

Schnoor, Hans-Detlef

Article

Strukturwandlungen und Entwicklungstendenzen der Seeschifffahrt

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Schnoor, Hans-Detlef (1963) : Strukturwandlungen und Entwicklungstendenzen der Seeschifffahrt, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 43, Iss. 9, pp. 377-381

This Version is available at:

<http://hdl.handle.net/10419/133335>

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.

Strukturwandlungen und Entwicklungstendenzen der Seeschifffahrt

Dr. Hans-Detlef Schnoor, Hamburg

Die Seeschifffahrt hat in der Nachkriegszeit innerhalb der weltwirtschaftlichen Arbeitsteilung eine stets wachsende Bedeutung und Funktion erlangt. Der seewärtige Welthandel hat ein Niveau erreicht, das die Vorstellungen früherer Jahre bei weitem übertrifft hat. Die Verflechtung der Industrieländer wird immer enger. Infolge der wirtschaftlichen Erschließung der Kontinente, die bisher nur einen bescheidenen Anteil an der weltwirtschaftlichen Arbeitsteilung gehabt haben, nimmt auch der Außenhandelsverkehr mit den Entwicklungsländern ständig zu. Für viele Volkswirtschaften der Welt ist die Beteiligung am internationalen Außenhandelsverkehr zu einer unerläßlichen Voraussetzung ihrer gesamten wirtschaftlichen Aktivität geworden.

Der ungeahnte Aufschwung des Welthandels wäre nicht möglich gewesen, hätte der Wirtschaft nicht ein Verkehrsträger zur Verfügung gestanden, der die Anforderungen des modernen Außenhandelsverkehrs in vollem Umfang zu erfüllen vermag. Die Verbesserung des Lebensstandards und des allgemeinen Wohlstandes in der Welt ist im besonderen Maße davon abhängig, daß mit der Seeschifffahrt ein Verkehrsmittel vorhanden ist, das nicht nur in technischer Hinsicht die erforderlichen Transportleistungen erbringen kann, sondern auch in der Lage ist, den Verkehrsprozeß so ökonomisch wie möglich zu gestalten. Der steigende Güteraustausch in der Weltwirtschaft, der auf jährlich mehr als 1 Mrd. t zu beziffern ist, weist der Seeschifffahrt mehr denn je die Aufgabe zu, die Brücke zwischen den Kontinenten zu schlagen und ihren Beitrag zu der Ausweitung des internationalen Handels zu leisten.

Verschiebungen im seewärtigen Welthandel

Die von der Seeschifffahrt in der Nachkriegszeit für die Weltwirtschaft erbrachten Leistungen sind um so bemerkenswerter, als sich im Seeverkehr in ökonomischer, technischer und politischer Hinsicht grundlegende strukturelle Veränderungen vollziehen. Diese Strukturwandlungen sind einerseits das Abbild der veränderten politischen Situation der Welt; sie ergeben sich andererseits als Folge weltwirtschaftlicher Veränderungen und resultieren schließlich auch aus den Errungenschaften des technischen Fortschritts, der auch vor der Schifffahrt nicht haltgemacht hat.

Der mengenmäßige seewärtige Welthandel ist gegenüber der Vorkriegszeit um etwa 114% angestiegen.

Der größte Teil dieser Zuwachsrate entfiel auf den Öltransport, während sich der Austausch trockener Güter nur um knapp 56% vergrößert hat. Gleichzeitig mit diesem gewaltigen Anschwellen des Gütervolumens hat sich eine grundlegende Verschiebung in dem Anteil der einzelnen Kontinente am weltwirtschaftlichen Geschehen durchgesetzt. Diese Tendenz betrifft vor allem Europa, das gegenwärtig bei weitem nicht mehr so stark in den Welthandel eingeschaltet ist wie vor dem Kriege. Noch 1938 entfiel etwa die Hälfte des seewärtigen Welthandels auf Europa. Im vergangenen Jahr waren die europäischen Industrieländer dagegen nur noch mit knapp einem Drittel an dem internationalen Güterverkehr über See beteiligt. Demgegenüber ist es den außereuropäischen Ländern immer stärker gelungen, sich in die weltwirtschaftliche Arbeitsteilung einzugliedern. Das gilt in erster Linie für die asiatischen Staaten (Japan) sowie für Nord- und Südamerika. Auch der Anteil der afrikanischen Länder weist eine Zuwachsrate auf, wengleich diese auch bei weitem noch nicht so groß ist wie die der asiatischen und amerikanischen Wirtschaft.

