

Kolbe, Heinz

Article — Digitized Version

## Der Schiffbau in der EWG

Wirtschaftsdienst

*Suggested Citation:* Kolbe, Heinz (1962) : Der Schiffbau in der EWG, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 42, Iss. 4, pp. I-VIII

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/141717>

**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.*

# AKTUELLE ABSATZWIRTSCHAFT

Verantwortlich: Dipl.-Kfm. Wolfgang K. A. Disch

**B**ranchenvergleiche innerhalb der Länder der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft. Ein Vorhaben, das immer wieder an der mangelnden zwischenstaatlichen Vergleichbarkeit der nationalen Statistiken scheitern muß.

Doch derartige ländervergleichende Untersuchungen einzelner Wirtschaftszweige sind von einem hohen Aussagewert für alle, die mit dieser bestimmten Branche in irgendeiner Weise absatzwirtschaftlich verbunden sind: Industrie- und Handelsunternehmen der Branche selbst; Abnehmer der in- und ausländischen Produktion, d. h. Binnen- und Außenhandelsfirmen sowie weiterverarbeitende Industrieunternehmen; Zulieferanten, Handels- und Produktionsunternehmen, die Rohstoffe, Ausrüstungsgüter, Einbauprodukte, Halbfabrikate sowie Hilfs- und Betriebsstoffe den Unternehmen dieses Wirtschaftszweiges zuführen; nicht zuletzt aber auch die Dienstleistungsunternehmen, Banken, Marktforschungsinstitute, Transportunternehmen, Unternehmensberater, Versicherungen, Werbeagenturen u. a. m.

Trotz der geäußerten Bedenken wollen wir daher den Versuch unternehmen, in der „Aktuellen Absatzwirtschaft“ in loser Reihenfolge besonders interessante Wirtschaftszweige in den sechs Partnerländern der EWG zu untersuchen und vergleichend darzustellen.

## Der Schiffbau in der EWG

Heinz Kolbe, Hamburg

**D**ie Werftindustrien in der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft haben im Jahr 1961 zusammen 2,54 Mill. BRT Neubautonnage fertiggestellt. Ihr Anteil am gesamten Weltschiffbau stellt sich damit auf 31,6 %, während auf die EFTA-Länder 32,9 % und auf Japan, das größte Schiffbauland der Welt, allein 21,3 % entfallen. Der übrige Teil des Weltschiffbaus verteilt sich im Jahre 1961 auf die USA (5 %), Polen (2,2 %), Spanien (1,8 %), Jugoslawien (1,8 %) und eine Anzahl kleinerer Schiffbauländer.

### ENTWICKLUNG DER SCHIFFBAULEISTUNGEN SEIT 1952

Welt-Schiffbau <sup>1)</sup> 1952—1961  
(in 1000 BRT)

Land	1952	1955	1958	1959	1960	1961
Welt <sup>2)</sup> insgesamt	4 211	4 967	9 059	8 697	8 382	8 058
darunter:						
EWG-Länder	1 231	2 005	2 994	2 896	2 805	2 543
davon:						
Belgien	68	81	155	146	123	110
BR Deutschland	498	966	1 355	1 241	1 123	1 038
Frankreich	267	371	422	424	430	544
Italien	157	126	556	514	447	384
Niederlande	241	461	506	571	682	467
EFTA-Länder	1 896	2 134	2 714	2 615	2 479	2 651
darunter:						
Großbritannien	1 264	1 322	1 464	1 388	1 298	1 382
Schweden	421	508	737	749	710	737
Japan	514	561	2 234	1 727	1 839	1 719
USA	397	100	553	769	379	402

<sup>1)</sup> Ablieferungen von seefähigen Handelsschiffen, 100 BRT und darüber, <sup>2)</sup> ohne Sowjetunion und VR China.

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

Im vergangenen Jahrzehnt haben sich die Schiffbauleistungen in der EWG ähnlich dem Weltschiffbau entwickelt. Bis zum Jahre 1958 nahmen die gesamten Ablieferungen von Neubautonnage der EWG-Länder

ununterbrochen zu, wobei bis 1955 das Expansions-tempo größer als im Weltschiffbau war, so daß sich der Anteil der in den Ländern der EWG gebauten Schiffstonnage an den Weltschiffbauleistungen von 17,9 % für 1950 auf 40,4 % für 1955 erhöhte. In der zweiten Phase der weltweiten Aufwärtsentwicklung im Schiffbau — 1955 bis 1958 — konnten die Werftindustrien der EWG mit der Zunahme der Weltschiffbauleistungen jedoch nicht Schritt halten. Im Jahre 1958, in dem der Weltschiffbau (ohne Sowjetunion und VR China) mit 9,06 Mill. BRT seinen bisher höchsten Stand erreichte, erzielten die Werften der EWG mit 2,99 Mill. BRT zwar ebenfalls ihr bisher bestes Ablieferungsergebnis, aber sie hatten damit trotzdem nur noch einen Anteil von 33,1 % am gesamten Weltschiffbau. Seit 1958 waren in den EWG-Ländern die jährlichen Ablieferungen von Neubautonnage entsprechend der ungünstigen Weltschiffbaukonjunktur ständig rückläufig und lagen 1961 mit 2,54 Mill. BRT um 15 % unter dem Stand von 1958.

Das führende Schiffbauland innerhalb des EWG-Raumes ist die Bundesrepublik Deutschland, die 1961 allein 40,8 % (1,04 Mill. BRT) der in der EWG gebauten Neubautonnage auf sich vereinigen konnte. Den zweiten Platz nimmt Frankreich mit 21,4 % (0,54 Mill. BRT) ein, gefolgt von den Niederlanden mit 18,4 % (0,47 Mill. BRT), Italien mit 15,1 % (0,38 Mill. BRT) und Belgien mit 4,3 % (0,11 Mill. BRT).

Die Entwicklung des Schiffbaus in den einzelnen EWG-Ländern zeigt im letzten Jahrzehnt auf Grund der Weltmarktorientierung der Werftindustrien grundsätzlich eine gleichläufige Tendenz, aber die Besonderheiten der jeweiligen nationalen Verhältnisse haben

eine mehr oder minder starke Abweichung von der durchschnittlichen Entwicklung im EWG-Raum verursacht.

Der belgische Schiffbau hat erst nach dem zweiten Weltkrieg eine größere Bedeutung erlangt. Die Neubauziffern stiegen nach Kriegsende ständig an und überschritten 1954 erstmalig die 100 000-BRT-Grenze. Das bisher beste Jahresergebnis wurde 1958 mit einer Ablieferung von 155 000 BRT erzielt. Seitdem sind die belgischen Schiffbauleistungen im Verhältnis zur durchschnittlichen Entwicklung des Schiffbaus der EWG-Länder stärker zurückgegangen.

Der Schiffbau in der Bundesrepublik verzeichnete in den letzten 10 Jahren einen ungewöhnlich raschen Produktionsanstieg, der zunächst von dem hohen Nachholbedarf der inländischen Handelsflotte getragen wurde. Nachdem die Schiffbaubeschränkungen der Alliierten endgültig aufgehoben wurden, gelang es der westdeutschen Werftindustrie außerdem, eine führende Position im Export einzunehmen. Seit dem Jahre 1956, in dem über die Hälfte der gesamten Schiffbauleistungen der EWG auf die Bundesrepublik Deutschland entfiel, ist der Aufschwung jedoch hinter der durchschnittlichen Expansion der Werften in der EWG zurückgeblieben. Seit 1958 ist in der Bundesrepublik eine ausgeprägt rückläufige Entwicklung der Schiffbauleistungen festzustellen.

