

Franz, Rudolf

Article — Digitized Version

Neues schiffahrtspolitisches Denken in den Ostblockstaaten

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Franz, Rudolf (1965) : Neues schiffahrtspolitisches Denken in den Ostblockstaaten, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 45, Iss. 11, pp. 599-604

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/133542>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

nen); 3. bessere Voraussetzungen zur Planung von Produktion, Verarbeitung und Absatz auf dem Binnen- und Außenmarkt.

Obgleich ein endgültiges Urteil über diese neuen Organisationsformen auf Grund geringer Erfahrungen noch nicht gewagt werden kann, muß man diese Entwicklung dennoch als zweckmäßig und fortschrittlich bezeichnen, steht sie doch in engem Zusammenhang mit dem Prozeß der Konzentration und Zentralisation, der in aller Welt zu beobachten ist. Die Dynamik des technischen und wissenschaftlichen Fortschritts bringt es mit sich, ökonomische Tätigkeit nicht nur zu denken, sondern auch zu praktizieren. In den westlichen Ländern bezeichnet man die Konkurrenz als Triebkraft dieser Entwicklung. Die Erfahrungen der sozialistischen Länder zeigen, daß auf diesem Gebiet die Technologie und die Wissenschaft das entscheidende Wort zu sagen haben.

Das neue System der Planung und Leitung der Volkswirtschaft in der Volksrepublik Bulgarien ist noch jung. Die Erfolge der drei bis vier Dutzend Betriebe, die 1964 nach den Grundsätzen des neuen Systems gearbeitet haben, sind aber sehr gut und in einigen Fällen sogar spektakulär. Es wurden Gewinne realisiert, die eine Erhöhung des Grundlohnes von 15 bis 25 % zuließen. Die Finanzpläne der Betriebe wurden fast in allen Fällen erfüllt und sogar übererfüllt. Gerade diese günstigen Erfahrungen haben die Regierung ermutigt, das neue System in diesem Jahr auf weitere Wirtschaftszweige auszudehnen.

Was die Frage betrifft, wie sich das neue System der bulgarischen Volkswirtschaft auf den Außenhandel auswirken wird, so sind die Aussichten durchaus günstig. Dies geht schon aus der Tatsache hervor, daß die neuen Unternehmen über ein vielfach größeres Produktionspotential verfügen. Die Regierung hat eine Reihe von Maßnahmen getroffen, die Handelsbeziehungen mit der Außenwelt einschließlich den westlichen Ländern auszuweiten. Die Bereitschaft dafür wurde in den im Frühjahr geführten Gesprächen auf höchster Ebene in London, Paris und anderen europäischen Hauptstädten an den Tag gelegt. Die Volksrepublik Bulgarien möchte langfristige, auf der Grundlage der Gegenseitigkeit beruhende Handelsverträge abschließen.

Leider ist die Politik mancher westlicher Länder noch nicht völlig von den Diskriminierungstendenzen befreit, obwohl Anzeichen dafür vorliegen, daß solche Länder wie Frankreich und England diese Politik als der Vergangenheit angehörig betrachten. Das größte Hindernis für eine stärkere Belebung des Außenhandels zwischen der Volksrepublik Bulgarien und einigen westlichen Ländern liegt in dem Bestreben, die Zölle für wichtige Agrar- und Industrieerzeugnisse auf Grund der Römer Verträge in die Höhe zu treiben. Ein Widerspruch zwischen den vor kurzem u. a. im Europaparlament zugunsten engerer wirtschaftlicher und kultureller Beziehungen zu den sozialistischen Ländern gemachten Deklamationen und der Wirklichkeit ist unverkennbar.

Neues schiffahrtspolitisches Denken in den Ostblockstaaten

Rudolf Franz, Hamburg

Wenngleich ein großer Wandel in den Zielsystemen der Ostblockländer seit dem zweiten Weltkrieg nicht feststellbar ist, sind doch die Mittel zum Teil andere geworden. Der Kernvorgang ist dabei die Einbeziehung von Marktpreisen (bzw. Weltmarktpreisen) als Lenkungs- und Ausgleichsinstrumente und damit die Einbeziehung reiner Rentabilitätskennziffern, die gemeinhin als „systembezogene Tatbestände“ kapitalistischer Länder bezeichnet werden. Diese Mutationen zeichnen sich im ganzen kommunistischen System sowjetischer Prägung ab. Zeugnis davon legt die wachsende Anerkennung der Preis/Wertheorien des führenden Charkower Wirtschaftstheoretikers, Prof. Liberman, ab.¹⁾ Auch der COMECON hat für 1965 den internen Warenaustausch zu Weltmarktpreisen beschlossen.²⁾ Diese grundlegende Haltungsände-

rung, die nichts weniger bedeutet als eine Adaption an kapitalistische Methoden, ist im Ostblock ein Teil des Neuen Ökonomischen Systems.³⁾

