Kapitaleinsatz und Kapitalverzehr im Verkehrswesen der Bundesrepublik . . 61
Der Außenhandel Mitteldeutschlands mit der UdSSR in den Jahren 1955-63 64

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG
Institut für Konjunkturforschung

WOCHEN BERICHT

32. Jahrgang | Berlin, den 2. April 1965 | A 22127 C | Nummer 14

Kapitaleinsatz und Kapitalverzehr im Verkehrswesen der Bundesrepublik

Die verkehrspolitische Diskussion der letzten Monate über das Ausmaß der Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Verkehrsträgern zeigte die Schwierigkeiten, die sich aus dem Fehlen geeigneter Kriterien für eine gleichartige Beurteilung aller Verkehrszweige ergeben. Zu diesen Kriterien gehört neben Angaben über die Kostenstruktur- und Produktivitätsentwicklung[1]) auch eine Vorstellung über das in den einzelnen Verkehrsbereichen eingesetzte Kapital. Vom Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung ist daher, wie schon für die Industrie, bei gleichzeitiger Erweiterung und Ergänzung früherer Arbeiten das Bruttoanlagevermögen des Verkehrssektors neu berechnet worden.

Diese Vermögensrechnung geht teils von den Erstinventuren nach der Währungsreform, teils von einer einheitlichen Bewertung der Bestände (insbesondere an Fahrzeugen) aus. Nach einer Schätzung der durchschnittlichen Lebensdauer und der Altersstruktur der Anlagen aufgrund früherer Investitionsrechnungen können die ermittelten Werte unter Berücksichtigung der Verschrottungen an Hand der Bruttoinvestitionen fortgeschrieben werden[2]). Wegen der engen Verflechtung des Verkehrs mit dem staatlichen Sektor — vor allem bei den See- und Binnenhäfen sowie den Wasserstraßen — ist der staatliche Verkehrsbereich in die Untersuchung einbezogen worden. Die Ergebnisse liegen getrennt nach Bauten, Fahrzeugen und sonstigen Ausrüstungen vor, wurden hier aber nur für den Gesamtverkehr ausgewiesen.

Die Untersuchung ergibt für das Jahr 1950 ein Bruttoanlagevermögen im gesamten Verkehr von 110 Mrd. DM (zu Preisen des Jahres 1954), von dem etwa die Hälfte dem staatlichen Bereich zuzurechnen ist. Insgesamt entfällt auf den Verkehr etwa ein Fünftel des Vermögens aller Wirtschaftsbereiche. Mehr als zwei Drittel des Verkehrsvermögens sind Bauten, bedingt durch den hohen Anteil der Straßen. Der Wert der Fahrzeuge entspricht etwa dem der sonstigen Ausrüstungen, die u. a. den Oberbau der Eisenbahnen einschließen.

Bis zum Jahre 1962 ist das Anlagevermögen — zu konstanten Preisen gerechnet — auf 170 Mrd. DM gestiegen. Es schließt nunmehr aber das Saarland und Berlin (West) ein, auf die zusammen etwa 7 Mrd. DM entfallen. Die Zusammensetzung des Gesamtvermögens hat sich jedoch — auch unabhängig von den auf diese regionalen Änderungen zurückzuführenden Strukturverschiebungen — erheblich gewandelt, da der gewerbliche Sektor — vor allem in den ersten Berichtsjahren bis zum Verkehrsfinanzgesetz von 1955 — wesentlich stärker als der staatliche expandierte. Die Wachstumsraten waren am höchsten in der Seeschiffahrt und Luftfahrt, aber auch Bundesbahn und Bundespost konnten trotz des relativ hohen Ausgangsniveaus noch bemerkenswerte Steigerungsraten erzielen.

Die absolute Höhe des Anlagevermögens sagt jedoch noch nichts über den spezifischen Kapitaleinsatz bei den verschiedenen Verkehrsträgern aus. Über diese geben vielmehr die Kapitalkoeffizienten Aufschluß. Um einen für alle Bereiche aussagefähigen Ausdruck für die Kapitalproduktivität zu finden, wurde auf die realen Nettoproduktionswerte der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung zurückgegriffen. Die Untergliederung der nur für die Hauptverkehrsbereiche vorliegenden Angaben konnte mit Hilfe der Umsatzziffern und der Kostenstrukturerhebung vorgenommen werden. Die durchschnittlichen empirischen Kapitalkoeffizienten, die

[1]) Vgl. Wochenbericht Nr. 40/1964.
[2]) Die ausführliche Darstellung des methodischen Vorgehens muß der späteren umfassenderen Veröffentlichung vorbehalten bleiben.

