

**DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG**  
(INSTITUT FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG)

# Wochenbericht

30. Jahrgang

Berlin, den 8. Februar 1963

Nummer 6

Nachdruck und sonstige Verbreitung — auch auszugsweise — ohne Quellenangabe nicht zulässig

## Strukturwandlungen und Frachtaufwendungen im Güterverkehr der Bundesrepublik

Die Konkurrenz zwischen den Verkehrsträgern und der Strukturwandel des Verkehrsaufkommens haben im vergangenen Jahrzehnt die Anteile der Verkehrsträger am Transportaufkommen der Bundesrepublik erheblich verändert<sup>1)</sup>. Entfielen auf die Eisenbahn 1950 noch 60 vH des Gesamtverkehrs (ohne den Straßennahverkehr), so ging ihr Anteil bis 1959 auf 48 vH zurück. Während der gewerbliche Straßengüterfernverkehr eine Verdoppelung seines Anteils von 6 auf 12 vH erreichte, verblieb der Werkverkehr bei etwa 4 vH. Die unterschiedliche Entwicklung der beiden Straßenverkehrsbereiche war hauptsächlich den Änderungen der Beförderungssteuer zugunsten des Werkverkehrs zuzuschreiben. Die Seeschifffahrt konnte ihren Anteil am Verkehrsvolumen von 10 auf 12 vH, die Binnenschifffahrt von 20 auf 24 vH steigern<sup>2)</sup>.

Bei dem Versuch, diese Veränderungen getrennt nach den Auswirkungen der Konkurrenz und denen des Strukturwandels im Güteraufkommen zu erfassen, wird hier unter „Substitution“ der Prozeß verstanden, der innerhalb einer Gütergruppe zur Ersetzung eines Verkehrsträgers durch einen anderen führt — z. B. Verlegung der Kohlentransporte von der Schiene auf die Wasserstraße oder umgekehrt — während Veränderungen in den Anteilsquoten der Verkehrsträger, die auf unterschiedlichen Wachstumsraten in der Güterproduktion beruhen, mit „Strukturveränderungen“ bezeichnet werden. Durch einen Vergleich der tatsächlichen Transportdaten am Ende des Jahrzehnts mit jenen fiktiven Werten, die bei unveränderten Anteilen der Verkehrsträger und der Güter erreicht worden wären, ist es möglich, beide Erscheinungen gesondert zu quantifizieren. Für die Darstellung der Substitutionsprozesse wird die 1950 bestehende Aufteilung einer Gütergruppe auf die Verkehrsträger beibehalten und auf das Verkehrsaufkommen dieser Güter im Jahre 1959 übertragen. So läßt sich für das Jahr 1959 der mengenmäßige Transportgewinn bzw.

-verlust für jeden Verkehrsträger ermitteln. Da aus früheren Untersuchungen die Durchschnittsfrachten der einzelnen Gütergruppen bekannt sind, kann auch der Einnahmefall bzw. -gewinn berechnet werden.

Die Gewinne bzw. Verluste durch Strukturveränderungen im Güteraufkommen werden in ähnlicher Weise errechnet. Hierbei werden die für 1950 ermittelten Anteile der Gütergruppen am Gesamtverkehrsvolumen konstant gehalten und auf die tatsächliche Verkehrsmenge des Jahres 1959 übertragen.

Der Werkfernverkehr auf der Straße wurde in beide Untersuchungen einbezogen. Seine Leistungen wurden mit Frachtraten des gewerblichen Straßengüterfernverkehrs bewertet.

### Der Substitutionsprozeß

Vom Substitutionsprozeß wurde die Eisenbahn am stärksten betroffen. Für sie entstand 1959 durch die Konkurrenz anderer Verkehrsmittel ein Verkehrsverlust von etwa 67 Mill. t. Dem steht ein Verkehrsgewinn der Binnenschifffahrt von etwa 26 Mill. t, des gewerblichen Fernverkehrs auf der Straße von etwa 29 Mill. t und der Seeschifffahrt von etwa 14 Mill. t gegenüber. Der Verlust des Werkfernverkehrs betrug rund 2 Mill. t.

