

Kröger, Bernd; Westphal, Werner; Kern, Helmuth

Article — Digitized Version

Konkurrenz durch Ostblockflotten

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Kröger, Bernd; Westphal, Werner; Kern, Helmuth (1976) : Konkurrenz durch Ostblockflotten, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 56, Iss. 2, pp. 61-70

This Version is available at:

<http://hdl.handle.net/10419/134912>

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.

Konkurrenz durch Ostblockflotten

Frachtratenunterbietungen bis zu 60 % unter die Konferenzraten der westlichen Linienreedereien und umfangreiche Aufbauprogramme der osteuropäischen Handelsflotten haben bei den Reedereien der westlichen Schifffahrtsländer und insbesondere der Bundesrepublik Deutschland große Besorgnis hervorgerufen. Besteht die Gefahr, daß die privatwirtschaftlich betriebene deutsche Handelsflotte von den Ostblockflotten vom Markt verdrängt wird?

Bernd Kröger

Politische Initiativen werden dringlicher

Häufiger und intensiver als jemals zuvor ist heute in westlichen Schifffahrtskreisen die Rede von einem bedrohlichen Wettbewerbsdruck durch die Flotten der COMECON-Staaten, insbesondere der UdSSR. In der Bundesrepublik, in England, in Holland, in Norwegen und anderen europäischen Schifffahrtsnationen wird die Diskussion um Politik und wachsenden Einfluß der Staatsreedereien aus diesen Ländern auf die Märkte der Linienfahrt zunehmend auch öffentlich geführt. Auch im Deutschen Bundestag ist die Problematik zum Gegenstand einer Anfrage der Oppositionsparteien gemacht worden. Heftige Reaktionen in der Publizistik des Ostblocks gegen westliche Schifffahrtsvertreter waren die primäre Folge; neben dem Vorwurf „durchsichtiger antikommunistischer Indoktrination“ wurde

insbesondere der Tatbestand des Dumpings bestritten und darauf hingewiesen, daß die UdSSR und die übrigen COMECON-Staaten Mitte 1975 nur über 7,5 % der Welthandelsflotte verfügten.

Um welchen Tatbestand geht es? Die Staatsreedereien der sozialistischen Länder und insbesondere der UdSSR werden zunehmend im Cross Trade zwischen westlichen Ländern aktiv. Sie erzwingen den Zugang zur Ladung der Linienmärkte durch Unterbieten der Konferenzraten in unterschiedlicher Höhe und Methodik. Der OECD-Liberalisierungskodex sichert auch diesen Flotten den freien Zugang zu Märkten und Häfen der westlichen Länder. Das eigene Befrachtungsmonopol der Ostblockstaaten wird aber gleichzeitig beibehalten und „im Inter-

esse sozialistischer Außenwirtschaft“ für die bevorzugte Beschäftigung der eigenen Tonnage eingesetzt.

Systembedingte Kostenvorteile

Den Ostblockflotten kommen systembedingte Kostenvorteile zugute. Obwohl auch die staatlichen Seeschiffahrtsgesellschaften der sozialistischen Volkswirtschaften in die Lohnanreiz- und Leistungsprüfungssysteme der staatlich gelenkten Wirtschaftsgruppen einbezogen werden, werden die Investitionen doch weitgehend durch Haushaltszuweisungen finanziert, sind die Amortisationen niedrig, ist eine Kapitalverzinsung weitgehend nur formal vorhanden, weil – worauf insbesondere Böhme in „Die Weltwirtschaft“, 2/1975, S. 138, jüngst zutreffend aufmerksam gemacht hat – der

Erhebungssatz der hierfür geltenden Zinsabgabe in der Seeschifffahrt auf Null festgesetzt wird. Spezielle Verrechnungssysteme der Deviseneinnahmen aus Seefrachten verdrängen zudem regelmäßig die sonst geltende Relation von Ertrag und Kostenaufwand, so daß Gewinne auch bei niedrigen Raten eingefahren werden können. Die Geschäftspolitik der Ostblockreedereien kann sich somit an Faktoren ausrichten, die sich mit den Gesichtspunkten der Wirtschaftlichkeit im Sinne marktwirtschaftlich orientierter Systeme und privatwirtschaftlich kalkulierender Unternehmen nicht vergleichen lassen.

Von daher verwundert es kaum, wenn sich diese Ausgangslage in einem aggressiven Ratenverhalten in freiheitlichen Preisspielräumen niederschlägt. Die Vereinigung der europäischen und japanischen Reederverbände (CENSA) hat jedenfalls in Untersuchungen festgestellt, daß die Ratenunterbietungen der COMECON-Flotten, insbesondere der UdSSR, je nach Fahrtgebiet zwischen 10 und 60% betragen.

Gefahr eines Verdrängungswettbewerbs

Dennoch wird der Vorwurf des Ratendumpings von seiten der Ostblockreedereien bestritten. Gleichgültig, welcher wirtschaftswissenschaftlichen Theorie zur Erklärung dieses Begriffes man folgen möchte, am Ergebnis für die Betroffenen wird wenig geändert. Dabei soll nicht gelehnet werden, daß Preisdifferenzierungen und Ratenunterbietungen auch im Rahmen der marktwirtschaftlichen Auseinandersetzungen, also innerhalb der marktwirtschaftlichen Freiheitsräume, zum Instrumentarium wettbewerbsmäßiger Verhaltensweisen gehören. Bezogen auf die COMECON-Konkurrenz, insbesondere die UdSSR,

geht es jedoch nicht um die Methodik, sondern um das Ausmaß, das zu einem Verdrängungswettbewerb führen kann, und es geht um die Voraussetzungen, unter denen die Partner am Wettbewerb teilnehmen.