Das Bruttoanlagevermögen im Verkehrswesen der Bundesrepublik
Jahresendwerte zu Preisen von 1954

Verkehrsbereich	in Mrd. DM				Anteile in vH			
	1950	1954	1958	1962 [2]	1950	1954	1958	1962 [2]
Deutsche Bundesbahn	35,7	37,1	41,1	46,8	32,2	31,0	29,8	27,8
Sonstige Eisenbahnen	1,5	1,6	1,7	1,9	1,4	1,3	1,3	1,1
Eisenbahnen	37,2	38,7	42,8	48,7	33,6	32,3	31,2	28,9
Binnenschiffahrt	2,3	2,4	2,8	3,0	2,1	2,0	2,1	1,8
Binnenhäfen	2,2	2,2	2,2	2,3	2,0	1,9	1,6	1,3
Seeschiffahrt	1,1	3,8	6,6	8,5	1,0	3,1	4,8	5,1
Seehäfen	1,9	2,0	2,3	2,6	1,7	1,7	1,6	1,5
Schiffahrt	7,5	10,4	13,9	16,4	6,8	8,7	10,1	9,7
Straßenpersonenverkehr	4,9	5,5	6,1	8,1	4,4	4,6	4,4	4,8
Güterkraftverkehr [1]	2,6	3,1	3,9	5,4	2,3	2,6	2,8	3,2
Luftfahrt	0,4	0,5	0,9	1,8	0,4	0,4	0,7	1,1
Rohölfernleitungen	—	—	0,1	0,5	—	—	0,1	0,3
Sonstiger Verkehr	7,9	9,1	11,0	15,8	7,1	7,6	8,0	9,4
Deutsche Bundespost	5,2	6,7	8,6	12,4	4,7	5,6	6,3	7,3
Straßen und Brücken	48,4	50,0	55,5	68,7	43,7	41,8	40,4	40,8
Wasserstraßen	4,5	4,8	5,5	6,6	4,1	4,0	4,0	3,9
Verkehr, insgesamt	110,7	119,7	137,3	168,6	100,0	100,0	100,0	100,0
davon: Bauten	77,1	80,1	88,1	106,6	69,7	66,7	64,2	63,2
Fahrzeuge	17,0	21,0	26,8	33,6	15,3	17,5	19,5	19,9
Ausrüstungen	16,6	18,6	22,4	28,4	15,0	15,6	16,3	16,9

[1]) Einschl. Verkehrsnebengewerbe. — [2]) Einschl. Saargebiet und Berlin (West).

sich dann aus der Relation zwischen dem Bruttoanlagevermögen zu Preisen von 1954 und den realen Nettoproduktionswerten ergeben, gestatten bereits einen Vergleich sowohl zwischen den Verkehrsträgern als auch zwischen dem Verkehr und den anderen Wirtschaftsbereichen.

Allgemein liegen die Werte im Verkehr — ohne das Straßenvermögen — mit einem Koeffizienten von 6 über jenen der Gesamtwirtschaft (4) und denen der Industrie (1 bis 2) und zeigen den hohen Kapitalbedarf, der im Verkehr zur Erzeugung einer Produktionseinheit notwendig ist.

Durchschnittlicher empirischer Kapitalkoeffizient [1])

Verkehrsbereich	1950	1954	1958	1962 [2]
Eisenbahnen, gesamt	9,6	8,9	8,9	9,2
Deutsche Bundesbahn	9,6	8,9	8,9	9,2
Sonstige Eisenbahnen	9,7	8,9	8,9	8,9
Schiffahrt, gesamt	13,4	11,1	8,4	8,0
Binnenschiffahrt	8,5	7,1	7,2	5,5
Binnenhäfen	26,2	21,5	20,6	15,1
Seeschiffahrt	8,1	9,1	6,3	7,1
Seehäfen	16,1	15,8	11,8	10,3
Sonstiger Verkehr	5,1	3,9	3,3	3,7
Straßenpersonenverkehr	8,3	6,7	6,4	7,3
Güterkraftverkehr [3])	2,7	2,1	1,7	1,9
Fluggesellschaften	—	—	3,4	4,2
Flughäfen	37,0	34,0	31,7	23,4
Rohölfernleitungen	—	—	13,0	13,7
Deutsche Bundespost	2,6	2,5	2,4	2,4
Verkehr, insgesamt	7,3	6,3	5,7	5,6

[1]) Brutto-Anlagevermögen dividiert durch den Nettoproduktionswert, beides zu Preisen von 1954. — [2]) Einschl. Saarland und Berlin (West). — [3]) Einschl. Verkehrsnebengewerbe.

