

Friz, Costantino A.; Fante, Werner; Nölling, Wilhelm

Article — Digitized Version

Weltweite Schiffbaukrise

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Friz, Costantino A.; Fante, Werner; Nölling, Wilhelm (1976) : Weltweite Schiffbaukrise, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 56, Iss. 8, pp. 383-394

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/134978>

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.

Weltweite Schiffbaukrise

Auf dem Weltschiffbaumarkt besteht gegenwärtig ein beschäftigungswirksamer Kapazitätsüberhang von 30 bis 40 %. Wie kam es zu dieser weltweiten Schiffbaukrise? Wie kann sie behoben werden?

Costantino A. Friz

Lösungsvorschläge der EG-Kommission

Es gilt allgemein als unbestritten, daß sich der Schiffbau am Anfang einer schweren Krise mit weltweiten Ausmaßen befindet, deren schlimmste Auswirkungen noch bevorstehen. So kann die Gefahr der Beschäftigungslosigkeit für zahlreiche Werften schon ab Mitte des kommenden Jahres zur bitteren Wirklichkeit werden, und das Ausmaß der Folgen, besonders auf sozialer Ebene, könnte beträchtlich sein.

Dem Schiffbau kommt in der Europäischen Gemeinschaft eine weit höhere Bedeutung zu, als es zunächst an seiner Beschäftigtenzahl oder an seinem unmittelbaren Beitrag zum Bruttoinlandsprodukt erkennbar ist. Während nämlich die Zahl der Arbeitsplätze auf den Schiffswerften bei 400 000 liegt, beschäftigt die größtenteils hochqualifizierte Zulieferindustrie noch zusätzlich etwa 1 Mill. Personen, und der Anteil ihrer Lieferungen macht am Umsatz der Werften gemessen etwa 60 % aus.

Im Hinblick auf die sozialen Auswirkungen der Krise ist zu bemerken, daß die Schiffswerften häufig in industriell schwach

entwickelten Gebieten oder solchen mit geringer Diversifikation angesiedelt sind. Was ihren Außenhandel anbetrifft, so ist die Gemeinschaft zu mehr als 80 % von der Schifffahrt abhängig. Es erscheint daher gerechtfertigt, daß ihre Reeder, wenn nötig, auf eine eigene Werftindustrie zurückgreifen können, selbst wenn sie üblicherweise etwa ein Drittel ihres Tonnagebedarfs außerhalb der Gemeinschaft in Auftrag geben und die Werften der Gemeinschaft ihrerseits ungefähr ein Drittel ihrer Produktion in Drittländer exportieren.

Das Ausmaß der Krise hat die Kommission veranlaßt, im Bewußtsein ihrer Verantwortung von ihrem Initiativrecht Gebrauch zu machen und dem Rat der Europäischen Gemeinschaften einen Vorschlag zur umfassenden Lösung der Probleme dieses Industriezweiges zu unterbreiten. Eine positive Reaktion dieses Entscheidungsorgans würde es ermöglichen, das gesamte Potential der Gemeinschaft einzusetzen, während einseitige und untereinander nicht koordinierte nationale Maßnahmen nur von relativ geringer Wirksamkeit sein können.

Auch in der Vergangenheit hat es schon Bestrebungen gegeben, zu einer gemeinsamen Politik auf dem Schiffbausektor zu gelangen. Diesen Bestrebungen fehlte es jedoch an der erforderlichen institutionellen und wirtschaftlichen Basis, da der EWG-Vertrag keine formellen Anknüpfungspunkte für eine richtungweisende sektorale Politik enthält. An dieser Tatsache ändert auch der Artikel 92 des Vertrages nichts, in dem zwar der Schiffbau ausdrücklich erwähnt wird, aber nur im Zusammenhang mit staatlichen Beihilfen. Außerdem macht der weltoffene Charakter des Schiffbaumarktes das Auffinden von geeigneten Lösungen auf Gemeinschaftsebene zur Erhaltung der Werftindustrie außerordentlich schwierig. Es genügt daran zu denken, daß es unmöglich ist, zu Antidumping- oder Zollschutzmaßnahmen Zuflucht zu nehmen.

Die ersten Schritte, die die Kommission im Hinblick auf den Schiffbau unternahm, blieben deshalb ausschließlich auf die Erarbeitung von Richtlinien beschränkt, die den schrittweisen Abbau der Schiffbausubventionen in den einzelnen Mitglied-

staaten zum Ziel hatten. Im Jahre 1972 beauftragte jedoch der Rat die Kommission, Untersuchungen über die Entwicklung von Angebot und Nachfrage auf dem Schiffbausektor anzustellen. Auf der Grundlage der Ergebnisse dieser Untersuchungen unterbreitete die Kommission im November 1973 dem Rat Vorschläge, die Leitlinien für eine Politik auf diesem Industriesektor beinhalteten.

Diese Leitlinien zielten hauptsächlich darauf ab, die Konkurrenzfähigkeit der Werften in der Gemeinschaft auf dem Wege einer koordinierten Umstrukturierung und insbesondere durch die Ersetzung der Produktionsbeihilfen durch Investitionsbeihilfen wieder herzustellen. Zu diesem Lösungsweg wurde die Kommission durch die Ergebnisse einer Analyse der wirtschaftlichen Lage dieses Industriezweiges angeregt, die sie in Zusammenarbeit mit dem Verbindungsausschuß der Schiffbauer der Gemeinschaft durchgeführt hatte. Diese Analyse hat gezeigt, daß es in der zweiten Hälfte dieses Jahrzehnts zu einem weltweiten Ungleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage kommen wird. Außerdem hatte sich hinsichtlich der Struktur der Werftindustrie der Gemeinschaft ergeben, daß ein Rückstand bei den erforderlichen Modernisierungsinvestitionen bestand.

Der Rat stimmte den Vorschlägen der Kommission nicht zu. Sie wurden dann in der Folgezeit soweit reduziert, daß aus ihnen eine Richtlinie wurde, die lediglich eine Erweiterung und Anpassung der OECD-Vereinbarungen zur Harmonisierung der Beihilfen im Schiffbau an das Niveau der Gemeinschaft darstellte.

Es ist eine Tatsache, daß zur damaligen Zeit die Nachfrage immer noch anstieg und die Werften weiterhin ihre Auftragsbücher mit lohnenden Verträgen

füllten. Aber die Ablehnung des Vorschlages bleibt eine verpaßte Gelegenheit; aus diesem Grunde sind heute zur Lösung der Probleme größere Anstrengungen in einer kürzeren verfügbaren Zeit notwendig.

Entstehung der Krise

Die ungeheure Expansion des Weltschiffbaus im Verlauf der letzten fünfzehn Jahre, nämlich von 7,9 Mill. BRT im Jahre 1960 auf 34,8 Mill. BRT im Jahre 1975, vollzog sich anfänglich in direkter Abhängigkeit vom rapiden Anstieg des Tonnagebedarfs bei allen Schiffstypen, unter denen die großen Tanker den spektakulärsten Aufschwung erfahren haben. Der Anteil der Tankertonnage in BRT an der Gesamttonnage der Welt lag 1975 bei über 43%, in tdw ausgedrückt

sogar bei 51%. Diese Entwicklung hat dazu geführt, daß bestehende Werften ihre Kapazitäten für den Tankerbau umstellten oder vergrößerten und in Drittländern, vor allem in Japan, neue Werften speziell für den Bau dieses Schiffstyps errichtet wurden.

Ab 1970 wurde aber erkennbar, daß der Produktionsanstieg, insbesondere bei Tankern, selbst bei optimistischen Schätzungen zu einem Überhang der abgelieferten Tonnage gegenüber dem voraussehbaren Transportbedarf führen mußte. Die Welle der Tankerbestellungen während der Jahre 1972 und 1973, die auf einer extremen Überschätzung der zukünftigen Nachfrage basierte und die durch die beträchtliche Ausweitung der öffentlichen und privaten Kreditmöglichkeiten unterstützt wurde, hat jedoch diese Bedrohung verdeckt, so daß die Werften weiterhin ihre Produktionskapazitäten erhöhten.

