

Porschen, Dieter; Fabianek, Michael

Article — Digitized Version

Die Notwendigkeit eines Auftragshilfenprogramms: Schiffbaukrise

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Porschen, Dieter; Fabianek, Michael (1983) : Die Notwendigkeit eines Auftragshilfenprogramms: Schiffbaukrise, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 63, Iss. 12, pp. 620-622

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/135871>

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.

Die Notwendigkeit eines Auftragshilfenprogramms

Dieter Porschen, Michael Fabianek, Bremen

Kürzlich beschlossen die norddeutschen Küstenländer für den notleidenden Schiffbau ein Auftragshilfenprogramm bis Ende 1985. Der Bund konnte sich im Gegensatz zu 1978 bisher noch nicht zu einer Beteiligung durchringen. Wie notwendig ist ein Auftragshilfenprogramm heute?

Im Jahre 1978 wurde das Exportauftragshilfenprogramm vorbereitet, das die Baukosten technisch hochwertiger Schiffe in den Jahren 1979 und 1980 mit durchschnittlich 10 % und im Jahre 1981 mit durchschnittlich 7,5 % subventionierte. Das damalige Auftragshilfenprogramm war eine gemeinsame Aktion der norddeutschen Küstenländer und der Bundesregierung. Heute sehen die vier norddeutschen Küstenländer die Bedingungen für eine Wiederbelebung des Exportschiffbaus der deutschen Werften durch ein neues Auftragshilfenprogramm als erfüllt an. Die Wirtschaftsminister beschlossen deshalb vor kurzem ein Auftragshilfenprogramm ausschließlich aus Mitteln der norddeutschen Küstenländer, das ab dem 1. Oktober 1983 gilt. Insgesamt stellen die Küstenländer bis Ende 1985 etwa 68 Mill. DM zur Verfügung. Hiermit soll ein Auftragsvolumen von etwa 1,3 Mrd. DM gefördert werden. Der Fördersatz liegt zwischen 6 und 4,5 %. Mit dem landeseigenen Auftragshilfenprogramm übernehmen die Länder Verantwortlichkeiten, die bisher gemeinsam mit dem Bund ausgefüllt wurden. Die Bundesregierung ist bisher nicht bereit, wie im Jahre 1978 ihren Beitrag zu dem Auftragshilfenprogramm zu leisten. Rechtfertigt die Lage des deutschen Schiffbaus ein neues Auftragshilfenprogramm?

Der Weltschiffbaumarkt ist seit Jahren durch ein Ungleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage gekennzeichnet. Auch ein starker Abbau bei den Anlagen und den Arbeitskräften in den „klassischen“ Schiffbauländern in den letzten zehn Jahren hat noch zu keinem Marktausgleich geführt. Die mit der Ölkrise beginnende rezessive Entwicklung des deutschen Schiffbaus fand ihren bisherigen Tiefpunkt bei Produktion und Aufträgen

in den Jahren 1979 und 1980. Im Anschluß kam es zu einer Wiederbelebung des weltweiten Schiffbaus. Mit Beginn des Jahres 1982 setzte eine erhebliche Verschlechterung der konjunkturellen Lage im weltweiten Schiffbau ein.

Die weltweiten Schiffbauauftragsbestände betragen im ersten Quartal 1983 26,6 Mill. BRT. Der Auftragsbestand des ersten Quartals 1978, der 33,4 Mill. BRT betrug, wird damit deutlich unterschritten. Im Vorjahresvergleich verringerten sich im ersten Quartal 1983 die Auftragsbestände um 21 %. Im ersten Quartal 1978 war im Vorjahresvergleich ein Rückgang der Auftragsbestände um 35 % zu verzeichnen gewesen (vgl. Tabelle 1).

Die weltweiten Auftragseingänge sind 1982 im Vergleich zum Vorjahr um 35 % zurückgegangen, das Niveau von 1978 wurde allerdings noch um 40 % überschritten. Die ersten Monate im Jahre 1983 wiesen zunächst auf einen abgeschwächten Auftragseingang hin, bis im zweiten Quartal 1983 ein Großauftrag, der ganz überwiegend japanischen Werften zugute kam, die Auftragsstatistik erheblich verbessert hat. In jenem Quartal sind Aufträge von mehr als 8 Mill. tdw auf japanischen Werften geordert worden. Zum Vergleich: Auf den Werften im Bundesgebiet sind zum gleichen Zeitraum Aufträge von knapp 70 000 tdw eingegangen, also weniger als der hundertste Teil der japanischen Auftragseingänge.

