



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen



Kooperationsprojekt - Digitalisierung Drucksachen der Bremischen Bürgerschaft

Drucksachenabteilung: Drucksachenabteilung / 1 5. Wahlperiode: 1959-63

(24.5.1961) Nr. 82 - Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft

Staats-und Universitätsbibliothek Bremen - Digitale Sammlungen



Bremische Bürgerschaft (Landtag)

5. Wahlperiode

Drucksachenabteilung I

Mitteilungen und Antworten des Senats

Nr. 82

Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft (Landtag)

vom 24. Mai 1961

Bericht über die Lage der deutschen Seeschifffahrt, der Werftindustrie und des Außenhandels nach der Aufwertung der D-Mark

Die Bürgerschaft (Landtag) hat in ihrer Sitzung am 15. März 1961 folgenden Beschluß gefaßt:

„Die Bürgerschaft (Landtag) ersucht den Senat, ihr sobald wie möglich einen Bericht zuzuleiten über die nach der Aufwertung der D-Mark für die deutsche Seeschifffahrt, die Werftindustrie und den Außenhandel entstandene Lage unter besonderer Berücksichtigung der bremischen Verhältnisse.“

Der Senat erstattet der Bürgerschaft (Landtag) hierzu folgenden Bericht:

1. Die Minister/Senatoren für Wirtschaft und Verkehr der Küstenländer haben die Aufwertung der D-Mark vom 6. März 1961 zum Anlaß genommen, den Herren Bundesministern für Wirtschaft und für Verkehr ein Memorandum über die Verschärfung der internationalen Wettbewerbsunterlegenheit der See- und Küstenschifffahrt sowie der Werftindustrie in der Bundesrepublik zu unterbreiten. In diesem anliegend beigefügten Memorandum werden die nach der Aufwertung für die Seeschifffahrt und die Werftindustrie entstandene Wirtschaftslage eingehend dargestellt und eine Reihe von wirtschaftspolitischen Vorschlägen vorgetragen.

Der Senat tritt den Ausführungen und Vorschlägen dieses Memorandums bei.

2. Über die Auswirkungen der DM-Aufwertung auf die Seeschifffahrt und die Werftindustrie unter besonderer Berücksichtigung der bremischen Verhältnisse wird zusätzlich festgestellt:
 - a) Die deutsche Schifffahrt ist durch die Aufwertung der D-Mark besonders hart betroffen. Wegen der vollständigen Liberalisierung der Seefrachten-

märkte ist sie ausschließlich auf den internationalen Markt angewiesen, ohne im Binnenmarkt einen Ausgleich finden zu können. Die Seefrachten bilden sich grundsätzlich in Pfund oder Dollar. Selbst dort, wo Inländer DM-Frachten zahlen, sind diese nur ein Spiegelbild der auf Pfund- oder Dollarbasis zustande gekommenen internationalen Frachten. Dagegen sind die Ausgaben der Reedereien zum überwiegenden Teil in D-Mark zu leisten.

Nach vorliegenden Berichten hat die deutsche Seeschifffahrt (einschließlich Küstenschifffahrt) im Durchschnitt der Jahre 1956 bis 1959 Deviseneinnahmen in Höhe von rund 2,3 Milliarden DM jährlich erzielt, denen Devisenausgaben von 900 Millionen DM gegenüberstehen.

Die fünfprozentige DM-Aufwertung bedeutet demnach für die Schifffahrt eine Belastung von rund 70 Millionen DM jährlich. Bei einem Anteil von 28 Prozent an der gesamten deutschen Handelsflotte sind die bremischen Reedereien davon mit rund 20 Millionen DM belastet.

Hinzu kommen die Auswirkungen durch die seit zwei bis drei Jahren andauernde Frachten-depression sowie Diskriminierungen durch ausländische Flaggen und eine unzureichende Kapitalstruktur der deutschen Schifffahrt.

Im Zusammenhang mit den Vorschlägen des Memorandums darf darauf aufmerksam gemacht werden, daß der Senat bereits seit langem in großzügiger Weise gewerbesteuerliche Erleichterungen für die Seeschifffahrt und Hochseefischerei im Erlaßwege gewährt hat und weiterhin Bemühungen unterstützt, Erleichterungen für die Seeschifffahrt und die Hochseefischerei bei der Gewerbesteuer zu erreichen.

