

Reisener, Wolfgang

Article — Digitized Version

Investitionskriterien für Seehäfen

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Reisener, Wolfgang (1970) : Investitionskriterien für Seehäfen, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 50, Iss. 1, pp. 108-110

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/134081>

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.

Investitionskriterien für Seehäfen

Dr. Wolfgang Reisener, Hamburg

Pläne für die Vertiefung der seewärtigen Hafenzufahrten, den Neubau von Häfen und die Anpassung von Kais und Umschlaganlagen an den Schiffsverkehr gelten als bedeutende Investitionsprojekte, deren Finanzierung einen Millionenaufwand erfordert. Dennoch gibt es keine allgemein anerkannte Methode zur Bewertung von Hafeninvestitionen, die klare Entscheidungskriterien liefern könnte, ob, wie, wann und wo ein bestimmtes Vorhaben ausgeführt werden sollte. Eine Sache ist z. B. die Forderung, einen Hafen für die Aufnahme größerer Schiffe zu vertiefen. Eine andere Sache aber ist es festzulegen, daß die optimale Wassertiefe an bestehenden oder geplanten Anlagen z. B. 15 m betragen oder geringer oder größer sein muß; oder daß etwa 300 Mill. DM für Ausbaumaßnahmen ausgegeben werden sollten und daß mit den Arbeiten im nächsten Jahr zu beginnen sei. Gerade solche Entscheidungen müssen aber auf irgendeine Weise getroffen werden.

In vielen Fällen scheint der Mangel an zweckmäßigen Bewertungsmethoden zur Überdimensionierung der Anlagen, aber auch zu einer zu sparsamen Investitionspolitik geführt zu haben und daneben für zahlreiche Fehlentscheidungen in der Standortwahl und im "timing" von Hafenprojekten ursächlich zu sein. Überall in der Welt werden große Hafeninvestitionen anscheinend weitgehend intuitiv vollzogen und nicht auf der Grundlage rationaler wirtschaftlicher Überlegungen geplant. Tatsächlich sind viele Hafenprojekte das Ergebnis von Vorhaltungen und Forderungen der jeweiligen Interessenten und gründen sich auf höchst vage und unquantifizierte Erwägungen, in denen Motive wie „öffentliches Interesse“, „nationale Notwendigkeit“ und „gesamtwirtschaftlicher Bedarf“ eine große Rolle spielen. Der Verzicht auf die Bestimmung der ökonomischen Nutzen solcher Projekte ist fraglos größtenteils Folge der erheblichen Schwierigkeiten, die mit der Be-

rechnung der Vorteile bestimmter Vorhaben verbunden sind und einem Vergleich des status quo mit der Situation nach Durchführung einer geplanten Investition entgegenstehen.

Eigenwirtschaftlichkeit

In der Erörterung der Frage, ob Häfen als selbstständige Wirtschaftsunternehmen zu führen oder als gemeinwirtschaftliche Nutzungsbetriebe zu betrachten seien, wird den Häfen überwiegend die Rolle eines „public service“ zugewiesen. Eine solche Einstellung ist nicht ohne weiteres selbstverständlich. Denn wenn sich auch die Häfen durchweg im Eigentum von Gebietskörperschaften, also der öffentlichen Hand, befinden, so sind sie damit noch nicht auf eine dienende Funktion im Sinne einer Förderung privatwirtschaftlicher Interessen festgelegt. In der Kette der Transportvorgänge stehen sie vielmehr als gleichberechtigte Partner neben Verladern, Ladungsempfängern, Reedern und Binnenverkehrsträgern.

Den allgemein anerkannten und immer wieder betonten betriebswirtschaftlichen Vorteilen, die der Einsatz immer größerer Schiffe einzelnen Gliedern der Transportkette bringt, sollten auch die vollen einzelwirtschaftlichen Kosten, die anderen Teilen dieser Kette entstehen, gegenübergestellt werden. Anders erscheint eine zumindest halbwegs objektive Erfassung der – heute immer noch je nach Interessenlage ausgelegten – „Rationalisierung der Transportkette“ kaum möglich. Gerade mit ständig größer werdenden Schiffeinheiten dürfte das Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit sich in den Häfen der Industriestaaten stärker durchsetzen, da die großen Aufwendungen für Neubau und Anpassung von Fazilitäten die Träger der Häfen mehr und mehr zu der Überzeugung bringen, daß Hafenentwicklung als sich selbst tragende Unternehmenswirtschaft verstanden werden muß. Die Schaffung spezieller Anlagen für relativ wenige Großschiffe kann als staatliche

Vorleistung nicht nur in Form von indirekten gemeinwirtschaftlichen Vorteilen abgegolten werden. Nicht zuletzt sollte es auch darum gehen, ob Betriebskosten, Verwaltungsaufwand, Abschreibungen und Zinskosten für Investitionen aus den direkten Einnahmen von den Hafennutzern gedeckt werden können.