Erst die plötzliche Stagnation im Anstieg des Ölbedarfs im Jahre 1974 brachte auf jähre Weise den wirklichen Stand der Dinge zutage. Trotz massiver Annullierungen von Tankerbestellungen lief die Ablieferung einer großen Anzahl von Tankerschiffen bis ins laufende Jahr weiter, wodurch der Tonnageüberschuß, der heute bei der Tankerflotte auf 40% geschätzt wird, noch weiter erhöht wird.

Merkmale der Krise

Während dieser gesamten Entwicklung vollzog sich die Produktionsexpansion der japanischen Werftindustrie wesentlich schneller als bei der Werftindustrie in der Gemeinschaft. Außerdem war diese Periode durch das Auftauchen neuer Produktionskapazitäten in Entwicklungsländern und in südeuropäischen Ländern gekennzeichnet. So verminderte sich der Anteil der Werften der Gemeinschaft an der Weltproduk-

Die Autoren unseres Zeitgesprächs:

Dr. Costantino A. Friz, 53, ist seit 1961 für die Kommission der Europäischen Gemeinschaften in Brüssel tätig. Seit 1969 leitet er die für den Schiffbau zuständige Direktion „Maschinenbau, Chemie, Textil, Nahrungsmittelindustrie“ in der Generaldirektion Gewerbliche Wirtschaft und Technologie.

Werner Fante, 41, Dipl.-Kaufmann, ist Hauptgeschäftsführer des Verbandes der Deutschen Schiffbauindustrie e. V. in Hamburg.

Dr. Wilhelm Nölling, 42, Senator der Freien und Hansestadt Hamburg, ist seit Mai 1976 Präses der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Landwirtschaft.

tion im Zeitraum von 1960 bis 1975 von 51 % auf 22 %, während der japanische Anteil von 22 % auf 50 % stieg.

Die gegenwärtige Situation kann wie folgt zusammengefaßt werden:

Der Tonnageüberschuß bei den Tankern wird sehr wahrscheinlich nicht vor Beginn der achtziger Jahre vom Transportbedarf absorbiert werden; folglich kann bis Ende dieses Jahrzehnts nicht mit einer nennenswerten Nachfrage für diesen Schiffstyp gerechnet werden.

Das Wiederaufleben der Nachfrage wird nicht das Ausmaß haben, um eine zufriedenstellende Auslastung der Weltproduktionskapazität sicherzustellen.

Die gegenwärtige Nachfrage nach Neubauten anderer Schiffstypen könnte, selbst wenn sie sich beträchtlich erhöhen würde, die Überkapazität auf dem Sektor des Tankerbaus keineswegs abdecken.

Es besteht die Gefahr, daß die von der Tankerkrise betroffenen Werften versuchen, in die Märkte anderer Werften einzudringen, und somit die Krise über den gesamten Schiffbau-sektor ausbreiten.

Es wird also unerläßlich sein, die Produktionskapazität der Werften auf weltweiter Ebene abzubauen. Dies gilt besonders im Hinblick auf den Bau von Großtankern. Darüber hinaus wird es eine bis zum Beginn der achtziger Jahre andauernde Übergangsperiode geben, während der selbst diese verminderte Kapazität nicht ausgelastet sein wird.

In diesem Zusammenhang ist zu bemerken, daß die japanische Schiffbauindustrie aufgrund ihrer Struktur bessere Aussichten hat, die kritischste Phase der Krise zu überstehen, da die japanischen Werften häufig großen Industriekonzernen mit großer Diversifikation angehören. Hinzu

kommt, daß die Japaner außerordentlich konkurrenzfähig sind.

Man neigt allgemein zu der Annahme, daß unter den Maßnahmen, die zur Erhaltung des Schiffbaus in der Gemeinschaft beitragen könnten, diejenigen am besten geeignet sind, die auf Koppelung von Schifffahrt und Schiffbau abzielen. Die hierfür möglichen Instrumentarien variieren zwischen einer schlichten Beihilfe an diejenigen Reeder, die „national“ kaufen, und der Auferlegung von Verpflichtungen und Beschränkungen, die die freie Werftwahl der Reeder begrenzen würden. Hierzu ist zu sagen, daß auf die nationale Handelsschifffahrt abgestimmte Maßnahmen außer in Ländern mit einer autarken Schifffahrtspolitik, wie die USA und die COMECON-Länder, bisher kaum in anderen Staaten zur Verbesserung der nationalen Schiffswerften beigetragen haben.

Eine Ausnahme bildet Japan. In diesem Lande hat die Abstimmung von Maßnahmen zur Unterstützung der Reeder mit Maßnahmen zur Anregung der Expansion der Schiffbauindustrie in einem Zeitraum von zwanzig Jahren zu einem Doppelerfolg geführt: Japans Schiffbauindustrie ist die konkurrenzfähigste der Welt geworden, und seine Handelsflotte ist tonnagemäßig zur zweitgrößten der Welt angewachsen.

Dieser Erfolg ist hauptsächlich den folgenden zwei Umständen zuzuschreiben:

Die bereits erwähnte Integration der Schiffbauindustrie in große Unternehmen, zu welchen auch Schiffahrtsgesellschaften gehören.

Das ständige Bestreben Japans, das einerseits den größten Teil seines Rohstoffbedarfs importieren muß und andererseits von der Ausfuhr seiner Industrieprodukte wirtschaftlich abhängig ist, die Kosten für den

Seetransport so niedrig wie möglich zu halten.

Obwohl es zunächst logisch erscheint, daran zu denken, eine ähnliche Politik in der Gemeinschaft einzuführen, da sie ebenfalls für ihr wirtschaftliches Fortbestehen von der Seeschifffahrt abhängig ist, muß man sich vor Augen halten, daß die heterogene Struktur ihrer Schiffbauindustrie jeden Versuch in dieser Richtung illusorisch macht. Darüber hinaus können die unterschiedlichen Interessen, die der Schifffahrt und dem Schiffbau in den Mitgliedsländern beigemessen werden, zu einem unüberwindlichen Hindernis für solch eine politische Konzeption werden.

Lösung auf OECD-Ebene

Aus all diesen Gründen ist die Kommission zu der Auffassung gelangt, daß die wichtigste Aufgabe zur Lösung der Probleme darin besteht, daß auf Welt-ebene Anstrengungen unternommen werden, alle Aktionen zu koordinieren, die auf die Anpassung des Angebots an die Nachfrage zur Wiederherstellung eines annehmbaren Gleichgewichts abzielen. Sie hat deshalb dem Rat vorgeschlagen, daß sich die Gemeinschaft auf der Grundlage eines gemeinsamen Standpunkts einer Initiative anschließt, die in der Arbeitsgruppe 6 (Schiffbau) der OECD entwickelt wurde. Die Partnerländer dieser Gruppe, zu denen alle wichtigen Schiffbaunationen außer den USA und einigen jüngeren Schiffbauländern zählen, haben schon den „Allgemeinen Leitlinien für die Regierungspolitik gegenüber dem Schiffbau“ der OECD zugestimmt, die eine Empfehlung an die Partnerländer zur Einschränkung der Produktion darstellen.

Weiterhin müßte die Gemeinschaft den Umfang ihres Anteils an der notwendigen Verminderung der Produktionskapazitäten und die zeitliche Staffelung definieren. Parallel hierzu müßte

die Gemeinschaft Lösungen finden, die die Aufteilung der Last des Kapazitätsabbaus innerhalb der Gemeinschaft ermöglichen. Sind die Kriterien hierfür einmal festgelegt, so wäre die Durchführung in jedem einzelnen Mitgliedsland eine nationale Angelegenheit.