Darüber hinaus hat sich die Abteilung Seeverkehr beim Bundesminister für Verkehr für die Gewährung der im Memorandum geforderten Zinsbeihilfe eingesetzt. Der Senat wird diese Bemühungen wie bisher weiter unterstützen.

- b) Die meisten der bei bremischen Werften bereits vor der Aufwertung durchgeführten Kontrakte mit ausländischen Kunden wurden auf DM-Basis abgeschlossen. Da häufig jedoch die ausländischen Auftraggeber nicht bereit waren, die für sie durch die Aufwertung eingetretene Verteuerung allein zu tragen, wurden die Werften aus Konkurrenzgründen gezwungen, Preisnachlässe einzuräumen. Hierdurch wurde vielfach die Ertragslage bremischer Werften entscheidend beeinflusst.

Hinzu kommt, daß seit dem Stichtag der Aufwertung mit einer einzigen Ausnahme kein ausländischer Schiffbauauftrag abgeschlossen werden konnte. Falls keine grundlegende Besserung der Auftragslage eintritt, werden empfindliche Auswirkungen auf die Beschäftigtenlage der Großwerften zwar erst in 1½ bis 2 Jahren zu erwarten sein, bei den mittleren und kleineren Werften hingegen schon Ende des Jahres 1961.

3. Der bremische Außenhandel ist durch die Aufwertung der D-Mark nachhaltig getroffen worden.

Die vom Exporthandel in Fremdwährung abgeschlossenen Verträge sind in der Regel mit einem Verlust in Höhe des Aufwertungssatzes abgewickelt worden. In vielen Fällen war eine Kurssicherung

nicht möglich, so zum Beispiel bei Verträgen mit langfristigen Lieferterminen.

Auch bei Verträgen in D-Mark mußten zum Teil Verluste hingenommen werden, da die ausländische Kundschaft nicht immer bereit war, den DM-Kaufpreis in voller Höhe zu entrichten.

Die Folgen der DM-Aufwertung auf den zukünftigen Export lassen sich kaum genau feststellen, da im Ausfuhrhandel nicht nur der Preis, sondern eine Anzahl anderer Faktoren, zum Beispiel Lieferfristen, Qualität, Konkurrenz von Bedeutung sind. Diese Faktoren wirken sich von Markt zu Markt und von Branche zu Branche verschieden aus. In jedem Fall wird der Exporthandel in Zukunft durch die Aufwertung beeinträchtigt werden.

Der Importhandel hat durch die Aufwertung in der Regel 5 Prozent des Wertes seines Lagerbestandes verloren. Wie weit dieser Verlust in Zukunft mit erhöhten Einfuhren kompensiert werden kann, bleibt abzuwarten. Bei den nicht liberalisierten Agrarerzeugnissen, wie zum Beispiel Getreide, werden wegen der bestehenden Marktordnung keine Veränderungen eintreten.

Zu befürchten ist, daß der Import gewerblicher Rohstoffe, insbesondere von Baumwolle und Wolle — den beiden wichtigsten Einfuhrgütern Bremens — auf Grund wahrscheinlich zunehmender Einfuhr von Textilfabrikaten, die durch die Aufwertung begünstigt wird, zurückgehen könnte.

Die Bremer Kaufmannschaft bemüht sich mit allen Kräften, die durch die Aufwertung entstandenen Schwierigkeiten zu überwinden.