Sie hat nicht unerhebliche Rückwirkungen auf die Schiffahrtspolitik. Dem System gemäß sind die Flotten der Ostblockstaaten gesellschaftliches Eigentum, d. h. daß Regierungsinstanzen, mit ausreichender Macht versehen, betriebspolitische Maßnahmen mit gesamtwirtschaftspolitischen Erfordernissen in Einklang zu bringen versuchen. Da die Willenszentren in den einzelnen Staaten straff hierarchisch organisiert sind (Walter Ulbricht auf dem 5. Plenum des ZK der SED: „Pyramidenform der Leitungsfunktionen“) und eine einheitliche Spitze jeweils im Schiffahrtsministerium haben, fällt es leicht, eine einheitliche Schiffahrtspolitik nach innen und nach außen zu betreiben. Sie greift einerseits in den Weltseeverkehrsmarkt ein, durchdringt aber andererseits auch die Schiffahrtsbe-

1) Vgl. die probeweise erfolgreiche Übertragung von Marktpreisen aus dem Sektor II in den Sektor I (von der Konsumgüter- in die Produktionsmittelindustrie) im letzten Jahr. (Vgl. die „Zeit“ vom 9. 10. 64, die Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 12. 12. 64, ferner die „Welt“ vom 7. 5. 64, 18. 9. 64, 22. 10. 64, 11. 12. 64).

2) Vgl. NN: Comecon führt Weltmarktpreise ein. In: Die Welt, Nr. 301, 28. 12. 64.

3) Vgl. J. Nawrocki: Östliche Planwirtschaft mit weniger Dogma?. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung, Nr. 296, 12. 12. 64.

triebe der betreffenden Länder bis in das letzte Glied. Da die direkt intern wirksamen Maßnahmen den sich vollziehenden Wandel im schiffahrtspolitischen Denken des Ostblocks am deutlichsten sichtbar machen, soll mit ihrer Schilderung begonnen werden.

DIE FUNKTION DER LEISTUNGSKENNZIFFER

Ein Hauptkriterium der betrieblichen Lenkung in den hier betrachteten Staaten ist die Leistungskennziffer. Die Erfolgsmessungen (Messung des Nutzeffektes), Plandaten und Vergleiche (Betriebs- und Branchenvergleiche) basieren auf dieser Kennziffer. Im Laufe der Zeit hat sowohl die sozialistische Theorie als auch ihre Praxis eine Fülle von Kennziffern vorgeschlagen und auch empirisch für Planungs- und Erfolgsmeßzwecke verwandt. In der Seeschifffahrt begann man nach dem Kriege zunächst mit reinen Naturalkennziffern, ging dann partiell zu Wertkennziffern über, um heute schließlich zu synthetischen Kennziffern zu kommen. Allen diesen Einzelkennziffern sind sog. allgemeine Kennziffern übergeordnet. Ihr Aussagewert ist gering, weil sie nicht durch quantifizierbare Quotienten ausgedrückt werden können. Eine solche allgemeine Kennziffer ist z. B. wie folgt definiert: „Diejenige technische Anlage oder Arbeitsmethode, die unter Berücksichtigung der Perspektiven mehrerer Jahre die größte Produktionsmenge mit dem geringsten Aufwand an gesellschaftlicher Arbeit ergibt und in dieser Zeit allgemein politische Erfordernisse sichert, ist die wirtschaftlichste.“⁴⁾ Weil solche allgemeinen Kennziffern keinen Leistungsmaßstab liefern können, hat man nach anderen Möglichkeiten gesucht.

Ein Ausweg war die Zugrundelegung von Naturalkennziffern. Sie waren lange Zeit der einzige Maßstab für Leistungsvergleiche. Es wurden folgende Kennziffern verwandt:

1. Beförderte Tonnen Ladung pro Arbeiter (bzw. Arbeitsstunde)
2. Tonnenkilometer je Periode pro Arbeiter (oder je Arbeitsstunde)
3. Tonnenkilometer zu vergegenständlichter Arbeit (Materialeinsatz)
4. Einsparungen an Brennstoffen und Material je Tonnenkilometer
5. Ausnutzungsgrad der Grundmittel
6. Beförderungsgeschwindigkeit
7. Betriebssicherheit.

Aus diesem Bündel von Naturalkennziffern spielte die Arbeitsproduktivität

$$\frac{\text{Tonnenkilometer}}{\text{Arbeitsstunden}}$$

eine dominante Rolle.⁵⁾ Die politischen Direktiven drangen pausenlos auf eine Verbesserung der Ar-

⁴⁾ T. S. Chatschaturow: Ökonomik des Transportwesens, Moskau 1959, (Berliner Übersetzung, Transpress-Verlag), S. 74.

