

Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.)

Article — Digitized Version

**Kurz kommentiert: EG-Agrarpreise - EG-Handelspolitik -
Schiffbaukrise - US-Haushalt - US-Schiffahrtspolitik**

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.) (1982) : Kurz kommentiert: EG-Agrarpreise - EG-Handelspolitik - Schiffbaukrise - US-Haushalt - US-Schiffahrtspolitik, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 62, Iss. 5, pp. 209-210

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/135675>

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.

EG-Agrarpreise

Einigung mit Schönheitsfehlern

Nach langem Feilschen konnten sich die EG-Landwirtschaftsminister Ende April über gemeinsam garantierte Agrarpreise und flankierende Maßnahmen für das Landwirtschaftsjahr 1982/83 weitgehend einigen. Voraussetzung für das Inkrafttreten des Kompromißpakets ist allerdings eine Einigung über die britischen Beitragszahlungen zum EG-Haushalt; denn die Regierung Thatcher hat nach dem bewährten Muster von 1980 wieder ein Junktim zwischen ihrer Zustimmung und ihren Finanzforderungen hergestellt.

Mit durchschnittlichen Preisanhebungen für Marktordnungsgüter von 10,6 % geht der Kompromiß über den ursprünglichen Kommissionsvorschlag hinaus, bleibt aber deutlich unter den 14 % des Parlaments, das angesichts seiner immer wieder bekundeten Einsparungsforderungen hier kaum an Glaubwürdigkeit gewonnen hat.

Nach Berechnungen der Kommission wird der Anstieg der Agrarausgaben unter dem Einnahmewachstum des Haushalts bleiben. Dies ist aber nicht zuletzt das Ergebnis stark gestiegener Weltmarktpreise für einige EG-Exportserzeugnisse mit entsprechender Entlastungswirkung auf die Subventionskasse. Diese Situation kann sich rasch wieder zuungunsten der EG ändern. Zudem lassen die im Rahmen des Paketes vorgesehenen Maßnahmen für die Milch- und Weinwirtschaft künftig steigende Überschüsse und damit weiter steigende Agrarkosten erwarten. Die lediglich auf die Zeit nach der Agrarpreisrunde verschobenen Verbesserungen der Marktordnungen für eine Reihe von Mittelmeerprodukten stellen einen weiteren Kostensteigerungsfaktor dar. Die gemeinsame Agrarpolitik wird daher nichts von ihrer Brisanz verlieren. kr

EG-Handelspolitik

Französischer Bären dienst

Seit dem Amtsantritt Mitterrands tritt immer stärker ein neomerkantilistisches Profil der französischen Außenhandelspolitik hervor. Damit kommt die lange, auf Colbert zurückgehende Tradition der Außenwirtschaftsplanung in Frankreich, die dem Konzept eines un gelenkten Außenhandels mit größtem Mißtrauen begegnet und in der Expansionsphase der Weltwirtschaft nach dem

Zweiten Weltkrieg nur widerwillig einer liberaleren Politik Platz machte, unter verschlechterten weltwirtschaftlichen Rahmenbedingungen erneut zum Durchbruch.

Es begann mit dem Programm zur „Rückeroberung“ des französischen Marktes, das den starken Binnenmarktanteilsverlusten der französischen Industrie entgegenwirken sollte. Als die EG-Partner Frankreichs daraufhin gegen die vorgesehenen Maßnahmen protestierten, weil sie den Gemeinsamen Markt gefährdet sahen, beeilte sich die französische Regierung klarzustellen, daß letztlich nicht nur der französische, sondern der gesamte Gemeinschaftsmarkt gemeint sei. Die diesbezüglichen Vorstellungen wurden sodann in einem kürzlich den übrigen Mitgliedstaaten übermittelten Memorandum präzisiert. Darin schlägt Frankreich u. a. einen Ausbau der statistischen Einfuhrüberwachung und die Bildung einer Expertengruppe vor, die über Folgerungen aus der Entwicklung der Einfuhren und Handelsbilanzen bei einzelnen Produkten und Produktgruppen beraten soll.

Wollte die Gemeinschaft sich die französischen Vorschläge zu eigen machen, so erwiese sie sich damit in doppelter Hinsicht einen Bären dienst. Zum einen müßte der ohnehin langwierige Entscheidungsprozeß der EG in handelspolitischen Fragen noch schwerfälliger werden. Außerdem wäre zu befürchten, daß die EG-Handelspolitik verstärkt zu Ad-hoc-Lösungen greift, die allenfalls kurzfristig Gewinn bringen, dafür aber die Fähigkeit zur Strukturanpassung entscheidend schwächen können. ko

Schiffbaukrise

Vertane Chance

Besonders Werften, die im Neubaugeschäft tätig sind, haben seit längerem mit erheblichen Problemen zu kämpfen, denn das Auftragsvolumen im Weltschiffbau ist erheblich geschrumpft. Der Teilmarkt für Tanker und Bulkcarrier befindet sich seit Jahren in einem desolaten Zustand; wenn Aufträge vergeben werden, gehen sie an die billigere Konkurrenz im Fernen Osten. Auch im Spezialschiffbau ist der Wettbewerb härter geworden: Überkapazitäten und Personalabbau bestimmen das Bild. Unter diesen Bedingungen hat sich ein internationaler Subventionswettbewerb entwickelt, der zu gravierenden Wettbewerbsverfälschungen geführt hat. In vielen Ländern erreichen die Hilfen über 50 % des am Markt erzielbaren Preises für Neubauten, in der Bundesrepu-

blik sind es unter Ausschöpfung aller Möglichkeiten „nur“ maximal 25 %.