Wer Kostenvorteile eines Systems genießt, das in seinem Rahmen Methoden marktwirtschaftlichen Wettbewerbs ausschließt und gleichzeitig die liberalen Methoden des Wettbewerbs eines anderen Systems in Anspruch nimmt, ohne dessen Kostenvoraussetzungen zu akzeptieren, kann bei *jedem* Rateniveau zwanzig oder mehr Punkte unter den niedrigsten Anbietern der Industrienationen bleiben. Da seine Angebotsvoraussetzungen niedriger sind, ist er prinzipiell in der Lage, sein Dienstleistungsangebot je nach dem eigenen Angebotspotential und nach der Zielrichtung der

eigenen Politik mit langem Atem notfalls eben bis zum Verdrängungswettbewerb durchzuhalten. Entscheidend ist für ihn nicht in erster Linie die Relation zwischen Kosten und Erträgen, die für die Mitbewerber auf den „Wettbewerbsmärkten“ gilt, sondern der selbständig determinierte Marktanteil, der durchgesetzt werden soll.

Größte Stückgutflotte

Nimmt man zu diesem grundsätzlichen Ausgangspunkt die Frage der quantitativen Relationen des Angebotspotentials der Ostblockflotten hinzu, so müßten die Wachstumsraten, insbesondere der sowjetischen Handelsflotte, auch den sorglosen Optimisten nachdenklich stimmen. Auch zu dieser Frage sind in der Diskussion viele Zahlen genannt worden, mit denen man bekanntlich unterschiedliche Bilder zeichnen kann. So läßt beispielsweise das häufig zitierte Verhältnis der gesamten Handelsflotte des COMECON zur Welthandelsflotte (Anteil „nur“ 7,5%) keine Aussage zu, wenn der Wettbewerbsdruck östlicher Reedereien im Bereich der Linienfahrt zur Diskussion steht. Denn in der Linienfahrt betrug ihr Anteil Mitte 1975 12,8%; allein die UdSSR verfügt heute mit 7,3 Mill. BRT über die größte konventionelle Stückgutflotte der Welt.

Bezieht man den weltweiten Auftragsbestand an Seeschiffen in die Betrachtung ein, so wird deutlich, daß sich die Staatshandelsländer – und hier insbesondere wiederum die UdSSR – auch künftig überwiegend in der Linienfahrt engagieren wollen. Der COMECON war nach Ermittlungen aus dem vergangenen Jahr in den Orderbüchern der weltweiten Werftindustrie mit einem Anteil von 4,7% am Auftragsbestand vertreten; bezogen auf die Linientonnage belief sich der Anteil dagegen auf 16,9%.

Die Autoren unseres Zeitgesprächs:

Dr. Bernd Kröger, 41, ist Hauptgeschäftsführer des Verbandes Deutscher Reeder in Hamburg.

Werner Westphal, 60, ist Ministerialdirektor und Leiter der Abteilung See (Seeverkehr) in Hamburg des Bundesministeriums für Verkehr.

Helmuth Kern, 49, ist seit zehn Jahren Senator der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Landwirtschaft der Freien und Hansestadt Hamburg.

Forscht man nach den Gründen dieser Politik der Flottenexpansion, so wird man feststellen können, daß hier sehr unterschiedliche und überwiegend volks- und gesamtwirtschaftliche Kriterien eine Rolle spielen. Dazu gehört die Zielrichtung, Güter des eigenen Außenhandels und wirtschaftliche und militärische Hilfslieferungen an sozialistische Länder und „nahestehende“ Staaten in Afrika, Lateinamerika und Asien soweit wie möglich mit eigenen Schiffen zu transportieren. Außerdem sollen Devisenausgaben eingespart und Deviseneinnahmen erzielt werden, wobei insbesondere die Deviseneinnahmen zu einer langfristig sprudelnden Quelle ausgebaut werden sollen. Nicht zuletzt ist aber auch das Ziel zu nennen, die Handelsflotte als Instrument außen- und sicherheitspolitischer Ziele einzusetzen und sie beim Auf- und Ausbau der eigenen wirtschaftsstrategischen Präsenz auf den Weltmeeren zu verwenden.

Wie stark solche Argumente die Schifffahrtspolitik prägen, zeigt die Struktur insbesondere der sowjetischen Flotte. Roll-on/roll-off- und Containerschiffe sowie konventionelle Stückgut-schiffe spielen in der Logistik eine wesentlich größere Rolle als Massengutschiffe. Und die weitgehend autarke Rohstoffversorgung der UdSSR erklärt, daß auch für den innersowjetischen Seeverkehr mehr Massengutschiffe als Linientonnage eingesetzt werden. Auch wenn es heißt, daß etwa 40% der sowjetischen Flotte für den Verkehr innerhalb der UdSSR beziehungsweise des COMECON eingesetzt würden, gilt dies mit Sicherheit nicht für die Linien-schifffahrt und ihren Bereich.

Der seewärtige Außenhandel der UdSSR ist im Vergleich zur eigenen Flottengröße und -struktur nur gering, und es gibt drastische Beispiele für die Rela-

tion zwischen eigener Ladung und den im Verkehr zwischen Drittländern abgefahrenen Mengen. Im vergangenen Jahr hatte der Verband Deutscher Reeder eine Untersuchung über Art und Umfang der Ostblockkonkurrenz in zahlreichen Linienfahrtgebieten angestellt. Von der sogenannten Hamburg/Antwerpen-Range beförderte im untersuchten Jahr 1973 die sowjetische Linie nach den Häfen Westindiens und Mittelamerikas bei einem damals nur vierwöchigen Dienst rund 94 000 t Stückgüter. Im gleichen Zeitraum wurden von den gleichen Schiffen aus Leningrad nur ganze 600 t abgefahren. Westeuropäische Linien erhielten hierbei keine Ladung in sowjetischen Häfen.

Nimmt man sowjetische Äußerungen zur bevorstehenden neuen Fünf-Jahr-Plan-Periode hinzu, ist mit einem weiteren Flottenwachstum in der UdSSR zu rechnen, jedenfalls war von freiwilligen Selbstbeschränkungen bislang nicht die Rede.

Ruf nach Maßnahmen

Diese Entwicklung führte bei den betroffenen Schifffahrtsunternehmen und bei den politischen Instanzen zu den erwähnten Reaktionen. Der Ruf nach „Maßnahmen“ wird lauter. Die zunächst abwehrende Gegenreaktion von Vertretern der sowjetischen Schifffahrtspolitik verstärkte nur den gemeinsamen Appell, zu regierungsseitigen Maßnahmen auf der Grundlage bereits bestehender oder notfalls neu zu schaffender Gesetze und Verordnungen zu kommen.