⁵⁾ Vgl. G. Buchführer: Die Seewirtschaft der DDR, Berlin 1963.

beitsproduktivität. Ertragswachstum wurde partiell fälschlich nur der Leistungssteigerung des seefahrenden Personals zugerechnet.⁶⁾ Statistiken konzentrierten sich auf die Darstellung der Produktivitätsentwicklung.⁷⁾

Entwicklung der Kennziffer „TKM/Beschäftigter“ beim VEB Deutsche Seereederei

| Jahr | Mill. Tkm/Beschäftigter | Entwicklung gegenüber 1955 |
|------|-------------------------|----------------------------|
| 1955 | 1,34 | — |
| 1956 | 1,15 | 86 % |
| 1957 | 1,39 | 104 % |
| 1958 | 4,25 | 317 % |
| 1959 | 6,56 | 489 % |
| 1960 | 5,42 | 404 % |

Aus der Zusammensetzung des Produktivitätskoeffizienten wird evident, daß nur güterliche Größen, aber keine monetären Werte Berücksichtigung finden. Das bedeutet, daß Leistungssteigerungen angestrebt werden ohne Rücksicht auf monetäre Verluste, seien es Verluste in eigener Währung oder in Devisen. Das impliziert die Haltung, daß eine gut ausgebaute Handelsflotte a priori für die Bewältigung des Außenhandels politisch erforderlich sei, koste sie, was sie wolle.

VORRANG DES RENTABILITÄTSDENKENS

Von dieser Auffassung ist man inzwischen abgewichen. Nicht nur, daß die Flotte volkswirtschaftlichen Nutzen bringen soll; auch betriebliche Erfolge werden angestrebt. Dieser Haltungswandel manifestiert sich in der Zugrundelegung von Wertkennziffern, die geldliche Größen einander gegenüberstellen. Unter den Wertkennziffern findet man alle Rentabilitäts- und Wirtschaftlichkeitsquotienten wieder, die für die kapitalistische Wirtschaft typisch sind. Sie finden als makroökonomische Größen

$$\frac{\text{Einkommen}}{\text{Gesamtkosten}}$$

$$\frac{\text{Wert der Leistungen}}{\text{Gesamtkosten}} \quad \frac{\text{Wert der Leistungen}}{\text{eingesetztem Kapital}}$$

und als mikroökonomische Größen

$$\frac{\text{Gewinn}}{\text{Kapital}} \quad \frac{\text{Erlös}}{\text{Kosten}} \quad \text{etc.}$$

Verwendung. Man spricht genau in unserem westlichen Sinne von Rentabilität und Wirtschaftlichkeit. Dieser Prozeß der Adaption wird als „die konsequente Verwirklichung des Prinzips der wirtschaftlichen Rechnungsführung“⁸⁾ bezeichnet. In der SBZ ist diese Orientierung ein Teil des neuen ökonomischen Systems der Planung und Leitung im Bereich des Seeverkehrs.⁹⁾ Das Tempo der Umorientierung, das auch noch von der Übernahme von Marktpreisen und einer Reorganisation beeinflusst wird, ist nicht in

⁶⁾ Vgl. G. Buchführer: Die Seewirtschaft der DDR, Berlin 1963, S. 48.

⁷⁾ Vgl. G. Buchführer: Die Seewirtschaft der DDR, Berlin 1963, S. 48.

⁸⁾ G. Buchführer: Die Seewirtschaft der DDR, Berlin 1963, S. 41.

⁹⁾ Vgl. E. Buzmann: Das neue ökonomische System der Planung und Leitung im Bereich des Seeverkehrs. In: Seeverkehr Nr. 11 und 12/1964.

allen Ostblockstaaten gleich. Während sich die interne Schifffahrtspolitik in Polen und Jugoslawien kaum von der Betriebspolitik kapitalistischer Reedereien unterscheidet, sind die retardierenden Kräfte in der SBZ und in der UdSSR stärker.¹⁰⁾ Dennoch ist die Tendenz im Wandel der Schifffahrtspolitik aller Ostblockstaaten sowjetischer Prägung gleichgerichtet.

Folgende Quotienten werden als Wertkennziffern verwendet:

1. Erlös je Geldeinheit (GE) Anlagenwert
2. Kosten je GE Anlagenwert
3. Gewinn je GE Anlagenwert
4. Erlös zu Kosten
5. Betriebskosten zu Investitionskosten (pay-off Kriterium)
6. Investitionswert zu Zuwachs des Nationaleinkommens
7. Investitionswert zu Zuwachs der Bruttoproduktion
8. Valutaaufwand zu Valutakosten.¹¹⁾

Mit der Einführung dieser Kennziffern wird ganz rational nach Rentabilitäts Gesichtspunkten geplant. Das in der sozialistischen Theorie so zentrale Wertproblem¹²⁾ wird dadurch gelöst, daß externe Weltmarktpreise einerseits und interne Margenpreise (für die Produktivfaktoren) andererseits zugrunde gelegt werden bzw. in naher Zukunft zugrunde gelegt werden sollen.¹³⁾ Die ursprüngliche autonome Preissetzung durch den Staat wird immer mehr aufgeweicht. Sein gezielter Einfluß geht auf die Gewinnabschöpfung durch die Umsatzsteuer zurück. Der Preis soll auch im Osten eine ökonomische Funktion erhalten und die Akkumulation von Kapital für den Ersatz und das Wachstum ermöglichen.¹⁴⁾

In der östlichen Seeschifffahrt wirkt sich die Verwendung von Weltfrachtraten dahingehend aus, daß die eigenen Außenhandelsmonopole an ihre Reedereien den Marktgegenwert für Beförderungen zahlen müssen. Damit werden indirekte Subventionen an die Reederei oder an die Außenhandelsorganisation vermieden, die durch höhere bzw. niedrigere Raten entstehen. Der Weltmarktpreis übernimmt die Lenkungs-funktion für die produktiven Faktoren und wird damit als „wahrer“ Wert anerkannt.

