

Rommel, Artur

Article — Digitized Version

## Chancen und Risiken eines Markteintritts im Seegüterverkehr

Wirtschaftsdienst

*Suggested Citation:* Rommel, Artur (1969) : Chancen und Risiken eines Markteintritts im Seegüterverkehr, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 49, Iss. 7, pp. 391-394

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/133992>

**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.*

# Chancen und Risiken eines Markteintritts im Seegüterverkehr

Dr. Artur Rommel, Hamburg

Die Welthandelsflotte befindet sich heute zum größeren Teil im Besitz der Industrieländer. Von denen stellt wiederum nur eine kleine Anzahl den Hauptanteil der Welttonnage. Der Anteil der Entwicklungsländer am Welthandel weicht dagegen wesentlich von ihrem Anteil an der Weltschiffahrtstonnage ab. Die Entwicklungsländer besaßen 1966 nur 6,8 % der Welthandelsflotte, während ihr Anteil am Welthandel (nach Tonnen) 1965 58,3 % der geladenen und 14,2 % der gelöschten Güter betrug<sup>1)</sup>. Der hohe Anteil der geladenen Güter weist auf ihre Bedeutung als Rohstofflieferanten hin. Mehr als die Hälfte (1965 rd. 55 %) des Welthandels (nach Gewicht) besteht aus Erdöl. Von diesen überseeischen Weltöltransporten entfallen wiederum rd. 90 % der Herkunft nach auf Entwicklungsländer in der Karibik, Nord- und Westafrika, Mittelost und Südostasien<sup>2)</sup>.

Es ist deshalb verständlich, daß die Entwicklungsländer bestrebt sind, das bestehende Ungleichgewicht zwischen Welthandelsanteil und Tonnageanteil zu verringern, wenn auch zwischen beiden kein Funktionalzusammenhang bestehen muß.

### Einfluß auf die Zahlungsbilanz

Die Bestrebungen der Entwicklungsländer gehen deshalb dahin, eine nationale Handelsflotte aufzubauen, um das wirtschaftliche Wachstum zu fördern und die Flotte gleichzeitig als Instrument zur Förderung des Außenhandels, insbesondere des Exports, einzusetzen. Eine eigene Handelsflotte vermindert zudem nicht nur die wirtschaftliche Abhängigkeit von anderen Staaten, sondern hat auch einen Einfluß auf die Zahlungsbilanz.

<sup>1)</sup> Vgl. United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), Review of Developments in World Shipping, Document TD/B/C. 4/25, 11. Jan. 1967, S. 4.

<sup>2)</sup> Vgl. UNCTAD, Establishment or Expansion of Merchant Marines in Developing Countries, Doc. TD/26, 3. Nov. 1967, S. 2.

Dabei scheint der Wunsch, die Zahlungsbilanzsituation zu verbessern, beim Aufbau einer Handelsflotte Priorität zu genießen, so daß der Aufbau einer Flotte nicht allein aus einer Politik der Exportförderung abzuleiten ist. Die in Devisen erzielten Einnahmen aus dem Fracht- und Passagerverkehr der Handelsflotte tragen zur Aktivierung der Zahlungsbilanz bei. Der Nettoeffekt dieser Beiträge ergibt sich jedoch erst dann, wenn der Ausfall an Einnahmen berücksichtigt wird, die vor Errichtung der eigenen Handelsflotte durch fremde Schiffe in nationalen Häfen anfielen, und die Ausgaben nationaler Schiffe in fremder Währung und die von ihnen importierten Leistungen abgesetzt werden.

Eine Untersuchung der verfügbaren Daten über den Beitrag der Handelsflotten einiger Industrie- und Entwicklungsländer zur Zahlungsbilanz zeigt, daß zwischen 1961 und 1965 die laufenden Nettobeiträge zur Zahlungsbilanz, also nach Abzug der Kapitallasten für importierte Schiffe, zwischen 20 und 63 % der Bruttofrachteinnahmen der betrachteten Handelsflotten unter Einschluß der USA und zwischen 44 und 63 % unter Ausschluß der USA schwankten<sup>3)</sup>.

Wenn man die Wirkungen der Tätigkeit einer eigenen Handelsflotte auf die Zahlungsbilanz untersucht, wird jedoch leicht etwas übersehen. Das Argument, eine Handelsflotte könne dem Export eines Landes dienen, gilt für den Warenexport mit einiger Sicherheit nur, wenn man auch gleichzeitig wirtschaftliches Wachstum unterstellen kann.