Von 1974 bis 1981 hat die Bundesregierung rd. 1,8 Mrd. DM für den Schiffbau bereitgestellt. Diese Mittel wirkten im wesentlichen strukturerhaltend. Die zu Beginn dieses Jahres bestehende Chance, neue Akzente zu setzen, wurde vertan: das auslaufende Werfthilfeprogramm wird in seiner bisherigen Form weitergeführt. Nun ist die Dauersubventionierung der Schiffbauindustrie – insbesondere wegen der Konzentration der Branche auf wenige Standorte – sicherlich nur schwer abzubauen. Drei Viertel der Industriebeschäftigten in Bremerhaven etwa leben von den Werften und der ebenfalls kränkelnden Fischereiwirtschaft und fischverarbeitenden Industrie. Zumindest kurzfristig läßt sich daher eine weitere Subventionierung mit dem Arbeitsplatzargument rechtfertigen. Damit aber nicht weiter in ein Faß ohne Boden gezahlt wird, muß sich die Bundesregierung endlich zu einer wirksamen Erfolgskontrolle durchringen und sich vor allem Klarheit darüber verschaffen, in welchem Umfang eine nationale Produktion langfristig aufrechterhalten werden soll. rr

US-Haushalt

Gescheiterte Verhandlungen

Ständig neue Schätzungen über wachsende Haushaltslücken in den kommenden Jahren verunsichern die amerikanische Öffentlichkeit und insbesondere die Finanzmärkte seit Monaten. Die Befürchtung anhaltend hoher Staatsdefizite wird von vielen als wesentliche Ursache dafür angesehen, daß die Zinsen in den USA trotz der beeindruckenden Stabilisierungserfolge auf ihrem hohen Niveau verharren.

Im Mittelpunkt der finanzpolitischen Diskussion steht gegenwärtig der Etat für das Fiskaljahr 1983, das am 1. Oktober beginnt. Veranschlagte die Regierung Mitte vergangenen Jahres das Defizit für 1983 noch auf 23 Mrd. US-\$, so waren es zuletzt offiziell über 100 Mrd. Im Kongreß wurde das voraussichtliche Defizit sogar auf mehr als 180 Mrd. US-\$ beziffert. Die Tatsache, daß die Regierung auf der Grundlage dieser Schätzung Verhandlungen mit dem Kongreß aufnahm, um das Defizit im kommenden Fiskaljahr auf 100 Mrd. US-\$ zu begrenzen, deutet darauf hin, daß auch die Regierung ein weit über ihren Voranschlag hinausgehendes Defizit für durchaus möglich hält.

Wenn die Budgetverhandlungen zunächst scheiterten, läßt sich dies einerseits darauf zurückführen, daß die Regierung bei wesentlichen Forderungen, wie der

nach einer teilweisen Rücknahme der bereits beschlossenen Einkommensteuersenkungen und einer merklichen Kürzung der Verteidigungsausgaben, kaum zu Zugeständnissen bereit war. Andererseits trachten die Kongreßabgeordneten danach, Belastungen ihrer Wähler durch Kürzungen von Sozialleistungen oder die Anhebung verschiedener Verbrauchsteuern angesichts der im November bevorstehenden Zwischenwahlen soweit wie möglich zu vermeiden. Ohne eine Lösung des Haushaltsproblems aber würden sich die Konjunkturperspektiven wieder verschlechtern. jh

US-Schiffahrtspolitik

Neuordnung des Nordatlantikverkehrs

In der für die europäische und deutsche Seeschiffahrt so überaus wichtigen Nordatlantikfahrt deutet sich eine Neuordnung an. Eine Revision des amerikanischen Shipping Act von 1916 dürfte unmittelbar bevorstehen, durch die der Linienverkehr weitgehend von den restriktiven Bestimmungen des amerikanischen Kartellrechts befreit wird. Bisher war in diesem Fahrtgebiet die Bildung von Konferenzen, also von Preis-, Konditionen- und Gebietskartellen von Linienreedereien, nur nach langwierigen Genehmigungsverfahren seitens der amerikanischen Federal Maritime Commission (FMC) zulässig. Trotz der Genehmigung durch die FMC kam es jedoch häufig zu Gerichtsverfahren, weil das Justizministerium den Zusammenschluß kartellrechtlich anders bewertete. Diese Verfahren endeten oft mit hohen Geldbußen und Vergleichen in Millionenhöhe, so zweimal allein im Falle der Reederei Hapag Lloyd.

Die europäischen Reeder beklagten schon immer, daß die internationale Seeschiffahrt den Bestimmungen eines nationalen Kartellrechts unterworfen wurde. Jetzt ist eine Antitrust-Immunität für die Nordatlantik-Linienschiffahrt zu erwarten. Ebenso wichtig ist aber auch, daß den Konferenzen nun die Möglichkeit der Zusammenarbeit in Form von Gewinnpools gegeben werden soll. Dies wird zu Rationalisierungserfolgen führen, deren Potential auf mindestens 20 % geschätzt wird. Auch sollen die Konferenzen künftig einheitliche Haus-zu-Haus-Tarife im internationalen Verkehr anbieten dürfen, wodurch die Voraussetzungen für den kombinierten Verkehr und die Position gegenüber Außenseitern verbessert werden. In Washington geht man davon aus, daß die amerikanischen Reeder durch diese Liberalisierung wieder mehr in die schwarzen Zahlen fahren werden und weniger Subventionen benötigen. Bonn schließlich erwartet, daß dadurch der Trend zur Ausflagung deutscher Seeschiffe gebremst wird. kw