

Stuchtey, Rolf

Article — Digitized Version

## Nationale Handelsflotten - ausschließlich ein Prestigeobjekt?

Wirtschaftsdienst

*Suggested Citation:* Stuchtey, Rolf (1968) : Nationale Handelsflotten - ausschließlich ein Prestigeobjekt?, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 48, Iss. 7, pp. 384-388

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/133864>

**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.*

# Nationale Handelsflotten – ausschließlich ein Prestigeobjekt?

Rolf Stuchtey, Hamburg <sup>1)</sup>

Der Tonnagebestand der Welthandelsflotte hat seit dem Ende des zweiten Weltkrieges erheblich zugenommen. Die Gründe für diese Entwicklung liegen einmal in der Angebotslücke, die der Krieg qualitativ und quantitativ in die Welthandelsflotte gerissen hat, und zum anderen in der Zunahme des seewärtigen Handels, der eine Folge des steigenden Welthandelsvolumens ist.

Die Entwicklungsländer sind von den exogenen Kriegseinflüssen nicht wesentlich berührt worden, da sie zu der Zeit entweder noch über keine eigenen Flotten verfügten oder erst nach dem Krieg ihre Unabhängigkeit erlangt haben. Trotzdem zeigen die Flotten der Entwicklungsländer in den letzten zehn Jahren größere Wachstumsraten als die der traditionellen Schifffahrtsnationen. Der Anteil der Entwicklungsländer an der Welthandelsflotte betrug 1955 4,9 %, er stieg 1960 auf 5,2 % und machte 1965 bereits 7,5 % aus. Entsprechend sank der Anteil der Flotten der traditionellen Schifffahrtsnationen an der Welthandelsflotte von 89,8 % im Jahre 1955 auf 84,9 % im Jahre 1965. <sup>2)</sup>

Dieser verstärkte Aufbau der nationalen Handelsflotten ging mit einer zunehmend protektionistischen und diskriminierenden Schifffahrtspolitik der Entwicklungsländer einher. Die ökonomische Wirkung solcher ladungslenkenden Maßnahmen ist mit den quantitativen Restriktionen in der Handelspolitik vergleichbar.

## GRÜNDE FÜR DEN AUFBAU

Von den Entwicklungsländern werden insbesondere fünf Argumente für die zunehmende Investitionstätigkeit im Bereich der Seeschifffahrt genannt:

Aufbau einer Handelsflotte zur Verbesserung der Zahlungsbilanz;

<sup>1)</sup> Eine ausführliche Darstellung zu dem Thema ist in der Reihe des Deutschen Übersee-Instituts, Probleme der Weltwirtschaft, herausgegeben von Andreas Predöhl, erschienen.

<sup>2)</sup> Die Zahlen wurden nach Lloyd's Register of Shipping, Statistical Tables 1955, 1960 und 1965 berechnet. Die Flotten der Ostblockstaaten sind wegen der unterschiedlichen Problematik nicht berücksichtigt worden.

Aufbau einer Handelsflotte als Countervailing Power gegen die monopolistischen Praktiken der Schifffahrtskonferenzen;

Aufbau einer Handelsflotte aus dem Trade-follows-Flag-Argument;

Aufbau einer Handelsflotte aus Autarkiegesichtspunkten;

Aufbau einer Handelsflotte zur Verbesserung des Schiffsverkehrs mit Nachbarländern. <sup>3)</sup>

Neben den genannten Gründen wird häufig auch zur ökonomischen Rechtfertigung der Schifffahrtsinvestitionen darauf hingewiesen, daß zwischen dem Anteil der Entwicklungsländer am seewärtigen Handel und ihrem Anteil an der Welthandelsflotte eine große Lücke klafft. <sup>4)</sup> Die Ergebnisse der internationalen Arbeitsteilung sprechen jedoch eindeutig gegen eine solche Begründung. Wie hoch der Anteil eines Landes oder einer Ländergruppe an der Welthandelsflotte ist, hängt letztlich von der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der Handelsflotte ab, die wiederum von den Kostenstrukturen der Seeschifffahrt beeinflußt wird.