Über dem Durchschnitt liegen vor allem die Werte der Eisenbahn, der Schiffahrt und des Straßenpersonenverkehrs, der die kapitalintensiven Straßenbahn- und U-Bahn-Betriebe einschließt. Niedrig und mit den Werten der Industrie vergleichbar liegt der Kapitalkoeffizient im Straßengüterverkehr und bei der Deutschen Bundespost, hier ausschlaggebend beeinflußt durch die noch immer hohe Arbeitsintensität im eigentlichen Postwesen. Bei den See-, Binnen- und Flughäfen zeigt sich in den hohen Werten der nur äußerst lose Zusammenhang zwischen eingesetztem Kapital und Produktionswert, da gemeinwirtschaftliche Aufgaben vorherrschen. Bei einem Vergleich zwischen den Verkehrsträgern bleibt jedoch zu beachten, daß der Kapitalkoeffizient der Eisenbahn im Gegensatz zu dem der anderen Bereiche auch den Vermögenswert des eigenen Fahrwegs einschließt, ein Vergleich also zunächst nur mit Vorbehalt möglich ist.

Für ein Urteil über die Entwicklung der Koeffizienten erweist sich der empirische Wert nur innerhalb gewisser Grenzen als aussagefähig, da die nachfragebedingten Auslastungsschwankungen zu kurzfristigen atypischen Veränderungen führen können. Es ist jedoch in den meisten Verkehrsbereichen möglich, einen unabhängigen Auslastungskoeffizienten aus dem Verhältnis zwischen vorhandener Kapazität — in Ladungstonnen oder Sitzplätzen — und nachgefragter Leistung — in Tonnen- oder Personenkilometern — zu berechnen. Werden diese Relationen dann auf die Nettoproduktionswerte übertragen, so drücken diese die theoretische, von Auslastungsschwankungen bereinigte Leistungsfähigkeit aus und lassen die Entwicklung des Koeffizienten klarer erkennen.

Fast unveränderte Werte ergeben sich dann für die Eisenbahn, die Bundespost und den Güterkraftverkehr, leicht sinkende für die Binnenschiffahrt und die Fluggesellschaften, eine steigende Tendenz weist der Kapitalkoeffizient der Seeschiffahrt auf. Keine eindeutige Entwicklung zeigt bisher der Straßenpersonenverkehr, bei dem zwar der Übergang vom Straßenbahn- zum Omnibusbetrieb auf

eine Verminderung des Koeffizienten hindeutet, die Entwicklung jedoch noch nicht statistisch nachweisbar ist.

Unabhängig von der Berechnung der Kapitalkoeffizienten der Verkehrsbereiche kann aus den vorliegenden Daten auch ein erster Anhaltspunkt über den bei den Verkehrsträgern mit der Erzeugung einer Leistungseinheit verbundenen Kapitalverzehr gewonnen werden. Hierfür sind die Bruttoanlagewerte — zu konstanten Preisen des Jahres 1954 — unter Berücksichtigung der unterschiedlichen technisch-wirtschaftlichen Lebensdauer den Jahresleistungen der Verkehrsträger in Tonnen- bzw. Personenkilometern gegenüberzustellen.

Eine derartige Rechnung für die *Deutsche Bundesbahn* hat von dem Vermögenswert Ende 1962 von 46,8 Mrd. DM auszugehen. Dieser Wert kann etwa im Verhältnis 6 : 4 auf den Güter- und Personenverkehr aufgeteilt werden[3]). Den rund 28 Mrd. DM, die auf den Güterverkehr entfallen, stehen dann 67 Mrd. tkm gegenüber, die von der Deutschen Bundesbahn im Schienenverkehr 1962 geleistet wurden. Unter Berücksichtigung einer durchschnittlichen Lebensdauer von über 40 Jahren für alle Anlagen war also zur Leistung von 1000 tkm ein Kapitalaufwand von etwa 9,50 DM erforderlich.