Das veränderte Bild der Weltwirtschaft hat sich auf den Seeverkehr in mehrfacher Hinsicht ausgewirkt. Die Verdoppelung der Öltransporte in den vergangenen zehn Jahren hat der internationalen Tankschifffahrt eine ungleich größere Bedeutung eingeräumt, als sie sie jemals vorher besessen hat. Der Tonnagebestand der Tankschifffahrt ist dementsprechend von 20 Mill. BRT im Jahre 1952 auf 45,1 Mill. BRT im Jahre 1962 angewachsen, während die Trockenfrachtonnage in dem gleichen Zeitraum lediglich einen Anstieg von 36% zu verzeichnen hatte. Bestand die Welttonnage 1952 noch zu 77% aus Trockenfrachtern, so hat sich dieser Anteil in weniger als zehn Jahren auf 67% reduziert. Einem Anstieg der gesamten Welthandelsflotte von 57% steht ein Zuwachs der Tankertonnage in dem vergangenen Jahrzehnt von 126% gegenüber.

Auswirkungen veränderter Transportwege

Die zweite Auswirkung, die sich aus der veränderten weltwirtschaftlichen Konstellation für die Seeschifffahrt ergab, besteht in der Verlagerung und in der daraus folgenden Verlängerung der Transportwege. Diese Entwicklung manifestiert sich am deutlichsten in dem erheblich gestiegenen Anteil der Tramp-

schiffahrt und der Massengutfahrt. Die deutsche Trampschiffahrt beschränkte sich vor dem Kriege überwiegend auf den europäischen Seenaverkehr in der Nord- und Ostsee sowie im Mittelmeer.

Durch die Verlagerung der Rohstoffbezüge der deutschen Wirtschaft hat die überseeische Trampschiffahrt nunmehr ein erheblich größeres Gewicht erlangt. Getreidetransporte aus Argentinien, Australien, Kanada und den USA, Erztransporte aus Afrika, Asien und Südamerika und Kohlenimporte aus den USA bestimmen die wirtschaftliche Aktivität der deutschen Trampreedereien heute wesentlich stärker als die entsprechenden Importe aus den benachbarten europäischen Ländern. Nachdem der Import amerikanischer Kohle seit der Einführung des Kohlenzolls einer Stagnation unterliegt, ist die Umstellung in den Erzbezügen das treffendste Beispiel für die Verlagerung der Transportwege. Deutschland bezog vor dem Kriege praktisch 80 % seiner Erzimporte aus Skandinavien. Im Jahre 1962 dagegen wurde bereits mehr als die Hälfte der deutschen Erzbezüge aus Übersee importiert.

Die Folge der veränderten Transportwege bestand naturgemäß darin, daß die verladende Wirtschaft für die Bewältigung dieser Gütermengen nicht nur schnellere, sondern auch größere Schiffe benötigte. In Verbindung mit dem technischen Fortschritt setzte sich die Erkenntnis durch, daß größere Schiffseinheiten infolge der niedrigeren Durchschnittskosten pro Tonne der beförderten Ladung den bisher verwendeten Schiffstypen erheblich überlegen waren. Diese Feststellung löste den sogenannten „Trend zum größeren Schiff“ aus, der auch heute seinen Abschluß noch nicht gefunden hat. In der Tramp- und auch in der Tankerschiffahrt gelangen nunmehr Schiffsgößen zum Einsatz, die vor wenigen Jahren überhaupt noch nicht vorstellbar waren und mit allen traditionellen Maßstäben brechen.