Entwicklung der Produktion

Die expansive Produktionsentwicklung ausgehend vom Jahre 1980 fand bereits 1981 ihr vorläufiges Ende. Seit 1981 stagniert die Schiffbauproduktion nach Angaben von Lloyd's Register of Shipping bei 16,8 Mill. BRT. Damit liegt die gegenwärtige Schiffbauproduktion unter der des Jahres 1978 (18 Mill. BRT). Vergleicht man die Weltschiffbauproduktion des ersten Quartals 1983 mit dem entsprechenden Vorjahresquartal, ist ein weiterer leichter Rückgang festzustellen. Berücksichtigt man den zeitlichen Nachlauf der Produktion, so wird deutlich,

Dr. Dieter Porschen, 32, ist Leiter des Forschungsbereichs „Industrie“ beim Bremer Ausschuß für Wirtschaftsforschung. Michael Fabianek, 38, Dipl.-Oeconom, ist wissenschaftlicher Mitarbeiter beim Bremer Ausschuß für Wirtschaftsforschung. Der Artikel gibt die persönliche Auffassung der Autoren wieder.

daß sich der Weltschiffbau auf ein Produktionsniveau einstellen muß, das den bisherigen Tiefststand des anhaltenden Krisenzyklus unterschreitet. Das bisher niedrigste Produktionsniveau des Weltschiffbaus wurde im Jahre 1980 mit 14 Mill BRT erreicht.

Für die weitere Schiffbaukonjunktur ist die Übertonnage im Schifffahrtsbereich mitentscheidend. Die aufgelegte Tonnage (vgl. Tabelle 2) hat einen neuen historischen Höchststand erreicht. Mehr als 43 Mill. BRT sind augenblicklich aus dem Verkehr gezogen. Damit liegt die aufgelegte Tonnage für das erste Halbjahr 1983 heute um 60 % über dem damaligen Höchststand des Jahres 1978.

Für die europäischen Schiffbauländer besonders einschneidend ist die veränderte Struktur der aufgelegten Tonnage seit 1978. Heute liegen rd. 15 Mill. BRT Nicht-tanker-Tonnage auf. Damit beträgt der Anteil der aufgelegten Nichttanker an der aufgelegten Tonnage insgesamt bereits rd. ein Drittel. Im Jahre 1978 betrug der Anteil der aufgelegten Nichttanker an den insgesamt aufgelegten Schiffen nur 17 %. Dies ist eine besondere Hypothek für den Spezialschiffbau, in dem sich die restlichen Industrienationen einzurichten versuchen.

Frachtraten und Welthandel

Niedrige Frachtraten vermindern die Investitionstätigkeit der Reeder und wirken sich somit negativ auf die Schiffbauproduktion aus. Infolge der rückläufigen Handelsvolumina und des dramatischen Anstiegs der aufgelegten Tonnage verzeichnen die Frachtraten eine sehr ungünstige Entwicklung:

□ Der Index der deutschen Seefrachten weist für die Zeitcharter aus, daß die Seefrachten seit dem Höhepunkt im Jahre 1980 von einem Indexwert von rd. 340 auf einen aktuellen Indexwert von nur 140 gefallen sind. Bei der Zeitcharter wird heute das Preisniveau des Jahres 1978 erreicht.

□ Auch auf dem Tankermarkt ist ein erheblicher Verfall der Seefrachten zu verzeichnen. Auf der Basis von Worldscale 1975 sank der Tankermarktfrachtindex von rd. 190 Indexpunkten 1979/80 auf gegenwärtig nur noch rd. 70 Indexpunkte. Das Preisniveau bei den Tankerfrachten entspricht dem der Jahre 1977/78.

□ Auch die Linienfahrt ist von der ungünstigen Welthandelsentwicklung nachhaltig betroffen. Die kontinuierliche Aufwärtsentwicklung des Indexes deutscher Seefrachten für die Linienfahrt von 1975 bis 1981 wird seitdem stark abgebremst. In den letzten beiden Jahren ist bei der Linienfahrt keine nachhaltige Erhöhung des Preisniveaus mehr zu verzeichnen.