Bei der deutschen *Binnenschiffahrt* bereitet bereits die Zurechnung des Anlagevermögens Schwierigkeiten. Geht man nur von dem Vermögen der deutschen Binnenschiffahrt aus, wie es sich aus der Vermögensrechnung ergibt, so ständen den 24 Mrd. tkm, die 1962 unter deutscher Flagge geleistet wurden, lediglich 3 Mrd. DM Anlagevermögen gegenüber. Die hohe Lebensdauer der Binnenschiffe von etwa 40 Jahren führt hier zu niedrigen Abschreibungssätzen und zu einem Kapitalaufwand von nur 3 DM je 1000 tkm. Bezieht man dagegen in die Rechnung außer diesen direkt zurechenbaren Vermögensteilen auch die Binnenwasserstraßen und Binnenhäfen in vollem Umfang ein, so erhöht sich das Vermögen auf 10 Mrd. DM, der gesamte jährliche Kapitalaufwand allerdings wird dadurch nur etwa verdoppelt, da große Teile dieser Anlagen keine Abschreibungen erfordern. Zwischen diesen beiden Extremwerten wird sich bei einer Lösung der Zurechnungsfrage der vergleichbare Wert für die Binnenschiffahrt bewegen.

Auch im *Straßengüterverkehr* bestehen ähnliche Zurechnungsprobleme. Da andererseits Leistungsdaten bisher nur für den gewerblichen Güterfernverkehr vorliegen, mußten auch die Vermögensdaten auf diesen Teilbereich umgerechnet werden. Eine Schätzung führt zu einem Anlagevermögen des Güterfernverkehrs allein (Fahrzeuge, Bauten und Ausrüstungen) von 1,7 Mrd. DM, denen 20 Mrd. tkm gegenüberstehen. Unter Berücksichtigung der vergleichsweise kurzen Lebensdauer des eingesetzten Anlagevermögens — bei Straßenfahrzeugen nur etwa 9 Jahre — ergibt sich hieraus ein Satz von 8,70 DM/1000 tkm, der etwa dem der Bundesbahn entspricht. In diesem Wert ist jedoch noch kein Ansatz für die Straßennutzung enthalten, der trotz der hohen Lebensdauer dieser Anlagen eine erhebliche Steigerung des Kapitalaufwandes bedeuten dürfte.

Beim *Fernleitungstransport* können für die Pipeline Wilhelmshaven—Köln den Anlagekosten von 260 Mill. DM Leistungen von 14,2 Mill. t Rohöl im Jahre 1962, das entspricht etwa 3,7 Mrd. tkm, gegenübergestellt werden. Schwierigkeiten bereitet hier aber, da Erfahrungen fehlen, die Schätzung der tatsächlichen Lebensdauer. Wird diese mit 20 Jahren angenommen, ergibt sich ein Kapitalverzehr von 3,50 DM je 1000 tkm, der damit die Höhe des entsprechenden Wertes für die Binnenschiffahrt sogar überschreitet. Jede — technisch mögliche — Verlängerung der angenommenen Lebensdauer führt jedoch zu einer erheblichen Minderung der spezifischen Kosten. Der Ausbau der Leitung auf die geplante Endkapazität von jährlich 22 bis 24 Mill. t erfordert außerdem nur geringe zusätzliche Investitionen. Werden die künftigen Gesamtanlagekosten mit 300 Mill. DM angenommen und wird eine Leistungsfähigkeit von knapp 6 Mrd. tkm im Jahr unterstellt, so läßt sich hieraus ein Kapitalverzehr je Leistungseinheit von nur 2,50 DM/1000 tkm errechnen.

Dem *Personenverkehr der Deutschen Bundesbahn* können etwa 40 vH des Gesamtvermögens der Bundesbahn (18,7 Mrd. DM) zugerechnet werden. Daraus ergibt sich bei einer jährlichen Leistung von knapp 44 Mrd. Pkm 1962 ein Kapitalaufwand einschließlich der Wegekosten von 9,70 DM je 1000 Pkm.

Der Vermögenswert im *gewerblichen Straßenpersonenverkehr* betrug 1962 8 Mrd. DM. Ihm entsprach eine jährliche Leistung von 44 Mrd. Pkm. Auch in diesem Verkehrsbereich differiert die Lebensdauer der einzelnen Anlagevermögensteile außerordentlich stark, im Durchschnitt ergeben sich etwa 20 Jahre. Der Kapitalverzehr je 1000 Pkm beträgt 8,20 DM. Hierin ist aber bereits ein gewisser Kostenanteil für die Verkehrswege enthalten, da im U-Bahn- und Straßenbahnverkehr ein eigener Fahrweg unterhalten wird. Unberücksichtigt blieben jedoch die nur schwer zurechenbaren Anteile der Straßenkosten im Omnibusverkehr.