Diese Entwicklung wurde auch dadurch gefördert, daß sich ebenfalls im Schiffbau und im Schiffsmaschinenbau in den letzten Jahren erhebliche Fortschritte durchgesetzt haben. So gestattete beispielsweise der Übergang zum Elektroschweißverfahren eine erhebliche Beschleunigung des Bauprozesses. Auch der Sektionsbau führte zu einer verbesserten Produktivität und damit zu einer Verkürzung der Bauzeiten. Der Bauprozess wurde nicht zuletzt auch durch die vermehrte Normung der Einzelteile im Schiff- und Maschinenbau sowie in der Elektrotechnik erheblich beschleunigt. Besonders umfangreiche Fortschritte wurden schließlich auch dadurch erzielt, daß es gelang, die Grenze der Motorenverwendung ganz erheblich zu erhöhen.

Veränderte nationale Anteile an der Welttonnage

Die politische Umgestaltung der Welt in den letzten Jahrzehnten findet ihren sichtbaren Ausdruck darin, daß sich auch bei den nationalen Anteilen an der Welttonnage grundlegende Veränderungen ergeben. Nach wie vor sind Großbritannien und die USA die führenden Schifffahrtsländer der Welt. In den näch-

sten Positionen der Rangliste der Seeschiffahrt treibenden Nationen folgen dann aber bereits Staaten, die erst in jüngster Zeit Plätze vor anderen traditionellen Schifffahrtsländern eingenommen haben. In der ersten Nachkriegszeit am augenfälligsten war der stürmische Siegeszug der sogenannten „billigen Flaggen“. In jüngster Zeit fällt der ebenso stürmische Anstieg der Flotten des Ostblocks und der Entwicklungsländer am stärksten ins Auge.

Die unter den „billigen Flaggen“, d. h. unter den Flaggen Panamas, Honduras und Liberias fahrende Tonnage hat sich bis 1962 auf 14,5 Mill. BRT erhöht und erreicht damit einen Anteil an der Welttonnage von 10,4 %. Die Vergrößerung dieser Flotten, die 1939 nur mit knapp 1 % an der Welthandelsflotte beteiligt waren, beruht darauf, daß den Reedereien, die in diesen Ländern ihren Sitz haben, neben einer geringen Registrierungsgebühr eine völlige Steuerfreiheit gewährt wird. Die Tonnage der Ostblockstaaten hat sich allein in den vergangenen fünf Jahren mehr als verdoppelt. Die Flotten der Entwicklungsländer sind von 1957 bis 1962 um etwa 60 % vergrößert worden.

Gründe für den Flottenbau des Ostblocks und der Entwicklungsländer

Die Motive, auf denen die Förderung des Flottenaufbaus des Ostblocks und der Entwicklungsländer beruht, weichen im Prinzip nicht allzu stark voneinander ab. Im Mittelpunkt der schiffahrtspolitischen Bestrebungen der Entwicklungsländer steht die Zielsetzung, aus Prestige Gründen am internationalen Seeverkehr zu partizipieren und mit der eigenen Flagge zugleich auch ihre politische und wirtschaftliche Bedeutung zu demonstrieren.

Den Entwicklungsländern und dem Ostblock ist es gemeinsam, daß die wirtschaftliche Zielsetzung des Flottenaufbaus in erster Linie auf die Verbesserung ihrer Devisenposition gerichtet ist. Dies ist gerade in jüngster Zeit mehrfach besonders deutlich zum Ausdruck gebracht worden. Die Bestrebungen, die sogenannte „Valutaeffektivität“ zu vergrößern, sind letztlich auch die Ursache für das umfangreiche Raten-dumping, mit dem sich der Ostblock in die Frachtmärkte der westlichen Welt hineinzudrängen versucht. Die Unterbietung der Frachtraten der westlichen Schifffahrtskonferenzen wird von den Ostblockreedereien offenbar solange für vorteilhaft gehalten, wie die verbleibende Frachtrate noch ausreicht, um die aus dem Transport westlicher Ladungen resultierenden speziellen Betriebskosten zu decken.