Der französische Schiffbau erreichte 1951/52 wieder seine Vorkriegsleistung von jährlich etwa 200 000 BRT Neubautonnage. Diese Position wurde mittels erheblicher Staatszuschüsse in den folgenden Jahren nicht nur behauptet, sondern noch ausgebaut. Von 1958 bis 1960 stagnierten dann die französischen Schiffbauleistungen auf dem erhöhten Niveau von 430 000 BRT jährlich. Die 1961 von den französischen Werften im Gegensatz zum Schiffbau der übrigen EWG-Länder erzielte Zunahme der Bauleistungen auf 544 000 BRT beruht im wesentlichen darauf, daß in diesem Jahr das Passagierschiff „France“ (66 800 BRT) zur Ablieferung gelangte.

In Italien ist nach dem Kriege über staatliche Subventionen eine beträchtliche Steigerung der Bauleistungen der Werften eingetreten, die bis 1958 fast ausnahmslos über der durchschnittlichen Entwicklung des Schiffbaus in der EWG lag. Die kostenbedingten Nachteile der italienischen Werftindustrie im internationalen Wettbewerb, die ihr zu Zeiten eines ausgesprochenen Schiffbaubooms ausreichende Aufträge zukommen ließen, wurden aber im Zuge der nachlassenden Schiffbaukonjunktur sichtbar. Von 1958 bis 1961 haben sich die jährlichen Ablieferungen mit 30,9% stärker als in allen übrigen EWG-Ländern vermindert.

Der niederländische Schiffbau verzeichnete in der Nachkriegszeit eine Aufwärtsentwicklung, die bis 1958 hinter der durchschnittlichen Entwicklung der Schiffbauleistungen in der EWG zurückblieb. Andererseits konnten aber die niederländischen Werften in der folgenden Konjunkturlaute zumindest bis zum Jahre 1960, in dem ihre Ablieferungen mit 682 000 BRT einen Höchststand erreichten, ihre Bauleistung noch ausdehnen. Erst 1961 erfolgte ein Produktionseinbruch, der aber nur von kurzer Dauer sein dürfte, da sich die Auftragsbestände gegenüber dem Vorjahr bereits wieder stark erhöht haben.

#### ANZAHL DER BETRIEBE, BESCHÄFTIGTE, UMSATZ UND KOSTENLAGE

Die von den nationalen Statistiken ausgewiesenen Angaben über die Schiffbauindustrie beziehen sich nicht nur auf den Seeschiffbau, sondern enthalten auch in mehr oder weniger starker Aufgliederung Angaben über die Binnenschiffswerften und die Reparaturtätigkeit der Schiffbaubetriebe. Neben den daraus resultierenden Abgrenzungsschwierigkeiten ergeben sich weitere Hindernisse für einen zwischenstaatlichen Vergleich im Schiffbau daraus, daß in den EWG-Ländern noch immer ein erheblicher Mangel an vergleichbaren und neueren Strukturdaten für einzelne Industriezweige besteht.

In der belgischen Schiffbauindustrie gab es 1961 nach einer Aufstellung in Lloyd's Register of Shipbuilding 16 Werften, die sich mit dem Bau und der Reparatur von Seeschiffen befassen. Außerdem bestehen nach älteren Angaben in Belgien noch etwa 50 Binnenschiffswerften, 20 Betriebe zur Herstellung von schiffbaulichem Ausrüstungsmaterial, 10 Spezial-Reparaturbetriebe und einige Werften für den Bau von hölzernen Fischereifahrzeugen.

Im Jahre 1960 waren 13 400 Arbeiter und Angestellte in Schiffbaubetrieben mit 5 und mehr Beschäftigten tätig. Seit 1957, dem Jahr mit dem bisher höchsten Beschäftigungsniveau, ist damit ein Rückgang der Beschäftigtenzahl um 37% eingetreten.

Der Umsatz stellte sich 1960 auf 4,1 Mrd. bfrs und erreichte — wie schon im Vorjahr — nicht mehr die Rekordumsätze von durchschnittlich 4,6 Mrd. bfrs in den Jahren 1956 bis 1958. Vom gesamten Umsatz des Jahres 1960 entfielen 55,7% auf Lieferungen in das Ausland. Diese Exportquote ist allerdings nicht typisch für den belgischen Schiffbau, denn in den vorausgegangenen Jahren wie auch in den ersten drei Quartalen 1961 gingen durchschnittlich 60—70% der gesamten Lieferungen ins Ausland.

Die Kostenlage der belgischen Schiffbauindustrie weist in einem internationalen Vergleich, soweit ein solcher durchführbar ist, keine besonderen Nachteile auf. Nach einem Bericht von Weston<sup>1)</sup> lagen die durchschnittlichen Stundenlöhne der belgischen Werften 1957 um 16% über denen der englischen Werftindustrie. Die Materialkosten waren 1957 um 6% höher als in England. In der Zusammenfassung von Lohn- und Materialkosten ergibt sich für Belgien gegenüber England in 1957 ein um 9% höheres Kostenniveau. Diese Differenz konnte jedoch in den vergangenen Jahren von den gut organisierten und rationalisierten führenden belgischen Werften überbrückt werden. Von 1957 bis 1961 ist im wesentlichen auf Grund von Rationalisierungsmaßnahmen der Umsatz je Beschäftigten um 43% gestiegen.

#### Belgische Schiffbauindustrie (Betriebe mit 5 und mehr Beschäftigten)

Bereich	Einheit	1955	1958	1959	1960	1.-3. Vi. 1961
Beschäftigte	1000	16,3	16,2	13,0	13,4	12,8
darunter:						
Arbeiter	1000	14,5	14,0	11,0	11,5	10,9
Arbeiterstunden	Mill.	31,7	27,6	19,8	23,2	16,3
Lieferungen insges.	Mrd. bfrs	3,16	4,65	3,65	4,11	3,19
darunter:						
Auslandlieferungen	Mrd. bfrs	1,97	3,55	2,21	2,29	2,36
Exportquote	%	62,5	75,9	60,6	55,7	73,9

Institut National de Statistique, Brüssel Bulletin de Statistique.

<sup>1)</sup> W. G. Weston, Westinform Shipping Report, Nr. 111, London 1958.

Die wirtschaftliche Lage der Werftindustrie hat sich aber trotzdem infolge der harten Konkurrenz auf den Schiffsmärkten verschlechtert. Bei einer größeren belgischen Werft haben die Schwierigkeiten bereits ein solches Ausmaß erreicht, daß bezüglich einer Übernahme der Produktionsanlagen mit einer niederländischen Werft verhandelt wird.

Im Schiffbau der Bundesrepublik Deutschland hat sich die Zahl der Betriebe mit 10 und mehr Beschäftigten im letzten Jahrzehnt ständig verringert. Sie betrug 1961 nur noch 168 gegenüber noch 255 im Jahre 1950. Die Zahl der Beschäftigten ist dagegen von 1950 bis 1957 um 149 % auf 111 800 Arbeiter und Angestellte ständig gestiegen. Seitdem hat sie sich aber auf 95 000 Personen für 1961 verringert.