Werden diese Beförderungsmengen mit den durchschnittlichen Frachten des Jahres 1959 bewertet — wobei sich in diesen Frachten nicht nur das unterschiedliche Frachtniveau, sondern auch die unterschiedliche Versandweite widerspiegelt —, so errechnet sich für die Eisenbahn ein Einnahmefall von etwa 1,4 Mrd. DM. Die größten Substitutionsgewinne hatten der gewerbliche Straßengüterfernverkehr mit 0,7 Mrd. DM und die Seeschifffahrt mit 0,6 Mrd. DM. Für die Binnenschifffahrt ergibt sich auf Grund des niedrigen Frachtniveaus trotz ihres großen Substitutionsgewinnes beim Transportvolumen nur ein Gewinn an Einnahmen von etwa 170 Mill. DM. Für den Werkfernverkehr errechnet sich trotz mengenmäßiger Substitutionsverluste ein Einnahmefall von etwa 100 Mill. DM, da die Verluste bei den niedrig tarifierten, die Gewinne dagegen bei den hoch tarifierten Gütern gelegen haben.

<sup>1)</sup> Vgl. hierzu Wochenbericht des DIW, Nr. 41/61, 45/61, 7/62, 11/62 und John, Günther: „Strukturwandlungen und Entwicklungstendenzen im Güterverkehr der Bundesrepublik“, Sonderhefte des DIW, NF. Nr. 64/1962.

<sup>2)</sup> Ohne Dienstgut- und Militärgüterverkehr. Eisenbahn einschließlich, Binnenschifffahrt ohne Durchgangsverkehr.

### Die Strukturveränderungen des Transportaufkommens

Der unterschiedliche Anteil der Verkehrsmittel am Transportaufkommen wichtiger Güter hatte zusammen mit dem unterschiedlich wachsenden Güterangebot ebenfalls erheblichen Einfluß auf die Transportentwicklung der Verkehrsträger. Durch ihren hohen Anteil am Kohlentransport, der insgesamt nur unterdurchschnittlich zunahm, wurde die Eisenbahn auch von Strukturveränderungen am stärksten betroffen. Ihr Verkehrsverlust erreichte 1959 etwa 20 Mill. t.

Dagegen wurde die Seeschifffahrt durch ihre enge Bindung an den Mineralölverkehr am meisten begünstigt. Ihr Transportgewinn betrug 12 Mill. t. Beim Straßengüterfernverkehr, der ebenfalls von den Strukturveränderungen profitierte, lagen die Gewinne im gewerblichen Verkehr bei etwa 6 Mill. t, im Werkverkehr bei 3 Mill. t. Für die Binnenschifffahrt glichen sich Verkehrsgewinne und -verluste bei den einzelnen Gütergruppen aus, so daß das Verkehrsvolumen insgesamt von den Strukturveränderungen nicht berührt wurde. Anders als bei der Eisenbahn konnten hier die Verluste im Kohlenverkehr durch zusätzlichen Transport von Mineralöl und Mineralölprodukten wettgemacht werden.

Bewertet man diese Ergebnisse ebenfalls mit den durchschnittlichen Frachten des Jahres 1959, so zeigt sich, daß bei allen Verkehrsträgern die Verkehrsverluste bei den niedrig, die Verkehrsgewinne dagegen bei den höher tarifierten Gütern aufgetreten sind. Daher konnte selbst die Eisenbahn trotz ihrer mengenmäßigen Transportverluste aus den Strukturveränderungen im Jahre 1959 noch einen leichten Einnahmengewinn in Höhe von 30 Mill. DM erzielen. Etwa ebenso hoch war der Frachtgewinn der Binnenschifffahrt, während er bei der Seeschifffahrt auf etwa eine halbe Milliarde DM zu veranschlagen ist. Der Frachtgewinn des gewerblichen Straßengüterfernverkehrs machte knapp 250 Mill. DM, der des Werkfernverkehrs etwa 100 Mill. DM aus.