Im *Luftverkehr* standen dem Anlagevermögen von 800 Millionen DM 1962 Leistungen von 2,4 Mrd. Pkm gegenüber. Bei den Anlagen überwiegen die Fahrzeuge mit einer relativ kurzen Lebensdauer; infolgedessen ergeben sich auch hohe Werte für den Kapitaleinsatz je 1000 Personenkilometer von 30 DM. Die notwendigen ergänzenden Anlagen (Flughäfen, Flugsicherung) sind hierbei ebenfalls außer acht gelassen.

[3]) Vgl. Bundestagsdrucksache IV/840 (sog. Brand-Gutachten), S. 292.

Dieser überschlägige Vergleich zeigt — auch unter Berücksichtigung der Wegekostenfrage und der Schwierigkeiten bei der Schätzung der tatsächlichen Lebensdauer der Anlagen — den sehr unterschiedlichen Kapitalbedarf, der bei den einzelnen Verkehrsträgern zur Erbringung einer Leistungseinheit erforderlich ist und gibt daher bereits einen ersten Anhaltspunkt zur Beurteilung der Wettbewerbssituation. Allerdings dürfen diese Werte für den Kapitalverzehr nicht isoliert betrachtet werden, da die Kombination mit dem Produktionsfaktor Arbeit in den einzelnen Verkehrszweigen gleichfalls sehr unterschiedlich ist und sich überdies hinter dem Maßstab Tonnen- bzw. Personenkilometer Unterschiede in der spezifischen Leistung verbergen können. Wettbewerbsnachteile werden vor allem die Verkehrsträger erleiden, die — wie die Bundesbahn — den relativ hohen Kapitaleinsatz nicht durch niedrige Personalkosten kompensieren können. Vorteile bestehen dagegen für Bereiche — z. B. den Fernleitungsverkehr —, die sowohl im Kapitaleinsatz als auch im Personalaufwand besonders günstige Voraussetzungen aufweisen.

Der Außenhandel Mitteldeutschlands mit der Sowjetunion in den Jahren 1955 bis 1963

Der Handelsumsatz zwischen Mitteldeutschland und der Sowjetunion hat sich in der Zeit von 1955 bis 1963 wesentlich stärker erhöht als der gesamte Außenhandelsumsatz[1]) Mitteldeutschlands. Während sich der Umsatzwert des gesamten Außenhandels etwa verdoppelte, stieg der Umsatz mit der Sowjetunion auf das 2,6fache, im Jahresdurchschnitt also um fast 13 vH. Der Anteil der Sowjetunion am mitteldeutschen Außenhandel hatte 1955 noch 38 vH betragen; er erhöhte sich infolge dieser überproportionalen Entwicklung bis 1963 auf 49 vH. Damit ist die Sowjetunion mehr denn je der wichtigste Handelspartner der mitteldeutschen Wirtschaft. Erst in weitem Abstand folgte 1963 die Tschechoslowakei (9 vH), die seit 1960 die Bundesrepublik (Anteil 1963: 8,5 vH) auf den dritten Platz gedrängt hat. Auf der anderen Seite nimmt auch Mitteldeutschland die erste Stelle unter den Außenhandelspartnern der Sowjetunion ein, doch hat es mit einem Anteil von 18 vH keine derart dominierende Position wie die Sowjetunion inne; der Abstand zum nächstwichtigsten Partnerland, wiederum die Tschechoslowakei (12,5 vH), ist hier wesentlich kleiner.

Die Bedeutung des sowjetisch-mitteldeutschen Handels für den Außenhandel beider Länder

Anteile in vH

Jahr	Anteil der UdSSR am Außenhandel Mitteldeutschlands			Anteil Mitteldeutschlands am Außenhandel der UdSSR		
	Export	Import	Umsatz	Export	Import	Umsatz
1955	40,4	36,0	38,3	14,0	16,2	15,2
1956	40,8	41,8	41,3	15,8	17,3	16,6
1957	44,7	45,6	45,1	19,7	19,4	19,6
1958	44,2	41,2	42,8	18,6	18,6	18,7
1959	44,0	46,0	45,0	19,9	17,5	18,3
1960	41,9	43,8	42,8	18,9	16,5	17,7
1961	40,0	47,4	43,8	20,2	15,0	17,6
1962	46,0	51,8	48,9	19,5	16,6	18,1
1963	47,1	50,4	48,6	18,1	18,5	18,3

Quelle: Statistisches Jahrbuch der DDR 1958; 1960/61; 1964. Vnesnaja Torgovla Sojuza SSR, 1955-59, 1961, 1963.