Der Senator für Wirtschaft und Außenhandel, Bremen
Der Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr, Bremen

Der Niedersächsische Minister
für Wirtschaft und Verkehr

Der Minister für Wirtschaft und Verkehr
des Landes Schleswig-Holstein

Der Präses der Behörde für Wirtschaft und Verkehr
der Freien und Hansestadt Hamburg

Memorandum über die Verschärfung der internationalen Wettbewerbsunterlegenheit der See- und Küstenschifffahrt sowie der Werftindustrie in der Bundesrepublik

Die Schifffahrt und der Schiffbau befinden sich seit langem gegenüber der Auslandskonkurrenz in einer außergewöhnlichen Wettbewerbslage. Die unbefriedigende Entwicklung im Bereich der Schifffahrt und des Schiffbaus findet ihre Ursache vornehmlich in den ungleichen Wettbewerbsverhältnissen zur ausländischen Konkurrenz. Die strukturellen Benachteiligungen — wie unzureichende Kapitalstruktur und protektionistische Maßnahmen des Auslandes in der Schifffahrt sowie staatliche Subventionen zur Exportförderung, günstige Exportgarantien, langfristige Exportkredite, niedrigere Zinssätze im Schiffbau — mußten, zusammen mit der seit 1957 andauernden Frachtedepression, notwendigerweise zu einer ungünstigen Ertragslage führen. Eine Angleichung der Wettbewerbsverhältnisse ist deshalb erforderlich. Das um so mehr, als in den vier Küstenländern, in denen die Schifffahrt und der Schiffbau beheimatet sind, die wirtschaftliche Lage weitgehend von den Verhältnissen in diesen beiden Bereichen abhängt.

Für beide Wirtschaftszweige, die völlig oder zum größten Teil auf internationale Märkte angewiesen sind, geben die Auswirkungen der DM-Aufwertung auf die Ertrags- und Wettbewerbslage nunmehr zwingend den Anstoß, Schlüsse aus der Gesamtlage der Seeschifffahrt und des Schiffbaues zu ziehen.

1. Wiederabsinken des deutschen Welttonnageanteils

Der deutsche Anteil an der Welttonnage bleibt mit 3,5 Prozent weit hinter dem Vorkriegsanteil von 6,2 Prozent zurück. Er wird sich — wie die Auftragsbestände im Schiffbau zeigen — in den nächsten Jahren weiter verringern.

Die Tonnage an Trockenfracht- und Fahrgastschiffen ist sogar absolut zurückgegangen; lediglich die zahlenmäßig stark unter dem Weltdurchschnitt liegende Tankertonnage verzeichnete noch einen geringen Zuwachs.

Die deutsche Handelstonnage ist mit einem Leistungsanteil von wenig mehr als $\frac{1}{3}$ keineswegs volkswirtschaftlich angemessen am seegehenden Güterverkehr der Bundesrepublik beteiligt.

2. Zurückgehender deutscher Schiffbau

Die Neubauproduktion der westdeutschen Werften hat 1960 stärker als in der ganzen westlichen Welt abgenommen. Der Rückgang des deutschen Weltanteils wird sich zukünftig noch beschleunigen. An den Weltstapelläufen war die Bundesrepublik 1960 mit 13,1 Prozent geringer beteiligt als das Deutsche Reich vor dem I. und II. Weltkrieg (15,8 Prozent bzw. 14 Prozent). Im Vergleich zu den anderen Schiffbauländern — wie Frankreich, Italien, Schweden und Japan — ist den

deutschen Werften gegenüber 1938 ein bei weitem geringerer prozentualer Kapazitätswachstum eingetreten.

Die Zahl der Werftbeschäftigten in der Bundesrepublik ist innerhalb der letzten drei Jahre um 14,3 Prozent gesunken.

Diese rückläufigen Wertanteile sind für die Wettbewerbsvorteile ausländischer Schifffahrts- und Schiffbauunternehmungen bezeichnend. Die DM-Aufwertung erhöhte die Wettbewerbsnachteile der beiden deutschen Wirtschaftszweige.

Um den existenzgefährdeten Auswirkungen zunehmender Wettbewerbsunterlegenheit bei einer wachsenden Anzahl von Unternehmungen zu begegnen, sind Maßnahmen zum Ausgleich und zur Annäherung der Wettbewerbsbedingungen an das Ausland zwingend geboten.