Für eine ökonomische Beurteilung ist es deshalb notwendig zu untersuchen, ob die jungen Schifffahrtsnationen bei der Erstellung von Schifffahrtsleistungen komparative Kostenvorteile gegenüber den traditionellen Schifffahrtsnationen haben. Aus der Stellung der Handelsflotten der Entwicklungsländer im internationalen Wettbewerb ergibt sich gleichzeitig der Einfluß einer solchen Flotte auf die Zahlungsbilanz.

Der Vergleich der Kostenstrukturen der Handelsflotten einzelner Länder wird dadurch vereinfacht, daß ein großer Teil der Kosteneinflussfaktoren der Seeschifffahrt keine oder nur unwesentliche Unterschiede

<sup>3)</sup> Vgl. United Nations Conference on Trade and Development, Improvement of the Invisible Trade of Developing Countries, Ocean Shipping and Freight Rates and Developing Countries, Genf 1964, S. 72 f.

<sup>4)</sup> United Nations Conference on Trade and Development, Establishment or Expansion of Merchant Marines in Developing Countries, TD 26, Genf 1967, S. 2.

aufweist. Große Unterschiede ergeben sich nur bei den Besatzungs-, Reparatur- und Kapitalkosten. Diese drei Kosteneinflussfaktoren müssen deshalb näher untersucht werden.<sup>5)</sup>

**DIE BEDEUTUNG DER ARBEITSKOSTEN**

Entwicklungsländer mit sehr niedrigem Entwicklungsniveau und schlechter maritimer Lage, wie beispielsweise Äthiopien, Persien, Sudan usw., haben eindeutig Lohnkostennachteile gegenüber den traditionellen Schiffahrtsnationen, da ein großer Teil der Besatzungen, insbesondere Decksoffiziere und Ingenieure, aus Seeleuten traditioneller Schiffahrtsnationen besteht. Die Anstellung ausländischer Seeleute ist aber nur möglich, wenn die Löhne einmal in harter Währung (\$) oder (£) gezahlt werden und zum anderen fühlbar über denen traditioneller Schiffahrtsnationen liegen. Bei den Mannschaften versucht man nach einer Übergangszeit z. T. inländische Arbeitskräfte einzusetzen.

<sup>5)</sup> Vgl. R. O. Roberts, Comparative Shipping and Shipbuilding Costs, in: *Economica*, Nr. 53-56, London 1947, S. 296.

Entwicklungsländer mit günstiger maritimer Lage und mit höherem Entwicklungsniveau, wie Pakistan, Burma, Ceylon, Indonesien, Philippinen usw., haben gegenüber den traditionellen Schiffahrtsnationen einen eindeutigen Lohnkostenvorteil, der durch die geringere Arbeitsproduktivität zwar geschmälert, aber nicht voll aufgehoben wird. Dieser Lohnkostenvorteil wirkt sich um so stärker aus, je leistungsfähiger das Schiffsmaterial ist. Nun verfügen aber gerade diese Länder über relativ altes und langsames Schiffsmaterial, so daß ein Teil des Lohnkostenvorteils wieder verlorengeht. Denn der Anteil der Arbeitskosten an den Gesamtkosten ist um so höher, je langsamer ein Schiff ist und je länger dadurch die Rundreisezeiten sind.<sup>6)</sup>

Schließlich gibt es noch eine Gruppe von Entwicklungsländern, die bereits ein relativ hohes Entwicklungsniveau bei gleichzeitig günstiger maritimer Lage erreicht haben. Dazu gehören die südamerikanischen Länder (Brasilien, Argentinien, Mexiko, Venezuela) und auch Länder wie Nationalchina, Indien, Türkei

<sup>6)</sup> Vgl. G. S. Sturme y, Some Aspects of Ocean Line Economics, in: *Manchester Statistical Society*, 1964, S. 12.