### Beschäftigungseffekte

In der eigenen Volkswirtschaft soll aber gerade das wirtschaftliche Wachstum auch durch den Aufbau einer Handelsflotte stimuliert werden, indem über die erforderlichen Investitionen das Einkommen der Bevölkerung erhöht wird. Ein Einkommen aus

<sup>3)</sup> Vgl. UNCTAD, Doc. TD/26, S. 10.

Kapitalinvestitionen entsteht im eigenen Land aber nur dann, wenn die Schiffe nicht importiert, sondern dort gebaut werden. Dagegen fließen in jedem Falle Einkommen aus dem Betrieb der Schiffe.

Der beschäftigungspolitische Effekt des Aufbaus einer Handelsflotte hängt also von der Entscheidung über die Art der Investition ab. Dieser Effekt dürfte, da die Entwicklungsländer im allgemeinen die Flotte nicht selbst bauen, nicht sehr groß sein. Immerhin kann aber eine Handelsflotte mithelfen, die Beschäftigungsbasis zu verbreitern und Schwankungen der Beschäftigung im Konjunkturverlauf auszugleichen, soweit diese Schwankungen nicht weltweit auftreten. Wie in anderen Wirtschaftsbereichen ist es auch bei Schiffahrtsinvestitionen für Entwicklungsländer zweckmäßig, zunächst Bereiche mit geringer Kapitalintensität zu wählen, wenn eine Beschäftigung für möglichst viele Arbeitskräfte gesichert werden soll.

#### Möglichkeiten des Eintritts...

Bei Investitionen in der Schifffahrt bestehen nun im wesentlichen zwei mögliche Alternativen: Eintritt in den freien Markt mit Trampschiffen, Bulkcarriern oder Tankern<sup>4)</sup> oder Eintritt in (konferenzgebundene) Liniendienste. Wenn der Eintritt in den freien Markt gewählt wird, nimmt die Flotte am gesamten Welthandel teil, aber nicht notwendigerweise am Handel des eigenen Landes. Allerdings können Länder, die Massengüter wie Öl und Erz exportieren, Flotten zum Transport solcher Güter aufbauen und mit den Importeuren Verträge abschließen, so daß zumindest Teile dieses Exports unter nationaler Flagge befördert werden. Viele Entwicklungsländer stützen sich jedoch bisher sowohl beim Import von Fertigprodukten als auch beim Export von Rohstoffen in beträchtlichem Ausmaß auf Liniendienste. Eine von ihnen errichtete, nicht liniengebundene Flotte würde also mehr am Welthandel als am nationalen Handel beteiligt sein, soweit sie nicht durch protektionistische Maßnahmen unterstützt wird. Die Anzeichen für eine solche Politik mehren sich.

#### ... in den freien Markt

Für den Eintritt in den freien Markt bestehen keine Hindernisse. Die Größe der Flotte wird hier durch Nachfrage nach und Angebot an Tonnage bestimmt, und ein Schifffahrtsunternehmen kann mit einem einzigen Schiff beginnen. Auch eine ausgedehnte Organisation ist nicht nötig, da die Unternehmen jedes Landes die Dienste nutzen können, die von Agenten und Maklern in der gesamten Welt angeboten werden. Hier dürfte der Ein-

<sup>4)</sup> Der größte Teil des Tankerverkehrs wird durch die Werkschifffahrt einschl. langfristig gecharterter Tonnage bewältigt, der freie Markt deckt nur den Spitzenbedarf.

tritt für die Entwicklungsländer also leichter sein als in einen kartellierten Seeverkehrsmarkt.

Zu den Nachteilen des freien Marktes gehört, daß die Frachteinnahmen zeitweilig stark schwanken. Dies kann etwas durch Langzeit-Charterns verhindert werden. Aber die Schiffe, die für langfristige Charters eingesetzt werden, sind meist kapitalintensiv, so daß der Vorteil des Markteintritts zu niedrigen Kosten reduziert wird oder der beschäftigungspolitische Effekt gering ist. Allerdings werden durch die Kreditgewährung der Werften für Neubauten die hohen Eintrittskosten teilweise verringert. Neue Unternehmer dürften auch zunächst Schwierigkeiten haben, langfristige Verträge abzuschließen.

#### ... und in den Liniendienst

Die Aufnahme eines Liniendienstes hat ebenfalls Vor- und Nachteile. Um einen Liniendienst aufnehmen zu können, sind eine vollständige Verwaltungs- und Betriebsorganisation notwendig und genügend Schiffe, die einen regelmäßigen Dienst durchführen können. Die Unternehmen im Linienverkehr müssen also eine ansehnliche Größe aufweisen. Dieser Aufwand kann etwas reduziert werden, wenn gebrauchte, gute Tonnage aufgekauft wird und statt einer ausgebauten Organisation Agenten eingesetzt werden, die für Ladung sorgen.