I. See- und Küstenschifffahrt

1.1 Interventionistische Maßnahmen anderer Nationen

Seit Jahren werden in anderen Schifffahrtsnationen Steuerpräferenzen und Subventionen gewährt, Flaggen Diskriminierungen erfolgen laufend, die insgesamt die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen See- und Küstenschifffahrt erheblich beeinträchtigen. Darauf wurde aus den Kreisen der Schifffahrt wiederholt hingewiesen, und hierzu hat der Herr Bundesminister für Verkehr erst kürzlich in der 150. Sitzung des Deutschen Bundestages bemerkt, daß manches deutsche Schifffahrtsunternehmen bei dieser Sachlage „kaum noch kostendeckend betrieben werden konnte“, wobei der Minister mit dieser Feststellung ausdrücklich die Lage noch vor der Aufwertung kennzeichnen wollte.

1.2 Unzulängliche Kapitalstruktur

Die deutsche See- und Küstenschifffahrt steht dieser Wettbewerbspolitik des Auslandes mit einer unzulänglichen Kapitalstruktur gegenüber. Eine hohe Verschuldung und hohe Zinslasten sind die Folgen des totalen Vermögensverlustes durch den Krieg. Da die Schifffahrt sich durch besonders hohe Kapitalintensität auszeichnet, wird die unzureichende Kapitalanreicherung zur Hauptursache ihrer wirtschaftlichen Schwäche. Der anfällige Vermögensaufbau der deutschen Schifffahrt wird in den Berichten der Deutschen Revisions- und Treuhand AG deutlich dargestellt.

Die für den Wiederaufbau der Handelsflotte gewährten Finanzierungshilfen haben die wirtschaftlichen Verhältnisse der deutschen See- und Küstenschifffahrt noch nicht hinreichend gesichert. Da die Tonnage der einzelnen Schifffahrtsunternehmen oft aus schifffahrtspolitischen Gründen in verschiedenem Ausmaß finanziell gefördert werden mußte, ergeben sich Unterschiede in der Krisenanfälligkeit.

1.3 Wirtschaftlicher Niedergang während der Frachtendepression

Die 1957 einsetzende Frachtendepression stieß mithin auf eine zweifach wettbewerbsunterlegene Handels-schiffahrt. Schwere wirtschaftliche Schäden traten ein.

Die nunmehr seit Jahren anhaltend ungünstige Frachtenlage hat zum Teil ihre Ursache in dem Angebotsüberhang einiger Schifffahrtszweige; sie beruht vornehmlich auf zahlreichen Strukturwandlungen, namentlich bei der Transportraumnachfrage, den Verkehrsgegebenheiten, der Art und Größe der zur Verwendung kommenden Schiffstypen und auf dem starken Anwachsen der Werksflotten. Hinzu kommt, daß in Ostblockstaaten und Entwicklungsländern neue Handelsflotten entstanden sind und bestehende ausgebaut wurden.

In den genannten Berichten der Treuarbeit für die Jahre 1957 bis 1959 spiegelt sich die bedenkliche Wirtschaftslage der deutschen Handelsschiffahrt wider:

Prozentsatz der Reedereien

Jahr	Anzahl der erfaßten Reedereien	mit negativen Reedereeibgebnissen	deren Reedereiüberschüsse zur Deckung der Afa und Zinsen nicht ausgereicht haben	mit negativem Eigenmittelbestand
1957	69	30,4 %	2,9 %	7,2 %
1958	69	82,6 %	23,2 %	15,9 %
1959	35	91,4 %	34,3 %	—
	36	—	—	25 %

Die untersuchte Tonnage erfaßt 1957/58 in der Linienschiffahrt 71,2 Prozent und in der Trampschiffahrt 35 Prozent (ohne konzerngebundene Reedereien 45 Prozent) der jeweiligen Gesamttonnage. Die Größenordnung der herangezogenen Tonnage ist mithin repräsentativ. Der für 1959 herangezogene Tonnageanteil ist niedriger (insgesamt schätzungsweise 30 Prozent gegenüber 48,6 Prozent in 1957/58), doch ist auch dieser Anteil zur Beurteilung der wirtschaftlichen Lage noch ausreichend repräsentativ.

Die Erkenntnis der vorstehenden Zusammenstellung ist: Seit mehreren Jahren erwirtschaftet der überwiegende Teil der deutschen Reedereien nicht die betriebsnotwendigen Abschreibungen. Ein nicht unbedeutender Teil verdient nicht den Zinsaufwand und kann mithin den Zinsendienst nicht erfüllen.

