

Kwasniewski, Klaus

Article — Digitized Version

## Bedrohlicher Wettbewerb

Wirtschaftsdienst

*Suggested Citation:* Kwasniewski, Klaus (1979) : Bedrohlicher Wettbewerb, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 59, Iss. 11, pp. 532-

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/135372>

**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.*



Klaus Kwasniewski

## Bedrohlicher Wettbewerb

**A**uch bei den dritten deutsch-sowjetischen Schifffahrtskonsultationen Ende Oktober in Hamburg konnten in den strittigen Fragen nur geringe Fortschritte erzielt werden. Zwar traten nach dem Besuch von Bundesverkehrsminister Kurt Gscheidle im Oktober 1977 in Moskau und seit den Schifffahrtskonsultationen im Januar 1978 in Bonn/Hamburg und vor einem Jahr in Leningrad gewisse Verbesserungen ein, doch besteht der bedrohliche Wettbewerbsdruck seitens der sowjetischen Linienflotte im Verkehr zwischen der Bundesrepublik und Drittländern nach wie vor. Seine Folgen können nicht nur die deutschen Linienreedereien, sondern auch die deutsche Volkswirtschaft insgesamt treffen, wie ein Blick auf die wirtschaftlichen und politischen Dimensionen des Problems zeigt.

Was die wirtschaftliche Seite betrifft, so versucht die Sowjetunion mit Erfolg auf gewissen Verkehrsrelationen durch systematische Frachtratenunterbietungen von teilweise 50 % und mehr hochwertige Güter von den Konferenzreedereien auf ihre eigenen Linien umzuleiten. Dabei kommen der sowjetischen Seeschifffahrt systembedingte Kostenvorteile zugute, da

die Investitionen weitgehend aus Haushaltsmitteln finanziert werden und auf eine Kapitalverzinsung verzichtet wird. Noch entscheidender ist aber, daß über die sogenannte „Devisenrentabilität“ der sowjetischen Handelsflotte mittels spezieller Verrechnungskurse selbst bei extrem niedrigen Frachtraten und hohem internen Kostenaufwand ein volkswirtschaftlicher Gewinn realisiert werden kann. Hierdurch trägt die Sowjetunion dem Tatbestand Rechnung, daß die Seeschifffahrt stärker als andere sowjetische Wirtschaftszweige in der Lage ist, begehrte konvertible Devisen einzubringen.

Vom Bundeswirtschaftsministerium wurde vor einiger Zeit eingewandt, daß es doch gar nicht so sehr von Übel sei, wenn die Sowjetunion auf diese Weise ihre Devisen verdiene. Dadurch werde sie in die Lage versetzt, von der Bundesrepublik mehr Güter zu kaufen bzw. den hohen deutschen Leistungsbilanzüberschuß abzubauen. Die deutschen Seeverlader-Komitees beim BDI wiederum vertraten die Ansicht, daß die Ratenunterbietungen der Sowjetunion schon deshalb nicht zu verdammen seien, weil sie im wesentlichen eine kommerzielle Reaktion auf eine von der kartellierten Linienschifffahrt selbst geschaffene Situation seien. Auch Außenseiter aus westlichen Industrieländern würden auf Konferenz-Relationen die Frachtraten unterbieten, die Sowjetunion würde sich also durchaus „marktkonform“ verhalten.

Hier wird jedoch einiges durcheinander gebracht. Zunächst jagen die sowjetischen Linien den Konferenzen nur hochtarifizierte Ladung zwischen guten Häfen ab. Die dadurch verursachten Einnahmeverluste der Konferenzen, die verpflichtet sind, auch weniger hochwertige und damit gering tarifizierte Güter abzufahren und weniger gu-

te Häfen anzulaufen, können nur durch überproportionale Frachterhöhungen bei den ihnen verbleibenden Gütern ausgeglichen werden. Dies kann zur Folge haben, daß ein immer größerer Teil des deutschen Ladungsaufkommens nicht mehr exportfähig wird. Zum anderen wird sich die Sowjetunion mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit, wenn sie erst einmal durch ihre niedrigen Frachtraten westliche Linienreedereien aus dem Markt gedrängt haben sollte, wie ein Monopolist verhalten und ihre Raten drastisch erhöhen.

Politisch muß zudem in Rechnung gestellt werden, daß die Bundesrepublik für Krisenfälle einer eigenen Handelsflotte bedarf. Dies zeigen die Erfahrungen aus der Koreakrise sehr deutlich. Jede Beeinträchtigung der Seetransporte würde die Volkswirtschaft empfindlich stören, da 65 % der Importe und 30 % der Exporte über See abgewickelt werden und die Bundesrepublik vor allem auf die Einfuhr wichtiger Rohstoffe und Energieträger aus Übersee angewiesen ist. Auch aus diesem Grunde muß dem Verdrängungswettbewerb der sowjetischen Linienreedereien ein Riegel vorgeschoben werden.

Welche Bedeutung in diesem Zusammenhang dem Beitritt der Sowjetunion zum UN-Verhaltenskodex für Linienkonferenzen beizumessen ist, ist gegenwärtig noch nicht abzuschätzen. Denn der ursprüngliche Kern des UN-Verhaltenskodex – die Ladungsaufteilung 40 : 40 : 20 – bezieht sich nur auf den Verkehr mit den Entwicklungsländern. Der sehr wichtige Bereich der OECD, d. h. der Ladungsaustausch zwischen den Industrieländern, bleibt dagegen ausgeklammert. Der Sowjetunion deutlich zu machen, daß auch diese Seetransporte einbezogen werden müssen, bleibt den kommenden deutsch-sowjetischen Schifffahrtskonsultationen vorbehalten.