Gewisse Instrumentarien liegen bereits vor. Vom Prinzip her ermöglicht bereits das deutsche Außenwirtschaftsrecht, Seefrachtverträge genehmigungspflichtig zu machen und Außenhandelslizenzen mit Verschiffungsaufgaben zu versehen. Im amerikanischen Kongreß werden Gesetzesvorschläge be-

raten, die „third flag carriers“ dazu zwingen würden, die Kostendeckung ihrer Dienste nachzuweisen, wenn sie das niedrigste Ratengebot der Schiffe aus Empfangs- und Versandländern unterbieten. Nationale Vorschriften in England und anderen europäischen Staaten erlauben ebenfalls abwehrende Eingriffe. Auch bietet der UN-Verhaltenskodex für Linienkonferenzen Ansatzpunkte zur Regelung der Problematik. Ein politisches Instrumentarium, in welchen Maßnahmenkatalog es auch immer münden würde, könnte allerdings nur dann wirkungsvoll sein, wenn es von mehreren Ländern gleichzeitig und sachlich parallel angewendet würde.

Hafenpolitische Bedenken

Spätestens an dieser Stelle wird ein möglicher Konflikt mit Interessen anderer Wirtschaftsbereiche der westlichen Schifffahrtsländer sichtbar. Vor allem hafenpolitische Bedenken tauchen auf. Kreise der Hafenwirtschaft befürchten, in regierungsseitigen Abwehrmaßnahmen den Verlust von Transitladung aus den COMECON-Staaten in Kauf nehmen zu müssen, deren Umfang zum Beispiel in Hamburg gegenwärtig etwa 6% des Verkehrsaufkommens via Hamburg ausmacht. Hier Abwägungen zu treffen und politische Prioritäten zu setzen, ist sicherlich schwierig. Ob allerdings eine von der Schifffahrt gewünschte, weitgehend koordinierte Unterstützung der westeuropäischen Regierungen gegen nicht-kommerzielle Wettbewerbsmethoden wirklich einen nennenswerten Einfluß insbesondere auf den Hamburger Transitverkehr haben würde, ist dennoch zweifelhaft.

Denn Netz und Dichte des Linienverkehrs, Serviceleistungen und Abfertigungsqualität sichern die Attraktivität eines Hafens und machen ihn für Ver-lader interessant. Der Außen-

handel der Länder hinter dem Eisernen Vorhang dürfte auch für die absehbare Zukunft dieser Qualitäten wegen im bisherigen Umfang auf Verladungen z. B. via Hamburg angewiesen sein, da von hier aus, gemessen am Service-Angebot der COMECON-Häfen, zahlreichere und in ihrer Abfahrtdichte weitaus bessere Liniendienste bestehen. Sie in den eigenen Einflußbereich zu verlagern und durch ein eigenes breites Service-Angebot zu substituieren, setzt ein sehr viel größeres Außenhandelsvolumen dieser Länder voraus.

Wann immer auf dem Gebiete der Seeschifffahrt konkrete Überlegungen hinsichtlich der Maßnahmen zum Schutz einer nationalen Flotte gegen Diskriminierung und ähnliche Praktiken der Handelspartnerstaaten angestellt wurden, haben westliche Regierungen häufig dem Außenhandelsinteresse den Vorrang gegeben. Dabei wird oft übersehen, daß bei entsprechender Hartnäckigkeit ohne Einbußen im Handel auch für die Schifffahrt das Prinzip der gleichberechtigten Beteiligung auf kommerzieller Basis gewahrt werden kann. Diese Devise gilt, übertragen auf das Verhältnis zum Ostblock, keineswegs in einem geringeren Maße.

Verhaltenskodex für Linienkonferenzen

Die im April 1974 in Genf mit großer Mehrheit angenommene UN-Konvention über einen Verhaltenskodex für Linienkonferenzen konnte unter anderem deswegen zustande kommen, weil auch in ihr das Schifffahrtsinteresse ebenso wie die Interessen des Außenhandels der großen Mehrzahl aller beteiligten Länder in gleichem Maße Berücksichtigung gefunden haben. Die Konvention beruht hinsichtlich der Ladungsaufteilung auf dem Prinzip der Gleichberechtigung der nationalen Flot-

ten und sichert auch den Drittflaggen einen angemessenen Anteil zu. Sie sollte deshalb auch als ein Kooperationsmodell mit den Linienreedereien der Ostblockstaaten zu sehen sein, zumal so wichtige COMECON-Staaten wie die UdSSR und die DDR das Vertragswerk – genau wie in Westeuropa Frankreich, Belgien und die Bundesrepublik – unterzeichnet haben.

In einer Resolution, die praktisch als ein Anhang zu der genannten Konvention zu betrachten ist, heißt es, daß die Regierungen keine Maßnahmen zur Behinderung des Außenseiterwettbewerbs ergreifen dürfen, solange diese Außenseiter ihren Wettbewerb gegen die konferenzgebundenen Linienreedereien auf faire und kommerzielle Weise führen. Diese Entschliebung wurde einstimmig angenommen, d. h. also auch von allen Ostblockstaaten.

Zunehmende Abhängigkeit

Bei allem Verständnis für ein gewisses Interesse der verladenden Wirtschaft an den zum Teil weitaus günstigeren Quotierungen von seiten der COMECON-Linien darf ein wesentlicher Aspekt nicht übersehen werden: Die Ostblockreedereien suchen sich in der Mehrzahl der Fahrtgebiete, in denen sie als Außenseiter tätig sind, vornehmlich die besser zahlende Ladung aus, d. h. hochwertige Stückgüter, für die die Konferenzen im Interesse eines gesunden Mischverhältnisses höhere Raten berechnen. Hierdurch wird das Niveau des durchschnittlichen Beförderungsentgeltes der Konferenzreedereien herabgedrückt und die Mitglieder der Konferenzen sehen sich dann – wollen sie nicht allzusehr in die Verlustzone geraten – zu Ratenerhöhungen gezwungen, die andernfalls weniger häufig bzw. in geringerem Umfang erforderlich würden.