Im Jahre 1958 betrugen die Reedereiverluste bei den erfaßten Unternehmen 51,9 Millionen DM. Die Nettoverluste aller erfaßten Reedereien beliefen sich allein in diesem Jahr bei den weltweiten Trampreedereien auf 36,4 Prozent und bei den Nord-Ostsee-Reedereien auf 53,4 Prozent des am Jahresanfang vorhanden gewesenen Eigenmittelbestandes. Die effektiven Eigenmittel der untersuchten Reedereien waren Ende 1957 zu mehr als $\frac{2}{3}$ unverteuert. Diese Steuerehypothek vermindert zusätzlich in der steuerwirksamen Zukunft die Möglichkeit der Kapitalbildung aus Gewinnen.

Die deutsche Handelsflotte ist heute mit mehr als 82 Prozent Nachkriegsneubauten modern. Technik und Zusammensetzung der Flotte entsprechen den heutigen Transportbedürfnissen. Dringlich und notwendig dagegen ist die Änderung des Vermögensaufbaues der Reedereien, was auch durch Einflußnahme auf die Ertragsverhältnisse, d. h. auf die Kosten geschehen kann. Andernfalls muß der Zeitpunkt kommen, an

dem die moderne und wirtschaftliche deutsche Handelsflotte durch ständig zunehmende Verluste dem wirtschaftlichen Ruin ausgesetzt ist.

1.4 Verschärfung der Situation durch die DM-Aufwertung

Im Jahre 1960 hat die Frachtendepression, abgesehen von einem geringen Anstieg in der Linien- und in der Nord-Ostsee-Schiffahrt, unverändert fortgedauert. Die erneute Expansion des Welthandels — nach einem Stillstand — hat die Transportnachfrage anwachsen lassen und zu einer leichten Erhöhung der Bruttofrachteinnahmen geführt. Die daran geknüpfte Erwartung auf eine allmähliche, aber nachhaltige Besserung der Ertragsverhältnisse hat sich für die deutsche Schifffahrt durch die DM-Aufwertung nicht erfüllt.

Die deutsche Seeschiffahrt hat im Jahre 1960 Devisen- und DM-Einnahmen in Höhe von 2,5 Milliarden DM erzielt. Da die DM-Einnahmen im wesentlichen über den jeweiligen Wechselkurs umgerechnete Weltfrachten darstellen, sind sie hinsichtlich der Aufwertungsverluste in die Schätzungen der Erlöseinbußen einzubeziehen. Den 2,5 Milliarden DM-Einnahmen standen Devisenausgaben von 950 Millionen DM gegenüber. Geht man auch zukünftig von einer derartigen Transportleistung aus, so ergeben sich hieraus weitere jährliche Erlösminderungen in Höhe von etwa 80 Millionen DM. Die Einbuße beträgt demnach durchschnittlich 3 bis 3,5 Prozent der Einnahmen. Dieser Prozentsatz schwankt von Fall zu Fall, und zwar je nach der Art des Geschäfts und dem dadurch gegebenen Verhältnis von Einnahmen und Devisenausgaben.

Da die Raten auf den Weltfrachtmärkten durch internationale Vereinbarung — jedenfalls in der Linienschiffahrt — gebunden sind, können die durch die nationale Aufwertung entstehenden Mindereinnahmen der See- und Küstenschiffahrt nicht durch Raten-erhöhung aufgefangen werden. Kommt es außerdem zu einem Exportrückgang — auch auf Grund der Aufwertung — dann würden weitere Einbußen durch geringeren Ladungsanfall hinzunehmen sein. Dagegen dürften die im wesentlichen aus Massengütern bestehenden überseeischen Importe durch die Aufwertung kaum eine nennenswerte Zunahme erfahren.