Der Umsatz nahm ebenfalls von Jahr zu Jahr beträchtlich zu und erreichte 1959 mehr als 2,77 Mrd. DM. Im Jahre 1960 ist der Umsatz zum ersten Male um 8 % auf 2,55 Mrd. DM zurückgegangen, während 1961 wieder eine geringe Zunahme um 3 % auf 2,63 Mrd. DM erzielt werden konnte. Der Anteil des Auslandsumsatzes am Gesamtumsatz der Schiffbauindustrie unterlag in den letzten drei Jahren erheblichen Schwankungen. So betrug die Exportquote 1959 und 1961 jeweils 48—49 %, während sie 1960 auf über 62 % anstieg.

Nach dem bereits erwähnten Bericht von Weston hatte die Schiffbauindustrie der Bundesrepublik 1957 noch erhebliche Kostenvorteile gegenüber ihren westeuropäischen Konkurrenten aufzuweisen. Die durchschnittlichen Stundenlöhne waren 1957 um 25 % und die Materialkosten um 5 % niedriger als die der englischen Werftindustrie. Insgesamt ergab sich ein Kostenvorsprung von 11 %, der gegenüber den übrigen EWG-Partnerländern noch größer war. Seitdem sind aber einschneidende Verschlechterungen der Kostensituation bei den deutschen Werften erfolgt, vor allem durch ständige Lohnerhöhungen und Arbeitszeitverkürzungen. Von 1957 bis 1961 hat sich die Zahl der Beschäftigten um 14,2 % verringert, während gleichzeitig die Lohn- und Gehaltssumme um 19,6 % gestiegen ist. Diese Kostensteigerungen konnten vor allem in den letzten beiden Jahren nicht mehr durch Produktivitätssteigerungen, die etwa 5 % im gleichen Zeitraum betragen, aufgefangen werden, so daß der Anteil der Löhne und Gehälter am Umsatz auf 26,4 % gegenüber nur 23,6 % im Jahre 1957 angestiegen ist.

Zusätzlich zu den bereits bestehenden Konkurrenzschwierigkeiten wurde durch die im März 1961 erfolgte DM-Aufwertung insbesondere das für den westdeutschen Schiffbau wichtige Exportgeschäft hart betroffen.

#### Schiffbauindustrie der Bundesrepublik Deutschland (Betriebe mit 10 und mehr Beschäftigten)

Bereich	Einheit	1955	1958	1959	1960	1961
Betriebe	Anzahl	189	179	176	172	168
Beschäftigte	1000	92,8	110,4	101,3	97,9	95,9
darunter:						
Arbeiter	1000	83,1	97,3	88,2	84,3	81,7
Arbeiterstunden	Mill.	207	218	194	187	177
Umsatz	Mrd. DM	1,95	2,66	2,78	2,55	2,63
darunter:						
Auslandsumsatz	Mrd. DM	0,83	1,40	1,35	1,59	1,26
Exportquote	%	42,5	52,9	48,6	62,3	48,0

Quelle: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden, Die Industrie der BR Deutschland.

Es zeichneten sich sofort Einschränkungen bei ausländischen Reparaturaufträgen ab, Neubaufträge wurden noch vereinzelt aus dem Ausland erteilt.

In Frankreich wurden 1958 in der Schiffbauindustrie 484 Betriebe mit mehr als 10 Beschäftigten gezählt. Davon entfielen 10 auf Marinearsenale und Zulieferbetriebe, 179 auf Holz- und Binnenschiffsbetriebe und weitere 27 auf reine Reparaturbetriebe, wie sie zu einem großen Teil von den Reedereien für den eigenen Bedarf unterhalten werden. Mit dem Bau von Stahlschiffen für die Hochsee- und Küstenfahrt befaßten sich 1958 268 Betriebe.

Nach neuesten Schätzungen sind gegenwärtig 63 000 Personen im französischen nicht-militärischen Schiffbau beschäftigt. Davon entfallen 53 000 Personen auf den Stahlschiffbau sowie Reparaturbetriebe und Werkstätten der Schifffahrtsgesellschaften, während 10 000 Personen im Holz- und Binnenschiffbau beschäftigt sind.

Die Umsätze im französischen Schiffbau werden nur für größere Unternehmen ausgewiesen, die aber etwa 90—95 % des gesamten Schiffbauumsatzes auf sich vereinigen dürften. Für diese Unternehmen betrug der Umsatz 1958 1,70 Mrd. NF. Seit 1951 ist damit eine Steigerung um 151 % des Umsatzes eingetreten. Für die Zeit von 1959 bis 1961 liegen nur die Umsätze der führenden Schiffbauunternehmungen vor. Diese haben sich von 1,40 Mrd. NF im Jahre 1959 auf schätzungsweise 1,57 Mrd. NF im Jahre 1961 erhöht.

Die Kostenlage der französischen Schiffbauindustrie gestaltete sich 1957 nach dem Bericht von Weston durch hohe Materialkosten besonders ungünstig. Die durchschnittlichen Stundenlöhne der französischen Werften waren 1957 wohl um 18 % niedriger als die der britischen Werftindustrie. Die außerordentlich hohen Soziallasten in Frankreich dürften jedoch den gesamten Personalaufwand der französischen Werften dem der englischen Werften praktisch gleichstellen. Die Kosten für Schiffbaumaterialien lagen in Frankreich 1957 um 45 % höher als in England. Hinzu kommt, daß sich die französischen Zulieferbetriebe in dem bisher protektionistischen Wirtschaftssystem an ein hohes Preisniveau im Inland gewöhnt haben und dadurch die Kostenlage der französischen Werften weiterhin verschlechtern. In der Zusammenfassung von Lohn- und Materialkosten ergibt sich 1957 nach dem Weston-Bericht somit für die französische Werftindustrie gegenüber der englischen ein um 26 % höheres Kostenniveau. Derartige Kostenunterschiede können im internationalen Wettbewerb nur noch von stark durchrationalisierten Großwerften ausgeglichen werden.

In Übereinstimmung mit den Plänen der französischen Regierung versucht die Werftindustrie durch Zusammenschlüsse ihre Produktionskosten zu senken. Gleichzeitig werden Anstrengungen unternommen, die Werftanlagen und den Produktionsablauf zu rationalisieren, um auch nach dem Auslaufen der staatlichen Subventionen international konkurrenzfähig zu bleiben. Die Gesundung der Werften hat bisher aber nur geringe Fortschritte erzielt und wird noch von zeitweiligen Rückschlägen gestört. Für die geplanten Fusionen wird mehr Zeit und finanzielle Unterstützung von Seiten der Werften verlangt. Nach den Regierungsplänen sollte jedoch bereits bis Ende 1962 die gegenwärtige Kapazität von 700 000 BRT auf 400 000 BRT herabgesetzt werden, wodurch eine Überleitung von etwa 12 000 Beschäftigten in andere Industriezweige erforderlich wird.

Der italienische Schiffbau umfaßte 1961 nach einer Aufstellung im Lloyd's Register of Shipping 32 Werften, die mit dem Bau und der Reparatur von Schiffen für die Hochsee- und Küstenfahrt beschäftigt sind. Der italienische Staat ist an fast allen Großwerften über das Istituto Ricostruzione Industriale (I.R.I.) beteiligt, das etwa 80% der gesamten Schiffbaukapazität Italiens kontrolliert. Die Zahl der Beschäftigten im italienischen Schiffbau wird auf 37.000 Personen geschätzt.