Die neuen Investitionskennziffern entsprechen den kapitalistischen Kriterien. Die in den USA bei den Praktikern gebräuchliche pay-off-Methode¹⁵⁾ zur Auswahl einer gewinnoptimalen Investition wird auch in

Rußland angewandt (Formel der Abdeckungsfrist zu-sätzlicher Investitionskosten).¹⁶⁾

Die meisten Bestrebungen im Ostblock zielen darauf ab, sog. synthetische Kennziffern zu verwenden. Die Initiative ging von polnischen Wirtschaftswissenschaftlern aus. Synthetische Kennziffern sollen Natural- und Wertkennziffern umfassen, sie sollen aber vornehmlich die volkswirtschaftliche Effizienz der Seeschifffahrt messen können. Das erfordert die Berücksichtigung der Interdependenzen zwischen Außenhandel und Seeschifffahrt. Sie treten als Devisenvor- oder -nachteile deutlich zutage. In der Zone spricht man in diesem Zusammenhang von einer Devisenwirtschaftlichkeit der Handelsflotte.¹⁷⁾ Das trifft nicht ganz den Kern dieses Phänomens, weil es sich im Grunde um die Nutzbarmachung des komparativen Kostenprinzips handelt. Nicht nur die Tatsache, daß durch die eigene Flotte Devisen gespart und noch zusätzlich Devisen erlöst werden, ist entscheidend, sondern die Verwendung der Devisen für den Ankauf komparativ billigerer Produktivfaktoren (oder auch Konsumgüter). Dieser Vorteil schlägt sich erst in einer volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung nieder.

Der polnische Wirtschaftswissenschaftler Zygmunt Sojka aus Danzig hat versucht, diesen Zusammenhang in einer synthetischen Kennziffer auszudrücken.¹⁸⁾ Er geht davon aus, daß der gesellschaftliche Aufwand den erzielten Leistungen gegenüberzustellen ist. Der erwirtschaftete Valuta-Nettoerlös (Deviseneinsparungen und Devisenerlöse — Kosten in Devisen) ermöglicht Einsparungen an gesellschaftlichem Aufwand. „Das devisenwirtschaftliche, also aus der Zahlungsbilanz hervorgehende Kriterium, bildet in der letzten Instanz das Kriterium der Ersparnis des gesellschaftlichen Arbeitsaufwandes infolge der Ausnutzung der internationalen Arbeitsteilung.“¹⁹⁾ Daraus geht auch die Interdependenz zwischen Außenhandel und Seeschifffahrt hervor. Cif-Exporte haben ihren devisenwirtschaftlichen Niederschlag im Außenhandelssektor, obwohl die nationale Flotte dazu beiträgt. Fob-Importe ermöglichen Deviseneinsparungen für fremde Schiffsbenutzung, wenn eine eigene Flotte zur Verfügung steht. Sojka setzt auch die interne Abrechnung zu Weltfrachtraten voraus, um die wahre Effizienz messen zu können. Sein Vorschlag für die synthetische Kennziffer lautet schließlich:

Betriebskosten in Landeswährung
Nettofrachteinnahmen in Valuta

Damit hat er zwar den inländischen komparativen Kostenvorteil, der aus der internationalen Arbeitsteilung resultiert, nicht berücksichtigt, kann aber die „Kosten des sog. Erwerbs bzw. der Ersparnis einer Valutaeinheit“ errechnen. Das ist schon ein erheblicher Fortschritt gegenüber allen anderen Kennzif-

10) Vgl. die Auseinandersetzung der polnischen und ostdeutschen Schifffachleute auf der 5. Verkehrstagung in Dresden. Quelle: Bergström: Forschungen über kapitalistische Schifffahrt und intersystemare Schifffahrtsbeziehungen, in: Seeverkehr Nr. 11/1964.

11) Vgl. G. B a b s t : Devisenwirtschaftlichkeit der Handelsflotten, in: Seeverkehr Nr. 2/1964. „Gegenüberstellen der Kosten (einschließlich eines gewissen Zuschlags des Mehrprodukts) der eigenen Seeschifffahrt beim Gütertransport mit den vergleichsweise notwendigen Ausgaben bei der Befrachtung fremder Tonnage“.