In keinem anderen Wirtschaftszweig ist das Gesamtgeschäft einer Firma von der Aufwertung so umfassend betroffen wie bei den Reedereien. Daß daher die gegebenen, besonders unzureichenden Ertragsverhältnisse durch die Aufwertung eine außerordentliche Verschlechterung erfahren haben, liegt in Anbetracht der absoluten Frachten-Unelastizität auf der Hand. Der Hervorhebung bedarf, daß die kleinen und mittleren Reedereien — nach voller Auswirkung der Aufwertung — möglicherweise einer existenzbedrohenden Lage gegenüberstehen.

2. Vorschläge der Küstenländer

Die folgenden Vorschläge der Küstenländer zur Verbesserung der Lage in der deutschen Schifffahrt — die durch gewerbesteuerliche Maßnahmen zu Lasten der Länder und Gemeinden ergänzt werden — sollen eine Angleichung der Wettbewerbsverhältnisse zur ausländischen Schifffahrt herbeiführen.

2.1 Durch Mittel des Bundes die Zinsen für alle, schiffshypothekarisch gesicherten und noch nicht zinsverbilligten Kapitalmarktdarlehen auf einen Satz von 4 Prozent für einen Zeitraum von 3 Jahren zu ver-

billigen. Der hierfür erforderliche Aufwand beträgt schätzungsweise 40 Millionen DM p. a.

2.2 Fortfall der Konjunkturklausel für die vom Bund bereits bewilligten Zinsbeihilfen und baldmögliche Auszahlung der Zinsbeihilfen für 1960. Die Auszahlung der Zinsbeihilfen ist durch Abschlagszahlungen zu beschleunigen.

2.3 Die Entkommerzialisierung der Wiederaufbaudarlehen mit dem Ziel der schiffahrtspolitischen Anpassung an internationale Verhältnisse vorzusehen;

2.4 Zins- und Tilgungsleistungen auf Wiederaufbaudarlehen sind für 1 Jahr zu stunden.

II. Schiffbau

1.1 Werftsubventionen im Ausland

Kaum ein anderes industrielles Fertigungsgebiet dürfte im Ausland in solchem Maße wie der Schiffbau öffentliche Finanzierungshilfen — in mittel- oder unmittelbarer Form — genießen. Besonders beispielhaft ist die Tatsache, daß Frankreich in den Jahren 1955 bis 1959 an Zuschüssen für den Bau von Handelsschiffen und für Schiffsreparaturen 23,5 Prozent des Gesamtumsatzes der 21 französischen Werften gezahlt hat.

Soweit es sich um Mitgliedstaaten der EWG handelt, wird auf den Kommissionsbericht über die staatlichen Beihilfen für den Schiffbau verwiesen (z. B. Loi Defferre in Frankreich und Lex Tambroni in Italien). Durch die darin aufgeführten Beihilfen wird namentlich auch der Wettbewerb gegenüber Drittländern stark verzerrt. Kürzlich hat die Kommission der EWG auf Antrag Italiens Beihilfen genehmigt. Auch in anderen bedeutenden oder stärker aufkommenden Schiffbauländern — wie Japan, England, den USA und Spanien — werden für Neubauten auf den dortigen Werften, wie aus zahlreichen Informationen seit Jahren bekannt ist, verschiedenartige Vergünstigungen gewährt.

Die Schiffbauindustrie konkurriert weltweit, nicht nur auf einem nationalen Markt, auch nicht nur auf einem gemeinsamen Markt der EWG. Es ist notwendig, daß die Wettbewerbsverhältnisse der deutschen Schiffbauindustrie an die Konkurrenzbedingungen der Schiffbaunationen der Welt angepaßt werden.

1.2 Auswirkungen der Schiffsdepression

Die mehr als drei Jahre anhaltende Schiffsdepression hat die Nachfrage nach Schiffsneubauten außerordentlich stark zurückgehen lassen, was zur Folge hat, daß die Preise nur noch knapp die Kosten decken, in einzelnen Fällen sogar darunter liegen. In dieser Marktlage wird der deutsche Schiffbau von den subventionierten Wettbewerbsverhältnissen des Auslandes besonders schwer betroffen. Hinzu kommt, daß sich die Auslandsabhängigkeit der deutschen Werften zusehends erhöht, weil die Nachfrage nach Neubauten für inländische Rechnung wegen der unzulänglichen Finanzlage der heimischen Schifffahrt stark rückläufig ist. Im Schiffsneubau betrug der Auslandsanteil im Jahre 1960 bereits 77,7 Prozent, bei den Auftragsbeständen liegt der Exportanteil in vielen Fällen noch erheblich höher.