**VERÖFFENTLICHUNGEN DES HAMBURGISCHEN WELT-WIRTSCHAFTS-ARCHIVS**

**REGIONALE WIRTSCHAFTSPOLITIK  
IN FRANKREICH**

von Ulrich Weinstock

Ein vorrangiges Thema der französischen Wirtschafts- und Innenpolitik ist seit 1955 die Regionalpolitik. In der Zwischenzeit haben sich die regionalen Ziele und Konzeptionen mehrfach gewandelt. Der Reiz dieser Gesamtdarstellung der französischen Regionalpolitik liegt darin, daß die in Frankreich gemachten Erfahrungen mit der „Reform in Permanenz“ berücksichtigt wurden. Die Studie, in der bereits die regionalpolitische Konzeption des V. Plans 1966-1970 verarbeitet wurde, bietet somit umfangreiches Anschauungsmaterial für die Bestrebungen anderer Länder auf diesem Gebiet.

344 Seiten, 1968, Oktav, Preis brosch. DM 34,—

**VERLAG WELTARCHIV GMBH · HAMBURG**

usw. Das Bild dieser Gruppe ist uneinheitlich. Indien hat z. B. einen Lohnkostenvorteil, der außerdem durch qualitativ hochwertiges Schiffsmaterial unterstützt wird. Die südamerikanischen Länder haben dagegen Lohnkostennachteile, da die Gewerkschaften in diesen Ländern bestrebt sind, möglichst viele ihrer Mitglieder zu beschäftigen. Aufgrund ihrer ungewöhnlichen Machtstellung können sie dieses Ziel durchsetzen, indem sie die Reeder zwingen, mehr Arbeitskräfte als notwendig einzustellen.<sup>7)</sup>

Die Kostenunterschiede zwischen den einzelnen Schiffahrtsländern, die sich aus verschiedenen Arbeitskosten ergeben, werden in der Realität jedoch durch den hohen Grad der internationalen Mobilität der Arbeit in der Seeschifffahrt verringert. Lohnkostenunterschiede bleiben deshalb nur dann in voller Höhe bestehen, wenn die nationalen Bemannungsrichtlinien eine Beschäftigung ausländischer Arbeitskräfte ganz oder zum Teil ausschließen.

#### DIE EINFLUSSFAKTOREN REPARATURKOSTEN ...

Reparaturkosten fallen regelmäßig an, wenn Klassifizierungs- oder Überholungsarbeiten gemacht werden müssen, können aber auch unregelmäßig auftreten durch Betriebsstörungen oder Havarie. Die Höhe dieses Kosteneinflussfaktors wird durch die wirtschaftliche Abnutzung des Schiffsmaterials bestimmt, d. h. durch den betriebsbedingten Verschleiß und den technischen Fortschritt. Insofern hängt die Höhe der Reparaturkosten von dem Alter eines Schiffes ab.

Ein Vergleich des Altersaufbaus der Flotten der traditionellen und jungen Schiffahrtstaaten zeigt, daß das Durchschnittsalter der Flotten der traditionellen Schiffahrtstaaten zwischen 0 und 10 Jahren liegt; das der Flotten der jungen Schiffahrtstaaten beträgt dagegen 15 Jahre und mehr. Ausnahmen bilden nur die israelische und indische Handelsflotte. Diese zeigen eine ähnliche Altersstruktur wie die Flotten der traditionellen Schiffahrtstaaten.

Ein weiterer Einfluß auf die Reparaturkosten der Seeschifffahrt geht von der Arbeitsproduktivität aus, d. h. im wesentlichen von der Qualifikation der Mannschaften. Die Arbeiter in den Entwicklungsländern sind zum größten Teil schlecht geschult. Sie behandeln deshalb die ihnen anvertrauten Kapitalgüter unsachgemäß, was zu frühzeitigen Verschleißerscheinungen und häufigen Reparaturen führt.