12) Vgl. Deutsche Volkswirtschaftliche Gesellschaft „Das Wertgesetz und die Rentabilität in der sowjetischen Wirtschaft“, Hamburg 1961.

13) Vgl. W. B u n g e : Internationale Seefrachtraten für alle Transportleistungen der DSR, in: Seeverkehr Nr. 4/1964.

14) Vgl. S. O s t r o v i t j a n o v : Die sozialistische Planung und das Wertgesetz. In: Sowjetwissenschaft, Nr. 2/1940, S. 12.

15) Vgl. G. T e r b o r g h : Dynamic Equipment Policy, Chicago 1954.

16) Vgl. T. S. C h a t s c h a t u r o w : Ökonomik des Transportwesens, Moskau 1959, S. 81.

17) G. B a b s t : Devisenwirtschaftlichkeit der Handelsflotten. In: Seeverkehr Nr. 2/1964.

18) Z. S o j k a : Synthetische Kennziffern der Transporteffektivität der polnischen Handelsflotte. In: Seeverkehr Nr. 4/1963.

19) Z. S o j k a : Synthetische Kennziffern der Transporteffektivität der polnischen Handelsflotte. In: Seeverkehr Nr. 4/1963.

fern, weil sie auf nur volkswirtschaftliche Bedürfnisse abstellt. Daher ist es in Polen sogar möglich, daß eigene Ladungen auf fremden Schiffen transportiert werden, während gleichzeitig die eigenen Schiffe für fremde Ladungen zur Verfügung gestellt werden.²⁰⁾

SONDERFALL SBZ

Eine etwas divergierende Tendenz ist im schiffahrtspolitischen Denken der Ostzone zu registrieren. Es wird die Auffassung vertreten, daß zwischen der Devisen- und der Kostenseite keine eindeutigen Beziehungen bestehen.²¹⁾ Am Ende des Jahres 1964 ging durch unsere Fachpresse die Mitteilung, daß die Deutsche Seereederei die Naturalkennziffern aufgeben werde, um zur Verwendung einzelwirtschaftlicher Gewinnkennziffern überzugehen.²²⁾ Dies ist auch aus einer Rede Walter Ulbrichts auf der Wirtschaftskonferenz im Juni 1964 zu entnehmen. „Es (das Problem) besteht zunächst darin, die zum großen Teil vorhandenen Hebel der wirtschaftlichen Rechnungsführung, wie Kosten, Preise, Umsatz und Gewinn und die persönlichen Formen der materiellen Interessiertheit, wie Lohn und Prämie, zu einem höchst wirkungsvollen Mechanismus zusammenzufügen.“²³⁾ Oder aus der Rede Erich Apels, dem Vorsitzenden der staatlichen Plankommission und Kandidaten des Politbüros zur Begründung des Volkswirtschaftsplanes: „Der gegenwärtige Stand zur Schaffung des in sich geschlossenen Systems ökonomischer Hebel wird dadurch charakterisiert, daß wir solch wichtige ökonomische Hebel wie Preis, Kosten, Gewinn, Lohn und Prämie entsprechend den ökonomischen Gesetzen des Sozialismus zur Wirkung bringen.“²⁴⁾

Diese Direktiven legt ein Rostocker Schiffahrtstheoretiker dahingehend aus, daß die einzelnen Liniendienste der DSR verselbständigt werden sollen und jeder einzelne Dienst einer eigenen Rechnungsführung mit eigenbilanzierten Betriebseinheiten und vollverantwortlicher Leitung ausgestattet werden soll. Jede so entstandene Betriebseinheit soll nach kapitalistischem Vorbild bewirtschaftet werden. Kennziffern sind der einzelbetriebliche Gewinn und die einzelbetriebliche Rentabilität. Als materieller Anreiz wird sogar eine Gewinnbeteiligung der Direktoren vorgeschlagen!²⁵⁾ Damit begibt man sich in die Nähe der jugoslawischen internen Schiffahrtspolitik. Dort ist die Aufgliederung in Einzellinien schon erfolgt²⁶⁾:

Aufgliederung der jugoslawischen Liniendienste 1963

| Unternehmen | Anzahl d. Schiffe | BRT | TDW |
|------------------------------------|-------------------|---------|---------|
| Jugolinja, Rijeka | 52 | 233 560 | 335 357 |
| Splosna ploba, Piran | 16 | 108 517 | 156 516 |
| Tankerska plovidba, Zadar | 28 | 138 164 | 203 752 |
| Jadranska slobodna plovidba, Split | 25 | 98 665 | 147 788 |
| Atlantika plovidba, Dubrovnik | 21 | 101 245 | 152 418 |
| Jugoslavenska oceaneska pl., Kotor | 20 | 91 558 | 145 829 |

Ihr Betrieb unterscheidet sich in nichts von dem kapitalistischer privatwirtschaftlicher Reedereien. Das Gefälle zwischen in- und ausländischen Preisen wird durch Subventionen in Form von höheren Umrechnungskursen ausgeglichen (1 \$ = 1260 Dinar bei einem Verrechnungskurs von 1:750). Diese Subventionen sind mit den „operating differential subsidies“ der USA vergleichbar. Sowohl in Jugoslawien als auch in Polen und in der SBZ ist man dazu übergegangen, einzelwirtschaftlich exakte Amortisationsätze zu ermitteln, die auf den natürlichen und technischen Verschleiß einerseits und auf die weltmarktorientierte Wertminderung andererseits abstellen. Das impliziert allerdings noch nicht ihre preiskalkulatorische Verwendung.