Tabelle 1

Weltweiter Schiffbauauftragsbestand

(in Mill. BRT)

Jahr	BRT	Veränderung in %
1. Quartal 1977	51,4	
1. Quartal 1978	33,4	- 35
1. Quartal 1982	33,7	
1. Quartal 1983	26,6	- 21

Quelle: Lloyd's Register of Shipping: Merchant Shipbuilding Returns.

Tabelle 2

Aufgelegte Tonnage insgesamt und Tanker

(in Mill. BRT)

Jahr	Insgesamt	Veränderung in %	Tanker	Nicht-tanker	Anteil Nicht-tanker in %
1. Halbjahr 1978	26,5		21,9	4,6	+ 17
2. Halbjahr 1983	43,0	+ 62	28,3	14,7	+ 35

Quelle: Lloyd's Register of Shipping.

Der Welthandel ist in den letzten Jahren kontinuierlich rückläufig. Jeweils im Vorjahresvergleich und auf der Basis von Tonnenmeilen sank der Welthandel 1980 um 5 %, 1981 um 6 % und 1982 um 10 %. Im gleichen Zeitraum erhöhte sich die Welthandelsflotte von 413 Mill. BRT (1980) auf 425 Mill. BRT (1982). Das strukturelle Ungleichgewicht zwischen der Entwicklung der Welthandelsflotte und des Weltseeverkehrs belastet die Frachtenmärkte und indirekt auch die aktuelle und mittelfristig zu erwartende Schiffbauproduktion.

Der deutsche Schiffbau

Während der Schiffbau weltweit bei allen Risiken auch positive Aspekte aufweist, wie beispielsweise die Ordertätigkeit im zweiten Quartal 1983, stehen die deutschen Werften vor tiefgreifenden Problemen.

Bei den Auftragseingängen der deutschen Werftindustrie liegt das Niveau heute um 20 % unter dem Wert des Jahres 1978. Noch deutlicher wird die negative Entwicklung im Jahre 1983, wenn man die Veränderungsraten der Auftragseingänge einbezieht. Während 1978 die Auftragseingänge gegenüber dem Vorjahr um 26 % anstiegen, sind im ersten Halbjahr 1983 die Auftrags-eingänge im Vorjahresvergleich um 48 % zurückgegangen. Das Land Bremen ist von der Reduzierung der Schiffbauhilfen und von der ungünstigen Schiffbaukonjunktur sogar noch stärker betroffen. Die Auftragsein-

gänge sind im ersten Halbjahr 1983 im Vorjahresvergleich um 60 % zurückgegangen.

Bei der Auftragsstruktur der deutschen Werften fällt auf, daß die Exportaufträge besondere Einbußen hinnehmen mußten. Die Auftragseingänge aus dem Ausland liegen heute um 44 % niedriger als 1978. Nach dem Auslaufen der Exportauftragshilfen 1981 sind die Auslandsaufträge um 54 % gefallen, deutlich stärker als die Inlandsaufträge, die „nur“ um 26 % sanken. Bei den Exportaufträgen dieses Jahres ist aus Industrieländern nur ein einziger Auftrag von 100 BRT zu verzeichnen. Es zeigt sich also, daß die Verbindung der deutschen Werften zu Reedern der westlichen Industriena-tionen augenblicklich abgeschnitten ist.

Insgesamt wurden in der Bundesrepublik im Jahre 1982 Schiffe mit einer Tonnage von 588 000 BRT produziert. Der Wert des Jahres 1978, der 845 000 BRT betrug, wurde damit um 30 % unterschritten. Auch der Index der industriellen Nettoproduktion weist den Rückgang der Produktionstätigkeit deutlich aus. Der Index der industriellen Nettoproduktion beim bundesweiten Schiffbau liegt im Mai 1983 so niedrig wie nie zuvor in der Krise. Die Produktion zu Beginn des Jahres 1983 unterschreitet auf der Basis von saison- und zufallsbereinigten Werten damit auch erheblich das Produktionsniveau des Jahres 1978.