Ein weiterer Nachteil ist darin zu sehen, daß der Eintritt in den Linienverkehr nicht frei ist, da der größte Teil des Handels den Konferenzen zufällt. Neu hinzukommende Unternehmer müssen also die Spielregeln der Konferenzen, die sich vor allem in der Preisbildung ausdrücken, übernehmen. Wenn auch die Konferenzen auf dem gesamten Seeverkehrsmarkt nur eine schwache monopolistische Stellung besitzen, haben sie doch den Stückgutverkehr weitgehend unter Kontrolle<sup>5)</sup>.

Das bedeutet in der Praxis, daß die Konferenzmitglieder nur innerhalb bestimmter Grenzen eine monopolistische Preispolitik betreiben können, d. h. die Konferenzen müssen auf die Preisbildung der Outsider und Trampers Rücksicht nehmen.

#### Zukünftige Entwicklung

Investitionsentscheidungen in der Seeschifffahrt sind aber nicht nur unter den geschilderten Alternativen sorgfältig abzuwägen; sie haben vor allem auch künftige Entwicklungen zu berücksichtigen. Das starke Wachstum der Welttonnage dürfte vorerst noch anhalten. Wahrscheinlich wird dabei der Anteil der Tanker und Bulkcarrier an der Gesamt-

<sup>5)</sup> Zu den Problemen des Wettbewerbs im Seeverkehr vgl. Horst Samann: Seeverkehrsmärkte, Heft 1 der Verkehrswissenschaftlichen Studien aus dem Institut für Verkehrswissenschaft der Universität Hamburg, Göttingen 1965.

tonnage zunehmen. Die Aufteilung auf die einzelnen Länder, die Seeschifffahrt betreiben, ist schwer vorherzusehen. Der Anteil der Entwicklungsländer an laufenden Aufträgen betrug Ende 1967 nur 5,7 %, das ist mehr als ein Jahr zuvor, aber weniger als ihr Anteil an der gesamten bestehenden Tonnage<sup>6)</sup>. Damit wird sich der Anteil der Entwicklungsländer an der Welttonnage rein rechnerisch in den nächsten Jahren vermindern, wenn die laufenden Aufträge ausgeführt sind. Allerdings können Abweichungen nicht nur durch Verluste, Verschrottung und Verkauf von Alttonnage auftreten, die nicht genau vorherzusehen sind, sondern ebenso durch die Auswirkungen einer veränderten Seeschifffahrtspolitik.

Der starke Tonnagezuwachs der letzten Jahre unterstützt den Trend zur Verjüngung der Flotte. Heute haben die sozialistischen Länder die jüngste und die Entwicklungsländer die älteste Flotte. Das sinkende Durchschnittsalter der Weltflotte ist eine Folge der raschen Expansion und bedeutet nicht unbedingt, daß die Lebensdauer der Schiffe sinkt, obwohl es Gründe dafür gibt, daß dies in den nächsten zehn Jahren der Fall sein wird. In der Tankerflotte sind z. B. viele in den 50er Jahren erbaute Schiffe unter 20 000 tdw in den 60er Jahren aus dem Verkehr gezogen worden. Trotzdem ist heute mehr ältere Tankertonnage im Verkehr als vor zehn Jahren<sup>7)</sup>.

### Trend zum großen Schiff

Aber die Welthandelsflotte ist nicht nur durchschnittlich jünger geworden, die neueren Schiffe haben auch im Vergleich zu den älteren eine höhere jährliche Leistungsfähigkeit. Eine bekannte Folge des den Tonnagezuwachs dokumentierenden „Trend zum großen Schiff“ sind spürbare Kostensenkungen bei Tankern und großen Bulkcarriern pro Tonnenkilometer. Diese Kostensenkung betrifft aber nur die Kosten des Schiffs und nicht der Hafenanlagen. Hier liegen überhaupt die größeren zukünftigen Probleme, da viele Häfen heute schon nicht mehr von großen Tankern und in Zukunft auch nicht mehr von großen Bulkcarriern angelaufen werden können, „denn es ist aus Kostengründen nicht möglich, gleichzeitig mit der Zunahme der Schiffsgrößen alle Zufahrten zu fahwassertechnisch ungünstig gelegenen Häfen für diese Tanker (und Bulkcarrier) auszubauen<sup>8)</sup>.“

Die zukünftige Entwicklung ist auch in der Seeschifffahrt schwer abzuschätzen. Folgende Ten-

<sup>6)</sup> Vgl. UNCTAD, Review of Recent Developments and Long Term Trends in World Shipping, Doc. TD/31, 21. Dez. 1967, S. 11.