Faßt man die Auswirkungen des Substitutionsprozesses und der Strukturveränderungen auf die Einnahmen der Verkehrsträger im Jahre 1959 zusammen, so ergibt sich nach dieser Rechnung für

die Eisenbahn ein Verkehrsverlust von etwa 1,4 Mrd. DM. Gewerblicher Straßengüterfernverkehr und Seeschifffahrt erzielten einen Verkehrsgewinn von je etwa einer Milliarde DM. Für die Binnenschifffahrt und den Werkfernverkehr lagen die Verkehrsgewinne dagegen nur bei je 200 Mill. DM.

### Die Frachtausgaben nach Wirtschaftsbereichen

Die Frachtausgaben der Volkswirtschaft für Gütertransporte sind nur als Gesamtgrößen (als Frachteinnahmen der Verkehrsträger) bekannt. Angaben über die Frachtausgaben der Wirtschaftszweige liegen dagegen nur für einige Bereiche vor. Da die Gütergruppen dieser Untersuchung in Analogie zu den Industriebereichen gebildet wurden, d. h. an den Versand dieser Bereiche anknüpfen, konnten unter Verwendung der Durchschnittsfrachten für das Jahr 1959 auch die Frachtaufwendungen nach Wirtschaftsbereichen errechnet werden. Erfasst wurden die Ausgaben für Eisenbahn, Schiffs- und Straßentransporte (jedoch ohne den Straßengüternahverkehr), einschließlich der Einfuhrfrachten, auch derjenigen im Seeverkehr über die Rheinmündungshäfen.

Die Frachtausgaben nach Gütergruppen und Wirtschaftsbereichen im Jahre 1959\*)  
in Mill. DM

|   |       |
|---|-------|
| Landwirtschaftliche Produkte . . . . .      | 1 100 |
| Steinkohlen . . . . .                       | 900   |
| Braunkohlen, Torf . . . . .                 | 330   |
| Mineralöl . . . . .                         | 500   |
| Erze . . . . .                              | 460   |
| Sonst. mineralische Rohstoffe . . . . .     | 150   |
| Bergbauprodukte . . . . .                   | 2 340 |
| Steine und Erden . . . . .                  | 700   |
| Eisen und Stahl . . . . .                   | 750   |
| NE-Metalle . . . . .                        | 90    |
| Düngemittel . . . . .                       | 200   |
| Sonstige chemische Produkte . . . . .       | 350   |
| Mineralölprodukte . . . . .                 | 560   |
| Holz und Papier . . . . .                   | 540   |
| Grundstoffe und Produktionsgüter . . . . .  | 3 190 |
| Nahrungs- und Genussmittel . . . . .        | 750   |
| Fahrzeuge . . . . .                         | 75    |
| Sonstige Güter . . . . .                    | 1 830 |
| Investitions- und Verbrauchsgüter . . . . . | 1 905 |
| Güter, insgesamt . . . . .                  | 9 285 |

\*) Einschl. Import, ohne Straßengüternahverkehr.

## Die Mineralölwirtschaft der Welt im Jahre 1962

Nach den bisher vorliegenden Angaben ist die Mineralölförderung der Welt im vergangenen Jahr um 91 Mill. t (8,2 vH) auf 1210,5 Mill. t gestiegen. Die Länder der westlichen Welt förderten 71 Mill. t mehr als 1961. Besonders die Zunahme der Gewinnung in den Ländern des Mittleren Ostens, im afrikanischen Raum und in Venezuela war für diesen Anstieg bedeutsam. Der Mittlere Osten, der Hauptlieferant für den westeuropäischen Energiemarkt, war 1962 mit mehr als einem Viertel an der Mineralölförderung der Welt beteiligt. Die Fördersteigerung in diesem Raum wurde in erster Linie von den Ländern Kuwait (einschließlich der Neutralen Zone), Saudisch-Arabien und Persien erbracht, dessen mineralölwirtschaftliche Grundlagen kürzlich von Sachverständigen des DIW geprüft worden sind.