Über die Entwicklung des Umsatzes in der Werftindustrie werden keine Angaben veröffentlicht.

Im Hinblick auf die Kostenlage ist die italienische Werftindustrie insbesondere durch die außerordentlich hohen Materialpreise benachteiligt, während die in den relativ niedrigen Löhnen liegenden Vorteile wegen einer im allgemeinen äußerst mangelhaften Arbeitsproduktivität nicht zur Wirkung kommen können. Nach dem Weston-Bericht waren die durchschnittlichen Stundenlöhne der italienischen Werften 1957 um 33% niedriger als in der englischen Werftindustrie. Die Kosten für Schiffbaumaterialien waren dagegen in Italien 1957 um 55% höher als in England. Die Zusammenfassung von Lohn- und Materialkosten ergibt somit 1957 für Italien gegenüber England ein um 31% höheres Kostenniveau.

Die Bemühungen des italienischen Schiffbaus, seine Selbstkosten zu senken und damit seine Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem Ausland zu steigern, sind trotz erheblicher staatlicher Beihilfen wenig erfolgreich gewesen. Die finanzielle Lage der meisten italienischen Schiffbaugesellschaften ist nach wie vor sehr angespannt. Das neue Sanierungsprogramm der Regierung aus dem Jahre 1961 sieht daher neben der Stilllegung verschiedener Werftbetriebe die völlige Modernisierung derjenigen Werftanlagen vor, die bestehen bleiben sollen. Durch diese Modernisierung sollen die Werften innerhalb der nächsten drei Jahre so leistungsfähig werden, daß sie nach Fortfall der Subventionen im internationalen Wettbewerb bestehen können.

Im niederländischen Schiffbau ist die Zahl der Betriebe mit 25 und mehr Beschäftigten von 136 im Jahre 1950 auf 175 im Jahre 1957 beträchtlich angestiegen, da im Zuge der allgemein günstigen Schiffbaukonjunktur auch die kleineren Betriebe Vergrößerungen vornehmen konnten. Seit 1957 ist aber eine gewisse rückläufige Entwicklung der Zahl der Betriebe erkennbar.

Die Zahl der Beschäftigten hat sich von 1950 bis 1959 um etwa 20% auf 54.000 Angestellte und Arbeiter erhöht. 1961 waren nur noch 53.000 Personen im niederländischen Schiffbau beschäftigt.

Der Umsatz, der sich bis 1957 ununterbrochen steil aufwärts entwickelt hatte, unterliegt seitdem starken jährlichen Schwankungen. So stellte er sich 1957 und 1959 jeweils auf 1,58 Mrd. hfl, während er 1958 nur 1,36 Mrd. hfl betragen hat. Auch 1961 dürfte der Umsatz nicht über diesem Niveau gelegen haben. Vom gesamten Umsatz des Jahres 1959 entfielen 45,8% (0,72 Mrd. hfl) auf Lieferungen an das Ausland.

Die Kostenlage der niederländischen Werftindustrie entspricht in etwa der der englischen Werften. Die relativ niedrigen Stundenlöhne, die nach Weston bei den niederländischen Werften 1957 um 34% niedriger als

in England waren, werden durch Materialkosten, die 1957 um 19% über dem englischen Niveau lagen, weitgehend kompensiert. In der Zusammenfassung von Lohn- und Gehaltskosten ergab sich 1957 gegenüber England ein um 3% höheres Kostenniveau. Seit 1957 bis zur Gegenwart dürfte sich die Kostensituation der niederländischen Werften im Verhältnis zu den ausländischen Konkurrenten kaum verschlechtert haben.

Die wirtschaftliche Lage ist angesichts der Konjunkturlaute im Schiffbau noch sehr günstig, nicht zuletzt deshalb, weil die meisten Gesellschaften über leistungsfähige Reparaturanlagen verfügen und sich außerdem noch andere Produktionsabteilungen wie Maschinen- und Motorenbau angegliedert haben. Der Umsatz je Beschäftigten konnte in den Betrieben mit 50 und mehr Beschäftigten von 1957 bis 1959 noch um 4% gesteigert werden. Schwieriger ist die Situation der niederländischen Werften jedoch nach der Aufwertung des Gulden im Frühjahr 1961 geworden, da Neubaufträge nicht mehr im gleichen starken Ausmaß wie vorher eingehen.

#### Niederländische Schiffbauindustrie (Betriebe mit 25 und mehr Beschäftigten)

Bereich	Einheit	1955	1956	1957	1958	1959
Betriebe	Anzahl	156	163	175	173	170
Beschäftigte	1000	53,2	54,2	56,1	56,1	54,0
darunter:						
Arbeiter	1000	46,3	46,9	48,2	48,1	45,7
Umsatz	Mrd. hfl	1,23	1,32	1,58	1,36	1,57
darunter:						
Auslandsumsatz	Mrd. hfl	0,46	0,33	0,50	0,50	0,72
Exportquote	%	37,5	24,7	31,5	36,8	45,8

Quelle: Centraal Bureau voor de Statistiek, Zeist, Produktivitätsstatistiken: Scheepsbouw.

#### DAS PRODUKTIONSPROGRAMM

Der Schiffbau, der mit Ausnahme von Luxemburg in allen EWG-Ländern einen wichtigen Zweig der metallverarbeitenden Industrien bildet, umfaßt nicht nur den Neubau von hochseefähigen Trockenfrachtern, Tankern und Fahrgastschiffen, wengleich dieser auch innerhalb der Gesamtproduktion der nationalen Werftindustrien wert- und tonnagemäßig die größte Rolle spielt. Darüber hinaus werden auf den Schiffswerften aber auch Fluß- und Binnenschiffe aller Art und Größe gebaut. Zu diesen „Regelschiffen“ kommen noch besondere Fahrzeuge für die Marine, Schutzboote, Schlepper, Barkassen, Jachten und zahlreiche andere Spezialfahrzeuge für den See-, Fluß- und Hafendienst. Außerdem werden von den Werften und ihren Nebenbetrieben schiffbauliche Einzelteile hergestellt und Schiffsreparaturen und -montagen ausgeführt. Die Aufteilung der Gesamtproduktion der Schiffbauindustrien auf die einzelnen Tätigkeitsbereiche vermittelt eine gewisse Vorstellung über die Größe und die Art ihres Materialeinsatzes. So resultiert z. B. der Bedarf an Schiffbaustahl im wesentlichen aus der Neubautätigkeit der Werften. Im allgemeinen ist dabei der Bedarf für einen Tanker höher als für ein gleichgroßes Frachtschiff. Ferner nimmt der spezifische Stahlverbrauch je BRT im allgemeinen mit zunehmender Schiffsgröße ab.

Von den gesamten Lieferungen der belgischen Schiffbauindustrie in Höhe von 4,10 Mrd. bfrs im Jahre 1961 entfielen 3,29 Mrd. bfrs (80%) auf den Neubau und die Reparatur von Seeschiffen, während die Binnenschiffswerften entsprechend nur 0,82 Mrd. bfrs (20%) lieferten. Innerhalb der Neubautätigkeit der Seeschiffs-

werften hat sich seit 1958 der Schwerpunkt vom Tanker- auf den Trockenfrachterbau verlagert. Während 1958 noch 60% der gesamten Ablieferungen auf Tankertonnage entfielen, sind es 1961 nur noch 29,1%. Die durchschnittliche Größe der 1961 abgelieferten Schiffe betrug 7860 BRT.