<sup>7)</sup> Vgl. UNCTAD, Doc. TD/31, S. 14. Dabei spielt auch die US-Reserveflotte eine Rolle, die 1957 unter 20 Jahre alt war und heute unbedeutend ist.

<sup>8)</sup> Arthur Rommel: Probleme einer dynamischen Entwicklungspolitik. In: Die Mitarbeit, Zeitschrift zur Gesellschafts- und Kulturpolitik, 15. Jg. (1966) S. 498.

denzen in der Schifffahrt und im Schiffbau haben Einfluß auf die Welthandelsflotte<sup>9)</sup>:

Das schnelle Wachstum der Tankergrößen, die 1966 bereits 210 000 tdw erreicht hatten. Zur Zeit werden Tanker von rd. 300 000 tdw entwickelt.

Der rasche Aufbau einer Frachterflotte für trockene Schüttgüter im letzten Jahrzehnt von weniger als 2 Mill. tdw auf 28 Mill. tdw.

Das starke Wachstum bei kombinierten Passagier- und Autofähren (roll-on/roll-off - Fähren) sowie bei Container- und Palettschiffen.

Die wachsende Zahl von anderen Spezialschiffen verschiedener Art.

Wichtige technische Verbesserungen sind erzielt worden, um die Schifffahrt stärker zu mechanisieren und zu automatisieren. Auf diese Weise werden Teile der Arbeitskosten (für Besatzung und Hafentarbeiter) in Kapitalkosten umgewandelt. In allen Bereichen der Handelsflotte muß daher das Wachstum der Tonnage im Zusammenhang mit dem Wachstum der Schiffsgrößen und der Anwendung fortschrittlicher Betriebsmethoden gesehen werden.

### Containerverkehr

Die vielleicht folgenreichste Entwicklung ist heute die der Containerschiffe<sup>10)</sup>. Die Erfahrungen reichen noch nicht aus, um eine genaue Analyse der Veränderungen in der Kostenstruktur zu liefern. Es spricht aber einiges dafür, daß die traditionelle Seeschifffahrt durch Vollcontainerschiffe für Stückgüter und durch andere Verlade- und Transporttechniken (Paletten- und Teilcontainerschiffe) erhebliche strukturelle Wandlungen erfährt. Mehrere Containerschiffe sind bereits im Transatlantikverkehr eingesetzt, weitere – wenn auch nicht sehr zahlreiche – Aufträge für Containerschiffe werden ausgeführt. Während noch zahlreiche Probleme hinsichtlich der Häfen und Hinterlandverbindungen sowie der Tarifbildung zu lösen sind, kann die Möglichkeit zukünftiger Überkapazitäten im Seeverkehr nicht ganz ausgeschlossen werden, da nicht alle Güter in Containern befördert werden können.

Im Herbst 1968 waren 19 Voll- und Semicontainerschiffe im Verkehr und etwa 120 im Bau oder bestellt (ohne umgebaute Schiffe und Zubringerschiffe). Die Kapazität aller Containerschiffe soll sich nach vorliegenden Schätzungen von 50 000 Standard-Containern (20 Fuß Länge) im Herbst 1968 bis Ende 1969 etwa verdoppeln<sup>11)</sup>. Die Leistung der Containerschiffe wird aufgrund ihrer Geschwindigkeit und kurzen Hafenanliegezeiten

<sup>9)</sup> Vgl. UNCTAD, Doc. TD/B/C. 4/25, S. 9 f.

<sup>10)</sup> Die zahlreichen Pressemeldungen über den Aufbau des Containerverkehrs täuschen etwas darüber hinweg, daß durch den Einsatz der Fährschiffe bereits ein erheblicher Strukturwandel im Nord- und Ostseeverkehr vollzogen wurde.

<sup>11)</sup> nach Unterlagen des Bundesverkehrsministeriums.

ebenfalls etwa doppelt so hoch sein wie die der bestehenden Flotte mit gleicher Tragfähigkeit.