Das entscheidende Problem auf Weltebene bleibt jedoch die Verteilung der Neubestellungen. Hierzu sieht die OECD augenblicklich nur ein System der gegenseitigen Unterrichtung vor. Angesichts des gegenwärtig beträchtlichen Unterschiedes bei den Schiffbaupreisen der japanischen und der Werften in der Gemeinschaft beabsichtigt die Kommission jedoch nötigenfalls die OECD-Partner dazu aufzufordern, sich einer Aktion anzuschließen, die eine gerechte Verteilung der Aufträge während der kritischsten Phase der Krise gewährleistet.

Maßnahmen auf EG-Ebene

Das nur längerfristig zu lösende Grundproblem innerhalb der Gemeinschaft stellen die

Maßnahmen dar, die zur Schaffung einer Konkurrenzfähigkeit, die mit der ihrer Partnerländer in der Welt, insbesondere Japan, vergleichbar ist, ergriffen werden müssen. Angesichts der unvermeidlichen Rückwirkungen, die sowohl der Kapazitätsabbau als auch die Umstrukturierung auf den Arbeitsmarkt haben werden, denkt die Kommission daran, die nationalen Maßnahmen durch die Einschaltung des Europäischen Regionalfonds, des Europäischen Sozialfonds, der Europäischen Investitionsbank oder nötigenfalls durch noch festzulegende neue Maßnahmen zu unterstützen.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen basieren auf der festen Überzeugung der Kommission, daß die internationale Solidarität, die Zusammenarbeit und schließlich auch der gute Wille die Oberhand gewinnen werden. Aus dem gleichen Sinn für Verantwortung wie für Realität konnte die Kommission aber bei ihren Überlegungen, die ihren Vorschlägen zugrunde lagen, nicht die Möglichkeit ausschließen,

daß dieser Weg der Zusammenarbeit nicht zum Erfolg führt. Sie hat deshalb schon erklärt, daß entsprechende Koordinierungsbemühungen auf Gemeinschaftsebene unternommen werden müßten, wenn die Versuche, die Probleme des Schiffbaus auf Weltebene zu lösen, scheitern sollten. Diese Koordinierungsbemühungen wären dann aber durch alle geeigneten Mittel zum Schutze einer lebensfähigen Schiffbauindustrie in der Gemeinschaft gestützt. Unter den möglichen Mitteln wären weder Hilfsmaßnahmen zugunsten der Reeder noch gezielte schiffahrtspolitische und handelspolitische Maßnahmen auszuschließen.

Sollte dieser Fall eintreten, würden die finanziellen Belastungen selbstverständlich sehr viel höher sein, da politisch stark bindende Maßnahmen in einem schwierigen, ja sogar feindlichen internationalen Klima getroffen werden müßten. Aber dennoch können wir vor solch einer unheilvollen Möglichkeit nicht die Augen verschließen!

Werner Fante

Anpassung erfordert staatlichen Flankenschutz

Die Weltschiffbauproduktion an seegehenden Schiffen betrug im Jahre 1975 2 726 Einheiten mit 34 333 859 BRT. Die folgende Analyse der Produktion nach Schiffstypen und Schiffsrößen basiert einmal auf Bruttoregistertonnen (BRT) als Maßeinheit für den umbauten Schiffsraum. Zum anderen wird auf gewichtete Bruttoregistertonnen (G-BRT) als Maßeinheit für den erforderlichen Stundenaufwand und damit für die Beschäftigung der Werften abgestellt.

Der Aufgliederung nach Schiffstypen ist zu entnehmen, daß rd.

40 % der Wertbeschäftigung im Schiffsneubau auf Tanker und kombinierte Massengutfrachter für den Transport von Rohöl und trockenen Massengütern entfallen (Tabelle 1). Stellt man auf Schiffsrößen ab, beträgt der Anteil der Schiffe über 70 000 tdw, gemessen in G-BRT, rd. 35 % an der Weltschiffbauproduktion (Tabelle 2).

Eine regionale Analyse zeigt, daß Japan einen Marktanteil von 50 % an der gebauten Tonnage und von rd. 40 % an dem Neubauvolumen auf Stundenbasis hält (Tabelle 3).

Im Jahre 1972 war der jährliche Bedarf an Schiffsneubauten in voneinander unabhängig durchgeführten Studien der Association of West European Shipbuilders (AWES) und der Shipbuilders' Association of Japan (SAJ) für die Jahre 1971 bis 1980 auf insgesamt 25,8 bis 28 Mill. BRT bzw. 30,2 bis 31,2 Mill. BRT geschätzt worden. Dabei wurde die Tankernachfrage auf 13 bzw. 15 Mill. DM prognostiziert. Die tatsächliche Entwicklung der Neubaufträge ist aus Tabelle 4 zu ersehen.

Tabelle 1
Weltschiffbauproduktion 1975 nach Schiffstypen

	Anzahl	BRT 1 000	%	G-BRT 1 000	%
Öltanker und Combined Carrier	429	24 435	71,2	7 760	39,6
Bulk Carrier	207	4 666	13,6	2 690	13,7
Andere Fracht- und sonstige Schiffe	2 090	5 233	15,2	9 150	46,7
Gesamt	2 726	34 334	100,0	19 600	100,0

Tabelle 2
Weltschiffbauproduktion 1975 nach Schiffsgrößen

	Anzahl	BRT 1 000	%	G-BRT 1 000	%
Schiffe bis 10 000 tdw	1 688	1 455	4,2	4 550	23,2
Schiffe 10 000–70 000 tdw	768	8 914	26,0	8 250	42,1
Schiffe über 70 000 tdw	270	23 965	69,8	6 800	34,7
Gesamt	2 726	34 334	100,0	19 600	100,0

Tabelle 3
Regionale Verteilung der Weltschiffbauproduktion 1975

	Anzahl	BRT 1 000	%	G-BRT 1 000	%
Westeuropa	1 032	13 112	38,2	7 640	39,0
Japan	931	17 007	49,5	7 740	39,5
übrige Länder	743	4 215	12,3	4 220	21,5
Gesamt	2 726	34 334	100,0	19 600	100,0

Die Nachfrage nach Seeschiffen außer Tankern zeigte danach eine mehr oder weniger enge Anlehnung an die prognostizierten Werte. Nach dem konjunkturbedingten Einbruch im Jahre 1972 erholten sich die Nichttankermärkte im Jahre 1973 rasch, so daß im Durchschnitt beider Jahre das geschätzte Investitionsniveau erreicht wurde. Auch aus heutiger Sicht wird mittelfristig mit einer jährlichen Nachfrage von 12 Mill. BRT bis maximal 15 Mill. BRT gerechnet.

Tabelle 4
**Auftragsvergaben im
Weltschiffbau**
(in Mill. BRT)

	Tanker	Andere Schiffe	Gesamt
1971	17,87	8,67	26,54
1972	22,75	6,32	29,07
1973	53,85	18,22	72,07
1974	9,83	14,94	24,77
1975	– 17,82	13,03	– 4,79

Quelle: Berechnet nach Lloyd's Register of Shipping; Auftragszugänge saldiert um Annullierungen.

Der Hintergrund für den Tankerboom der Jahre 1972/73 ist neben der starken Konjunkturerholung in der Schifffahrt in der zusätzlichen Nachfrage nach Tankertonnage aufgrund des erhöhten Einfuhrbedarfs der Vereinigten Staaten zu sehen, die mittelfristig verstärkt Rohöl aus dem Nahen Osten importieren wollten. Der Übergang zu größeren Tankern nach der Schließung des Suezkanals und der damit notwendig gewordenen Kaproute war ein weiterer Grund. Diese Faktoren erklären aber noch nicht das Ausmaß des Booms. Der Verband der Deutschen Schiffbauindustrie stellte im November 1973 im Rahmen der jährlich erarbeiteten Tendenzen am Schiffbaumarkt fest, daß es sich bei der damaligen Ordertätigkeit „größtenteils um die Befriedigung einer vorgezogenen Nachfrage im Tankersektor handelt, die einen Einbruch in die Ordertätigkeit zur Folge haben wird“.