Beschäftigung

Unter diesen Bedingungen mußte der Marktanteil der deutschen Werften an der Weltschiffbauproduktion zurückgehen. Er lag im Jahre 1982 mit 3,5 % deutlich unter dem Wert von 1978, der 4,6 % betrug. Beim für den bundesdeutschen Schiffbau besonders interessanten Nichttankerbereich ist der Weltmarktanteil im gleichen Zeitraum sogar von 6,3 auf 4,1 % abgesunken.

Parallel zu der allgemeinen Krise in der Schiffbauindustrie wurde die Zahl der Beschäftigten in dieser Branche erheblich abgebaut. Von 1975 bis 1979 sank die Beschäftigtenzahl im Bundesgebiet von 77 400 auf 57 600. Bundesweit büßten in diesem Zeitraum 26 % aller im Schiffbau beschäftigten Arbeitnehmer ihren Arbeitsplatz ein. In den Jahren 1979 bis einschließlich 1982 wurde eine annähernde Beschäftigungsstabilität gewahrt. Gegenwärtig zeichnet sich eine erneute erhebliche Belastung dieses Teilarbeitsmarktes ab. Von Juni 1982 bis Juni 1983 büßten 3900 Werftarbeitnehmer und damit 7 % der Beschäftigten ihren Arbeitsplatz ein.

Ähnlich wie im Bundesgebiet blieb nach dem katastrophalen Beschäftigungseinbruch der Jahre 1975 bis 1980 die Beschäftigung auf den Bremer Werften annä-

hernd stabil. Seit Herbst 1982 setzte jedoch erneut eine rückläufige Beschäftigungsentwicklung ein. Im Vorjahresvergleich haben in Bremen gegenwärtig bereits rd. 1000 bzw. 7 % der Werftarbeitnehmer ihren Arbeitsplatz verloren.

Schiffbaupolitische Konsequenzen

Die Kennziffern zeigen für 1983 ein deutlich ungünstigeres Bild als für 1978. Hinzu kommt eine besondere Schwäche der Exporte der deutschen Schiffbauindustrie in die übrigen Industrieländer. Diese Konstellation macht deutlich, daß Auftragshilfen für die deutschen Werften heute noch notwendiger als 1978 sind.

Eine solche Hilfestellung ist auch ordnungspolitisch gerechtfertigt, weil die übrigen westlichen Schiffbaunationen deutlich höhere Subventionen gewähren als die Bundesregierung und die Küstenländer. Der sogenannte Marktanteil der Schiffbauländer am Weltschiffbau ist in Wirklichkeit immer weniger von ökonomischen Faktoren bestimmt, sondern von Subventionsentscheidungen der öffentlichen Hand abhängig. Wer isoliert aus dem Subventionswettbewerb ausscheidet, verhindert die Erzielung eines ökonomisch gerechtfertigten Marktanteils.

Für die mittelfristige Sicherung des Marktanteils der deutschen Werften ist zudem zu beachten, daß der technische Produktivitätsstandard und die Kostensituation verbessert werden. Gelingt es nämlich nicht, die notwendigen Krisenmaßnahmen mit einer beträchtlichen Produktivitätssteigerung zu verbinden, werden die in der Substanz ausgezeherten deutschen Werften den erbitterten ökonomischen und technischen Wettbewerb auf dem internationalen Schiffbaumarkt nicht überstehen.

Die Bundesregierung war bisher nicht bereit, angesichts der verschlechterten konjunkturellen Situation des deutschen Schiffbaus wieder Auftragshilfen und/oder Strukturhilfen einzuführen. Die norddeutschen Bundesländer haben die notwendige Konsequenz eines Auftragshilfenprogramms allerdings bereits gezogen. Gleichzeitig ist es der Bundesregierung nicht gelungen, den internationalen Subventionswettbewerb zu begrenzen. Wenn sich die Bundesregierung in dieser Frage weiter zurückhält, entsteht die paradoxe Situation, daß in einem vergleichsweise finanzstarken europäischen Industrieland eine im innereuropäischen Vergleich moderne Schiffbauindustrie aus dem Weltmarkt verschwindet. Die Bundesregierung muß endlich die Bereitschaft zeigen, ihren Schiffbau gegenüber den protektionistischen Maßnahmen anderer Länder in Schutz zu nehmen.