Politische Eingriffe in den freien Seeverkehr

Die wachsende Aktivität der Flotten des Ostblocks und der Entwicklungsländer deutet es bereits an, daß die politischen Eingriffe in den freien Seeverkehr ein sehr viel größeres Gewicht bekommen haben als vor dem Kriege. Der Seeverkehr ist nur noch in einem begrenzten Rahmen das Musterbeispiel für das theoretische Modell eines freien atomistischen Wettbewerbs, bei dem sich der Preis ausschließlich nach

der jeweiligen Konstellation von Angebot und Nachfrage bestimmt. Der Seeverkehr entfernt sich von diesem Idealbild immer stärker, so daß der Raum, der der freien Unternehmerinitiative verbleibt, stets kleiner wird.

Die den „billigen Flaggen“ gewährte Steuerfreiheit war Anlaß für andere Staaten, ihren Flotten ebenfalls Steuervergünstigungen zu gewähren. Die Einräumung von Steuervorteilen beispielsweise auf dem Gebiet der Abschreibungen, die Gewährung offener und verdeckter Subventionen für die Reedereien und den Schiffbau sind die am häufigsten anzutreffenden Förderungsmaßnahmen des Auslandes. Es ist nicht übertrieben, wenn festgestellt wird, daß es heute weder im Bereich der traditionellen Schifffahrtsländer, noch bei den jüngeren Seefahrt treibenden Nationen kaum noch eine Flagge gibt, die von ihrer Regierung nicht in dieser oder jener Form begünstigt wird.

Die Flaggen der Ostblockländer stehen bereits auf Grund ihres Wirtschaftssystems außerhalb der traditionellen Ordnung des Seeverkehrs. Eine ähnliche Störung geht von den Entwicklungsländern aus, weil auch diese Staaten eher einer gelenkten als einer freiheitlichen Wirtschaftsverfassung zuneigen. Die Entwicklungsländer beschränken sich nicht nur darauf, mit den ihnen gewährten Unterstützungen eine eigene Schifffahrt aufzubauen und damit das Tonnageangebot ohne echte wirtschaftliche Erfordernisse zu vergrößern. Da ihnen noch vielfach das „know how“ für eine Betätigung im internationalen Seeverkehr fehlt und sie ferner in vieler Beziehung kostenmäßigen Nachteilen unterliegen, versuchen sie, die Beschäftigung ihrer Flotten in fast allen Fällen durch flaggendiskriminierende Maßnahmen zu erzwingen.

Als Vorbild dient ihnen hierbei häufig die Schifffahrtspolitik der USA, durch die der internationale Seeverkehr ebenfalls Reglementierungen unterworfen wird, die den freien wirtschaftlichen Entscheidungen die Grundlage entziehen. Es sei in diesem Zusammenhang nur auf das kürzlich erlassene Public Law 87—346 hingewiesen, das im Prinzip ebenso wie der Flaggenprotektionismus zu der Zerstörung der Internationalität des Seeverkehrs führt.