Zunächst sind also in erster Linie die Verlagerer der weniger hochwertigen Stückgüter die Leidtragenden. Langfristig gesehen muß noch ein weiterer Gesichtspunkt berücksichtigt werden, nämlich die zunehmende Abhängigkeit der westlichen Industrie von der Bereitschaft der Ostblockreedereien, auch dann zu billigen Raten zu fahren, wenn sie sich einen größeren Marktanteil als bisher erkämpft haben.

Notwendige politische Aktivitäten

Auch die Bundesregierung bewertet die Aktivitäten der Ostblockflotten offenbar zunehmend kritisch, wie sich aus verschiedenen öffentlichen Äußerungen, unter anderem auch des Staatssekretärs im Bundesverkehrsministerium, schließen läßt und wie sich insbesondere aus der Antwort der Bundesregierung auf die parlamentarische Anfrage der Oppositionsparteien ergibt. Der ausdrückliche Hinweis auf die Bereitschaft, „die erforderlichen Maßnahmen“ ergreifen zu wollen, wenn die Entwicklung dies erfordert, wird trotz des Konditionalsatzes wohl nicht fehlinterpretiert, wenn hierin ein deutlicher politischer Hinweis gesehen wird, Aktivitäten, und zwar politische Aktivitäten, zu entwickeln, um es zu eben dieser befürchteten Entwicklung nicht kommen zu lassen.

Wenn die Bundesregierung in diesem Zusammenhang von bilateralen Seeschifffahrtsabkommen spricht und in diesen Abkommen ein geeignetes Instrument sieht, um die einzelnen gegenseitigen handels- und devisenpolitischen Interessen gegenüber den COMECON-Ländern und insbesondere der Sowjetunion aufeinander abzustimmen, dann ist dazu zu bemerken, daß der Abschluß eines bilateralen Seeschifffahrtsabkommens mit der UdSSR sicherlich wünschenswert ist als ein Mittel zur Erreichung einer wirklich gleichberechtigten Betei-

ligung der beiden Flotten im gegenseitigen Warenaustausch. Denn von einer solchen Gleichberechtigung sind wir gegenwärtig noch weit entfernt. Dabei darf nicht unerwähnt bleiben, daß die UdSSR mit anderen westeuropäischen Ländern ähnliche Schifffahrtsabkommen abgeschlossen und darin für sich praktisch einseitige Garantien ausgehandelt hat, die ihr den freien Zugang zu den Häfen der Vertragspartnerstaaten auch hinsichtlich des

Verkehrs mit Drittländern ermöglichen. Gegenseitige Freizügigkeit kann im Verhältnis zur UdSSR allerdings wohl allenfalls auf bilateraler Basis erreicht werden.

Angesichts der Notwendigkeit, eventuelle Abwehrmaßnahmen wenigstens mit den Nachbarstaaten zu koordinieren, und angesichts der Tatsache, daß eine solche Koordination meist ein nicht gerade kurzer politischer

Prozeß ist, dürfte ein Zögern hier Rückschritt bedeuten. Die genannten Zahlen über die Entwicklung der Linientonnage in den COMECON-Staaten und insbesondere der UdSSR machen die Dringlichkeit der hier geschilderten Problematik deutlich klar. Es bleibt zu hoffen, daß das Maß der Dringlichkeit von den beteiligten Regierungsstellen erkannt wird und die hinreichende Bereitschaft findet, Konsequenzen aus der Erkenntnis zu ziehen.

Werner Westphal

Ostblockkonkurrenz – mögliche Reaktionen

Das verstärkte Auftreten der Handelsflotten des Ostblocks auf den internationalen Seeverkehrsmärkten und das Bekanntwerden der Aufbauprogramme dieser Länder hat bei den privatwirtschaftlich betriebenen Schifffahrtsunternehmen westlicher Länder erhebliche Unruhe ausgelöst. Der Umfang der Handelsflotten der östlichen Staatshandelsländer hat sich seit 1960 vervierfacht und betrug Mitte 1975 7,5 % der Welthandelstonnage und 12,8 % der Weltstückguttonnage. Die jährlichen Zuwachsraten werden auch künftig beachtlich sein. Allein der neue Fünfjahresplan der UdSSR für die Jahre 1976 bis 1980 sieht mit einem Zuwachs von 5 Mill. BRT eine Erweiterung der Handelsflotte um 30 % vor. Das Augenmerk richtet sich dabei besonders auf den Ausbau der Flotten an Stückgutfrachtern, Containerschiffen und Roll-on/Roll-off-Frachtern für den Linienverkehr, in dem – an den Frachteinnahmen gemessen – bis zu ca. 70 % des internationalen Seegüterverkehrs abgewickelt werden.

Die Auseinandersetzung mit diesem neuen Konkurrenzfaktor im Weltseeverkehr wird zu einem Zeitpunkt erforderlich, in dem die Eingliederung der nationalen Handelsflotten der Entwicklungsländer in den Seeverkehr mit den Industriestaaten unter zum Teil schmerzhaften Anpassungsvorgängen in vollem Gange ist. Erschwert wird dieser notwendige Anpassungsvorgang ebenso wie die Einstellung auf die Flotten der östlichen Staatshandelsländer durch eine weltweite Rezession mit entsprechendem nachlassendem Ladungsaufkommen.

Exorbitante „Ratenflexibilität“

Es unterliegt keinem Zweifel, daß die Schifffahrtsunternehmen der Länder des Hamburg-Bordeaux-Ranges und unter ihnen die der Bundesrepublik Deutschland in der unmittelbaren geographischen Nachbarschaft zum Osten von den Aktivitäten der Ostblockflaggen in ganz besonderem Maße betroffen werden. Diese betrachten die Häfen des Hamburg-Bordeaux-Ranges als

ihre natürlichen Unterwegshäfen, während sie für die Schifffahrtsunternehmen der Range-Länder naturgemäß als Anfangs- und Endhäfen die wichtigste wirtschaftliche Basis ihrer Rundreisen sind.