Die häufigen Reparaturen bei den Flotten der jungen Schiffahrtstaaten wirken sich in zweifacher Weise kostenerhöhend aus. Einmal müssen die Reparaturkosten direkt getragen werden und belasten so die

<sup>7)</sup> Vgl. Dieter Steinkröger, Aufbau neuer Schiffahrtsindustrien in den Entwicklungsländern, in: Jahrbuch des Schiffahrtswesens 1961, Hamburg 1961, S. 84.

Kostenrechnung, zum anderen ist während der Reparaturzeit das Schiff für die Reederei nicht einsatzfähig.

#### ... UND KAPITALKOSTEN

Die Höhe der Kapitalkosten läßt sich nicht exakt ermitteln, da gerade in diesem Bereich die Subventionsmaßnahmen des Staates die Realkostenverhältnisse besonders stark verzerren. Legt man jedoch die volkswirtschaftlichen Kapitalkosten zugrunde, so müßten diese in den Entwicklungsländern aufgrund der Kapitalknappheit und der hohen Kapitalproduktivität über denen in den traditionellen Schiffahrtstaaten liegen. Das würde für höhere Kapitalkosten in den Entwicklungsländern sprechen.

Einschränkend muß jedoch festgestellt werden, daß es nicht möglich ist, von einem einheitlichen Zins zu sprechen. Die Finanzierungsmittel, die zum Aufbau einer nationalen Handelsflotte verwandt werden, fehlen anderen Sektoren. Es besteht also insofern keine echte Alternative bei der Verwendung der Investitionsmittel.

#### MANGEL AN UNTERNEHMERISCHER ERFAHRUNG

Neben diesen genannten Kosteneinflussfaktoren spielen auch nicht quantifizierbare Faktoren für die Höhe der Kosten eine Rolle, z. B. die Qualität der Unternehmensleitung und die Unternehmensgröße. In der Seeschifffahrt hängen die Erlöse und Kosten sehr stark von der Qualität der Unternehmensleitung ab, da das Seefrachtgeschäft besonders risikobehaftet ist. Zur Leitung eines Reedereibetriebes gehört deshalb eine große unternehmerische Erfahrung. Hierin haben die Schiffahrtskaufleute der traditionellen Schiffahrtstaaten einen wesentlichen Vorteil gegenüber den jungen Schiffahrtstaaten. In den Entwicklungsländern sind es oft personelle Unzulänglichkeiten, die dazu führen, daß die Kosten höher sind als in den traditionellen Schiffahrtsländern. In Ländern, die bereits über eine gewisse maritime Tradition verfügen, gleichen sich diese Unterschiede mit der Zeit langsam aus. Das gilt allerdings nicht für Länder, deren Flotten starken staatlichen Einflüssen ausgesetzt sind. Der staatliche Einfluß verringert die Mobilität und Anpassungsfähigkeit des dispositiven Faktors. Beispielhaft dafür sind die Zustände bei den staatlichen südamerikanischen Reedereien.<sup>8)</sup>

Weiterhin hat die Größe der Reedereien einen wesentlichen Einfluß auf die Höhe der Grenzkosten, da die Linienreedereien in der Regel sinkenden Grenzkosten gegenüberstehen.<sup>9)</sup>

<sup>8)</sup> Vgl. Mißwirtschaft in der brasilianischen Schiffahrt, in: Neue Züricher Zeitung, 25. 5. 1966, S. 5.

<sup>9)</sup> Vgl. Claudio Escarpi, The Economics of International Ocean Transport, The Cuban Case before 1958, Madison and Milwaukee 1965, S. 61.

Als Zwischenergebnis ist festzuhalten, daß von den Entwicklungsländern zur Zeit kein Land einen komparativen Kostenvorteil gegenüber den traditionellen Schifffahrtsnationen besitzt. Zum Teil sind die Kostenstrukturen dieser Länder ungünstiger als die der traditionellen Schifffahrtsnationen. Die Reedereien in einem großen Teil der Entwicklungsländer haben trotz starker ladungslenkender Maßnahmen bisher keine befriedigende Erlös-Kosten-Relation erreichen können.