Ursachen der strukturellen und konjunkturellen Dauerkrise

Die Anpassung der Seeschifffahrt an diesen politischen, wirtschaftlichen und technischen Wandel wurde in zeitlicher Hinsicht von einer sich ständig verschlechternden Konjunkturlage begleitet. Die seit Mitte 1957 anhaltende Depression der Frachtenmärkte stellt eine strukturelle und konjunkturelle Dauerkrise dar, wie sie in einem derartigen Ausmaß in der Schifffahrt noch nicht beobachtet wurde. Diese Depression ist deshalb eine strukturelle Dauerkrise, weil auch von den Strukturwandlungen erhebliche Einflüsse im Hinblick auf die Verschlechterung der Frachtenmärkte ausgehen. Diese Feststellung gilt einerseits für die Flaggendiskriminierung, deren Auswirkungen naturgemäß dazu führen, daß das auf den freien Märkten befindliche Ladungsvolumen mehr und mehr abnimmt. Die strukturellen Veränderungen in der Trampschifffahrt wirken sich andererseits dahingehend aus, daß sich die Frachtraten zwangsläufig nach den Kosten der größeren Schiffe richten, so daß die traditionell in den Trampverkehren eingesetzten Schiffstypen freigesetzt werden und keine Beschäftigung mehr finden.

Die Ursachen für die langanhaltende konjunkturelle Depression der Frachtraten liegen in erster Linie in den umfangreichen Neubaufträgen, die während und nach der Suezkrise erteilt wurden. Vor der Suezkrise umfaßte der Auftragsbestand der Werften der Welt etwa 16 Mill. BRT. Durch die hohen Frachtraten und als Folge der allgemeinen Befürchtung, die Kapazität der Werften könne mit dem Tonnagebedarf nicht Schritt halten, wurden von den Reedereien daraufhin umfangreiche Neubaufträge vergeben mit dem Ergebnis, daß der Auftragsbestand der Werften der Welt sich in weniger als einem Jahr auf das Doppelte erhöhte. Der Rückgang des Tonnagebedarfs nach der Öffnung des Suezkanals mußte sich naturgemäß dahin auswirken, daß die Hochkonjunktur der Frachtraten durch eine Krise abgelöst wurde; dies um so mehr, als der Welthandel gerade in den Jahren 1957/58 nicht unerheblich abnahm.

Die DEUTSCHE BUNDESBAHN

befördert jedes Gut jeder Zeit

- Moderne Güterwagen, auch für schwerste Güter
- Großbehälter verschiedener Art
- Paletten für rationellen Versand
- Güterkraftverkehr

sind nur einige der von ihr gebotenen Möglichkeiten.

Darum



- Transport Ihr Vorteil

Bundesbahndirektion Hamburg

Weitere retardierende Momente

Die seit sechs Jahren bestehende Flaute auf den Frachtenmärkten hält nach wie vor an, weil sich die Anpassung zwischen dem Tonnageangebot und der Nachfrage nach Schiffsraum nur sehr allmählich vollzieht. Ein langfristiges Gleichgewicht auf den Frachtenmärkten ist auch gegenwärtig noch nicht in Sicht. Der Welthandel weist zwar wieder eine positive Zuwachsrate auf, dennoch halten sich die Neubaublieferungen immer noch auf einem zu hohen Stand, so daß das Tonnageüberangebot bei weitem noch nicht beseitigt ist. Ein für die Belebung der Frachtenmärkte retardierendes Moment ergibt sich auch aus der Tatsache, daß die Schiffbaukapazität der Welt das für eine normale Entwicklung der Tonnage erforderliche Ausmaß erheblich überschreitet. Die ungeheure Ausdehnung der Werftkapazität der Welt beruht ebenfalls auf den Bestrebungen einer Reihe von Ländern, ihren Schiffbau künstlich zu fördern. Da die nunmehr vorhandenen Kapazitäten zur Ausnutzung drängen, ist es nicht verwunderlich, daß auch hierdurch ein Faktor entstanden ist, der zu einer stetigen Verlängerung der Schifffahrtsdepression führt.

Die Vielfältigkeit der Ursachen der gegenwärtigen Schifffahrtskrise macht eine Voraussage über den Zeitpunkt, wann mit einem grundsätzlichen Umschwung zu rechnen ist, praktisch unmöglich. Das langfristige Gleichgewicht auf den Frachtenmärkten wird erst dann erreicht werden können, wenn der Nettozuwachs der Tonnage dem Nettozuwachs des Welthandels entspricht. Endgültig hängt die Gesundung der Seeschifffahrt aber davon ab, ob es gelingt, die strukturellen Beeinträchtigungen des freien Ladungsvolumens so weit einzudämmen, daß ein weiteres Absinken des den liberalen Schifffahrtsländern zur Verfügung stehenden Ladungsangebots nicht mehr erfolgt.