In der Bundesrepublik Deutschland entfielen 1960 von gesamten Produktionswert in Höhe von 2214 Mill. DM allein 73,3% auf den Neubau von See- und Küstenschiffen und nur 2,8% auf den Neubau von Binnenschiffen. Insgesamt wurden für 1821 Mill. DM Schiffsneubauten und schiffbauliche Einzelteile hergestellt. Der bedeutende Rest von 393 Mill. DM (17,8% des gesamten Produktionswertes) entfiel auf Reparaturen und Montagen. Innerhalb des Neubausektors ist in der Bundesrepublik die Produktion von Tankern in den letzten Jahren nur leicht rückläufig gewesen. Mit einem Anteil von 32,8% an den gesamten Ablieferungen im Jahre 1961 liegt der Neubau von Tankern beträchtlich unter dem Prozentsatz im Durchschnitt aller EWG-Länder. Die durchschnittliche Größe der 1961 abgelieferten Handelsschiffe lag bei 3750 BRT.

In Frankreich hatten die Stahlschiffswerften 1958 einen Anteil von 86,4% am gesamten Umsatz der Schiffbauindustrie. Auf den Bau von Binnenschiffen entfielen nur 2,6%, auf Holzschiffe 6,3% und auf reine Reparaturbetriebe sowie nicht näher bezeichnete Werften 4,7% des Gesamtumsatzes. Innerhalb des Neubausektors entfallen in Frankreich mehr als die Hälfte auf den Tankerbau, der in den letzten Jahren entgegen der Tendenz im Weltschiffbau keine absolute Abnahme verzeichnete. Die durchschnittliche Größe aller 1961 von französischen Werften abgelieferten Schiffe stellte sich auf 8770 BRT.

In italienischen Schiffbau spielt der Neubau von Tankern, auf den 1961 nahezu 74% der gesamten Ablieferungen von Handelsschiffen entfielen, eine dominierende Rolle. Die durchschnittliche Größe der abgelieferten Schiffe betrug 1961 10 100 BRT.

In den Niederlanden verteilte sich im Jahre 1959 der Gesamtumsatz der Schiffbauindustrie in Höhe von 1571 Mill. hfl zu 76,1% auf Neubauten und zu 23,9% auf Reparaturen und Montagen. In den vorausgegangenen Jahren war der Reparaturumsatz mit durchschnittlich 30,0% am Gesamtumsatz noch stärker beteiligt gewesen. Der Anteil der neugebauten Binnenschiffe und Fischereifahrzeuge ist mit 2,0% bzw. 1,0% am Gesamtumsatz auch in den Niederlanden sehr gering. Auf den Neubau von See- und Küstenschiffen

#### Ablieferungen von Tankertonnage und ihr Anteil an den gesamten Schiffbauleistungen

Land	1958	1959	1960	1961
<b>Ablieferungen von Tankern in 1000 BRT</b>				
<b>EWG-Länder</b>	<b>1 245</b>	<b>1 366</b>	<b>1 287</b>	<b>1 093</b>
Belgien	93	86	46	32
BR Deutschland	359	417	389	340
Frankreich	230	243	228	306
Italien	343	317	281	283
Niederlande	220	303	343	132
<b>in % der gesamten Ablieferungen</b>				
<b>EWG-Länder</b>	<b>41,6</b>	<b>47,2</b>	<b>45,9</b>	<b>43,0</b>
Belgien	6,0	5,9	3,4	2,9
BR Deutschland	26,5	33,6	34,6	32,8
Frankreich	54,5	57,3	53,0	56,3
Italien	61,8	61,7	62,9	73,7
Niederlande	43,5	53,1	50,3	28,3

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

entfallen dagegen 56,1%. Der Bau von Maschinen und schiffbaulichen Einzelteilen nimmt mit 17,0% eine bedeutende Stellung im niederländischen Schiffbau ein. Innerhalb des Neubauprogramms verlagert sich der Schwerpunkt zum Trockenfrachterbau. Die durchschnittliche Größe der abgelieferten Schiffe betrug 1961 2850 BRT.

#### DIE BETRIEBSGROSSENSTRUKTUR

Die Betriebsgrößenstruktur in der Schiffbauindustrie ist dadurch gekennzeichnet, daß im Seeschiffbau auf Grund der Größe der Bauobjekte die Großbetriebe eine überragende Rolle spielen, während im Binnenschiffbau die mittleren und kleinen Betriebe vorherrschend sind. Im vergangenen Jahrzehnt sind in den EWG-Ländern eine Anzahl von mittleren Schiffbaubetrieben zu Großwerften ausgebaut worden, um mit der Nachfrage der Reedereien nach immer größeren Frachtschiffen und Tankern Schritt halten zu können. Da aber neben den Standardschiffen für die verschiedensten Zwecke individuell gebaute und ausgerüstete Schiffe aller Art erforderlich sind, behaupten sich nach wie vor auch mittlere und kleinere Werften im Seeschiffbau der EWG-Länder.

Unter den sechzehn im Lloyd's Register erfaßten belgischen Schiffbauunternehmen gibt es nur zwei Werften, die für den Bau größerer Schiffe eingerichtet sind.

Die Werftindustrie der Bundesrepublik Deutschland umfaßt neben einigen Großwerften eine größere Anzahl von mittleren und kleineren Schiffbaubetrieben. Nach einer Aufstellung des Statistischen Bundesamtes, die 185 Schiffbaubetriebe mit 98 400 Beschäftigten umfaßt, gab es im September 1960 in der Bundesrepublik 17 Betriebe mit 1000 und mehr Beschäftigten. Diese Betriebe vereinigten 74% aller im Schiffbau Beschäftigten auf sich. Der übrige Teil der Beschäftigten verteilte sich auf 94 Betriebe mit 1 bis 99 Beschäftigten und 74 Betriebe mit 100 bis 999 Beschäftigten.

In Frankreich bestanden 1958 innerhalb des Stahlschiffbaus 16 Betriebe mit 1000 und mehr Beschäftigten. Weitere 263 Betriebe hatten jeweils 1 bis 100 Beschäftigte und 114 Betriebe 101 bis 1000 Beschäftigte.

Die Struktur der italienischen Werftindustrie ist durch eine Konzentration des eigentlichen Seeschiffbaus auf nur wenige große und mittlere Werften gekennzeichnet.

In den Niederlanden weist die Werftindustrie eine breite Gliederung in große, mittlere, kleine und kleinste Betriebe auf, die zum großen Teil Schiffe aller Art bauen können, zum Teil aber auf bestimmte Typen spezialisiert sind.