[1]) Einschl. Interzonenhandel.

Betrachtet man die Anteile getrennt nach Einfuhr und Ausfuhr, so zeigt sich eine besonders starke Beteiligung der Sowjetunion an den mitteldeutschen Einfuhren. Hier ist seit 1962 die 50 vH-Grenze überschritten worden, während 1955 erst ein Importanteil von 36 vH erreicht war. Verglichen damit ist die Bedeutung der Sowjetunion als Exportmarkt der mitteldeutschen Wirtschaft weit weniger gestiegen: von 40 vH der Gesamtausfuhren von 1955 auf 47 vH im Jahre 1963. Für die starke Erhöhung des Anteils der Sowjetunion am Außenhandelsumsatz Mitteldeutschlands war somit, und insbesondere in den letzten Jahren, die Zunahme der Einfuhren verantwortlich. Seit 1959 ist der Außenhandel Mitteldeutschlands mit der Sowjetunion passiv, nachdem das Verhältnis von Ausfuhr zu Einfuhr von 1955 bis 1958 insgesamt ausgeglichen war. Der kumulierte Importüberschuß Mitteldeutschlands beläuft sich seit 1959 auf 815 Mill. Rubel, seit 1961 auf 580 Mill. Rubel. Besonders hohe Importsalden wiesen die Jahre 1961 und 1962 auf. Diese Defizite sind zum größten Teil durch Warenkredite der Sowjetunion in Höhe von etwa 750 Mill. Rubel (3,3 Mrd. Valutamark)[2]) gedeckt worden.

Die Warenstruktur

Bereits eine grobe Einteilung der getauschten Güter läßt das Charakteristische des sowjetisch-mitteldeutschen Handels deutlich erkennen. Sie zeigt, daß die Sowjetunion auch heute noch vorwiegend Rohstoffe und Nahrungsmittel liefert, während Mitteldeutschland hauptsächlich Erzeugnisse des Maschinenbaus nach der Sowjetunion ausführt.

In der Warenstruktur beider Länder, die mangels mitteldeutscher Angaben nur aus der sowjetischen Statistik[3]) ersehen werden kann, überwiegen einige

[2]) Neues Deutschland vom 1. 6. 1961 und 6. 3. 1962.

[3]) Ein Vergleich der sowjetischen und mitteldeutschen Angaben zeigt erhebliche jährliche Differenzen bei den Daten über die sowjetischen Lieferungen (mitteldeutschen Bezüge). Sie entsprechen annähernd dem Wert der Gruppe „nichtgenannte Produkte", bei denen es sich wahrscheinlich um Rüstungsgüter handelt, die, wie es z. T. auch in der Bundesrepublik der Fall ist, von der mitteldeutschen Außenhandelsstatistik nicht erfaßt werden. Nach Abzug dieser Position verbleibt in der beobachteten Periode insgesamt nur eine Differenz von 1 vH, die auf die verschiedene zeitliche Abgrenzung zurückzuführen sein dürfte.

