

Kwasniewski, Klaus

Article — Digitized Version

Alternative Schiffartspolitik

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Kwasniewski, Klaus (1980) : Alternative Schiffartspolitik, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 60, Iss. 8, pp. 364-

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/135463>

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

Alternative Schiffahrtspolitik

Die Forderung des Berliner Gewerkschaftstages der ÖTV an ihren Hauptvorstand, ein alternatives Konzept zur Schiffahrtspolitik der Bundesregierung zu entwickeln, das „auch die Überführung von privatwirtschaftlich betriebenen Schiffahrtsunternehmen in Gemeineigentum vorsehen soll, sofern dies für die Versorgung der Bundesrepublik unerlässlich ist“, hat nicht nur an der Küste, sondern auch in Bonn für Aufsehen gesorgt. Ist die Verstaatlichung eines Teils der deutschen Seeschiffahrt tatsächlich eine sinnvolle Alternative zur gegenwärtigen Schiffahrtspolitik?

Zunächst ist festzuhalten, daß die Ursachen der gegenwärtigen Probleme der Schiffahrt zum Teil im internationalen Bereich zu suchen sind. Zu nennen sind hier Frachtratenunterbietungen der Staatshandelsländer, die Flaggen-diskriminierung und der zuneh-

mende Schiffahrtsprotektionismus. Auf diese Faktoren hat die Schiffahrtspolitik der Bundesregierung nur einen geringen Einfluß. Sie kann lediglich versuchen, einige ihrer Auswirkungen im Rahmen von bilateralen und multilateralen Verhandlungen abzuschwächen. An dieser Situation würde auch eine verstaatlichte Seeschiffahrt nichts ändern.

Weiter sind die Probleme der deutschen Seeschiffahrt auf die im Vergleich zu einigen anderen und insbesondere zu den sogenannten Billigflaggen hohen und – teilweise im Zusammenhang mit Wechselkursverschiebungen – steigenden Betriebskosten, und hierunter vor allem die Heuern, zurückzuführen. Dies ist denn auch der Hauptgrund dafür, daß seit einigen Jahren ein Teil der deutschen Schiffe ebenfalls unter „billigen“ Flaggen fährt. Nur so können sie ihre Kosten-nachteile ausgleichen, da am Frachtenmarkt nicht immer die dem deutschen Kostenniveau angemessenen Frachtraten durchgesetzt werden können. Gerade diese ausgeflaggten deutschen Schiffe, die dann überwiegend mit ausländischen, geringere Lohnkosten verursachenden Seeleuten besetzt werden, sind – verständlicherweise – ein Dorn im Auge der ÖTV und ein Hauptgrund ihrer Berliner Forderung.

Doch welche Vorteile würde eine Verstaatlichung dieser Schiffe mit sich bringen? Sie würde wohl – abgesehen davon, daß der Staat dann einen direkten Zugriff hätte – auf eine Subventionierung von Arbeitsplätzen für deutsche Seeleute hinauslaufen und die deutsche Handelsflotte für den deutschen Steuerzahler noch teurer machen, als sie es bisher schon ist. Der ökonomisch sinnvollere Weg ist demgegenüber für ein Hochlohnland wie die Bundesrepublik der einer konsequenten, verstärkten Rationalisierung, auch im Bereich des Bordbetriebes. Das Rationalisie-

rungserfordernis gilt nicht nur für die übrige Wirtschaft, will sie international wettbewerbsfähig bleiben, sondern auch und gerade für die Seeschiffahrt, die von Hause aus international ist.

Inzwischen hat der Hauptvorstand der ÖTV darauf hingewiesen, daß die Gewerkschaft nicht an eine Art „Bundesbahn zur See mit beamteten Seeleuten“ denkt, sondern an „Unternehmen, in denen durch staatliche Auflagen oder Beteiligungen sichergestellt wird, daß deutsche Schiffe unter deutscher Flagge und damit im Geltungsbereich unserer Rechtsordnung bleiben“. Dies liefe nun zwar auf keine verstaatlichten, aber doch für einen Teil der Seeschiffe immerhin wohl auf „halbstaatliche“ Reedereien hinaus. Und auch in diesem Falle wären die zum Ausgleich der Wettbewerbsnachteile erforderlichen Bau- und Betriebskostenzuschüsse immens, wie die Beispiele Frankreichs, Italiens, Großbritanniens und der USA zeigen. Dort werden für die staatlichen und halbstaatlichen Schiffahrtsunternehmen Beträge ausgegeben, die die deutschen Haushaltsansätze weit übersteigen.

Die Lösung der Ausflaggungsproblematik, die auf absehbare Zeit zweifellos zu den schwierigsten verkehrspolitischen Themen gehört, was durch den Vorstoß der ÖTV noch einmal sehr deutlich unterstrichen wurde, dürfte daher nur mit anderen Strategien zu erreichen sein. Im Vordergrund der entsprechenden Überlegungen sollte stehen, wie der soziale Schutz und Status der deutschen Seeleute und die Arbeitsbedingungen schlechthin auf ausgeflaggten Schiffen verbessert werden können, wie die Sicherheits- und Bemannungsvorschriften den internationalen Standards angepaßt werden können und wie sich die Bundesregierung ein Zugriffsrecht auf die ausgeflaggten deutschen Schiffe in Krisenzeiten sichern kann.