Die schwache Stellung und die Kostennachteile der Seeschifffahrtsbetriebe der Entwicklungsländer lassen sich zusammenfassend auf vier Faktoren zurückführen:

- Unwirtschaftliche Kombination der Faktoren aufgrund des fehlenden technischen Wissens;
- Unterbesetzung des Managements, da die nötigen Bildungsinvestitionen fehlen;
- Mangelhafte Kapitalausstattung der Betriebe und geringe Qualität des Schiffsmaterials;
- Unbefriedigendes Niveau der Arbeitskräfteschulung.<sup>10)</sup>

**GERINGE WIRKUNG AUF DIE ZAHLUNGSBILANZ**

Das Argument der Devisenersparnis durch den Aufbau einer nationalen Handelsflotte ist ökonomisch nur haltbar, wenn es in die Theorie der internationalen Arbeitsteilung eingeordnet wird. Wenn ein Land einen komparativen Kostenvorteil im Bereich der Seeschifffahrt hat, so wird das Devisenargument überflüssig. Liegt ein Kostenvorteil nicht vor, so ist unter den Voraussetzungen der Theorie der komparativen Kosten auch das Devisenargument falsch.<sup>11)</sup> Da jedoch die Voraussetzungen, auf denen die reine Theorie aufbaut, insbesondere die des Freihandels in der Realität nicht oder nur teilweise gegeben sind, kann es möglich sein, daß die Entwicklungsländer gezwungen sind, sich in der Produktion und dem Export auf Güter zu spezialisieren, bei denen sie keine Vorteile haben. Diese Notwendigkeit ergibt sich immer dann, wenn in den Bereichen, in denen sie Kostenvorteile haben, eine Ausdehnung der Produktion wegen bestehender Handelshemmnisse unmöglich ist.

Die höchsten Zahlungsbilanzdefizite entstehen den Entwicklungsländern in der Verkehrsbilanz. Deshalb versuchen sie durch den Aufbau einer eigenen Handelsflotte Seetransporte, die bisher von ausländischen Reedern durchgeführt wurden, durch Transporte mit eigenen Schiffen zu substituieren.

Über die Höhe der erzielten Netto-Devisenersparnis herrschen weitgehende Meinungsverschiedenheiten. Nach einem Bericht des Economic Intelligence Unit beträgt der Netto-Devisenüberschuß der Entwicklungsländer 20—25 % der Brutto-Frachteinahmen. Die Ent-

<sup>10)</sup> Vgl. Hans Günter Meissner, Das Entwicklungsgeschäft, Berlin 1966, S. 17.

<sup>11)</sup> Vgl. Andreas Preußner, Verkehrspolitik, Zweite, verbesserte und erweiterte Auflage, Göttingen 1964, S. 85.

wicklungsländer selbst glauben dagegen, mit einem Anteil von 40—50 % rechnen zu können.<sup>12)</sup>

Wie hoch der Netto-Devisenzufluß tatsächlich ist, hängt wesentlich von dem Entwicklungsstand des einzelnen Landes ab, d. h. inwieweit Vorleistungen des Schifffahrtsbetriebes im Inland erstellt werden können. Der Zentrallausschuß der französischen Reeder hat in einer Studie über die Auswirkungen von Schifffahrtsinvestitionen auf die Zahlungsbilanz festgestellt, daß in der Linienschifffahrt einer entwickelten Volkswirtschaft der Netto-Devisengewinn bei 50 % der Brutto-Frachteinahmen liegt. Vorausgesetzt wird dabei, daß das Schiff im Inland gebaut, finanziert und versichert ist. Für Entwicklungsländer, die ihre Schiffe selbst bauen und finanzieren, gelangt die gleiche Studie zu einem Netto-Devisengewinn von annähernd 40 %.<sup>13)</sup> In

<sup>12)</sup> Vgl. Robert Federspiel, Gegensatz zwischen traditionellen und jungen Schifffahrtsnationen, in: Seewirtschaft, Hamburg 1966, S. 142.