Die Sorgen der westlichen Schifffahrtsunternehmen orientieren sich dabei weder an einem „status quo“-Denken, das Flotten- und Ladungsanteile als unveränderbar ansieht, noch gibt es irgendwelche Vorbehalte gegen die Entscheidung von Staaten oder Unternehmen, künftig eine aktive Rolle in der internationalen Seeschifffahrt zu spielen. Es ist auch müßig, darüber zu spekulieren, welche Motive einen Staat dazu veranlassen, besonderes Gewicht auf den Ausbau einer Handelsflotte zu legen. Ob dabei außenwirtschaftliche oder militärische Überlegungen im Vordergrund stehen, wird für den außenstehenden Betrachter stets schwierig zu entscheiden sein. Es sind vielmehr die Wettbewerbspraktiken der Staatshandelsflotten in den

„home trades“ der westlichen Länder sowie die mangelnde Gegenseitigkeit der Rechte und Vorteile, die Anlaß zu Bedenken und Fragen geben.

Nach Feststellungen des Europäischen Reederverbandes CENSA schwanken die Ratenunterbietungen der östlichen Staatshandelsflotten, soweit sie nicht Mitglied der Linienkonferenzen sind, je nach Fahrtgebiet zwischen 10 und 60 % und betragen durchschnittlich 20 %. Zur Rechtfertigung dieser für privatwirtschaftliche Unternehmen exorbitanten „Ratenflexibilität“ verweisen Sprecher der östlichen Staatsländer auf systembedingte Kostenvorteile wie beispielsweise einheitliche und feste Besatzungskosten, die Nichtbelastung durch Sozialausgaben für die Besatzung, die vom Staat getragen werden, die Übernahme des Schiffsversicherungsrisikos durch den Staat, die Bebungung der Schiffe mit billigem Öl möglichst für die gesamte Rundreise usw.

Unfaire Benachteiligung

In diesen unterschiedlichen Ausgangsdaten liegt aber gerade der Ansatz zu erheblichen Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten der privatwirtschaftlich betriebenen Handelsflotten, wie sie durch die festgestellten Ratenunterbietungen zu Tage treten. Die westlichen Schiffahrtsunternehmen

empfinden es außerdem als unfaire Benachteiligung, daß sie sich an dem Seeverkehr der östlichen Staatshandelsländer keineswegs frei beteiligen können, da dieser durch die angewendeten Verschiffungspraktiken (Käufe auf fob-, Verkäufe auf cif-Basis) weitgehend der eigenen Flagge vorbehalten wird. Dies gilt jedenfalls für den wertmäßig wichtigsten Teil des Seehandels, den Linienverkehr.

Eine zusätzliche Erschwerung der Ausgangslage ergibt sich daraus, daß östliche Unternehmen zunehmend von der Niederlassungsfreiheit in westlichen Ländern Gebrauch machen, Firmen des Verkehrs- oder Verkehrshilfsgewerbes gründen oder sich mehrheitlich an bestehenden Firmen beteiligen und auf diese Weise die Ladungsakquisition für die eigene Flagge – möglicherweise unter Hintansetzung marktwirtschaftlicher Kriterien, auf die auch ihre hiesigen Firmengründungen nicht angewiesen sind – vervollkommen. Es versteht sich von selbst, daß die hier gegebenen Möglichkeiten der Niederlassung und wirtschaftlichen Betätigung keine Entsprechung für unsere Unternehmen auf östlicher Seite finden.

Bei der Beurteilung des Sachverhalts und der Suche nach Lösungen muß man sich klar machen, daß wir es mit den typi-

schen Folgen des Aufeinanderprallens zweier Wirtschaftssysteme zu tun haben, dessen Auswirkungen auch andere Branchen schmerzhaft zu spüren bekommen. Mit diesen Folgen muß man in gewissem Umfang leben, wenn man die intensiveren Wirtschafts- und Handelsbeziehungen zwischen Ländern unterschiedlicher Wirtschaftsordnungen wegen ihrer Vorteile für die eigene Volkswirtschaft und für die Gesamtbeziehungen zu diesen Ländern bejaht.

Mögliche Schutzmaßnahmen

Dies bedeutet jedoch nicht, daß man die Bedingungen auf einem für den deutschen Außenhandel so wichtigen Teilmarkt wie dem Linienverkehr von den Schiffahrtsunternehmen der östlichen Staatshandelsländer diktieren lassen und dadurch möglicherweise auf längere Sicht eine ernsthafte wirtschaftliche Gefährdung der deutschen Linienschiffahrt hinnehmen könnte. Die Bundesregierung hat sich in ihren Schiffahrtspolitischen Leitsätzen vom Oktober 1972 zu einer angemessenen privatwirtschaftlich betriebenen Handelsflotte bekannt. Daraus und ebenso aus der Zielsetzung der Außenwirtschaftsgesetzgebung ergibt sich die Notwendigkeit, die wirtschaftliche Betätigung der Handelsflotte auch durch Abwehr von Wettbewerbsverzerrungen zu schützen, die

WELTKONJUNKTUR DIENST

Der Vierteljahresbericht, der von der Konjunkturabteilung des HWWA-Institut für Wirtschaftsforschung-Hamburg erarbeitet wird, analysiert und prognostiziert die wirtschaftliche Entwicklung in den wichtigsten westlichen Industrienationen sowie auf den Weltrohstoffmärkten.

Jahresbezugspreis
DM 60,-

VERLAG WELTARCHIV GMBH - HAMBURG

ihre marktwirtschaftliche Beteiligung am internationalen Seeverkehr erheblich behindern könnten.

Die Bundesregierung wird zu diesem Zweck weiterhin versuchen, mit den betreffenden Staatshandelsländern zu vertraglichen Vereinbarungen zu kommen, die ein ausgewogenes Beteiligungsverhältnis beider Seiten am Verkehr sicherstellen. Die traditionellen Schifffahrtsverträge mit Inländerbehandlung und Meistbegünstigung wurden allerdings für das Verhältnis zwischen marktwirtschaftlichen Ländern untereinander entwickelt und sind zur Regelung des Schifffahrtsverhältnisses zwischen Ländern unterschiedlicher Wirtschaftsordnung nicht geeignet. Hier sind neue Formeln zu finden, die das Fehlen einer tat-

sächlichen Gegenseitigkeit durch andere Vereinbarungen ausgleichen, um eine störungsfreie Koexistenz beider Wirtschaftssysteme im Seeverkehr zu ermöglichen.