1.3 Unterlegenheit in der Ausführfinanzierung

In der Laufzeit des Exportkredits, bei den Finanzierungskosten, bei der Risikobeteiligung der Bauwerft, aber auch bei anderen Konditionen können die deutschen Werften keine wettbewerbsfähigen Finan-

zierungsangebote abgeben. Infolgedessen sind ihnen in vielen Fällen Auslandsaufträge entgangen, auch wenn sie mit ihren Angebotspreisen durchaus wettbewerbsfähig waren. Bei der zuständigen Verbandsorganisation sind Unterlagen eingesehen worden, aus denen die günstigen Finanzierungsbedingungen bei konkurrierenden ausländischen Exportangeboten schlüssig hervorgehen. Das betrifft auch die Kostenätze der Exportversicherungseinrichtungen.

Die bisherigen geringen Erleichterungen der Hermes-Versicherung und die Gewährung von Kapitalmarktdarlehen durch die Schiffsbanken an ausländische Auftraggeber waren, so dankbar sie anerkannt werden, nicht in der Lage, die deutschen Finanzierungsbedingungen auch nur annähernd konkurrenzfähig zu stellen.

1.4 Weitere Beeinträchtigung durch die DM-Aufwertung

Die Aufwertung der D-Mark hat die Wettbewerbssituation der deutschen Werften zusätzlich verschlechtert; durch sie treten Verluste aus der Abwicklung vorhandener Aufträge ein, und sie hat schließlich das Lieferanten/Kunden-Verhältnis schwer belastet.

Die sofortigen Auswirkungen betreffen die bereits laufenden Kontrakte. Bei den in ausländischer Währung oder mit Valuta-Klausel abgeschlossenen Aufträgen vermindern sich die D-Mark-Erlöse um den Prozentsatz der Aufwertung. Es läßt sich noch nicht übersehen, wie der Bestand an Auslandsaufträgen — der mit rund 2,6 Milliarden DM fast 75 Prozent des gesamten Auftragsbestandes ausmacht — abgewickelt werden soll. Die Mehrzahl der Kontrakte ist zwar in D-Mark abgeschlossen. Doch haben ausländische Auftraggeber bereits gefordert, daß die deutschen Werften die Wechselkursdifferenz übernehmen, weil ihre Bedenken hinsichtlich der Stabilität des Wechselkurses in der Vergangenheit mit dem Hinweis auf bundesseitige Zusicherungen über die Beibehaltung der Währungsrelation zerstreut wurden. Ein Teil der Werften ist rechtlich durch entsprechende Währungsklauseln gebunden. Zudem können die Forderungen der ausländischen Auftraggeber von den Werften nicht ohne Berücksichtigung künftiger Auftragschancen behandelt werden.

Ernst zu beurteilen sind die Auswirkungen auf die zukünftige Auftragsentwicklung, die sich aus den beiden folgenden Konsequenzen der DM-Aufwertung ergeben:

a) Die deutschen Werften werden durch die Aufwertung fast um die ganze Kursdifferenz von 5 Prozent teurer und dadurch noch stärker als bisher in ihrer Wettbewerbsfähigkeit beeinträchtigt, sofern nicht in dem einen oder anderen Falle Ausgleichsmöglichkeiten durch den Bezug von Zubehöriteilen aus dem Ausland bestehen. Angesichts des darniederliegenden Schiffbaumarktes lassen sich neue Kontrakte zukünftig nur noch zu Preisen unterbringen, die, in D-Mark gerechnet, um den Prozentsatz der Aufwertung niedriger sind als vor der Aufwertung. Dadurch würden bei einem noch weit größeren Teil der Exportaufträge, als dies bisher schon der Fall war, Verluste in Kauf genommen werden müssen.

b) Ausländischen Auftraggebern ist seit der DM-Aufwertung das Kursrisiko drastisch vor Augen geführt worden, so daß sie eine Sicherstellung gegen etwaige weitere Veränderungen der Wechselkurse wünschen.