SOZIALISTISCHER WETTBEWERB AUCH IM SCHIFFBAU

Ein weiteres innenpolitisches Mittel neben den Kennziffern sind die sog. Hebel. Dazu gehören im wesentlichen der sozialistische Wettbewerb und die materielle Interessiertheit.

Der sozialistische Wettbewerb ist dem Wesen nach ein innerbetrieblicher Wettbewerb. In der Seeschiffahrt konkurrieren die einzelnen Schiffe um die besten Ergebnisse, die prämiert werden. Die möglichen Maßstäbe (Leistungskennziffern) wurden oben aufgezeigt. Aus der SBZ wurde berichtet, daß sich 1960 75,8 % der Beschäftigten am sozialistischen Wettbewerb beteiligten und 51,1 % der Beschäftigten um den Titel „Brigade der sozialistischen Arbeit“ kämpften.²⁷⁾ In der Seeschiffahrt wird der Titel „Schiffsbesatzung der sozialistischen Arbeit“ verliehen. „Hier sind besonders die Genossen von MS ‚Halle‘ führend. Sie organisierten eine vorbildliche Instandhaltung, Pflege und Betreuung dadurch, daß sie den Plan des Schiffes bis auf die einzelnen Arbeitsgruppen aufschlüsselten und nun den Wettbewerb um den höchsten ökonomischen Nutzen von Arbeitsgruppe zu Arbeitsgruppe führen.“²⁸⁾

Der sozialistische Wettbewerb kann nur funktionieren, wenn bestimmte Anreize geboten werden. Verschiedene Leistungen müssen naturgemäß verschieden honoriert werden. Die nivellierende Lohn- und Preispolitik als Resultante eines falsch interpretierten Gleichheitspostulates wurde diesem Erfordernis nicht gerecht. Das erkannte man zunächst gar nicht so schnell, bzw. negierte es, bis die neuen ökonomischen

20) Vgl. Z. Sojka: Synthetische Kennziffern der Transporteffektivität der polnischen Handelsflotte. In: Seeverkehr Nr. 4/1963.

21) Vgl. G. Kuhlmann: Aufgaben der Kostenrechnung in der Seeschiffahrt. In: Seeverkehr Nr. 11/1962.

22) Vgl. z. B. Internationale Transportzeitung, Basel, Nr. 34/1964, und E. Buzmann: Das neue ökonomische System der Planung und Leitung im Bereich des Seeverkehrs. In: Seeverkehr Nr. 11/1964, S. 602.

23) Zitiert bei M. Schelzel: Das ökonomische System der Linienschiffahrt. In: Seeverkehr Nr. 1/1964.

24) E. Apel: Begründung des Volkswirtschaftsplanes 1965. In: Neues Deutschland vom 15. 1. 1965.

25) Vgl. M. Schelzel: Das ökonomische System der Linienschiffahrt. In: Seeverkehr Nr. 1/1964.

26) Tabelle entnommen aus J. Rubinic: Die jugoslawische Handelsflotte. In: Seeverkehr Nr. 8/1963.

27) Vgl. G. Buchführer: Die Seewirtschaft der DDR, Berlin 1963, S. 43.

28) G. Buchführer: Die Seewirtschaft der DDR, Berlin 1963, S. 48.

Systeme die sog. Hebel einführen. Die Folge war eine Preis-, Lohn- und Prämien differenzierung gemäß den unterschiedlichen Leistungen in einem Ausmaß, wie es selbst im Kapitalismus heutiger Prägung nicht existent ist. Die Honorierung der materiellen Interessiertheit im Osten schließt ein Arbeitsethos geradezu aus und macht die ungleiche Behandlung der Menschen viel deutlicher als im Westen. Der Leistungsgrad allerdings kann damit erheblich gesteigert werden.