Bei konkreten Schwierigkeiten in bestimmten Fahrtgebieten sollten die Schifffahrtsunternehmen beider Seiten zunächst selbst versuchen, mit kommerziellen Mitteln zu Lösungen zu kommen. Mißlingen solche Versuche und sind die Schwierigkeiten von Dauer und Gewicht, sollten Verhandlungen der Regierungen Platz greifen. Bilaterale Lösungen sind jedenfalls einseitigen Maßnahmen stets vorzuziehen. Wenn jedoch die Beteiligung der deutschen Linienschifffahrt in einem Fahrtgebiet von Bedeutung für den deutschen Außenhandel durch wettbewerbswi-

drige Praktiken östlicher Staatshandelsflotten erheblich behindert oder gar ausgeschlossen werden sollte, müßte die Bundesregierung geeignete Maßnahmen zum Schutz der deutschen Schifffahrtsinteressen ergreifen. Sie wird sicher nicht zögern, von den im Außenwirtschaftsgesetz gegebenen Möglichkeiten zur Beschränkung ausländischer Seeverkehrsleistungen Gebrauch zu machen, wenn dies zur Abwehr erheblicher Schäden für die deutsche Seeschifffahrt notwendig ist. Solche Maßnahmen würden im übrigen möglichst in enger Abstimmung mit anderen betroffenen marktwirtschaftlichen Ländern und immer im Hinblick auf eine baldige einvernehmliche Regelung mit dem betroffenen östlichen Staatshandelsland getroffen werden.

Helmuth Kern

Für staatliche Maßnahmen noch kein Anlaß

Es gibt Leute, die behaupten, die jüngsten Aktivitäten der großen deutschen Linienreedereien in Sachen, oder besser gesagt, gegen die Sache der COMECON-Flaggen sei als Bestandteil einer Public-Relations-Kampagne anzusehen, um die deutsche Öffentlichkeit mit den Problemen der internationalen Linienschifffahrt bekanntzumachen und um für die Beibehaltung des Konferenzsystems zu werben. Dabei würden jedoch die Tätigkeiten und Expansionen einiger Ostblock-Flotten übertrieben dargestellt und bewertet.

Ich kann dieser Version weder zustimmen noch ihr entgegenzutreten. Denn gesicherte Erkenntnisse über das Problem

der Wettbewerbssituation zwischen den Reedern aus Ost und West liegen bisher nicht vor. Bekannt ist allerdings, daß die deutsche Linienschifffahrt auch 1975 im Schnitt gut verdient hat und es laut Mitteilung der Hamburgischen Landesbank für einige Linienreedere sogar ein Glanzjahr gewesen ist. Liest man dann die Mitteilung der norwegischen Großreederei Wilh. Wilhelmsen an ihre Aktionäre, wonach ihr Gewinn für das letzte Jahr in der Nähe des Überschusses für 1974 liegt, damit zu einem der besten in der Geschichte der Reederei gehört, und daß dieser Erfolg auf dem Engagement in der Linienschifffahrt beruht, verdichtet sich die Vermutung, daß die

Kassandra-Rufe der deutschen und westlichen Reeder zunehmend nur einen prophylaktischen Charakter haben.

Fehlende exakte Unterlagen

Mit Statistiken läßt sich bekanntlich vortrefflich fechten, und viele in letzter Zeit in die Diskussion gebrachte Zahlen lassen sich durch andere Zahlen relativieren oder müssen sogar korrigiert werden. Das gilt für beide Seiten, und es gilt in besonderem Maße, wenn Vergleichszahlen, die die eigene Position ungünstig erscheinen lassen, gar nicht erst vorgetragen werden. Gleichzeitig wird der interessierte Betrachter mit Ungereimtheiten konfrontiert. So müssen sich die beteiligten

Linienreedereien fragen lassen, wie ihre Klagen über die Abwanderung erheblicher Ladungsmengen im Europa-Ostasien-Verkehr auf die Transsibirische Eisenbahnroute mit der ab März 1976 in Kraft tretenden Erhöhung der Seefrachten in dieser Relation um 13,5 % in Einklang zu bringen sind.

Die Behauptung, es zeichne sich immer deutlicher eine Gefährdung der westlichen Handelsschifffahrt durch die COMECON-Flaggen ab, ist also ernst zu nehmen, aber bislang nicht hinreichend belegt worden. Es fehlen exakte Unterlagen, vergleichbare Statistiken, neutrale Untersuchungen sowie abgeschlossene Stellungnahmen der außer den Reedern am Seeverkehr Beteiligten. Dieser Mangel macht das Aufzeigen von Problemlösungen meines Erachtens zum gegenwärtigen Zeitpunkt unmöglich. Vielmehr muß es erst einmal darum gehen, das Problem nach gründlichen Voruntersuchungen zu beschreiben und dann in weiteren Schritten geeignete Maßnahmen vorzuschlagen und durchzuführen. Es ist zu hoffen, daß die vom Bundesverkehrsminister und vom Verband Deutscher Reeder in Auftrag gegebenen Gutachten über die Handelsflottenpolitik der UdSSR dazu beitragen werden, etwas Licht in das Rembrandtsche Halbdunkel einzutragen.

Protektionistische Markteingriffe

Eines ist jedoch schon heute deutlich erkennbar: Das Problem des Wettbewerbsdrucks

der COMECON-Flaggen gibt es so allgemein nicht; es handelt sich allenfalls um Gefahren, die durch die Schifffahrtspolitik der UdSSR ausgelöst werden können. Während Bulgarien, die CSSR, Ungarn und Rumänien keine wesentliche Rolle im Seeverkehr spielen, wird von den westlichen Reedereien mittlerweile konzidiert, daß die Beteiligung Polens und der DDR am westlichen Handel mehr oder weniger realistisch sei und ihre ein- und ausgehende Ladung in einem gewissen Verhältnis zu ihrer Produktionsleistung und Welthandelsposition stehe.