In seiner extremen Ausdeutung führt das Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit letztlich zu der Feststellung, daß es keine gesellschaftlichen Motive oder andere Gründe gibt, warum Häfen vom Steuerzahler unterstützt werden sollten. Wird der Hafen solchermaßen auf Eigenwirtschaftlichkeit nach kaufmännischen Grundregeln festgelegt, so ist daraus für die Durchführung seiner Investitionsprogramme zu folgern: Wenn ein Projekt als wirtschaftlich vernünftig bewiesen werden kann, dann sollte der Hafen auch in der Lage sein, die Mittel zu seiner Finanzierung aufzubringen. Diese radikale Argumentation ist allerdings in der Praxis kaum akzeptabel und führt zu einer Verharmlosung des Problems der Wirtschaftlichkeit von Hafenprojekten. Weniger umstritten dürfte dagegen die Forderung sein, daß die Häfen sich bei ihren Planungen ein klares wirtschaftliches Ziel setzen und ihren langfristigen technischen Entwicklungsplänen auch ebenso langfristige Finanzierungspläne gegenüberstellen sollten. In diesem Zusammenhang wäre die Beachtung auch privatwirtschaftlicher Maßstäbe bei Investitionsentscheidungen einer ökonomisch rationalen Hafenentwicklung dienlicher als intuitives oder vom Wettbewerb diktiertes Handeln im Vertrauen auf den Rückhalt finanziell potenter Gebietskörperschaften als Träger der Häfen.

Gemeinwirtschaftlicher Nutzen

Der Haupteinwand gegen die Forderung nach Eigenwirtschaftlichkeit der Häfen und gegen ihre Führung als Wirtschaftsunternehmen liegt vor allem darin, daß dieses Konzept die zahlreichen Kategorien von sozialen Nutzen und Kosten vernachlässigt und daher unvollständig sei. Die Bewertung der Rentabilität von Hafeninvestitionen hätte also auch diese gesellschaftlichen Faktoren einzuschließen. Der Überschuß der social benefits über die social costs ergibt dann (in Prozent) die gesellschaftliche Rentabilität einer Investition.

Die Einbeziehung aller Kosten und Nutzen sowohl der privaten wie auch der gesellschaftlichen in die Investitionsüberlegungen und Betriebsführung der Häfen bedeutet, einen Idealzustand zum Kriterium ihrer Politik zu erheben, und gerade daß es sich hier um ein unerreichbares Ideal handelt, ist wohl der augenfälligste Einwand gegen eine solche ordnungspolitische Zielsetzung. Niemand hat die Zeit, um alle Effekte seines wirtschaftli-

chen Handelns abzuschätzen, und wer sie hätte, der verfügte doch nicht über die Kenntnisse, dies zu tun. Für ein Unternehmen z. B. ist es ein bloßes Ratespiel, seine individuelle Nachfragekurve und oft sogar auch seine Kostenkurve auch nur annähernd zu skizzieren. Um aber alle Wirkungen aller seiner Aktivitäten in der Gesellschaft abschätzen zu können, müßte es sämtliche Nachfrage- und Kostenkurven in der Gemeinschaft kennen – ein aussichtsloses Unterfangen, das für die praktische Entscheidungsfindung keine bessere Hilfe ist als das Hochwerfen einer Münze.

Verbindung von Eigenwirtschaftlichkeit und Gemeinnutzen

Es fehlt nicht an Ansätzen, die das Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit mit dem Konzept des gemeinwirtschaftlichen Nutzens zu verbinden suchen. Werden z. B. die Transportkostensparnisse, die durch den Ausbau bzw. den Neubau eines Hafens entstehen, als Maßstab für den Nutzen genommen und richtig bestimmt, und besteht ein Überschuß der Frachtersparnisse über die Kosten des Ausbaus und des Betriebs der Anlage, dann ist – so wird argumentiert – ein Projekt auch vom eigenwirtschaftlichen Standpunkt rentabel. Bei rationalem Verhalten würden die Hafennutzer nämlich bereit sein, im Grenzfall Abgaben zu zahlen, die ihren Ersparnissen entsprechen.

Eine so weitgehende Differenzierung der Abgaben wird zwar aus administrativen Gründen nicht durchführbar sein, ihre prinzipielle Möglichkeit wird aber als Beweis dafür herangezogen, daß ein Investitionsvorhaben, dessen Nutzen gemessen an den Frachtersparnissen die Kosten übersteigt, auch eigenwirtschaftlich ist. Damit würde dann das Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit zum verteilungspolitischen Theorem und enthielte nur noch eine Aussage darüber, wie die Kosten der Investition zu verteilen wären. Offensichtlich wird mit diesem Konzept aber der Widerstreit zwischen Eigenwirtschaftlichkeit und volkswirtschaftlicher Rentabilität nicht ausgeräumt, sondern lediglich definitorisch umgangen. Praktisch entscheidend für die Eigenwirtschaftlichkeit ist doch letztlich, daß nicht nur Frachtersparnisse und Betriebskostensenkungen bei Hafennutzern entstehen, sondern daß letztere auch tatsächlich zur (mindestens kostendeckenden) Abgeltung erhaltener Hafenleistungen herangezogen und nicht faktisch vom Hafen subventioniert werden.