Auswirkungen der Depression auf die deutsche Handelsflotte

Die anhaltende Depression auf den internationalen Frachtenmärkten hat die nationalen Flotten der traditionellen Schifffahrtsländer recht unterschiedlich betroffen. Für alle Flaggen, die bereits unmittelbar nach Kriegsende ihre Tätigkeit wieder aufnehmen und daher auch an der Nachkriegskonjunktur partizipieren konnten, ist die jetzige Frachtendepression, abgesehen von ihren strukturellen Auswirkungen, nichts anderes als eine Phase der üblichen Konjunkturschwankungen, die für den Seeverkehr typisch sind. Anders ist dagegen die Situation für die deutsche Handelsflotte, die ihre Aktivität auf Grund der alliierten Schifffahrtsbeschränkungen erst zu Beginn der 50er Jahre wieder aufnehmen konnte und daher keine Reserven aus guter Konjunktur besitzt.

Die Finanzstruktur der deutschen Seeschifffahrt, insbesondere der kleinen und mittleren Reedereien, ist angesichts der gegenläufigen Entwicklung von Frachtraten und Kosten bereits seit längerer Zeit außerordentlich angespannt. Die finanzielle Unterlegenheit der deutschen Reedereien im Vergleich zum konkur-

rierenden Ausland erklärt sich in erster Linie daraus, daß in Deutschland eine Entschädigungsregelung für die durch Reparationsmaßnahmen eingetretenen Verluste an Schiffsmaterial und Auslandsvermögen nicht erfolgt ist. Diese Entschädigungslosigkeit und die Finanzierung des Wiederaufbaus ausschließlich auf dem Kreditwege hat zu der hohen Fremdkapitalbelastung geführt, die angesichts sinkender Frachteinnahmen einen entscheidenden Wettbewerbsnachteil darstellt.

Die ungünstige wettbewerbliche Ausgangslage der deutschen Handelsflotte findet ihre Ursachen ferner in der Tatsache, daß sich die flaggendiskriminierenden Maßnahmen fremder Staaten gerade in den Fahrtgebieten der deutschen Reedereien besonders nachteilig auswirken und daß die deutsche Flagge die im Ausland gewährten Subventionen und steuerlichen Vorteile nicht kennt.

Neuorientierung der deutschen Schifffahrtspolitik dringend erforderlich!

Trotz aller Unterschiede in den einzelnen Fahrtgebieten wird die gegenwärtige Gesamtlage der deutschen Seeschifffahrt dadurch gekennzeichnet, daß die privatwirtschaftliche Selbsthilfe in vielen Fällen nicht mehr ausreicht, um die wettbewerblichen Schwierigkeiten zu überwinden. In handelspolitischer Hinsicht finden alle privatwirtschaftlichen Anstrengungen dann ihre Grenze, wenn es darum geht, Interventionen anderer Staaten zu begegnen. Auch gegen die Verzerrung des Wettbewerbsgefüges durch finanz- und steuerpolitische Maßnahmen anderer Staaten ist jede privatwirtschaftliche Selbsthilfe machtlos.

Die Verbesserung der Wettbewerbslage der deutschen Handelsflotte läßt daher eine Neuorientierung der deutschen Schifffahrtspolitik dringend erforderlich werden. Es bedarf insbesondere einer langfristigen schifffahrtspolitischen Planung, deren Ziel es ist, die Wettbewerbsnachteile der deutschen Reedereien auszugleichen und auf diesem Wege die Fortexistenz der deutschen Seeschifffahrt zu sichern. Diese langfristige Schifffahrtspolitik darf sich nicht in punktuellen Einzelmaßnahmen erschöpfen. Sie muß vielmehr darauf gerichtet sein, die auf den verschiedensten Gebieten gebotenen Maßnahmen gleichzeitig durchzusetzen und zu verwirklichen.