Die persische Rohölförderung, die um 6 Mill. t

zunahm, erfolgt vornehmlich aus dem Feld von Agha Jari, für das allein eine jährliche Produktionskapazität von mehr als 50 Mill. t veranschlagt werden kann. Die Förderkosten liegen etwas über denen von Kuwait, sind aber in weltweitem Maßstab gesehen sehr niedrig. Neben den älteren Ölfeldern tritt neuerdings auch das seit einiger Zeit erschlossene Feld von Gachsaran in den Vordergrund, dessen Rohöl überwiegend über die neu errichtete Verladeanlage auf der Kharg-Insel exportiert wird. Eine weitere Lagerstätte südlich von Teheran (Ghom) verfügt über eine zur Zeit nicht genutzte Förderkapazität von jährlich 4 bis 5 Mill. t. Die Förderung dürfte in Zukunft zur Deckung des inländischen Mineralölbedarfs herangezogen werden. Die hier aufgeschlossenen sicheren Vorräte betragen 300 bis 400 Mill. t.

Welterdölförderung 1937, 1950 und 1960 bis 1962

| Gebiete bzw. Länder                        | Förderung in Mill. t |              |               |               |               | in vH der Weltförderung |
|--|----------------------|--------------|---------------|---------------|---------------|-------------------------|
|  | 1937                 | 1950         | 1960          | 1961          | 1962          | 1962                    |
| <b>Nordamerika . . .</b>                   | <b>179,9</b>         | <b>281,0</b> | <b>387,1</b>  | <b>398,4</b>  | <b>409,2</b>  | <b>33,8</b>             |
| Ver. St. v. Amerika                        | 172,9                | 268,7        | 347,1         | 353,4         | 359,0         | 29,7                    |
| Kanada . . . . .                           | 0,3                  | 3,9          | 25,8          | 29,7          | 34,0          | 2,8                     |
| Mexiko . . . . .                           | 6,7                  | 10,4         | 14,1          | 15,2          | 16,2          | 1,3                     |
| <b>Karibischer Raum</b>                    | <b>32,3</b>          | <b>87,7</b>  | <b>162,8</b>  | <b>166,2</b>  | <b>180,6</b>  | <b>14,9</b>             |
| Venezuela . . . . .                        | 27,2                 | 80,0         | 148,8         | 152,1         | 168,5         | 13,8                    |
| Kolumbien . . . . .                        | 2,8                  | 4,7          | 7,8           | 7,5           | 7,2           | 0,6                     |
| Trinidad . . . . .                         | 2,3                  | 3,0          | 6,1           | 6,6           | 6,9           | 0,6                     |
| <b>Südamerika ohne Venezuela . . . . .</b> | <b>4,9</b>           | <b>6,0</b>   | <b>17,2</b>   | <b>21,2</b>   | <b>22,9</b>   | <b>1,9</b>              |
| Argentinien . . . . .                      | 2,3                  | 3,4          | 9,1           | 12,1          | 13,5          | 1,1                     |
| Brasilien . . . . .                        | —                    | 0,0          | 3,9           | 4,5           | 4,3           | 0,4                     |
| Peru . . . . .                             | 2,3                  | 2,1          | 2,5           | 2,6           | 2,9           | 0,2                     |
| Chile . . . . .                            | —                    | 0,1          | 0,9           | 1,2           | 1,5           | 0,1                     |
| Bolivien . . . . .                         | 0,0                  | 0,1          | 0,4           | 0,4           | 0,4           | 0,0                     |
| Ecuador . . . . .                          | 0,3                  | 0,3          | 0,4           | 0,4           | 0,3           | 0,0                     |