Zweifellos ist es richtig, daß die Schifffahrtspolitik der UdSSR nicht nur volkswirtschaftlich motiviert ist, sondern ihr auch eine macht- und außenpolitische Konzeption zugrunde liegt. Durch die gleichen Überlegungen ist aber auch die US-Schifffahrtspolitik gekennzeichnet. Als maritime führende Großmacht sind die USA auf eine starke Handelsflotte angewiesen, und sie wollen diese nicht durch das freie Spiel marktwirtschaftlicher Kräfte gefährdet sehen. Daher sichern sie sie durch protektionistische Eingriffe in den Markt und durch gewaltige staatliche Finanzhilfen ab. So werden neben erheblichen Neubau- und Modernisierungszuschüssen für die amerikanische Handelsflotte Betriebsausgleichssubventionen gezahlt, deren Höchstsätze 39 % der Kosten zu US-Inlandspreisen betragen. Man schätzt, daß davon 30 % der aktiven amerikanischen Handelsflotte profitieren. Ähnliche Wege scheint die UdSSR zu gehen, nur wird hier

in anderer Weise subventioniert: Möglicherweise durch die Abgeltung der Investitions- und Abschreibungskosten oder der Versicherungsprämien durch den Staat.

Anstrengungen der Entwicklungsländer

Doch nicht nur die aggressive Schifffahrtspolitik der beiden Großmächte UdSSR und USA erschüttert die bis vor wenigen Jahren noch marktbeherrschende Stellung der Linien-schifffahrt der westlichen Länder. Auch die Entwicklungsländer drängen in den Markt. Mit Hilfe des Konferenzsystems, das dem anfänglich ruinösen Ratenkampf gegen Ende des vorigen Jahrhunderts ein Ende setzte, entwickelte sich die internationale Linienschifffahrt zu einem äußerst leistungsfähigen Instrument. Gleichzeitig entstand eine Monopolstellung der westlichen Schifffahrtsunternehmen, die — ungeachtet des zweifellos noch vorhandenen internen Wettbewerbs und des Fortbestehens von Außenseitern als Konkurrenzmoment — zu einer einseitigen Beherrschung der seewärtigen Verkehrswege führte.

Das ist zweifellos einer der entscheidenden Gründe, warum die Entwicklungsländer in den letzten 25 Jahren, in denen sich der über den Seeweg abgewickelte Außenhandel versechsfacht hat, teilweise unter Mißachtung betriebswirtschaftlicher Daten erhebliche Anstrengungen unternommen haben, nationale Handelsflotten aufzubauen und diese durch protektioni-

Informationsvorsprung durch Fachzeitschriften aus dem Vogel-Verlag

Berufliche Leistung erwächst aus fundiertem Wissen. Aber in unserer Zeit wandeln sich technische, wirtschaftliche, wissenschaftliche Erkenntnisse schnell. Hier hilft nur die laufende Unterrichtung. Sie mindert Entscheidungsrisiken. Ihr Nutzen kommt Betrieben ebenso zugute wie dem einzelnen Mitarbeiter. Informationsquelle Nr. 1 ist die Fachzeitschrift. Sie behandelt das ganze Spektrum fachlicher Materie — aktuell, verständlich, auswertbar. Unter den guten Fachzeitschriften zählen unsere zur Spitzengruppe. Bitte fordern Sie unsere Programmübersicht an.

VOGEL-VERLAG

D-8700 Würzburg 2, Postfach 800
Telefon (09 31) 41 02-1
Telex 06 8 883



stische Maßnahmen ins Geschäft zu bringen. Als flankierende Maßnahme haben die Entwicklungsländer den UNC-TAD-Code für Linienkonferenzen durchgesetzt, der ihren Schiffen einen erheblichen Anteil ihres Im- und Exports als Ladung sichern soll.

Hauptsächlich sind es also diese drei Bereiche staatlicher Eingriffe in den Seeverkehrsmarkt, die den Aktionsradius der marktwirtschaftlich orientierten Linienreederei einzuschränken drohen:

die Antitrustgesetzgebung der USA und das Verhalten der US-Schiffahrtsbehörde (Federal Maritime Commission),

der Flaggenprotektionismus im Verkehr mit den Entwicklungsländern und

die Expansion einiger Ostblockflotten in den Fahrtgebieten zwischen den westlichen Industrieländern.

Erstzunehmender Marktfaktor

Die Vorwürfe der westlichen Reeder gegen die weitere Ausweitung der „Freiheit der Meere“ konzentrierten sich auf den letzten Aspekt und haben sich in jüngster Zeit verstärkt. Das ist verständlich, denn es steht zu befürchten, daß sie in Zukunft stärker als bisher die Wirkungen der unterschiedlichen Marktordnungen zu spüren bekommen. Denn:

Ladungsgewinne der Wettbewerber lassen sich nicht durch neu auf den Markt drängende Verschiffungsaufträge ausgleichen;

die Linienflotte der UdSSR hat eine Größe erreicht, die sie zum ernstzunehmenden Marktfaktor werden läßt;

die Baupläne der UdSSR zeigen, daß die Leistungsfähigkeit ihrer Handelsflotte noch steigen wird.

Gerade der letzte Punkt verdient Beachtung. Gegenwärtig gehören die Schiffe der UdSSR noch zu den unmodernsten unter den größten Handelsflotten der Welt. Durch die Baupläne, die qualitativ hochwertige Frachter umfassen, wird sich der technologische Vorsprung des Westens verkürzen.

So hat die Sowjetunion, deren Trockenfrachterflotte sich seit 1970 von 5,9 Mill. BRT auf 7,3 BRT gesteigert hat, aber kaum Containerschiffe umfaßt, für die nächsten fünf Jahre 188 Trockenfrachter mit 1,13 Mill. tdw (übrige Welt: 974 Trockenfrachter mit 7,92 Mill. tdw) und 38 Containerschiffe mit 0,56 Mill. tdw (übrige Welt: 172 Containerschiffe mit 3,55 Mill. tdw) bestellt. Wegen mangelnden Zahlenmaterials ist es unmöglich zu sagen, welcher Teil der UdSSR-Tonnage für die Deckung des Eigenbedarfs erforderlich ist und welcher Teil dem Einsatz im Cross Trade dienen soll. Von der Verteilung auf Eigenbedarf und Fremdbeschäftigung hängt es andererseits ab, in welchem Maße die sowjetische Linienschiffahrt überhaupt zu einer Existenzgefahr für die westlichen Reeder werden kann.