Die bisherigen Wettbewerbsnachteile des deutschen Schiffbaues sowie die durch die Schiffsdepression stark gedrückten Neubaupreise gestatten es den Werften nicht, einen nennenswerten Teil der Preisdifferenz selbst zu tragen, um mit der Auslandskundschaft im Geschäft zu bleiben. Das gilt erst recht für die mit geringem Eigenkapital ausgestatteten mittelständischen Werften. Ebenso kann nicht die Bereitschaft zur Übernahme des Kursrisikos erklärt werden. Dabei fällt ins Gewicht, daß die Werften als Direktexporteure — die nur mit etwa 30 Prozent an der eigentlichen Wertschöpfung beteiligt sind — tatsächlich auch für die Vorlieferanten das weitere Preis- und Kursrisiko mittragen müssen, und zwar sowohl bei den schon laufenden wie auch bei den erst noch abzuschließenden Kontrakten. Eine Aussicht, die Vorlieferanten auch nur zur teilweisen Übernahme dieser Risiken heranzuziehen, besteht nicht.

Bei dieser Sachlage werden sich zwangsläufig die Auftragschancen der deutschen Werften einschneidend und nachhaltig verschlechtern. Wenn nicht kurzfristig eine umfassende Stärkung der Wettbewerbsposition der Werften erfolgt, werden die Exportaufträge stark zurückgehen oder gar ganz ausbleiben. Die Auswirkungen auf die Beschäftigung und die Umsätze werden wegen der langen, technisch bedingten Anlaufzeit jedoch erst nach 1 bis 1½ Jahren zutage treten. Dann ist eine Korrektur aber nicht mehr möglich.

Die Marktstellung der deutschen Werften, die bisher von der Währungsseite her als gesichert angesehen worden ist, erfährt durch die DM-Aufwertung eine weitere, mit zusätzlichen Risiken und Wettbewerbschwierigkeiten verbundene Schwächung.

2. Vorschläge der Küstenländer

Um den vorgetragenen wirtschaftlichen Verhältnissen der deutschen Werftindustrie Rechnung zu tra-

gen, um ihre finanzwirtschaftlichen Wettbewerbsbedingungen den Fazilitäten des Auslandes anzunähern, um die Vertrauensgrundlage des deutschen Schiffbaues zu stärken, wird vorgeschlagen:

2.1 Erschließung von Refinanzierungsmöglichkeiten zu ertrags- und wettbewerbsgerechten Konditionen sowohl für inländische wie auch für ausländische Neubau- und Umbaufträge.

2.2 Verbesserung der Bedingungen bei den Hermes-Ausfuhrbürgschaften und bei der Kreditgewährung durch die Ausfuhrkredit AG, namentlich Senkung der Garantie- und Finanzierungskosten sowie Fortfall des Selbstbehalts beim politischen Risiko und Herabsetzung des Selbstbehalts beim kommerziellen Risiko, in Sonderfällen auch Verlängerung der Laufzeit über 7 Jahre hinaus.

2.3 Bei Bundesbürgschaften nach § 23 Haushaltsgesetz möge der Bund zu 100 Prozent im Obligo bleiben;

2.4 Berücksichtigung der schwierigen Wettbewerbsverhältnisse der deutschen Werften sowohl bei Anwendung der geltenden Bestimmungen für die Umsatzsteuerrückvergütung als auch einer künftigen Reform der Umsatzsteuer.

2.5 Deckung des Kursrisikos für längerfristige Ausfuhrgeschäfte, wie sie insbesondere im Schiffbau die Regel sind.

Darüber hinaus ist es notwendig, daß die Bundesrepublik Deutschland Schritte zur Angleichung der Schiffbauwettbewerbsbedingungen der Mitgliedstaaten der EWG unternimmt. Ein erheblicher Teil der von den Mitgliedstaaten der EWG für ihre Maßnahmen aufgeführten Gründe gilt auch für die deutschen Verhältnisse.

den 16. Mai 1961