| <b>Europa ohne Ostblock . . . . .</b>      | <b>0,6</b>           | <b>3,8</b>   | <b>14,9</b>   | <b>16,2</b>   | <b>17,4</b>   | <b>1,4</b>              |
| Deutschland (BRD)                          | 0,5                  | 1,1          | 5,5           | 6,2           | 6,8           | 0,6                     |
| Österreich . . . . .                       | 0,0                  | 1,7          | 2,4           | 2,4           | 2,5           | 0,2                     |
| Frankreich . . . . .                       | 0,1                  | 0,2          | 2,0           | 2,2           | 2,4           | 0,2                     |
| Niederlande . . . . .                      | —                    | 0,7          | 1,9           | 2,0           | 2,2           | 0,2                     |
| Italien . . . . .                          | 0,0                  | 0,0          | 2,0           | 2,0           | 1,8           | 0,2                     |
| Jugoslawien . . . . .                      | 0,0                  | 0,1          | 0,9           | 1,4           | 1,7           | 0,1                     |
| Großbritannien . . . . .                   | —                    | —            | 0,1           | 0,1           | 0,1           | 0,0                     |
| <b>Ostblock . . . . .</b>                  | <b>36,3</b>          | <b>44,1</b>  | <b>167,2</b>  | <b>185,7</b>  | <b>206,0</b>  | <b>17,0</b>             |
| UdSSR . . . . .                            | 28,5                 | 37,9         | 147,9         | 165,9         | 186,0         | 15,4                    |
| Rumänien . . . . .                         | 7,2                  | 5,0          | 11,5          | 11,6          | 11,6          | 1,0                     |
| China . . . . .                            | 0,0                  | 0,0          | 5,5           | 5,5           | 5,5           | 0,5                     |
| Ungarn . . . . .                           | 0,0                  | 0,5          | 1,2           | 1,5           | 1,6           | 0,1                     |
| Albanien . . . . .                         | 0,1                  | 0,4          | 0,6           | 0,7           | 0,7           | 0,1                     |
| Polen . . . . .                            | 0,5                  | 0,2          | 0,2           | 0,2           | 0,2           | 0,0                     |
| Tschechoslowakei . . . . .                 | 0,0                  | 0,1          | 0,1           | 0,2           | 0,2           | 0,0                     |
| Bulgarien . . . . .                        | —                    | —            | 0,2           | 0,2           | 0,2           | 0,0                     |
| <b>Südostasien . . . . .</b>               | <b>9,9</b>           | <b>11,8</b>  | <b>27,3</b>   | <b>27,6</b>   | <b>29,1</b>   | <b>2,4</b>              |
| Indonesien . . . . .                       | 7,3                  | 6,4          | 20,6          | 21,3          | 22,4          | 1,9                     |
| Brit.-Borneo . . . . .                     | 0,8                  | 4,2          | 4,6           | 4,2           | 3,8           | 0,3                     |
| Burma . . . . .                            | 1,1                  | 0,1          | 0,5           | 0,6           | 0,6           | 0,1                     |
| Indien . . . . .                           | 0,3                  | 0,3          | 0,4           | 0,4           | 1,0           | 0,1                     |
| Japan . . . . .                            | 0,4                  | 0,3          | 0,5           | 0,7           | 0,8           | 0,1                     |