Entwicklung und Struktur des mitteldeutschen Handels mit der UdSSR

Warengruppen	in Mill. Rubel[1])					Warenstruktur in vH		Zunahme 1963 gegenüber 1955 in vH
	1955	1960	1961	1962	1963	1955	1963	
Landw. Erzeugnisse, Nahrungs- und Genußmittel	89,7	194,8	205,1	253,2	204,2	20,8	17,3	128
Steinkohle[2])	41,7	96,3	111,4	114,5	113,2	9,7	9,6	172
Erze und Metallkonzentrate[3])	18,1	28,3	30,3	34,3	33,8	4,2	2,8	87
Erdöl und Mineralölprodukte	13,1	34,3	42,2	50,0	63,8	3,0	5,4	387
Roheisen, Eisen- und Stahlerzeugnisse	67,3	229,9	257,1	270,4	264,1	15,6	22,3	292
Buntmetalle[4])	26,5	53,7	61,1	65,3	73,4	6,2	6,2	177
Chemische Erzeugnisse	13,4	27,7	36,2	37,8	37,5	3,1	3,2	180
Maschinen-, Fahrzeug- und Schiffbau	4,1	29,7	45,9	46,5	52,5	1,0	4,4	1 181
Holz, Zellulose und Papierwaren	2,5	35,8	42,0	48,0	56,2	0,6	4,7	2 148
Textilrohstoffe und -halbfabrikate[5])	88,4	89,0	101,0	103,5	98,9	20,5	8,4	12
Sonstige Güter	2,8	29,6	35,3	76,2	39,7	0,6	3,5	1 318
Nicht genannte Produkte	63,2	97,3	120,4	135,6	143,9	14,7	12,2	128
Import, gesamt	430,8	946,5	1088,2	1235,4	1182,5	100	100	175
Schwermaschinenbau[6])	133,1	154,0	137,0	133,6	148,9	29,2	12,7	12
Allgemeiner Maschinenbau[7])	93,5	123,9	135,6	179,1	210,1	20,5	17,9	125
Fahrzeugbau	42,4	84,5	81,3	99,1	115,3	9,3	9,8	172
Schiffbau	71,0	129,1	57,8	74,1	76,1	15,6	6,5	7
Büromaschinen	2,0	10,1	14,3	16,0	23,0	0,4	2,0	1 050
Elektrotechnische Erzeugnisse	31,5	30,9	24,5	39,0	50,3	6,9	4,3	60
Industrielle Konsumgüter[8])	9,2	40,6	44,6	67,9	67,1	2,0	5,7	629
Textilrohstoffe und -fertigerzeugnisse[9])	5,8	57,4	66,7	93,6	140,8	1,3	12,0	2 328
Chemische Erzeugnisse	49,8	54,2	63,3	72,2	79,3	10,9	6,8	59
Erdölprodukte	9,5	10,6	9,1	10,2	9,7	2,1	0,8	2
Sonstige Güter	2,5	15,2	28,2	43,0	94,6	0,6	8,1	3 684
Nicht genannte Produkte	5,6	125,8	125,9	138,5	157,9	1,2	13,4	2 720
Export, gesamt[10])	455,8	836,4	788,3	966,4	1173,3	100	100	157

[1]) Neue Rubel fob-Werte. — [2]) Einschl. Anthrazit und Steinkohlenkoks. — [3]) Einschl. nichterzhaltige Mineralien. — [4]) Einschl. Walzwerkserzeugnisse aus Buntmetallen und Buntmetallerzeugnisse. — [5]) Einschl. Baumwollgewebe. — [6]) Einschl. Krananlagen. — [7]) Einschl. Bagger und Anlagen für die chemische Industrie. — [8]) Nähmaschinen, Möbel, polygraphische Erzeugnisse, Musikinstrumente, Kunstgewerbe, Porzellan und Tongeschirr. — [9]) Einschl. Seiden- und Baumwollgewebe.— [10]) Die Abgrenzung der Positionen Schwermaschinenbau bis elektrotechnische Erzeugnisse erfolgte grundsätzlich nach der mitteldeutschen Statistik.
Quelle: Vnesnaja Torgovla Sojuza SSR 1955-59, 1961, 1963.

wenige Gütergruppen: Beim Import bilden landwirtschaftliche Erzeugnisse (einschließlich Nahrungs- und Genußmittel), Steinkohle, Eisen- und Stahlprodukte sowie die Gruppe „nichtgenannte Produkte" die größten Posten, die 1963 zusammen 61 vH der gesamten sowjetischen Lieferungen ausmachten. Die landwirtschaftlichen Produkte — bis 1959 die größte Gruppe — zeigten sowohl in ihrem Anteil als auch im absoluten Werte beträchtliche Schwankungen (zwischen 19 vH und 30 vH, bzw. zwischen 90 und 253 Mill. Rubel). Die Schwankungen ergeben sich vornehmlich aus jährlichen Änderungen der mitteldeutschen Eigenerzeugung. Die wichtigsten Posten dieser Gruppe — Getreide, Fleisch, Butter und pflanzliche Fette — machten allein durchschnittlich 90 vH der Gruppenausfuhr aus. Die Getreidelieferungen, hauptsächlich Weizen, lagen in der betrachteten Zeitspanne zwischen 0,84 und 2,19 Mill. t.

Die seit 1960 wichtigste Gütergruppe der Importseite — Roheisen, Eisen- und Stahlerzeugnisse — war in der Berichtszeit mit einem zwischen 15 vH und 27 vH liegenden Anteil an den Gesamteinfuhren vertreten. Hier sind vor allem Roheisen, Halbzeug und Walzgut erfaßt. Der Anteil der Steinkohle an den mitteldeutschen Importen aus der Sowjetunion ist zwischen 1955 und 1963 konstant geblieben. Mit fast 10 vH gehört dieses Produkt zu den bedeutendsten Gütern in der Einfuhrskala. Stark vermindert hat sich dagegen der Anteil der Gruppe Textil-Rohstoffe und -Halbfabrikate, obwohl sie auch 1963 noch über 8 vH der sowjetischen Lieferungen ausmachte.