Die Ölkrise des Jahres 1973 hat den Einbruch in die Ordertätigkeit beschleunigt und darüber hinaus zu einem strukturellen Rückgang der Nachfrage nach Großtankern geführt. Die unmittelbare Folge der Ölkrise war eine Verminderung des Ladaufkommens an Rohöl im Jahre 1974 um 0,5 % und im Jahre 1975 um 11 %. Da in den Jahren 1974 und 1975 Tanker über 21 bzw. 23 Mill. BRT abgeliefert wurden, bauten sich erhebliche Überkapazitäten an Tankschiffstonnage auf. Angesichts dieser überschüssigen Tonnage dürften Neubaufträge an Rohöltankern in den nächsten 2 bis 3 Jahren weitgehend ausfallen. Darüber hinaus ist auch nach dem Abbau des entstandenen Überschusses nicht zu erwarten, daß die früheren Prognosewerte (13 bis 15 Mill. BRT p. a.) oder gar die gegenwärtige Produktion von 23 Mill. BRT p. a. wieder erreicht werden. Die Vervielfachung der Ölpreise durch das Kartell der OPEC-Länder hat zu erheblich geringeren Wachstumserwartungen für den seewärtigen Weltmarkt an Rohöl geführt. Vor diesem Hintergrund kann nach Abbau des gegenwärtigen Tonnageüberschusses mit einer jährlichen Nachfrage nach Neubaufträgen für Rohöltanker von 2,5 Mill. BRT bis maximal 7 Mill. BRT gerechnet werden.

Langfristige Prognosen dieser Art sind naturgemäß mit erheblichen Unsicherheiten behaftet. Die konjunkturellen Einflüsse und die Auswirkungen des Einsatzes von Substitutionsenergien sind ebenso entscheidend wie Daten, die durch nationale Energiepolitiken und durch das Kartell der OPEC-Länder gesetzt werden. Darüber hinaus spielen Sicherheitsanforderungen und technische Bestimmungen für Tanker und Tankertransport eine erhebliche Rolle. Nach einer IMCO-Empfehlung müssen z. B. alle Tanker über 70 000 tdw, die

nach dem 31. 12. 1975 kontrahiert werden, mit getrennten Ballast-tanks ausgerüstet sein. Die Einführung dieser Bestimmung für alle in Fahrt befindlichen Tanker über 70 000 tdw würde zu einer 20%igen Verringerung der entsprechenden Transportkapazitäten führen und damit den gegenwärtigen Tonnageüberschuß weitgehend beseitigen.

Für den folgenden Vergleich mit den Schiffbaukapazitäten halten wir fest, daß gegenwärtig und in den nächsten Jahren mit einer gesamten Nachfrage im Weltschiffbau von 12 bis maximal 15 Mill. BRT gerechnet wird und daß nach Abbau des Tonnageüberschusses im Tankerbereich die Gesamtnachfrage auf 14,5 bis maximal 22 Mill. BRT ansteigen kann.

Umfang des Kapazitätsüberhanges

In der Nachkriegszeit wuchs der seewärtige Welthandel etwa doppelt so schnell wie die Weltindustrieproduktion. Diese hohen Wachstumsraten und die technischen Innovationen in Schifffahrt und Schiffbau führten zu ungewöhnlich hohen Zuwachsraten in der Schiffbauproduktion. Die Kapazitäten wurden jedoch schneller ausgebaut, als die Nachfrage wuchs, wobei seit Beginn der 60er Jahre insbesondere Japan hervortrat. Verglichen mit einer Weltschiffbauproduktion im Jahre 1963 von rd. 9 Mill. BRT sind die Kapazitäten bisher auf etwa 40 Mill. BRT gewachsen. Nach Untersuchungen der OECD aus dem Jahre 1975 würden bei einer Realisierung der damals bekannten Ausbaupläne die Weltschiffbaukapazitäten bis 1977/78 sogar auf 52 Mill. BRT angewachsen sein (Tabelle 5).

Zur Schätzung der Weltschiffbaukapazitäten 1977/78 durch die OECD muß angemerkt werden, daß den Zahlen die Annahme eines optimalen Produktionsprogrammes der einzelnen

Werften zugrunde liegt. Diese Annahme ist aufgrund der veränderten Bedarfsstruktur nicht mehr realistisch. Darüber hinaus sind angesichts der absehbaren Entwicklung eine Reihe von Investitionsprojekten zurückgestellt oder aufgehoben worden. Dies wird die von der OECD ermittelten Schiffbaukapazitäten weiter verringern. Die Weltschiffbaukapazitäten sollten deshalb realistisch mit einer Größenordnung von 40 Mill. BRT beziffert werden. Auch dieser Wert bringt deutlich genug zum Ausdruck, wieweit sich die Entwicklung der

und führte zu einer Verdoppelung des Weltmarktanteils von 25 % auf 50 %. Die Expansion vollzog sich vor allem zu Lasten der europäischen Konkurrenten und führte durch die gleichzeitigen staatlichen Maßnahmen der japanischen Regierung auf dem Gebiete der Schiffbaufinanzierung zu einem verfälschten Wettbewerb.

Im Jahre 1971 leitete eine Empfehlung des Shipping and Shipbuilding Rationalisation Council beim japanischen Transportministerium eine weitere Expansion der Kapazitäten ein. Der Council ging dabei für den Zeitraum ab 1975 von einer weltweiten Nachfrage von 38 Mill. BRT aus und regte den weiteren Ausbau der Kapazitäten an. Diese Nachfrageschätzung erwies sich als viel zu optimistisch und wurde unseres Wissens auch im Jahre 1973, als sich die Unhaltbarkeit dieser Prognose herausstellte, offiziell nicht revidiert. Noch schwerwiegender als dieser Planungsfehler war jedoch die Tatsache, daß die japanischen Werften im Zuge des Tankerbooms das neu angepeilte Kapazitätslimit durch nebeneinander entstehende Ausbaupläne für einseitig auf den Großtankerbau ausgerichtete Kapazitäten noch überschritten und Kapazitäten von nahezu 20 Mill. BRT aufbauten. Der sich dabei abzeichnende Engpaß an Arbeitskräften wurde durch eine zunehmende Vergabe von Unteraufträgen an mittlere Werften zu überbrücken versucht. Außerdem wurden neue Werften mit Unterstützung des japanischen Schiffbaus in Singapur und Südkorea errichtet.

Erst im Juni 1976 revidierte der Rationalisation Council die Prognose über die Beschäftigungsaussichten der japanischen Schiffbauindustrie. Ausgehend von einer jährlichen Nachfrage des Weltschiffbaus bis 1980 von 13 Mill. BRT wird die Produktion der japanischen Werften auf 6,5

Tabelle 5
Weltschiffbauproduktion und -kapazitäten in 1000 BRT

	1963	geschätzte Kapazität 1977/78	Zuwachsrate 1977/78 gegenüber über 1963 in %
Westeuropa	5 543	20 332	267
davon BR Deutschland	1 051	3 120	197
Japan	2 209	22 017	970
übrige Länder	1 217	9 651	693
Welt insgesamt	9 028	52 000	476

vorhandenen Baumöglichkeiten vom zukünftigen Schiffsneubaubedarf entfernt hat. Eine Umrechnung der Kapazitäten und der erwarteten Nachfrage auf den erforderlichen Stundenaufwand ergibt, daß der beschäftigungswirksame Kapazitätsüberhang rd. 30 bis 40 % beträgt.