EINFLUSS AUF DAS WELTONNAGEANGEBOT

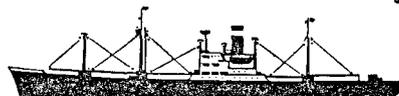
Die auf Transportautonomie gerichtete Schiffbaupolitik der Ostblockstaaten tangiert das Welttonnageangebot erheblich. Trotz des chronischen Tonnageüberangebots im Weltseeverkehrsmarkt seit dem zweiten Weltkrieg (mit zwei kurzfristigen Ausnahmen) investieren diese Staaten derartige Summen in die Schifffahrt, daß die durchschnittlichen Wachstumsraten der Flotten die anderer (auch kapitalistischer) Länder weit übertreffen.²⁹⁾ Da der Welthandel nicht in dem Maße wächst wie die Tonnage, liegen die Folgen eindeutig auf der Hand. Die Frachtraten sinken — ceteris paribus — weiter und drängen die nicht subventionierten, privatwirtschaftlichen Wettbewerber mehr und mehr aus dem Markt. Permanente Verluste können nur Staatsreedereien tragen. Im Interesse der Unabhängigkeit von anderen Staaten und im Interesse der Devisenwirtschaftlichkeit

²⁹⁾ Während z. B. der Tonnagebestand der USA seit langer Zeit stagniert und zeitweilig sogar rückläufig ist (Oszillationsniveau ca. 22 Mill. BRT inkl. Reserveflotte), wuchs die russische Flotte von 1,8 Mill. BRT im Jahre 1950 auf 8,3 Mill. BRT im Jahre 1964 und soll bis 1970 auf 14,8 Mill. BRT weiterwachsen.

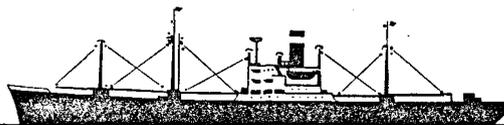
werden diese Verluste in Kauf genommen. Im Anfangsstadium des Aufbaus einer Handelsflotte wird häufig auf die Erwirtschaftung des Kapitaldienstes verzichtet. Das ermöglicht die Quotierung besonders niedriger Raten.

Auf der Nachfrageseite werden die vielen ladungslenkenden Maßnahmen der Ostblockstaaten relevant. Da die Außenhandelsorganisationen ein Befrachtungsmonopol innehaben und dem gleichen Willenszentrum unterstehen wie die Staatsreedereien, ist die Präferierung der eigenen Flotte leicht zu organisieren, soweit dies von ökonomischem Vorteil ist. Dieser Tatbestand dokumentiert sich darin, daß es keine Linienreedereien kapitalistischer Länder gibt, die osteuropäische Häfen regelmäßig bedienen (mit einer kleinen Ausnahme im Ostseeverkehr), während die Schiffe sozialistischer Herkunft alle größeren westeuropäischen Häfen regelmäßig tangieren, weil sie frei Ladung akquirieren können. Bei den ladungslenkenden Maßnahmen unterscheidet man zwei Möglichkeiten der Lenkung. Auf unilateraler Basis sorgen Gesetze oder Rechtsverordnungen autonom für die Zuteilung aller (oder eines Teils der) anfallenden Ladungen auf die eigene Flotte. Dies ist in der Regel nur bei Exporten auf cif-Basis oder bei Importen auf fob-Basis möglich. Auf bilateraler Ebene wird der Verkehr zweiseitig zwischen den beteiligten Ländern vertraglich aufgeteilt. Diese Verschiffungsabmachungen werden meistens als Addendum einem Handelsvertrag angefügt. Sie wirken exklusiv (diskriminierend) für die vorher an dem Verkehr beteiligte Schifffahrt und für potentielle Interessenten und haben — ceteris paribus — entsprechende ratenstimulierende Konsequenzen. In

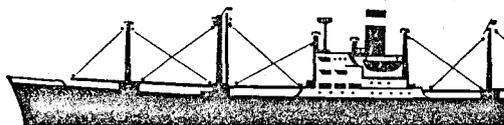
Jeden Sonntag von Bremen Jeden Dienstag von Hamburg



Woche für Woche - immer zur gleichen, festen Zeit -
Fracht-Schnelldienste nach New York und Außenhäfen.
Hamburg-New York in 9-10 Tagen.



Unsere Schiffe sind mit Tiefkühl- und Kühlräumen ausgestattet.
Und noch ein Tip:
Container, Paletten und portable tanks stehen zur Verfügung.



United States Lines

52 moderne Frachter verbinden vier Erdteile

HAMBURG: Telefon 32 16 71, Fernschr. 021 2873 • BREMEN: Telefon 30 08 11-17, Fernschr. 024 4307 • BREMERHAVEN: Telefon 4 69 51, Fernschr. 023 8716

einigen OECD-Ländern (inkl. Japan) werden diese marktverzerrenden Maßnahmen abgelehnt (Code of Liberalisation). Sie tragen dafür Sorge, daß in allen Handelsverträgen „Nichtdiskriminierungsklauseln“ aufgenommen werden. Andere kapitalistische Länder jedoch betreiben diese Ausschlußpolitik. Das stärkt naturgemäß die politische Stellung der sozialistischen Länder gegenüber dem kapitalistischen Westen und den Entwicklungsländern.