Rationalisierung und Modernisierung durch finanzielle Konsolidierung der Reedereien

Im finanziellen Bereich wird es künftig in erster Linie darauf ankommen, der deutschen Handelsflotte alle Belastungen abzunehmen, die aus der Entschädigungslosigkeit der aus der Kriegs- und Nachkriegszeit herrührenden Substanzverluste resultieren. Nur bei einer derartigen Entlastung wird es gelingen, das durch den Wiederaufbau Erreichte zu konsolidieren. Zu dieser Konsolidierung gehört auch eine Unterstützung derjenigen Reedereien, die sich bereits jetzt in einer akuten Notlage befinden und bei denen es sich am frühestens gezeigt hat, daß das kaufmännische Geschick allein nicht ausreicht, um die gegebenen

Schwierigkeiten zu überwinden. Die erforderliche finanzielle Konsolidierung darf sich jedoch nicht nur auf die Vergangenheit richten; sie muß auch der Gegenwart Rechnung tragen, indem den Reedereien die Möglichkeit gewährt wird, sich durch die Rationalisierung und Modernisierung des Schiffsparks an die strukturellen Veränderungen im internationalen Seeverkehr anzupassen.

Eine finanzpolitische Neuorientierung der deutschen Schifffahrtspolitik reicht allein jedoch noch nicht aus, um die Mängel des Wiederaufbaus zu überwinden. Soll die Finanzpolitik wirksame Erfolge erzielen, bedarf sie dringend der Ergänzung durch steuerliche Maßnahmen. Das Ziel der Steuerpolitik muß es dabei sein, den deutschen Reedereien die Möglichkeit zu geben, sich die dringend benötigten Eigenmittel in ausreichendem Umfang zu verschaffen. Dies setzt eine Steuerpolitik voraus, die der deutschen Seeschifffahrt mindestens die gleichen Vorteile bietet, wie sie die konkurrierenden Flaggen des Auslandes besitzen.

Hierbei wird besonders der Tatsache Rechnung zu tragen sein, daß die Schifffahrtskonjunktur immer noch durch außerordentliche Ertragsschwankungen gekennzeichnet ist. Es wird den Reedereien daher die Möglichkeit gegeben werden müssen, ihren Schiffspark in konjunkturell günstigen Zeiten stärker zu amortisieren, um sich hierdurch auf Perioden schwächerer Märkte vorzubereiten. Die Möglichkeit einer derartigen Abschreibungsverlagerung bedeutet ebenso wenig eine Verminderung der Steuerlast wie die Ermöglichung einer Rücklagenbildung zur Befriedigung des Erneuerungsbedarfs. Der notwendige Ersatz alten Schiffsraums setzt schließlich auch eine Rücksichtnahme bei der Besteuerung außerordentlicher Erträge voraus.

Notwendige Koordinierung der westlichen Schifffahrtspolitik

Die wichtigste Voraussetzung für die Sicherung der Existenz der deutschen Handelsflotte besteht darin, daß sich die deutsche Schifffahrtspolitik in erster Linie dem Ziel widmet, die Beschäftigungsmöglichkeiten der deutschen Reedereien wiederherzustellen und zu verbessern. Nur wenn diese Voraussetzung erfüllt ist, wird es der deutschen Flagge möglich sein, wieder den Platz in der Weltschifffahrt einzunehmen, der ihr auf Grund ihrer Leistungsfähigkeit gebührt. Jedes Versagen in der Handelspolitik muß naturgemäß seinen Niederschlag im finanziellen und steuerlichen Bereich finden.