Japanische Planungsfehler

Dieser Kapazitätsüberhang ist nahezu ausschließlich durch den forcierten und einseitig auf den Großtankerbau ausgerichteten Ausbau der japanischen Werften hervorgerufen worden. Die Ausdehnung der japanischen Kapazitäten von rd. 2 Mill. BRT im Jahre 1960 auf rd. 10 Mill. BRT im Jahre 1970 zielte vor allem auf einen höheren Anteil am Weltschiffbaumarkt ab. Der Ausbau wurde im wesentlichen von den Großwerften vorgenommen

Mill. BRT geschätzt. Auf der Basis der im Jahre 1974 gefahrenen Stunden wird bis 1980 eine Reduzierung der Beschäftigung um 35 % empfohlen.

Unzureichende Beschäftigungseinschränkungen

Die japanische Regierung hat Anfang August 1976 auf der Grundlage des Berichtes des Rationalisation Council 40 größeren Werften empfohlen, ab Oktober 1976 die Beschäftigung auf 65 % (Basis 1974) zurückzuführen und die vorhandenen Auftragsbestände entsprechend zu strecken. Dieser Beschluß ist in der fortgeschrittenen Krise nach unserer Meinung nicht ausreichend, die Probleme des japanischen und damit des Welt-schiffbaus zu lösen. Dabei sind unsere drei wichtigsten Vorbehalte:

□ Da der Abbau der physischen Kapazitäten nicht ins Auge gefaßt wird, könnte jederzeit eine neue Offensive im Hinblick auf eine Erhöhung des Marktanteils eingeleitet werden. Diese Gefahr besteht insbesondere bei einer Belegung des Marktes.

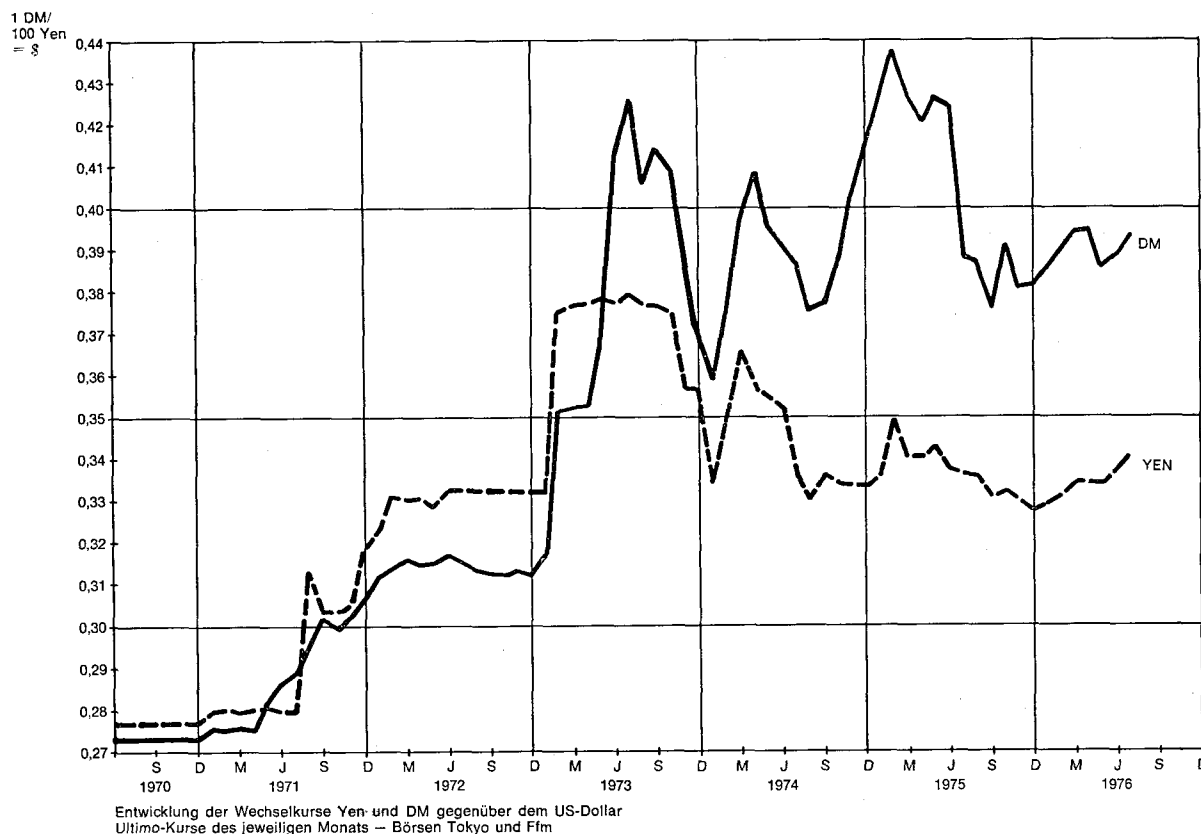
□ In Anbetracht des erforderlichen Stundenaufwandes für den zukünftigen Produktmix würde die Jahresproduktion von 6,5 Mill. BRT bedeuten, daß der japanische Schiffbau seinen Weltmarktanteil an dem Neubauvolumen auf Stundenbasis von bisher 40 % auf 50 % erhöht. Angesichts der stark reduzierten Nachfrage dürfte dies zur Fortsetzung des japanischen Verdrängungswettbewerbes auf dem Weltschiffbaumarkt führen.

□ Da die Empfehlung an die 40 größeren Werften gerichtet ist, würden nach unserer Übersicht

schwerpunktmäßig Schiffe über 12000 tdw hiervon betroffen sein. Der innerjapanische und der Wettbewerb auf dem Weltmarkt ist jedoch zunehmend auch auf Schiffe unterhalb dieses Limits gerichtet. Die Einbeziehung weiterer Werften ist erforderlich, wenn verhindert werden soll, daß Überkapazitäten gerade auf die Märkte der kleineren Schiffe drücken.

Deutsche Wettbewerbsposition

Die deutsche Schiffbauindustrie hat in den letzten Jahren vor dem übersteigerten Ausbau der Kapazitäten immer wieder gewarnt und ihre Kapazitäten unter realistischer Beurteilung der Marktentwicklung vorsichtig ausgebaut. Die Schwerpunkte der Produktion der größeren und mittleren deutschen Schiffswerften liegen im Bau von Spezial-



schiffen, wobei lediglich 3 Werften für den Bau von Großtankern über 200 000 tdw in Betracht kommen. Der vorsichtige und auf ein breites Produktionsprogramm ausgerichtete Ausbau der Kapazitäten der deutschen Werften hat sich als richtig erwiesen; dennoch sind die deutschen Werften dem Druck des weltweiten Kapazitätsüberhanges voll ausgesetzt.

Die technische Leistungsfähigkeit, die Termintreue und das breite Produktionsprogramm sind die stärksten Aktivposten der deutschen Werften im internationalen Wettbewerb. Demgegenüber sind als Belastungen hervorzuheben: das hohe Kosteniveau in der Bundesrepublik, Wechselkursfragen und der durch staatliche Eingriffe und Subventionen verfälschte internationale Wettbewerb.

Die Werften müssen im internationalen Wettbewerb das hohe Niveau der Lohn- und Lohnnebenkosten der Bundesrepublik überbrücken. In den Jahren 1973 bis 1975 sind zwar die Löhne weniger stark angestiegen als in den meisten Konkurrenzländern, andererseits wuchsen die Lohnnebenkosten überproportional. Mit einem durchschnittlichen Stundenlohn von 11,30 DM und Lohnnebenkosten von 66²/₃ % liegen die Lohnkosten der deutschen Werften mit 18,80 DM um rd. 30 bis 35 % über den Vergleichszahlen japanischer Werften. Diese Differenz zu dem Markt- und Preisführer Japan ist zu einem sehr erheblichen Teil durch ein künstliches Währungsgefälle zwischen dem Yen und der DM bedingt (vgl. Schaubild).