Schließlich sind noch die direkt preiswirksamen Maßnahmen anzuführen. Während es vor ca. 10 Jahren noch in allen sozialistischen Ländern Osteuropas üblich war, das herrschende Weltfrachtrateniveau im Cross Trade permanent zu unterbieten, ist dies heute nur noch partiell der Fall. Die polnische Schifffahrt ist z. T. selbst Konferenzmitglied geworden oder fährt als geduldeter Outsider. Damit werden vereinbarungsgemäß marktconforme Tarifraten quotiert. Soweit die Russen oder Jugoslawen im westeuropäischen Linienverkehr auftreten, weichen ihre Raten nur unerheblich oder gar nicht vom herrschenden Marktniveau ab. Eine Ausnahme bildet in dieser Hinsicht noch die Deutsche Seereederei, Rostock. Im Levantedienst wird heute noch ständig z. T. bis 40% unterboten. Das bereitet natürlich den Reedern, die ab Hamburg, Bremen, Rotterdam oder Antwerpen in die Levante fahren, erhebliches Kopfzerbrechen. Aber eine Abwehrmaßnahme auf privatwirtschaftlicher Ebene liegt nicht im Bereich des Möglichen.

FRIEDLICHE KOEXISTENZ AUF DEN WELTMEEREN?

Aus den politischen und ökonomischen Rückwirkungen auf die sozialistischen, extern orientierten schiffahrtspolitischen Maßnahmen ergeben sich auch für die Ostblockschifffahrt einige Probleme. Anders sind die Bemühungen um einen status quo im Weltseeverkehrsmarkt nicht zu verstehen. Der Slogan „friedliche Koexistenz auf allen Weltmeeren“ wird bei jeder Gelegenheit propagiert. Auch die Forderung nach einer Totalplanung des Weltseeverkehrs unter den heutigen Bedingungen wird aus dem Osten vortragen. Man solle eine Welt-Seetransport-Organisation, ähnlich oder identisch mit der aus der UNO hervorgegangenen IMCO, etablieren, so daß

a) die Seetransportbedürfnisse der einzelnen Länder sicher und ohne wirtschaftliche Übervorteilung auf der Basis von regierungsseitig zu sanktionierenden Verträgen abgedeckt werden und

b) die Bezahlung dieser Seetransportleistungen über ein multilaterales Clearing und mit der Möglichkeit der Abgeltung durch Warenlieferungen erfolgt.³⁰⁾

Wenn diese Vorstellung auch ein wenig wirklichkeitsfern erscheint, so entspringt sie doch einer pragmatischen Denkweise. Durch den global gesteuerten Einsatz der Tonnage wären gegenüber dem heute stark zunehmenden, exklusiv wirkenden Bilateralismus ungenutzte Kapazitäten vermeidbar. Das käme allen Flotten zugute und vermittelte den Entwicklungsländern das berechtigte Gefühl der gerechten Gleichbehandlung. (Noch fühlen sie sich unterdrückt und ausgebeutet.) Natürlich enthält eine solche Regelung das kardinale Problem der zentralen Planung: die Reduktion der einzelwirtschaftlichen Freiheit.³¹⁾ Es ist nur zu fragen, ob nicht individuelle Opfer dieser Art wert sind, für das Wohlergehen der Gesamtheit aller Völker gebracht zu werden. Ganz abgesehen davon, treibt die Entwicklung auch im Westen zu hoheitlichen Interventionen.

Die kapitalistischen, privatwirtschaftlichen Reeder sind dem Konkurrenzdruck der Ostflotten auf die Dauer nicht mehr gewachsen. Ihr Ruf nach obrigkeitlichen Regelungen verhallt auch nicht. Die Aktivitäten der US-amerikanischen Schifffahrtsbehörden beweisen das. Auch im Rahmen der OECD und in der EWG werden überstaatliche schifffahrtspolitische Regelungen erörtert. Damit wird evident, daß unter dem Einfluß der Konfrontation kommunistischer und marktwirtschaftlicher Ordnungsprinzipien eine reine Marktwirtschaft auf dem Seeverkehrsmarkt nicht realisierbar ist. Diese Konstatierung impliziert nicht, daß das planwirtschaftliche Element stärker ist als das marktwirtschaftliche. Sie besagt nur, daß sich staatliche Eingriffe auch im Westen unter den gegebenen Realitäten nicht umgehen lassen, die vielleicht zu einer international koordinierten Rahmenplanung führen. Für einen eingefleischten Marktwirtschaftler und Individualisten mögen diese Worte an Konspiration gegen unser freiheitliches System grenzen, das gerade in der Weltschifffahrt praktikabel erschien; die Einsicht in eine höhere Notwendigkeit fordert aber Konzessionen.

³⁰⁾ G. B a b s t: Die Handelsflotten aller Länder haben ein Recht auf die Freiheit der Meere. In: Seeverkehr Nr. 6/1964.

³¹⁾ Vgl. dazu B. A r n o l d: Zur Frage der maritimen Freiheit. In: „Hansa“ Nr. 19/1964. H. G. R ö h r e k e: Freiheit des Seetransportes? In: „Hansa“ Nr. 13/1964. R. F r a n z: Freier Seetransport — ja oder nein? In: „Hansa“ Nr. 22/1964.