#### WERFTKAPAZITÄTEN UND IHRE AUSLASTUNG

Die Neubaukapazitäten der Werften in den Ländern der EWG hoben — wie in fast allen größeren Schiffbauländern der Welt — in der Nachkriegszeit eine beträchtliche Ausweitung erfahren. Ausgelöst wurde diese Ausweitung zunächst durch die Korea-Krise mit ihren größeren Tonnageansprüchen und später durch die Verknappung von Schiffsraum in den Jahren 1955 und 1956, die durch die Suezkrise noch verschärft wurde und zu einer sprunghaften Erhöhung der Neubestellungen von Schiffen führte. Obwohl die Werften

in allen Ländern in diesen Jahren voll ausgenutzt waren, reichten ihre Kapazitäten bei weitem nicht aus, um der stürmischen Aufwärtsentwicklung der Nachfrage entsprechen zu können. Deshalb wurde überall der Kapazitätsausbau weiter forciert und durch Einführung neuer Techniken im Schiffbau sowie durch Rationalisierungsmaßnahmen die Bauleistungen gesteigert. Nach dem Umschwung der Schiffbaukonjunktur 1957/1958 erfolgten weitere Kapazitätsausdehnungen im Zusammenhang mit den Bestrebungen der Werftindustrien, ihre Leistungsfähigkeit im nunmehr verschärften internationalen Wettbewerb zu erhöhen.

Eine exakte Bestimmung der Jahres-Neubaukapazität der Werftindustrien ist wegen der je nach Betriebszweck und Bauart unterschiedlichen Bauzeit von Schiffen gleicher Größe und der möglichen Belegung der vorhandenen Werftanlagen mit verschiedenen großen Schiffen nicht möglich. Auch die bei Vollbeschäftigung in einem bestimmten Jahr erzielte Ablieferung von Neubautonnage stellt nur einen Hinweis auf die vorhandenen Kapazitäten dar, da Kiellegung und Fertigstellung eines Schiffes nicht im selben Jahr erfolgen müssen. Nach neuesten Schätzungen soll die Neubaukapazität der französischen, italienischen und niederländischen Werftindustrien jeweils 0,70 Mill. BRT im Jahr betragen. Die Werftkapazität in der Bundesrepublik Deutschland dürfte in den letzten Jahren auf etwa 1,6 Mill. BRT gestiegen sein. Für Belgien wird die Werftkapazität mit 0,15 Mill. BRT angesetzt. Unter den oben genannten Vorbehalten ergibt sich damit für den gesamten EWG-Raum eine maximale Neubaukapazität der Werften von insgesamt 3,85 Mill. BRT jährlich.

Die Schiffbaukapazitäten in den EWG-Ländern sind im allgemeinen bis Ende 1958 vollständig ausgelastet gewesen. Seitdem beschränkt sich aber ein verhältnismäßig hoher Beschäftigungsstand im wesentlichen auf die Großwerften. Bei den kleineren und mittleren Werften fehlt es in allen EWG-Ländern an Anschlufaufträgen. Doch auch bei einigen Großwerften sind in der letzten Zeit bereits Lücken im Produktionsablauf entstanden. Die gegenwärtigen Auftragsbestände der Werften in der EWG in Höhe von 6,2 Mill. BRT würden bei Zugrundelegung der oben geschätzten maximalen Schiffbaukapazität von 3,85 Mill. BRT im Jahr eine Vollbeschäftigung von durchschnittlich 1½ Jahren gewährleisten. Auf der Basis der 1961 erfolgten Ablieferungen in Höhe von 2,54 Mill. BRT ist der gegenwärtige Auslastungsgrad der Werftkapazitäten in den EWG-Ländern im Durchschnitt aber noch für fast 2½ Jahre gesichert. Im einzelnen stellen die Auftragsbestände von 286 000 BRT in Belgien eine Beschäftigungsreserve von mehr als 2½ Jahren dar. In der Bundesrepublik Deutschland reichen die vorhandenen Aufträge in Höhe von 2,36 Mill. BRT dagegen nur für eine durchschnittliche Beschäftigung von etwas mehr als zwei Jahren. Die Beschäftigungsreserve der Werften in Frankreich (1,4 Mill. BRT) und Italien (0,9 Mill. BRT) entsprechen etwa dem EWG-Durchschnitt. Die niederländischen Werften verfügen über einen Auftragsbestand von 1,25 Mill. BRT, der ihnen eine durchschnittliche Kapazitätsauslastung von fast 3 Jahren sichert.

Unter dem Eindruck der nun bereits 3 Jahre dauernden Konjunkturlaute im Weltschiffbau dürfte die gesamte Schiffbaukapazität in der EWG und ihre Verteilung auf die einzelnen Länder erhebliche Veränderungen

erfahren. In Frankreich soll nach einem neuen Reformplan der Regierung die Jahreskapazität der Werftindustrie von 700 000 BRT auf 400 000 BRT eingeschränkt werden. In Italien, wo man im nächsten Jahrzehnt nur mit Aufträgen von jährlich 300 000 bis 350 000 BRT rechnet, sind von der Regierung im Rahmen eines Sanierungsprogramms für den Schiffbau Stilllegungen verschiedener Werftbetriebe vorgesehen, die zu einer Herabsetzung der italienischen Werftkapazität um 200 000 BRT auf 500 000 BRT führen sollen. Verschiedene niederländische Werften bauen dagegen im Vertrauen auf eine Besserung der Schiffbaukonjunktur ihre Kapazitäten zum Teil beträchtlich aus. In der Bundesrepublik werden im allgemeinen Neubaukapazitäten nicht mehr weiter ausgedehnt. Die Werften modernisieren lediglich ihre Montagebetriebe und verbessern die Reparaturanlagen. Auch in Belgien sind keine größeren Erweiterungsvorhaben der Werften in Arbeit.

#### UNTERSCHIEDLICHE EXPORTABHÄNGIGKEIT

Für eine vergleichende Betrachtung der Exportabhängigkeit der Werftindustrien in den EWG-Ländern auf dem Neubausektor steht die Verteilung ihrer Baubestände nach Registrierungsländern zur Verfügung. Danach hat sich der Anteil der für ausländische Rechnung bestimmten Tonnage an den gesamten Baubeständen der Werften in der EWG im letzten Jahrzehnt ständig erhöht und im Durchschnitt der Jahre 1959—1961 47,7 % gegenüber nur 31,1 % im Zeitraum 1950—1952 erreicht.

Die außerordentlich große Abhängigkeit der belgischen Werftindustrie vom Schiffsexport kommt darin zum Ausdruck, daß durchschnittlich 76,9 % der Baubestände der Jahre 1959—1961 für ausländische Rechnung bestimmt waren. Die mit durchschnittlich 10,7 % der Baubestände für EWG-Länder bestimmte Tonnage nahm im Rahmen der gesamten Auslandsaufträge nur einen unbedeutenden Teil ein. Dagegen waren durchschnittlich 25,6 % der gesamten Baubestände für EFTA-Länder und 40,6 % für sonstige ausländische Rechnung bestimmt. Auf inländische Auftraggeber entfielen im Durchschnitt der Jahre 1959—1961 23,1 % der gesamten Baubestände.

Die Exportabhängigkeit der Werften der Bundesrepublik Deutschland ist, gemessen am Anteil der für ausländische Rechnung in Bau befindlichen Neubautonnage, nur wenig geringer. Im Durchschnitt der Jahre 1959—1961 waren allein 70,4 % der Baubestände für die Registrierung im Ausland bestimmt. Die Lieferungen an EWG-Partnerländer machten durchschnittlich nur 7,7 % der gesamten Baubestände aus, während auf die EFTA-Länder 36,6 % entfielen. An sonstige Ausland wurde mit durchschnittlich 26,1 % der gesamten Baubestände ebenfalls ein erheblicher Teil der für den Export bestimmten Schiffe geliefert. Auf inländische Auftraggeber entfielen nur 29,6 % der im Bau befindlichen Tonnage.