Nicht sonderlich fundiert ist jedenfalls der Vorwurf, der Aufbau der sowjetischen Linientonnage stünde in keinem vernünftigen Verhältnis zum überseeischen Stückgutvolumen der UdSSR. Will die Sowjetunion ihre Marktanteile in seit langem etablierten Diensten halten, muß sie sich notgedrungen in zeitgemäßen Verkehrsarten, zum Beispiel im Containerverkehr, engagieren. Außerdem ist kein Land gehalten, die Größe seiner Linienflotte seinem überseeischen Stückgutvolumen anzupassen. An westliche Länder – zum Beispiel Großbritannien, Schweden, Dänemark oder Norwegen – ist diese Forderung noch niemals gestellt worden.

Unabhängig davon würde ein solches „angepaßtes“ Verhältnis auch nichts darüber aussagen; ob die Schiffe nun eigene Stückgüter abfahren oder im Cross Trade eingesetzt werden.

Mögliche staatliche Maßnahmen

Meines Erachtens hat das hier behandelte Problem zwei Teilaspekte, die einer gesonderten Betrachtung bedürfen und unsere Aufmerksamkeit auf sich ziehen sollten:

In dem CENSA-Bericht über die Schiffahrtspraktiken der COMECON-Flotten werden Ratenunterbietungen der Ostblock-Outsider auf den meisten angegebenen Fahrtgebieten von 10–30% behauptet. Die damit erzielten Frachtanteile sind oft nicht feststellbar. Sie liegen – soweit angegeben – zwischen 3 und 14%.

Dazu ist festzustellen, daß Ratenunterbietungen von 10% durch Outsider im üblichen und von den Konferenzen tolerierten Rahmen liegen. Solche Vergünstigungen für die Verloader gleichen die Konferenzen zudem oft durch sogenannte Treuerabatte wieder aus. Aufgabe eines unabhängigen Gremiums müßte es sein, die Frachtratengestaltung der COMECON-Reedereien zu untersuchen und Qualität, Quantität und Auswirkungen möglicher Frachtratenunterbietungen festzustellen. Weitere staatliche Maßnahmen sollten von diesem Ergebnis abhängig gemacht werden.

Zweifellos ist es richtig, daß die COMECON-Länder den westlichen Reedereien den Zugriff zu ihrem überseeischen Stückgutaußenhandel weitgehend verwehren, andererseits aber ungehindert in der westlichen Hemisphäre akquirieren.

Dagegen helfen nur politische Maßnahmen. Bilaterale Schiffahrtsverträge sind kein wirksames Mittel. Denn sie können

allenfalls zu einer Aufteilung der seewärtigen Außenhandelsgüter zwischen den vertragsschließenden Ländern führen. Entscheidend ist jedoch der Zugriff für Cross Trader. Es muß die Möglichkeit geschaffen werden, daß westliche Reedereien die gleichen Chancen haben, Güter zwischen Polen und der UdSSR oder der UdSSR und den USA zu befördern, wie sie heute zum Beispiel die DDR bei der Beförderung von Gütern zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Großbritannien schon hat. Um das zu erreichen, sind supranationale Vereinbarungen notwendig. Eine davon könnte der UNCTAD-Code sein. Sinnvoll wären auch Regelungen zwischen der EG und den COMECON-Ländern UdSSR, Polen und der DDR. Das würde jedoch die Zuständigkeit der EG für die

Schiffahrtspolitik voraussetzen, gegen die sich die nationalen Reederverbände bislang noch wehren. Koordinierte Maßnahmen im Rahmen der Consultative Shipping Group (CSG) oder der OECD sind dagegen aufgrund der Erfahrungen der Vergangenheit skeptisch zu beurteilen.

Erfolgreiche nationale Alleingänger

Abschließend läßt sich feststellen, daß das vorhandene Material keinen Anlaß gibt, zu diesem Zeitpunkt staatliche Maßnahmen zum Schutz der deutschen Linienreeder einzuleiten, zu initiieren oder zu fördern. Die vorhandenen Statistiken bieten nur einen geringen Anhalt für die Entwicklung in der Zukunft. Unter Vorbehalt lassen sie jedoch auf ein eher gemäßigtes Wachstum der Ost-

block-Flotten und ihrer Aktivitäten schließen.

Daher begrüße ich die von der Bundesregierung in ihrer Antwort auf eine Kleine Anfrage Ende letzten Jahres bekundete Absicht, sich im Rahmen der Consultative Shipping Group (CSG) und im Schiffahrtssauschuß der OECD dafür einzusetzen, daß erst einmal Art, Umfang und Auswirkungen der Tätigkeit der Ostblockreedereien festgestellt werden. Ebenso teile ich die Auffassung der Bundesregierung, daß nationale Alleingänge in dieser Sache keine Erfolge bringen werden. Das Außenwirtschaftsgesetz sollte daher auch erst dann angewandt werden, wenn dies zur Abwehr erheblicher Schäden für die deutsche Seeschifffahrt notwendig wird.

SCHRIFTENREIHE ZUR BANKBETRIEBSLEHRE UND FINANZIERUNG

Herausgegeben von **Otfrid Fischer und Johannes Feske**

NEUERSCHEINUNG

Peter Obermann

INVESTMENTFONDS AUF DEM PRÜFSTAND

Anlageentscheidungen anhand der Rechenschaftsberichte

Dem Erwerb von Investmentanteilen geht ein Entscheidungsprozeß voraus, der vom Umfang und der Qualität der den Anlegern zur Verfügung stehenden Informationen abhängt. In der vorliegenden Studie wird anhand von umfangreichem empirischen Material geprüft, ob der große Gestaltungsspielraum, den der Gesetzgeber für die Berichterstattung von Investmentfonds gewährt, eine differenzierte Urteilsbildung verhindert und wie Rechenschaftsberichte ausgestattet sein sollten, um zu befriedigenden Anlegerentscheidungen zu führen.

Großoktav, 393 Seiten, 1975, Preis brosch. DM 58,-

ISBN 3-87895-135-3

V E R L A G W E L T A R C H I V G M B H - H A M B U R G