Seit März 1973 ist der Yen gegenüber der DM um 24,4 % (Ultimokurs Juli 1976) abgewertet worden. Diese Abwertung ist unserer Meinung nach im wesentlichen das Ergebnis einer japanischen Politik, die auf die Unterbewertung des Yen gegenüber dem US\$ abzielt. Für den

deutschen Schiffbau erweist sich diese Unterbewertung in der gegenwärtigen Situation als besonders starke Belastung. Das künstliche Währungsgefälle erschwert nicht nur den Kampf um Anschlußaufträge. Es ist auch zu befürchten, daß Anpassungsmaßnahmen, die dadurch erzwungen werden, sich mittel- und langfristig als falsch herausstellen.

Weltweite Wettbewerbsverzerrungen

Schließlich sind die deutschen Werften durch wettbewerbsverfälschende staatliche Maßnahmen zugunsten ihrer Konkurrenten im internationalen Wettbewerb benachteiligt. Im Vordergrund stehen dabei Baukosten-subventionen, staatliche Versicherungen des Kostensteigerungs- und Wechselkursrisikos und Finanzierungshilfen. Umfassende Dokumentationen über die staatlichen Hilfen und Eingriffe haben die OECD und die Kommission der Europäischen Gemeinschaften vorgelegt. Die Bundesrepublik rangiert dabei am unteren Ende der Subventions-skala. Ziel der Schiffbaupolitik der Bundesregierung ist es, die bestehenden Wettbewerbsverfälschungen nur teilweise auszugleichen. Zu diesem Zweck werden Förderungsmaßnahmen für die Schiffbauexportfinanzierung gewährt, in die seit Juli dieses Jahres auch Aufträge deutscher Reeder einbezogen sind, die aus dem Seeschiffahrtsförderungsprogramm bezuschußt werden. Der kombinierte Einsatz beider Maßnahmen, der zu einer Förderung bis zu maximal 16 % führen kann, ist als zusätzlicher Anreiz für die Vergabe von Aufträgen deutscher Reeder an deutsche Werften gedacht.

Die durch die Tankerkrise und den zu starken Ausbau vor allem der japanischen Werftkapazitäten bedingte Krise des Weltschiffbaus kann nur durch ein gemeinsames Vorgehen der

wichtigsten Schiffbauländer und Werftindustrien überwunden werden. Wenn das Problem der Anpassung der Kapazitäten an den Bedarf allein dem Markt überlassen bleibt, müßte wegen der Wettbewerbsverfälschungen auf dem internationalen Schiffbauproduktmarkt mit gravierenden Fehlentwicklungen gerechnet werden. Aus dieser Erkenntnis heraus haben die westeuropäischen Werften im Jahre 1975 versucht, mit den japanischen Werften zu einem konzertierten Abbau der Kapazitäten zu gelangen. Diese Gespräche haben bisher lediglich zu einem Informationsaustausch über die zukünftige Markt- und Auftragsentwicklung geführt. Hinsichtlich des Kapazitätsabbaus verfolgte die japanische Seite jedoch eine Politik des "wait and see", so daß Vereinbarungen über ein abgestimmtes Vorgehen nicht erreicht werden konnten.

Aus der Sicht der deutschen Schiffbauindustrie setzt ein konzertierter Abbau der Kapazitäten voraus, daß die Beteiligten in der gegenwärtigen Situation auf die Vergrößerung ihrer Marktanteile verzichten. Wegen der starken Diversifizierung der Gesamtproduktion der deutschen Werften sind im Seeschiffsneubau etwa die Hälfte der Gesamtbeschäftigten von 75 000 tätig. Die gegenwärtigen Maßnahmen und Planungen der in Betracht kommenden Werften sind darauf gerichtet, durch den Abbau von Überstunden, die Nichtersetzung von Abgängen sowie die Reduzierung von Unteraufträgen und die Umsetzung von Beschäftigten in andere Produktionsbereiche einen Beschäftigungsabbau im Seeschiffsneubau, gemessen in Arbeiterstunden, von rd. 30 % zu erreichen. Diese Anpassungsmaßnahmen erfordern jedoch einen staatlichen Flankenschutz, um eine überproportionale Schrumpfung der Kapazitäten der deutschen Werften zu verhindern.

Die Frage der Überkapazitäten und der dadurch ausgelöste Verdrängungswettbewerb werden von den Regierungen der wichtigsten Schiffbauländer in der OECD erörtert. Als Ergebnis dieser Gespräche wurden im Mai 1976 Leitlinien für die Schiffbaupolitiken der OECD-Mitgliedsländer verabschiedet. Diese Leitlinien für die Schiffbaupolitiken der Regierungen sehen als Ziele die Anpassung der Kapazitäten an den Bedarf, den Verzicht auf Schiffbaubeihilfen, die diesen Anpassungsprozeß stören oder sogar weitere Kapazitäten schaffen würden, sowie die Überwachung eines fairen Marktverhaltens der Werften vor. Der Erfolg oder Mißerfolg der Gespräche

auf Industrieebene wird wesentlich dadurch bestimmt, in welchem Umfang und wie rasch diese Leitlinien in den OECD-Mitgliedsländern angewendet werden.

Die EG-Kommission hat in dieser Situation im Mai dieses Jahres Vorstellungen über notwendige schiffbaupolitische Maßnahmen entwickelt. Die Bereitschaft der Kommission, bei einem Scheitern der internationalen Verhandlungen handels- und schiffahrtspolitische Gegenmaßnahmen gegen den Verdrängungswettbewerb dritter Länder zu ergreifen, ist als deutliche Warnung verstanden worden. Darüber hinaus ist es aus der Sicht der deutschen Schiff-

bauindustrie erforderlich, daß die Kommission sich stärker als bisher für gleiche Wettbewerbsbedingungen innerhalb der EG einsetzt. Die Schiffbauförderungsmaßnahmen der Bundesregierung sind bisher auf die Schiffbauexportfinanzierung und auf vergleichbare Maßnahmen für deutsche Reeder beschränkt. Dadurch sind gegenüber den Maßnahmen in den übrigen EGLändern erhebliche Wettbewerbsnachteile gegeben, die von den deutschen Werften bei einem Fortbestehen der gegenwärtigen Situation nicht aufgefangen werden können. Die Schaffung eines einheitlichen Subventionsniveaus in der EG ist deshalb das Gebot der Stunde.

Wilhelm Nölling

Wettbewerbsfähigkeit muß gestärkt werden

Über die weltweite Krise der Schiffbauindustrie ist in der Vergangenheit bereits eine Menge geschrieben worden. Wenn sich nun auch der zuständige Senator der traditionsreichen Schiffbaustadt Hamburg veranlaßt sieht, einige Bemerkungen zu diesem Thema beizusteuern, dann kann es dabei weder darum gehen, die Schiffbaukrise zu beschwören, noch darum, die gegenwärtig zu beobachtenden Entwicklungen zu beschönigen. Der hamburgische Wirtschaftspolitiker wird – nicht zuletzt aus der Verantwortung für die Sicherheit der Arbeitsplätze in dieser Stadt – versuchen müssen, die Lage nüchtern einzuschätzen und die notwendigen Konsequenzen darzustellen.

Die besorgniserregende Situation auf dem Weltschiffbaumarkt und ihre Ursachen werden an anderer Stelle in diesem Heft ausführlich beschrieben. Ich will mich deshalb auf eine knappe Zusammenfassung des Hintergrunds beschränken, vor dem die notwendigen Maßnahmen diskutiert werden.

Nach einem sehr starken Anwachsen der Nachfrage insbesondere nach Tankschiffen und der damit verbundenen erheblichen Ausweitung der Schiffbaukapazitäten in aller Welt in den Jahren 1972 bis 1974, die sich auf einen weltweiten Wachstumsoptimismus und steigende Frachtraten gründete, stehen die Werften seit dem vorigen Jahr vor einem drastischen Nachfragerückgang. Die Schiffbaukapazitäten aller Län-

der erreichten im Jahre 1975 mit 40 Mill. BRT einen Höchststand, während der Welt-Auftragsbestand mit rund 82 Mill. BRT im 4. Quartal 1975 gegenüber dem bisherigen Höchststand im Frühjahr 1974 um 50 Mill. BRT zurückblieb.