Durchschnittlich 35,6 % der Baubestände der Jahre 1959—1961 des französischen Schiffbaus waren für ausländische Rechnung bestimmt. Für die Situation der französischen Werftindustrie ist dies noch ein außerordentlich hoher Exportanteil, der sich nur mit den staatlichen Subventionen erklären läßt. Die Lieferungen an EWG-Länder waren mit 0,3 % der gesamten Baubestände bedeutungslos. Für EFTA-Länder waren durchschnittlich 15,3 % und für das sonstige Ausland



20,0% der gesamten Baubestände bestimmt. Die für inländische Rechnung gebaute Tonnage umfaßte im Durchschnitt der letzten drei Jahre 64,4% der Baubestände.

Auch die italienische Werftindustrie konnte den im Verhältnis zum EWG-Durchschnitt niedrigsten Anteil der für ausländische Rechnung bestimmten Baubestände von 20,2% im Durchschnitt der Jahre 1959—1961 nur mittels staatlicher Subventionen erreichen. Von den gesamten Baubeständen entfielen durchschnittlich 1,0% auf die EWG-Länder, 9,2% auf den EFTA-Raum und 10,0% auf das sonstige Ausland. Der größte Teil der Baubestände der Jahre 1959—1961, im Durchschnitt 79,8%, war für inländische Rechnung bestimmt.

Der Anteil der für ausländische Rechnung bestimmten Tonnage an den gesamten Baubeständen der niederländischen Werften entspricht mit 48,7% etwa der durchschnittlichen Exportabhängigkeit des Schiffbaus im EWG-Raum. Die zur Lieferung in EWG-Länder bestimmte Tonnage umfaßte 1959—1961 durchschnittlich 3,8% und die für EFTA-Länder 20,7% der Baubestände. Mit durchschnittlich 24,2% ging ein größerer Teil der in Bau befindlichen Tonnage in das sonstige Ausland. Für inländische Lieferungen verblieben somit im betrachteten Zeitraum 51,3% der Baubestände.

#### HANDELSPOLITISCHE SCHUTZMASSNAHMEN UND STAATLICHE HILFELEISTUNGEN

Die staatlichen Hilfeleistungen für die Werftindustrien in den einzelnen EWG-Ländern umfassen — soweit sie überhaupt bisher als notwendig erachtet worden sind — Steuererleichterungen, Kreditvergünstigungen sowie direkte und indirekte Subventionen. Dagegen sind zoll- und andere handelspolitische Maßnahmen (Einfuhrkontingente, Einfuhrverbote) zum Schutz der nationalen Werftindustrien vor der Auslandskonkurrenz nicht getroffen worden.

Auch künftig ist nicht damit zu rechnen, daß Zollschranken oder andere handelspolitische Schutzmaßnahmen auf dem Schiffbausektor ergriffen werden, da sich ein solches Verhalten zwischen den EWG-Partnerländern nicht mit dem EWG-Vertrag und gegenüber dritten Ländern im allgemeinen nicht mit den bestehenden Handelsverträgen und GATT-Bestimmungen vereinbaren läßt.

Die Subventionen und anderen Förderungsmaßnahmen für den Schiffbau dürften in den EWG-Ländern dagegen auch künftig bestehen bleiben, wenn auch in einer modifizierten Form. Zwar sind nach den Bestimmungen des EWG-Vertrages alle Partnerländer verpflichtet, die Hilfsmaßnahmen vollständig abzubauen, um innerhalb des EWG-Raumes gleiche Wettbewerbsbedingungen zu schaffen. Damit würden aber gleichzeitig die Werftindustrien in der EWG gegenüber Konkurrenten aus dritten Ländern, die teilweise beträchtliche Hilfeleistungen von ihren Regierungen erhalten, starke Einbußen in ihrer Wettbewerbsfähigkeit erleiden. Eine befriedigende Lösung dieser Frage ist im Zusammenhang mit der fortschreitenden Integration der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der seit drei Jahren andauernden ungünstigen Schiffbaukonjunktur immer dringender geworden.

Während Frankreich und Italien ihre umfangreichen Hilfen für den Schiffbau gerade in dieser Zeit nicht oder nur zögernd abbauen möchten, fordern nun auch die Werften in der Bundesrepublik Deutschland besondere Stützungsmaßnahmen, die bereits den Widerstand der anderen EWG-Partner herausgefordert haben. Die EWG-Kommission ist daher bemüht, die Schiffbau-Subventionen gemeinschaftlich gegenüber der Konkurrenz der Werftindustrien aus dritten Ländern zu regeln, um Benachteiligungen des Schiffbaus einzelner EWG-Länder auszuschließen.

Die belgischen Werften haben staatliche Hilfen in Form von Subventionen bisher nicht erhalten, da die führenden unter ihnen weitgehend rationalisiert haben und somit strukturell bedingte Kostennachteile gegenüber anderen Werftindustrien überbrücken können. Es wurden bisher nur Exportgarantien gewährt, in deren Genuß auch andere Industriezweige kommen. Die staatlichen Garantien oder Kredite an belgische Reedereien zur Hälfte der üblichen Zinssätze wirken sich zwar indirekt auch auf die einheimische Werftindustrie aus, sie werden jedoch auch für die an das Ausland erteilten Neubaufträge gegeben.

Auch die Werften der Bundesrepublik Deutschland haben bisher keine besonderen staatlichen Hilfen erhalten. Auf Grund ihrer Leistungsfähigkeit konnten sie im wesentlichen aus eigener Kraft in der Nachkriegszeit den Wiederaufbaubedarf der einheimischen Handelsflotte decken, innerhalb weniger Jahre eine führende Rolle im Exportschiffbau der Welt erlangen und sich gegen die wachsende Konkurrenz behaupten. Nach dem Auslaufen der staatlichen Hilfen für den Wiederaufbau der westdeutschen Handelsflotte, die indirekt auch dem Schiffbau zugute gekommen sind, gewährt die Regierung lediglich eine Ausfuhrvergütung von 3%, obwohl die Vorbelastung des Werftumsatzes durch Umsatzsteuerzahlungen in den Vorstufen bei etwa 7% liegt. Außerdem werden noch Kreditbürgschaften geleistet, die aber nur 70—80% der Bau-summe umfassen und eine Laufzeit der Kredite bis zu 5 Jahren ermöglichen.

Die durch die Aufwertung der DM im März 1961 erfolgte weitere Verschlechterung der Wettbewerbssituation des westdeutschen Schiffbaus auf dem internationalen Markt hat zu Hilfsforderungen der Werften an die Regierung geführt. Das Unterstützungsprogramm sieht Kredite über 400 Mill. DM zu einem zinsbegünstigten Satz von 5% vor. Diese Beihilfe soll aber nur für Aufträge aus dritten Ländern wirksam werden, da nach dem EWG-Vertrag solche Exportsubventionen nicht grundsätzlich untersagt sind.