| Pakistan . . . . .                         | —                    | 0,2          | 0,4           | 0,4           | 0,5           | 0,0                     |
| West-Neuguinea . . . . .                   | —                    | 0,3          | 0,2           | 0,2           | 0,1           | 0,0                     |
| <b>Vorderasien mit Ägypten . . . . .</b>   | <b>15,9</b>          | <b>38,2</b>  | <b>265,0</b>  | <b>284,2</b>  | <b>310,8</b>  | <b>25,7</b>             |
| Kuweit . . . . .                           | —                    | 17,3         | 81,9          | 82,5          | 93,0          | 7,7                     |
| Saud.-Arabien . . . . .                    | 0,0                  | 26,6         | 62,1          | 69,2          | 75,0          | 6,2                     |
| Iran . . . . .                             | 10,3                 | 32,3         | 52,1          | 58,7          | 65,0          | 5,4                     |
| Irak . . . . .                             | 4,3                  | 6,6          | 47,5          | 49,0          | 49,0          | 4,0                     |
| Kuweit, neutr. Zone . . . . .              | —                    | —            | 7,3           | 9,8           | 12,0          | 1,0                     |
| Quatar . . . . .                           | —                    | 1,6          | 8,2           | 8,4           | 8,8           | 0,7                     |
| Ägypten . . . . .                          | 0,2                  | 2,3          | 3,3           | 3,8           | 4,3           | 0,4                     |
| Bahrein-Inseln . . . . .                   | 1,1                  | 1,5          | 2,3           | 2,3           | 2,3           | 0,2                     |
| Abu Dhabi . . . . .                        | —                    | —            | —             | —             | 0,8           | 0,1                     |
| Türkei . . . . .                           | —                    | —            | 0,3           | 0,4           | 0,5           | 0,0                     |
| Israel . . . . .                           | —                    | —            | 0,1           | 0,1           | 0,1           | 0,0                     |
| <b>Afrika o. Ägypten</b>                   | <b>0,0</b>           | <b>0,0</b>   | <b>10,4</b>   | <b>19,7</b>   | <b>34,5</b>   | <b>2,8</b>              |
| Algerien Sahara . . . . .                  | 0,0                  | 0,0          | 8,5           | 15,6          | 20,4          | 1,7                     |
| Libyen . . . . .                           | —                    | —            | —             | 0,7           | 9,3           | 0,8                     |
| Nigerien . . . . .                         | —                    | —            | 0,9           | 2,3           | 3,3           | 0,3                     |
| Gabon u. Kongo (B) . . . . .               | —                    | —            | 0,8           | 0,9           | 1,0           | 0,1                     |
| Angola . . . . .                           | —                    | —            | 0,1           | 0,1           | 0,5           | 0,0                     |
| Marokko . . . . .                          | —                    | —            | 0,1           | 0,1           | 0,1           | 0,0                     |
| <b>Sonstige Länder . . . . .</b>           | <b>0,6</b>           | <b>0,2</b>   | <b>0,0</b>    | <b>0,0</b>    | <b>0,0</b>    | <b>0,0</b>              |
| <b>Welt insgesamt . . . . .</b>            | <b>280,4</b>         | <b>522,8</b> | <b>1052,0</b> | <b>1119,2</b> | <b>1210,5</b> | <b>100,0</b>            |