Eine befriedigende Lösung der Wettbewerbsprobleme im internationalen Seeverkehr kann ohne Zweifel nur dann erreicht werden, wenn die für einen freien Seeverkehr eintretenden Länder ihre Anstrengungen koordinieren. Nur hierdurch läßt sich auch der erforderliche Ausgleich zwischen den Wirtschaftssystemen des Ostblocks und der westlichen Welt herstellen. Solange eine derartige Koordinierung der westlichen Schifffahrtspolitik nicht erreicht ist, werden die Lenkungsmaßnahmen fremder Staaten nur durch den

Abschluß entsprechender zwischenstaatlicher Vereinbarungen abgewehrt werden können. Ist auch auf diesem Wege ein Erfolg nicht zu erzielen, so verbleibt nur die Anwendung von Gegenmaßnahmen, wie sie im Außenwirtschaftsgesetz ausdrücklich vorgesehen sind.

Die vorstehenden Ausführungen ergeben, daß sich sowohl im internationalen Seeverkehr als auch im Bereich unserer eigenen Handelsflotte Strukturwandlungen und Entwicklungstendenzen abgezeichnet haben und abzeichnen, deren Bedeutung nicht unterschätzt werden darf. Sie erfordern in vermehrtem Ausmaß die volle Aufmerksamkeit aller am Seeverkehr und an der Seeverkehrspolitik Beteiligten. Die Beeinträchtigung des liberalen Seeverkehrs kann in langfristiger Hinsicht nur abgewehrt werden, wenn es den traditionellen Schifffahrtsländern gelingt, einen Ausgleich zwischen den freien und den gelenkten Seeverkehrssystemen herzustellen. Die endgültige Gesundung der deutschen Handelsflotte setzt eine Neuorientierung unserer Schifffahrtspolitik und die energische Verwirklichung der gebotenen finanziellen, struktur- und handelspolitischen Maßnahmen voraus.

Die Bedeutung der Seeschifffahrt für die deutsche Wirtschaft

Die Sicherung der Existenzgrundlagen der deutschen Handelsflotte und die Anpassung ihrer wettbewerblichen Startbedingungen an die des konkurrierenden Auslandes sind um so bedeutungsvoller, als die deutsche Seeschifffahrt für unsere Volkswirtschaft eine Reihe unersetzlicher Funktionen erfüllt. Diese erschöpfen sich nicht nur in der Aufrechterhaltung der Verkehrsverbindungen zu überseeischen Ländern, in der Vertretung des deutschen Außenhandels in den Konferenzen der internationalen Linienfahrt oder in der Beschäftigung von Seeleuten. Mit ihren im Ausland erbrachten Dienstleistungen leistet die deutsche Seeschifffahrt einen erheblichen Beitrag zu der Gestaltung der deutschen Zahlungsbilanz. Gerade als Ausgleich für die zunehmende Passivierung der deutschen Dienstleistungsbilanz kommt diesem Beitrag eine überragende Bedeutung zu.

In der Diskussion um die Bedeutung unserer Handelsflotte wird überdies allzu häufig die Tatsache vergessen, daß zwischen der Schifffahrtswirtschaft und den übrigen Zweigen unserer Volkswirtschaft ein sehr enger wirtschaftlicher Zusammenhang besteht. Die noch in ihren Anfängen steckenden „Input-Output-Analysen“ lassen es trotz aller noch bestehenden Unzulänglichkeiten bereits erkennen, daß die wirtschaftlichen Auswirkungen des Seeverkehrs auf die Beschäftigungslage anderer Wirtschaftszweige weit über die innerhalb der Seeschifffahrt selbst geschaffenen Einkommen hinausgehen. Als Folge der hohen Kapitalintensität der Seeschifffahrt ist der die Konsumkraft fördernde Effekt erheblich größer als die Ausgaben für die Seetransportleistungen. Eine anhaltende Verschlechterung der Wettbewerbslage der deutschen Handelsflotte muß daher zwangsläufig auch andere Wirtschaftszweige empfindlich beeinträchtigen.