Die französische Werftindustrie erhält beträchtliche staatliche Hilfen, die vor allem in Form von direkten Subventionen nach dem Defferre-Gesetz vom 24. 5. 1951 die Kostendifferenz zwischen den französischen und den britischen Werften ausgleichen sollen. Diese Subventionen, die in einzelnen Fällen zwischen 20 bis 30% der gesamten Schiffbaukosten erreichen können, sollen nach den neuen Plänen der französischen Regierung nur noch den wirtschaftlichsten Betrieben gezahlt werden. Dadurch soll der Schiffbau auf 4 bis 5 große Werften konzentriert und gleichzeitig um die Hälfte eingeschränkt werden. Die übrigen Werften sollen nur Beihilfen für ihre Umstellung auf andere Produktionsgebiete erhalten. Die Subventionierung der weiterhin arbeitenden Werften soll dann bis auf die nach den



EWG-Verträgen zulässigen Export-Kreditihilfen, Rationalisierungskredite usw. eingestellt werden. Ausführungshilfen bestehen bereits durch Steuerbefreiungen für den zugewachsenen Wert, der etwa 24% der Bausumme eines Schiffes beträgt. Außerdem werden Schiffsexporte durch die französische Außenhandelsbank bis zu 5 Jahren vorfinanziert.

Den italienischen Werften werden staatliche Hilfen in umfangreichem Maße gewährt. Nach dem Tramboni-Gesetz vom 17.7.1954 trägt der italienische Staat die Mehrkosten, die im italienischen Schiffbau gegenüber dem Ausland entstehen, je nach Schiffstyp bis zur Höhe von 10—27% der Gesamtkosten. Die durchschnittliche Hilfe soll bisher bei etwa 22% gelegen haben. Von den nach diesem Gesetz für den Zeitraum 1954—1964 vorgesehenen Mitteln von 104 Mrd. Lire waren Ende 1959 bereits 96 Mrd. Lire verausgabt. Um die Sanierung des Schiffbaus nicht zu gefährden, wurde in einem Gesetz vom 31.3.1961 beschlossen, bis 1965/1966 einen weiteren Betrag von 24 Mrd. Lire dem Schiffbau zur Verfügung zu stellen. Das alte

Gesetz „Tramboni“ wurde in seiner Grundstruktur beibehalten. Die neuen Subventionen wurden von der EWG-Kommission unter der Maßgabe, daß die Werftindustrie innerhalb der vorgesehenen Frist von staatlichen Beihilfen endgültig unabhängig wird, genehmigt.

Die staatliche Beteiligung bei der Mehrzahl der bedeutendsten italienischen Werften ist mittels Verlustübernahme durch den Staat eine Quelle indirekter Subventionen für diese Werften, die unter dem Gesichtspunkt der nach dem EWG-Vertrag erforderlichen Abschaffung von direkten Subventionen eine große Bedeutung erlangen können.

Der niederländischen Werftindustrie werden staatliche Hilfen in Form von Subventionen nicht gewährt. Kreditversicherungsgesellschaften und Exportfinanzierungsunternehmen ermöglichen in Verbindung mit Garantien des Staates in den Niederlanden das Angebot günstiger Zahlungsbedingungen. Diese reichen für die niederländische Werftindustrie jedoch nicht aus, um mit den Zahlungsbedingungen anderer Schiffbauländer konkurrieren zu können.

## Die bedeutendsten Werften der EWG

### Belgien

S. A. Cockerill-Ougree, Hoboken (Antwerpen)  
Ablieferungen 1960: 128 600 BRT

Jos. Boel & Fils, S. A., Tamise  
Baugrößen bis 32 000 tdw

### Bundesrepublik Deutschland

Ablieferungen von Neubautonnage 1961:  
Kieler Howaldtswerke AG, Kiel  
241 500 BRT

Deutsche Werft AG, Hamburg  
124 600 BRT

Bremer Vulkan, Vegesack  
110 600 BRT

Howaldtswerke AG, Hamburg  
86 800 BRT

A. G. „Weser“, Bremen, und Seebeckwerft, Bremerhaven  
Werft Bremen: 85 500 BRT  
Seebeckwerft: 43 700 BRT

Schlieker Werft, Hamburg  
77 400 BRT

Rheinstahl-Nordseewerke GmbH., Emden  
67 800 BRT

Lübecker Flenderwerke AG, Lübeck  
50 600 BRT

Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft, Flensburg  
49 500 BRT

Blohm & Voß AG, Hamburg  
36 140 BRT

Stülckenwerft, H. C. Stülcken Sohn, Hamburg  
26 600 BRT

### Frankreich

Chantiers de l'Atlantique (Penhoët-Loire), St. Nazaire  
Ablieferungen 1960: 240 800 BRT

Ateliers et Chantiers de Dunkerque et Bordeaux  
(France-Gironde)  
Werft Dünkirchen — Ablieferungen 1960: 95 000 BRT  
Werft Bordeaux — ohne Angaben

Chantiers Navals de la Ciotat, La Ciotat (Toulon)  
Ablieferungen 1960: 73 030 BRT

Société Anonyme des Forges et Chantiers de la Méditerranée, La Seyne (Toulon)  
Werft La Seyne — Ablieferungen 1960: 63 000 BRT  
Werft Le Havre — ohne Angaben

Société Anonyme des Ateliers et Chantiers de la Seyne Maritime, Le Trait (Rouen)  
Produktionskapazität: 50 000 tdw jährlich

Société Anonyme des Chantiers et Ateliers de Provence, Port de Bouc (Marseille)  
Produktionskapazität: 40 000 tdw jährlich

Chantiers de Nantes (Bretagne-Loire)  
Produktionskapazität: 30 000 tdw jährlich

Société des Chantiers Loire-Normandie, Grand-Queville (Rouen)  
Produktionskapazität: 30 000 tdw jährlich

Chantiers et Ateliers Augustin Normand, Le Havre  
ohne Angaben

Société Anonyme de Anciens Chantiers Dubigeon, Nantes  
ohne Angaben

Ateliers et Chantiers de la Rochelle-Pallice, La Rochelle  
ohne Angaben

### Italien

Ansaldo S. p. A., Genua  
Werft Genua-Sestri — Ablieferungen 1960: 84 300 BRT  
Werft Muggiano (La Spezia) —  
Ablieferungen 1960: 52 750 BRT  
Werft Leghorn — ohne Angaben

Cantieri Riuniti dell' Adriatico, Triest  
Werft Monfalcone — Ablieferungen 1960: 58 640 BRT  
Werft San Marco — ohne Angaben

Cantieri Navali Riuniti, Genua  
Werften in Ancona und Palermo — ohne Angaben

Cantieri Navali „Navalmecanica“ S. p. A., Castellamare (Neapel) — ohne Angaben

### Niederlande

Nederlandsche Dok & Scheepsbouw Maatschappij V.O.F., Amsterdam — Ablieferungen 1960: 96 914 BRT

Verolme United Shipyards, Rotterdam  
Ablieferungen 1960: 68 000 BRT

N. V. Wilton Fyenvord Dok- en Werf Maatschappij, Schiedam — Ablieferungen 1960: 65 500 BRT

N. V. C. Van der Giessen en Zonen's Scheepswerven, Krimpen a. d. Yssel — Ablieferungen 1960: 53 200 BRT

N. V. Koninklijke Maatschappij „De Schelde“, Flushing  
Ablieferungen 1960: 52 900 BRT

N. V. Suneepsbouw Maatschappij Nieuwe Waterweg, Schiedam — Produktionskapazität: 90 000 tdw jährlich.