<sup>13)</sup> Vgl. Auswirkungen maritimer Investitionen auf die Zahlungsbilanz, in: Hansa Nr. 6, 104 Jg. 1967, S. 434.

# EUROPA VERKEHR

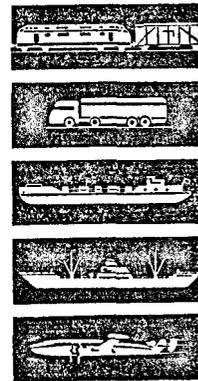
European Transport · Transports Européens

Fachzeitschrift für den gesamten Verkehr

Erscheint als internationales Organ mit Zusammenfassungen in französischer, englischer, italienischer, spanischer, schwedischer und russischer Sprache.

Wendet sich an Verkehrsträger und Verkehrsnutzer gleichermaßen.

International anerkannte Fachleute schreiben über Verkehrs-, Transport- und Umschlagtechnik, ebenso aber auch über Planung und Bau moderner Verkehrsanlagen.



EUROPA VERKEHR ist daher zugleich ein vorzüglicher Werbeträger für alle Bereiche des Verkehrs- und Transportwesens.



**Otto Elsner Verlagsgesellschaft  
61 Darmstadt**

Postfach 4014, Ruf (06151) 7 56 30, Telex 04 189378

einem Bericht der UNCTAD wird ein Netto-Devisengewinn von 20 % der Frachteinnahmen angenommen, wenn die Schiffe im Ausland gebaut und finanziert worden sind.<sup>14)</sup> Da zur Zeit nur sehr wenige Entwicklungsländer in der Lage sind, Schiffe auf eigenen Werften zu bauen, kann dieser Prozentsatz als realistisch gelten. Zusammenfassend ist also festzustellen, daß die Devisensparnis durch den Aufbau einer nationalen Handelsflotte in Entwicklungsländern relativ gering ist.

#### KEINE FÖRDERUNG DES WIRTSCHAFTLICHEN WACHSTUMS

Die Förderung des wirtschaftlichen Wachstums und die Schaffung von Arbeitsplätzen sind die vordringlichen Ziele der Träger der Wirtschaftspolitik in den Entwicklungsländern. Der Aufbau einer nationalen Handelsflotte kann in zweifacher Weise einen Einfluß auf das Wachstum ausüben. Einmal gehen von der Schiffbauinvestition und zum anderen von dem Betrieb der Handelsflotte Wachstumsimpulse aus. Diese Wachstumsimpulse finden unter anderem ihren Niederschlag in vier Effekten:

- Der Einkommenseffekt, der durch die multiplikative Wirkung der Schiffbauinvestitionen entsteht.
- Der indirekte Beschäftigungseffekt, d. h. die zusätzlichen Arbeitsplätze, die durch die Schiffbauinvestitionen geschaffen werden.
- Die Linkage-Effekte, die von der Linienschifffahrt einmal als Rückwärtskoppelungseffekte und zum anderen als Vorwärtskoppelungseffekte ausgehen können.
- Der Kapazitätseffekt, der angibt, inwieweit durch zusätzliche Investitionen zusätzliche Güter produziert werden können.

Die Wirkungen der Einkommens-, Beschäftigungs- und Linkage-Effekte sind in der Region am größten, in der die Investition vorgenommen wird. Wenn die jungen Schifffahrtsnationen ihre Handelsflotten auf ausländischen Werften bauen lassen, so kann in den Entwicklungsländern kein zusätzlicher Einkommens-, Beschäftigungs- und Linkage-Effekt entstehen. Werden Second Hand-Schiffe erworben, so sind die Effekte bereits zu einem früheren Zeitpunkt an dem Ort, wo die Schiffe gebaut worden sind, entstanden.