Einschränkung des Leistungswettbewerbs

Die Hauptursache für diesen rapiden Nachfrageverfall liegt in der starken Zurückhaltung der Reeder bei der Bestellung von Tankern, die sich wiederum aus dem nach der Erdölkrise stark sinkenden Transportaufkommen erklären läßt. Dies führte nicht nur zu einem fast völligen Zusammenbruch der Tankernachfrage, sondern auch zu einer Reihe von Stornierungen bereits erteilter Aufträge.

Der in den vergangenen Jahren, insbesondere von Japan forciert betriebene Ausbau und Neubau von Schiffbaukapazitäten, der weit über den Bedarf hinausging, führte dann zu einem fundamentalen Ungleichgewicht in Angebot und Nachfrage auf dem Weltschiffbaumarkt. Die derzeit bestehenden Überkapazitäten im Schiffbau werden auf mindestens 30% geschätzt. Man muß damit rechnen, daß die Gesamttonnage der Welt-Tankerflotte bereits im Jahre 1977 um 20% größer sein wird als der prognostizierte Bedarf für das Jahr 1980. Das bedeutet also, daß auf Jahre hinaus kaum noch neue Aufträge in diesem Schiffbausektor erteilt werden dürften.

Die deutsche Schiffbauindustrie hat an dem stürmischen

weltweiten Kapazitätsausbau der Werften nur in relativ gemäßigter Form teilgenommen und dabei überwiegend auf ein breites Produktionsprogramm abgestellt. Trotz dieser vernünftigen Verhaltensweise werden auch die deutschen Werften von der Strukturkrise im Weltschiffbau stark berührt. Zum einen werden Aufträge für den Bau von Tankern auch bei deutschen Werften storniert. Zum anderen verschärft sich der Wettbewerb auf dem Weltschiffbaumarkt dadurch erheblich, daß große Kapazitäten für den Bau von Tankerschiffen, insbesondere in Japan, brachliegen und nun intensiv Ersatzbeschäftigung durch die Heranziehung von Aufträgen für den Bau anderer Schiffe suchen. Offene und verdeckte Subventionen sowie das Kosten- und Währungsgefälle erleichtern es

dabei den Japanern, Preise anzubieten, die weit unter den Preisen der Konkurrenzländer liegen. Der natürliche Leistungswettbewerb wird hierdurch in dem zunehmend engeren Markt zu Lasten der deutschen Schiffbauindustrie eingeschränkt.

Bedeutung der deutschen Schiffbauindustrie

Angesichts dieser Situation, das steht heute fest, werden es die deutschen Werften nicht leicht haben, ihre Auftragsbücher in Zukunft auch nur annähernd zu füllen. Für die verantwortlichen Politiker in den vier deutschen Küstenländern muß das ein Alarmsignal sein. Hier, an Nord- und Ostsee, an Elbe und Weser waren 1973 nach Angaben des Ifo-Instituts 93,1% der im Schiffbau Be-

VERÖFFENTLICHUNGEN DES HWWA-INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG-HAMBURG

NEUERSCHEINUNG

Hans Ritschl

STRUKTUREN DER WIRTSCHAFT

Gesammelte Aufsätze zur Lehre von der Wirtschaftsordnung

Diese Sammlung von Aufsätzen zur Strukturlehre der Wirtschaftsordnung schließt an frühere Arbeiten des Nationalökonomen Prof. Dr. Hans Ritschl zu diesem zentralen Thema der Wirtschafts- und Sozialwissenschaften an. Die kritische Auseinandersetzung – unter anderem mit Problemen der räumlichen Ordnung der Wirtschaft, der Wirtschaftsordnung und des Rechtsstaates und der Formen und Grenzen des Wettbewerbs – ist von allergrößter Aktualität. Dieses Buch dürfte nicht zuletzt aus diesem Grunde sowohl für Vertreter der Wissenschaft als auch der Praxis gleichermaßen von Interesse sein.

Großoktav, 167 Seiten, 1976, Preis brosch. DM 26,-

ISBN 3-87895-143-4

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

schäftigten tätig, hier wurden 95,3 % des nominellen Umsatzes dieses Industriezweiges getätigt.

Am gesamtindustriellen Umsatz der vier Küstenländer war der Schiffbau 1973 durchschnittlich mit 4,4 % beteiligt; in Bremen waren es 13,5 %, in Schleswig-Holstein 8 %, in Hamburg 5 % und in Niedersachsen 1,5 %. Der Anteil der im Schiffbau Beschäftigten an den Industriebeschäftigten der vier Küstenländer lag im Schnitt bei 5,3 %; in Bremen waren es 18,4 %, in Schleswig-Holstein 11,2 %, in Hamburg 8,4 % und in Niedersachsen 1,5 %. Und eine letzte Zahl: Der Anteil der Facharbeiter liegt im Schiffbau bei rund 65 %, also weitaus höher als im Durchschnitt der Gesamtindustrie, wo er lediglich 31 % ausmacht.

Ohne geeignete Gegenmaßnahmen, das ist mir und meinen Kollegen klar, ist im Jahre 1978 mit einer erheblichen Beschäftigungskrise im deutschen Schiffbau zu rechnen, die auch beträchtliche Auswirkungen auf die teilweise im Binnenland ansässige Zulieferindustrie haben würde. Viele tausend Arbeitsplätze stehen also auf dem Spiel, wenn es nicht gelingt, die bedrohliche Entwicklung am Weltschiffbaumarkt zu stoppen oder zumindest in erträglichen Grenzen zu halten.

Unverbindliche Kapazitätsabbauempfehlungen

Das weltweite Problem der Überkapazitäten im Schiffbau bedarf in erster Linie gezielter Maßnahmen auf internationaler Ebene, die vor allem das marktbeherrschende Schiffbauland Japan miteinbeziehen müssen. Die OECD hat dies erkannt, und sie hat zur Lösung des Problems im März dieses Jahres „Allgemeine Leitlinien für die Regierungspolitik gegenüber

dem Schiffbau“ herausgegeben. Darin geht es insbesondere um den Abbau der Schiffbaukapazitäten, das Verbot von Beihilfen, die den Anpassungsprozeß stören können, sowie das Gebot wettbewerbsgerechter Preise. Diese Richtlinien, die von der EG-Kommission als erster Schritt in die richtige Richtung begrüßt, aber nicht für ausreichend angesehen werden, sind nicht verpflichtend für die Partnerländer und stellen praktisch nur Empfehlungen an die Schiffbauländer dar.

Die EG-Kommission strebt im Rahmen der OECD ein Abkommen oder ein Gentleman's Agreement zwischen der EG und den wichtigsten übrigen Schiffbauländern für den Fall an, daß die Richtlinien der OECD ohne nennenswerten Widerhall bleiben. Innerhalb der Gemeinschaft wird ein selektiver Kapazitätsabbau für notwendig gehalten. Der Abbau sollte bei den Kapazitäten für den Tankerschiffbau direkt proportional zur Größe der in den einzelnen Ländern vorhandenen Kapazitäten erfolgen. Die Verteilung des Kapazitätsabbaus innerhalb der einzelnen Mitgliedsländer auf die Werftunternehmen sollte nach Vorschlag der Kommission in nationaler Zuständigkeit vorgenommen werden.