Anwendung des Public Service Prinzips

Die Bedeutung der Ordnungsprinzipien der Seehafenwirtschaft – Eigenwirtschaftlichkeit/volkswirtschaftliche Rentabilität – für die Betriebsführung und Investitionspolitik der Häfen liegt

auf der Hand. Besteht das Hauptziel der Seehafenwirtschaft im public service, dann können die einzelnen ökonomischen Funktionen ein anderes Gewicht erhalten, als wenn kommerzielle Interessen im Vordergrund stehen. Im ersten Fall wird in der Regel größter Wert auf möglichst billige, schnelle und sichere güterwirtschaftliche Transferleistungen der Häfen gelegt, ohne daß die durch die Leistungen verursachten Kosten den Nutzern in voller Höhe angelastet zu werden brauchen. Was die Anwendung des public service Prinzips für die Beurteilung der ökonomischen Funktionen so bedenklich erscheinen läßt, ist seine

unzureichende ökonomische Begründung und nicht zuletzt, vielleicht sogar vor allem, seine geringe Praktikabilität. Dort wo letztlich die Nation als Nutzer aufwendiger Hafenbauten und als Nutznießer von Transportkostenvorteilen auftritt, sind dem Pro und Kontra in der Diskussion um Hafenaus- bzw. -neubau kaum noch Schranken gesetzt. Bei der Abwägung von social costs und benefits, staatlichem Aufwand und seiner Abgeltung erscheint den Gegnern bestimmter Projekte als gesamtwirtschaftliche Unsinnigkeit, was die Befürworter als volkswirtschaftlich rentabel bezeichnen.

AUS HOCHSCHULE UND WISSENSCHAFT

Universität Bochum

Prof. Dr. Philipp Herder-Dorneich, Universität Innsbruck, nahm einen Ruf auf den Lehrstuhl für Sozialpolitik und Sozialökonomie an der Ruhr-Universität Bochum an.

Privatdozent Dr. Gerhard Schmitt-Rink, Universität Mainz, erhielt einen Ruf auf den Lehrstuhl für Wirtschaftslehre, insbesondere Theoretische Volkswirtschaftslehre II.

Universität München

Dr. Erwin Dichtl habilitierte sich bei Prof. Dr. R. Nieschlag für das Fach Betriebswirtschaftslehre mit einer Arbeit über „Die Beurteilung der Erfolgsrichtigkeit eines Produkts als Grundlage der Gestaltung des Produktionsprogrammes“.

Universität Hamburg

Prof. Dr. Helmut Diederich erhielt einen Ruf auf einen Lehrstuhl für Betriebswirtschaftslehre an der Universität Mainz.

AIESEC-Kontaktgespräche

Die 1969 erstmalig von der Internationalen Vereinigung der Studenten der Wirtschaftswissenschaften (AIESEC) für Absolventen der Wirtschaftswissenschaften durchgeführten Kontaktgespräche mit Vertretern der Wirtschaft sollen im laufenden Jahr auf alle Universitäten der BRD ausgedehnt werden. Folgende Termine stehen fest:

Freiburg	29. 1. 1970	Münster	4. 2. 1970
Karlsruhe	2. 2. 1970	Bochum	5. 2. 1970
Darmstadt	3. 2. 1970	Stuttgart	13. 2. 1970

Die Veröffentlichung von Nachrichten „Aus Hochschule und Wissenschaft“ erfolgt ohne Gewähr.

HERAUSGEBER: Hamburgisches Welt - Wirtschafts - Archiv,
Direktor: Prof. Dr. Heinz-Dietrich Ortlieb

REDAKTION:

Chefredakteur: Dr. Dietrich Kobschall

Stellvertreter: Dipl.-Volksw. Hubert Höping

Redakteure: Dipl.-Volksw. Otto Gustav Mayer, Dipl.-Volksw. Carsten Moser

Redaktionelle Herstellung: Helga Lange, Regina Kobschall

Anschrift der Redaktion: 2 Hamburg 20, Eppendorfer Landstraße 106, Tel.: (0411) 47 11 74 05/06

HERSTELLUNG UND VERTRIEB:

Verlag Weltarchiv GmbH, Hamburg

Anzeigen: Generalvertretung Dr. Hans Klemen

Anzeigenpreisliste: Nr. 11 vom 1. 1. 1968

Bezugspreise: Einzelheft: DM 5,20, Jahresabonnement: DM 60,-
(Studenten: DM 30,-)

Erscheinungsweise: monatlich

Druck: Otto Schwitzke, Hamburg

Anschrift des Verlages: 2 Hamburg 20, Eppendorfer Landstraße 106, Tel.: (0411) 46 10 19 und 46 10 10

Ohne ausdrückliche Genehmigung des Verlages ist es nicht gestattet, die Zeitschrift oder Teile daraus auf photomechanischem Wege (Photokopie, Mikrokopie) oder auf andere Art zu vervielfältigen. Copyright by Verlag Weltarchiv GmbH.