Die Fördersteigerung in Kuwait (einschließlich der Neutralen Zone) betrug 1962 gegenüber 1961 knapp 14 Mill. t; das geförderte Öl weist die niedrigsten Gewinnungskosten der Welt auf. Die Lagerstätten Kuweits sind zur Zeit als das reichste Mineralölvorkommen der Welt anzusehen.

Die Länder des Mittleren Osten sind zwar die wichtigsten Anbieter von Rohöl auf dem europäischen Markt, doch ist nicht zu übersehen, daß auch die nordafrikanischen Ölgebiete immer stärkere Bedeutung gewinnen. Algerien und Libyen haben im vergangenen Jahr 30 Mill. t

gefördert und verzeichneten damit einen Zuwachs von mehr als 13 Mill. t gegenüber 1961. Vor allem die libyschen Ölfelder, die 1960 noch keine Förderung erbracht haben, dürfen große Aufmerksamkeit beanspruchen, nicht nur, weil hier weitere Fördersteigerungen zu erwarten sind, sondern auch, weil sie den Mineralölgesellschaften die Möglichkeit geben, im Falle einer Förderunterbrechung in einzelnen Ländern des Mittleren Ostens auf günstig gelegene Lagerstätten auszuweichen.

Die vielfach in Zusammenhang mit dem Sicherheitsargument erörterte Frage einer Unterbrechung der Rohölaufuhren nach Westeuropa aus dem Mittleren Osten hat die Mineralölgesellschaften seit einiger Zeit zu Überlegungen darüber veranlaßt, wie die Versorgung des europäischen Marktes dann am besten erfolgen könnte. Eine schnelle und für eine begrenzte Periode geltende Umstellung der westeuropäischen Rohölversorgung von Mittelostöl auf andere Erdölgebiete dürfte durch fehlenden Transportraum kaum behindert werden. Die größeren, mit hoher Geschwindigkeit fahrenden Tanker gestatten eine Versorgung Europas auch aus entlegeneren Gebieten ohne große Schwierigkeiten. Demgegenüber steht allerdings die Frage, ob genügend Reserven in der Förderkapazität in den Ländern außerhalb des Mittleren Ostens bestehen. In den Vereinigten Staaten von Amerika dürfte die Förderung jedoch um 30 vH und in Venezuela mindestens um 10 vH für eine längere Zeit zu steigern sein; damit stünden allein aus diesen beiden Ländern kurzfristig etwa 140 Mill. t zur Verfügung.

Die Steigerung der Rohölförderung in der UdSSR war mit 20 Mill. t (12 vH) gegenüber 1961 wiederum größer als im Durchschnitt aller ölfördernden Länder. Auch wenn ein namhafter Anstieg des Energieverbrauchs in der Sowjetunion selbst und in den Ostblockstaaten angenommen wird und die Substitution zwischen Mineralölprodukten und Steinkohle einen großen Teil der Mehrförderung absorbieren sollte, verbliebe ein nicht unerheblicher Spielraum für zusätzliche Rohölexporten. Der wirtschaftliche Anreiz hierzu scheint gegeben zu sein; nach sowjetischen Angaben betragen die durchschnittlichen Förderkosten je t Rohöl im Jahre 1958 35,7 alte Rubel und sollen nach den Wirtschaftsplänen bis 1965 vorwiegend durch die stärkere Heranziehung der mit niedrigen Förderkosten arbeitenden Reviere im Raum von Kujbyschew auf 27,7 Rubel gesenkt werden. Unter Berücksichtigung der Neubewertung des Rubels ergeben sich damit Förderkosten von 3,96 beziehungsweise 3,07 \$/t (1965), so daß bei Rohöleinstandspreisen von 17 bis 18 \$/t cif Westeuropa eine genügend große Spanne für die Transportkosten des russischen Rohöls vom Feld bis zur Verladung und für den See- und Pipeline-transport vorhanden ist. Veranschlagt man die Pipelinedurchsatzkosten bis zu den Schwarzmeerbahnen mit 2 bis 3 \$/t und die Seefracht mit höchstens 6 \$/t, so wären trotz der niedrigen Rohölpreise cif Europa noch immer 2 bis 3 \$/t als Gewinn realisierbar.

Die Rohölförderung in Venezuela hat gleichfalls einen kräftigen Anstieg um mehr als 14 Mill. t erfahren, obwohl die Restriktion von

Rohölimporten in den USA nach wie vor den Absatz venezolanischen Rohöls beeinträchtigt. Jedoch konnten sowohl Rohöl als auch eine Reihe von Mineralölprodukten vermehrt auf den westeuropäischen Märkten abgesetzt werden.

Die Vereinigten Staaten von Amerika verzeichneten nur einen geringen Förderanstieg von knapp 6 Mill. t. Die Limitierung der Förderung, besonders im Staate Texas, wo etwa 35 vH der amerikanischen Rohölförderung erbracht werden, besteht nach wie vor in derselben Höhe. Kanada konnte die Rohölgewinnung im Gegensatz zu den Vereinigten Staaten von Amerika um fast 15 vH auf 34 Mill. t steigern. Insgesamt gesehen ist der Anteil des nordamerikanischen Kontinents an der Weltrohölförderung seit 1950 erheblich zurückgegangen. Während 1950 noch mehr als die Hälfte des Rohöls aus diesen Gebieten stammte, war es im abgelaufenen Jahr nur noch ein Drittel.