Der weitaus größte Teil der Flotten der Entwicklungsländer ist auf Werften traditioneller Schiffbaunationen gebaut worden. Die drei genannten Wachstumseffekte haben also auf die entwickelten Volkswirtschaften ausgestrahlt und nicht auf die Entwicklungsländer. Auch in Zukunft werden die jungen Schifffahrtsnationen ihre Schiffe größtenteils im Ausland bauen müssen. Nur in einigen Entwicklungsländern existiert heute schon eine nennenswerte Werftindustrie. Hier sind vor allem Nationalchina, Israel, Indien, Brasilien und

Argentinien zu nennen. In diesen Ländern wäre es möglich, daß die Schiffbauinvestitionen in Zukunft im Inland vorgenommen werden und daß dadurch die genannten Wachstumseffekte sich auch im Inland ausbreiten können.

Der Umfang des mit der Schiffbauinvestition verbundenen Kapazitätseffektes hängt von der Höhe des Kapitalkoeffizienten in der Linienschifffahrt ab. Allgemein läßt sich sagen, daß der Kapazitätseffekt um so geringer sein wird, je höher der Kapitalkoeffizient ist, da überproportional viel Kapital eingesetzt werden muß, um eine zusätzliche Güter- bzw. Leistungseinheit zu produzieren. Für die Flotten der Entwicklungsländer wird ein Kapitalkoeffizient zwischen 5 und 7 als realistisch angenommen. Damit liegt er über dem traditionellen Schifffahrtsnationen und gleichzeitig über dem gesamtwirtschaftlichen Kapitalkoeffizienten. Deshalb wird der mit der Schiffbauinvestition verbundene Kapazitätseffekt in den unterentwickelten Ländern auch relativ gering sein.<sup>15)</sup>

#### KEIN NENNENSWERTER BESCHÄFTIGUNGSEFFEKT

Neben dem indirekten Beschäftigungseffekt in den der Seeschifffahrt vorgelagerten Unternehmen entsteht ein direkter Beschäftigungseffekt durch den Betrieb einer nationalen Handelsflotte. Aus den hohen Investitionen pro neugeschaffenem Arbeitsplatz an Bord eines Seeschiffes ergibt sich, daß dieser direkte Beschäftigungseffekt jedoch sehr gering ist. In westeuropäischen Ländern werden die Investitionen pro Arbeitsplatz mit durchschnittlich 40 000 \$ angegeben. Für moderne Massengutfrachter liegt dieser Betrag allerdings noch weit höher. In den Entwicklungsländern sind die Investitionen pro Arbeitsplatz nicht niedriger anzusetzen.

Weiterhin kann ein zusätzlicher Beschäftigungseffekt durch den Einsatz einer nationalen Handelsflotte in der reinen Auslandsfahrt entstehen. In den meisten Entwicklungsländern kommt dieser Effekt jedoch nicht zur Entfaltung, da diese Länder ihr Schiffsmaterial fast ausschließlich für den Transport des eigenen Außenhandels einsetzen.

Von dem Betrieb einer nationalen Handelsflotte gehen außerdem beschäftigungs- und wachstumsfördernde Einflüsse auf andere mit der Seeschifffahrt verbundene Unternehmen aus; dazu gehören neben der Werft- und Zulieferindustrie auch Schiffsmakler, Linienagenten, Spediteure, Seeversicherer, Schiffshändler, Reparaturwerkstätten und Schiffsausrüster. Dabei handelt es sich jedoch auch weitgehend um Gewerbebereiche, die zum größten Teil noch nicht von den Entwicklungsländern selbst, sondern von traditionellen Schifffahrtsländern wahrgenommen werden, so daß auch von dieser Seite ein wachstumsfördernder, die Beschäftigung anregender Effekt nicht zu erwarten ist.

<sup>14)</sup> Vgl. UNCTAD, TD 26, S. 89.

<sup>15)</sup> Vgl. UNCTAD, TD 26, S. 9.