Diese Vorschläge, sowohl diejenigen zum Abbau der weltweiten Schiffbaukapazitäten durch die OECD-Länder wie auch die vorgeschlagene Regelung dieses Abbaus innerhalb der EG-Länder, sind sicherlich sehr vernünftig. Dennoch erscheint es zweifelhaft, ob alle Schiffbauländer den Empfehlungen der OECD folgen werden. Insbesondere in Japan müßte in Anbetracht der dortigen Riesenkapazitäten im Tankerbau ein ganz erheblicher Abbau erfolgen. Die daraus resultierenden sozialen und wirtschaftlichen Probleme sind aber kaum kalkulierbar. Die Japaner sollen zwar zur Zeit

Überlegungen anstellen, ca. 35 % ihrer Schiffbaukapazitäten bis zum Jahre 1980 aus dem Angebot zu nehmen. Ein echter Abbau von Werftanlagen ist jedoch nicht geplant, da dort Mitte der 80er Jahre wieder mit einer Belegung des Tankerbaugeschäfts gerechnet wird.

Der Erfolg der internationalen Bemühungen innerhalb der OECD, einen weltweiten Kapazitätsabbau im Schiffbau zu erreichen, ist also derzeit noch völlig ungewiß. Doch selbst wenn es gelingen sollte, den Empfehlungen der OECD zur Durchsetzung zu verhelfen, wären damit noch keineswegs alle Probleme gelöst. Um die Auswirkungen der Weltschiffbaukrise mit der daraus resultierenden Notwendigkeit der Reduzierung von Werftkapazitäten auch in der Bundesrepublik so gering wie möglich zu halten, sind weitere nationale Maßnahmen erforderlich.

Empfehlungen der Küstenländer

Die heute noch gute Auslastung der deutschen Werften, die in der Rezession sogar eine stabilisierende Wirkung auf den Arbeitsmarkt ausgeübt hat, darf nicht darüber hinwegtäuschen, daß die geschilderten Entwicklungen zu einer ernsthaften Gefährdung der deutschen Schiffbauindustrie führen können, wenn nicht geeignete Gegenmaßnahmen ergriffen werden. Hierzu gehören staatliche flankierende Maßnahmen, wie sie in der Entschließung der Konferenz der Wirtschafts und Verkehrsminister/-senatoren der norddeutschen Küstenländer und Berlins vom 12. 3. 1976 gefordert wurden.

Auf dieser Konferenz hat man sich sehr eingehend mit der Lage auf dem Weltschiffbaumarkt, insbesondere im Hinblick auf die Schiffbauindustrie der Bundesrepublik befaßt. In Übereinstimmung mit der Bundes-

regierung bekräftigten die Minister, daß die Erhaltung und Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Werften „wegen ihrer regionalwirtschaftlichen und arbeitsmarktpolitischen Bedeutung, ihrer Bedeutung für die Leistungsfähigkeit der deutschen Seehäfen und der Handelsflotte sowie ihrer Ausstrahlung auf die Zulieferindustrie“ eine vordringliche Aufgabe für die Wirtschaft und die Regierungen ist. Als Sofortmaßnahmen wurden vorgeschlagen:

Verstärkung der Bemühungen der Bundesregierung zur Schaffung gleicher internationaler Wettbewerbsvoraussetzungen in den von der Schiffbauindustrie nicht zu beeinflussenden Faktoren;

sofortige Aufhebung des Kumulierungsverbotes zwischen der nach dem VIII. Werfthilfeprogramm gewährten Werfthilfe und der Reederhilfe;

Ausweitung der Werftenförderung über 60% des Neubaumsatzes hinaus;

Schaffung der Voraussetzungen dafür, daß die deutschen Werften Finanzierungsmöglichkeiten anbieten können, die den OECD-Richtlinien voll entsprechen;

Bereitstellung von Forschungsmitteln für den Bereich Schiffstechnik zusätzlich zum 3. Gesamtprogramm Meeresforschung/Meerestechnik;

Vereinigung und wirksame Förderung der drei bestehenden Schiffbauversuchsanstalten in Berlin, Duisburg und Hamburg.

Diese empfohlenen Maßnahmen, alle im Rahmen der Möglichkeiten der OECD-Vereinbarungen, sind nach Auffassung der Wirtschafts- und Verkehrsminister/-senatoren geeignet, die deutsche Schiffbauindustrie in ihrem schwierigen Anpassungsprozeß zu unterstützen. Einer der wichtigsten Vorschläge, nämlich die Aufhebung des Kumulierungs-

verbots für Werft- und Reederhilfe unter gleichzeitiger Aufstockung der dafür vorgesehenen Mittel, ist inzwischen durch die Bundesregierung in die Tat umgesetzt worden.

Vorleistungen der Hamburger Werften

Derartige staatliche Hilfen können allerdings nur, wie gesagt, flankierenden Charakter haben. In erster Linie sind die Werften selbst aufgerufen, durch strukturelle Maßnahmen zur weitgehenden Anpassung an die neue Situation im Schiffbau beizutragen. Hamburgs Schiffbauindustrie, die ich hier einmal exemplarisch herausstellen will, ist bereits sehr frühzeitig in dieser Richtung aktiv geworden. Das macht sich in der jetzigen Situation im wahrsten Sinne des Wortes bezahlt. Die hiesigen Großwerften haben ihre Tätigkeit auf drei Bereiche konzentriert, die relativ wenig oder sogar gar nicht von der Krise berührt werden. Es sind dies der Reparaturbereich, der Spezialschiffbau und der schiffbaufremde Produktionsbereich.

Auf Hamburgs Werften wurden im Jahre 1975 rund 51% des bundesdeutschen Reparaturumsatzes getätigt. Damit nimmt Hamburg die führende Rolle bei der Schiffsreparatur in der Bundesrepublik ein. Die Tendenz zum Ausbau dieses Bereiches, der relativ krisenfest ist, ist weiterhin steigend. Darüber hinaus haben sich die Hamburger Werften schon frühzeitig auf den Bau von Spezialschiffen und neuerdings auch auf den Bereich der Off-shore-Technik eingestellt, womit sie ihre relative Krisensicherheit noch erhöhen konnten. Schließlich ist es der Schiffbauindustrie an der Elbe gelungen, rechtzeitig ein „drittes Bein“ außerhalb des Schiffbaubereiches auszubauen, so z. B. im Maschinen- und Stahlbau. Diese Diversifizierung des Produktionspro-

gramms erleichtert es den hiesigen Werften, über die nächsten schweren Jahre hinwegzukommen und auf Dauer unabhängiger von den Schiffbauzyklen zu werden.

Alle diese Maßnahmen wurden von ständigen Rationalisierungs- und Modernisierungsmaßnahmen begleitet, die auch zur Stilllegung nicht mehr rentabler Kapazitäten und zu einer erheblichen Verringerung der Belegschaften geführt haben. Seit 1965 ist die Zahl der im Hamburger Schiffbau Beschäftigten um ca. 26% zurückgegangen. Die Hamburger Schiffbauindustrie hat damit erhebliche Vorleistungen für den jetzt anstehenden Kapazitätsabbau erbracht. Ein darüber hinausgehender Kapazitätsabbau kann im Zuge der weltweit notwendig gewordenen Bereinigung des Schiffbaupotentials von seiten der Hamburger Werften vernünftigerweise nicht mehr erwartet werden.

Hier an der Elbe wird es meines Erachtens darum gehen, daß der Nachfragerückgang der nächsten Jahre im Neubaugeschäft weitgehend dadurch abgefangen wird, daß die gegenwärtige Über-Auslastung der Kapazitäten bei den hiesigen Werften auf ein normales Maß gedrosselt wird. Ich bin deshalb auch ausgesprochen optimistisch insofern, als ich annehme, daß durch strukturelle Maßnahmen, eine Normalisierung der Auslastung und durch den natürlichen Personalabgang umfangreiche Entlassungen unter allen Umständen vermieden werden können. In diesem Zusammenhang wird Hamburg im Verein mit den anderen Küstenländern auch weiterhin seinen Einfluß beim Bund geltend machen, um die Auswirkungen der Weltschiffbaukrise auf die deutsche Schiffbauindustrie und die daraus folgenden Beschäftigungsrisiken in erträglichen Grenzen zu halten.