In der Bundesrepublik stieg die Förderung um 0,5 Mill. t (9 vH) auf knapp 6,8 Mill. t. Die durchschnittlichen Förderkosten liegen hier etwa 7 bis 8 \$/t über den Preisen des unverzollten Rohöls frei Grenze. Hinzu kommen in einer Reihe von Fällen noch Standortnachteile, die sich aus der Lage der Felder zu den küstennahen Raffinerien ergeben, und die Förderung häufig mit hohen Transportkosten belasten. Da der gegenwärtige

Rohölzoll, der allerdings für einige Erzeugnisse der Mineralölindustrie (z. B. Heizöle) rückvergütet wird, nach Vereinbarungen der EWG-Länder mit Ablauf des nächsten Jahres fortfallen soll, hat das Bundesfinanzministerium eine Umgestaltung der Mineralölsteuer vorgesehen. Zur Zeit trägt die fiskalische Belastung durch die Mineralölsteuer und den Rohölzoll etwa 100 DM je t abgesetztes Mineralölprodukt. Für den Fall, daß diese Belastung auch in Zukunft erhalten bleibt, würden die Einnahmen der Öffentlichen Hand infolge der wachsenden Nachfrage im Laufe der nächsten zehn bis zwölf Jahre eine Größenordnung von jährlich etwa 8 bis 10 Mrd. DM erreichen. Demgegenüber stünden allerdings Beträge, die für einen möglichen Schutz der deutschen Rohölförderung, beispielsweise in Form von Subventionen, aufgewendet werden müßten. Bei einer jährlichen Förderung von 7 Mill. t Rohöl und einer Subventionssumme von rund 40 DM/t wären das jährlich 280 Mill. DM. Gegenwärtig würde dies 10 vH des Aufkommens aus Mineralölsteuer und Rohölzoll ausmachen; mit fortgesetzter Abnahme des Anteils der deutschen Rohölförderung am Gesamtverbrauch von Mineralöl im Laufe der nächsten Jahre wird dieser Betrag, gemessen an den Einnahmen aus der Mineralölsteuer, jedoch allmählich bedeutungslos werden.

## Dr. Hans Liebe

Abteilungsleiter im Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung  
ist nach schwerem Leiden am 5. Februar 1963 von uns geschieden.

Dr. Liebe gehörte dem Institut seit dreißig Jahren an. Sein Studium — und seine Zuneigung — galt landwirtschaftlichen Fragen und bis weit in die Nachkriegszeit hinein vermochte er der landwirtschaftlichen Forschung den größten Teil seiner Arbeitskraft und Arbeitsleistung zu widmen. Mit der raschen Entwicklung des Instituts nahm ihn jedoch die Betreuung unserer wissenschaftlichen Veröffentlichungen immer mehr in Anspruch. Das Bild, das seine Freunde und Kollegen im Hause von ihm vor Augen haben werden, formte sich in diesen letzten Jahren: Hans Liebe war der verständnisvolle wie wachsame, hilfreiche wie korrekte Schriftleiter der Vierteljahrshefte, Sonderhefte und Wochenberichte des Instituts.

Für das Kuratorium, den Vorstand, die Mitarbeiter  
und die Freunde  
des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung  
Prof. Dr. Ferdinand Friedensburg

Herausgeber: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, 1 Berlin 33, Königin-Luise-Str. 5 u. 53 Bonn, Koblenzer Str. 17  
Präsident: Prof. Dr. Dr. h. c. Ferdinand Friedensburg. Abteilungsleiterkollegium: Dr. Gerhard Abeken, Dr. Klaus Dieter Arndt,  
Dr. Ingeborg Köhler-Rieckenberg, Dr. Rolf Krengel, Dr. Hans Liebe, Dr. Herbert Martell, Prof. Dr. Joachim Tiburtius.

Schriftleitung: Dr. Hans Liebe, Berlin 28, Edelhofdamm 36, in Vertretung: Dr. Horst Seidler. Verlag: Duncker & Humblot,  
Berlin 45, Geranienstr. 2. Druck: Buch- und Kunstdruckerei Gustav Ahrens, Berlin 65, Friedrich-Krause-Ufer 24. Alle Rechte vorbehalten.  
Printed in Germany. Bezugspreis für den Jahrgang DM 32,—, halbjährlich DM 17,—, vierteljährlich DM 9,—.