Soweit bekannt ist, sind noch keine Aufträge für Vollcontainerschiffe erteilt worden, die in Entwicklungsländern registriert werden sollen. Auch sind bisher noch keine Verbindungen von und nach Entwicklungsländern in größeren Containerprojekten vorgesehen. Für einen wirtschaftlichen Betrieb von Vollcontainerschiffen sind eben ausgeglichene Verkehrsströme in beiden Richtungen notwendig, die heute bei den meisten Entwicklungsländern noch nicht bestehen. Außer im Nordatlantikverkehr werden Containerschiffe vorerst im Europa-Australien- und USA-Japan-Verkehr eingesetzt.

### Unsichere Investitionsentscheidungen

Solche strukturellen Wandlungen sind sowohl bei dem Aufbau einer Handelsflotte als auch bei Investitionen in Häfen zu berücksichtigen. Kosten und Erlöse müssen in ihrer zukünftigen Entwicklung möglichst genau abgeschätzt und gegenübergestellt werden, wenn wirtschaftliche Kriterien entscheidend sein sollen.

Die Problematik liegt aber darin, daß die zukünftigen Erlöse einer Investition nicht sicher abgeschätzt werden können. Dies ist besonders der Fall bei Investitionen in der Linienschifffahrt und bei Trampnern und Tankern, die in Reisecharter oder kurzfristiger Charter fahren, da die Fracht-

raten hier Schwankungen unterliegen. Wenn Zweifel über die Genauigkeit der Vorausschätzungen bestehen, müssen mehrere Investitionskriterien nebeneinander angewandt werden. Berücksichtigt man das Wachstum der Handelsflotte und der Schiffsgößen, so wird auch deutlich, welche Rolle der technische Fortschritt bei Investitionsentscheidungen spielt.

Zudem muß zwischen internen Kosten und Gewinnen, die bei den Unternehmen auftreten, und externen unterschieden werden, die in der Volkswirtschaft auftreten. Volkswirtschaftlicher und betriebswirtschaftlicher Wert einer Investition in eigene Handelsflotten können voneinander abweichen. So können z. B. unausgebildete Arbeitskräfte in der Schifffahrt höher bezahlt werden als es ihrer volkswirtschaftlichen Produktivität entspricht, während es bei ausgebildeten Arbeitskräften umgekehrt sein kann. Auch die Zinsen für Kredite können von denen abweichen, die dem volkswirtschaftlichen Wert des Kapitals entsprechen. Leider spricht nun nichts dafür, daß die volkswirtschaftliche Bewertung eines Investitionsprojektes immer günstiger ist als die privatwirtschaftliche. Es nützt auch nichts, wenn volkswirtschaftliche Investitionskriterien den sozialen Wert der Inputs statt der Marktpreise berücksichtigen. Eine solche Bewertung ist in jedem Falle fiktiv, da sich soziale Kosten und Erlöse nicht exakt quantifizieren lassen. In diesen Fällen gewinnen außerwirtschaftliche Kriterien Einfluß auf die Investitionsentscheidungen.

## Kontingentierung im Güterkraftverkehr

Dr. Wolfgang Freimuth, Köln

In der BRD wird dem Wettbewerb eine grundsätzliche Priorität unter den möglichen Steuerungsprinzipien der Volkswirtschaft eingeräumt. Das Prinzip des Leistungswettbewerbs findet jedoch keine allgemeine Anwendung, sondern es existieren sogenannte „Bereichsausnahmen“ (Agrarwirtschaft, Bank- und Versicherungswesen, Bausparbanken, bestimmte Unternehmen der Energieversorgung und die Verkehrswirtschaft). Diese Bereiche fallen auch nicht unter das Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) <sup>1)</sup>. Die Wettbewerbspolitiker sind der Meinung, daß die Funktionsfähigkeit des Leistungswettbewerbs in diesen Sektoren aufgrund struktureller, techni-

scher, historischer und sonstiger Gegebenheiten nicht gewährleistet werden kann, so daß staatliche Eingriffe und Regulierungen erforderlich sind.

### Widerstreit der Meinungen

Nun hat es in der Vergangenheit nie an Stimmen gefehlt, die eine stärkere Einbeziehung auch dieser Bereichsausnahmen in das System der wettbewerbsorientierten Sozialen Marktwirtschaft forderten. In besonderem Maße zielten diese Forderungen auf den Verkehrssektor ab und hier wiederum hauptsächlich auf den gewerblichen Straßengüterfernverkehr, der bereits seit Mitte der dreißiger Jahre einer wettbewerbsfeindlichen Marktzugangsbeschränkung unterliegt. In Anlehn-

<sup>1)</sup> Vgl. dazu §§ 98-103 GWB.