Bei dem hohen Anteil der Sowjetunion an den mitteldeutschen Einfuhren und dem gleichzeitigen Vorherrschen einiger weniger Warengruppen ergeben sich für eine Reihe von *Gütern* selbstverständlich weit überdurchschnittliche sowjetische Einfuhranteile. Bei Roheisen und bei Weizen lieferte die Sowjetunion 1963 die gesamten Importmengen, bei Eisenerz, Kupfer und Blei sowie bei Erdöl, aber

Ausgewählte mitteldeutsche Einfuhrgüter aus der Sowjetunion im Jahre 1963

Güter	Werte in Mill. Rubel	Mengen		
		in 1 000 t	Anteil in vH der Einfuhr Mitteldeutschlands	Anteil in vH der Ausfuhr der UdSSR
Steinkohle (einschl. Anthrazit)	83,28	5 838	66	27
Steinkohlenkoks	35,74	1 511	47	40
Eisenerz	21,90	2 445	[1]) 97	11
Erdöl	53,25	3 060	97	10
Roheisen	39,73	660	100	26
Halbzeug	20,25	184	11	23
Walzgut	189,41	1 261	71	43
dar.: Stahlbleche	88,03	568	69	45
Sortenstahl	27,10	219	38	44
Rohre	19,26	88	58	40
Kupfer	18,93	33	[2]) 91	46
Zink	5,39	26	[2]) 74	31
Blei	8,45	37	[2]) 93	34
Aluminium	25,65	54	[2]) 83	44
Getreide	99,20	1 553	92	25
dar.: Weizen	69,64	1 045	100	26
Fleisch	29,33	66	48	36
Butter	32,84	43	98	66
Pflanzliche Fette	21,35	70	52	27
Baumwolle	54,23	78	82	24
Wolle	33,43	17	74	60

[1]) Geschätzt, da keine direkten Mengenvergleiche möglich. — [2]) Die Gesamteinfuhren wurden als Differenz zwischen Verbrauch und Eigenproduktion nach Angaben der „Metallstatistik" ermittelt.

auch bei Butter waren es über 90 vH der Gesamteinfuhren Mitteldeutschlands. Aus den auf die Gesamtausfuhren der Sowjetunion bezogenen Anteilen dieser Lieferungen wird ferner die häufig überragende Bedeutung des mitteldeutschen Marktes für die sowjetische Produktion sichtbar.

Das von der Dominanz des Maschinenbaus geprägte Bild der Exportseite wird durch die elektrotechnischen Produkte, industriellen Konsumgüter, Textilerzeugnisse und einige Produkte der chemischen Industrie abgerundet. Besonders muß auf die stark erhöhten Lieferungen von Textilien und Möbeln (1963: 47 Mill. Rubel) hingewiesen werden. Der Wert der ausgeführten Kleidung und Wäsche — 78 vH der Gruppenausfuhr — stieg kontinuierlich von 35 Mill. Rubel im Jahre 1960 auf 110 Mill. Rubel 1963. In dem wachsenden Anteil dieser Güter spiegelt sich zweifellos der mit einem steigenden Lebensstandard in der Sowjetunion erforderlich werdende Rückgriff auf ausländisches Angebot wider.

Die in die UdSSR gelieferten Maschinenbauerzeugnisse — einschließlich Fahrzeug- und Schiffbau — wiesen im Berichtszeitraum ein Wachstum um nur 67 vH. auf. Damit blieben sie beträchtlich hinter der Steigerungsrate der Gesamtexporte zurück. Entsprechend weist die Entwicklung der Anteilswerte einen fallenden Trend auf — wobei jedoch die Jahre 1959 und 1960 mit relativ hohen Quoten diese Tendenz etwas abmildern. Bei einem im Durchschnitt des Berichtszeitraumes zu verzeichnenden Anteil von 57 vH — Extremwerte 75 und 49 vH — an der gesamten Güterausfuhr nach der Sowjetunion konnte für die Jahre 1961 bis 1963 nur jeweils eine Beteiligung in Höhe von 54, 52 und 49 vH erzielt werden. In erster Linie ist für diese Entwicklung der Schwermaschinenbau verantwortlich. Daneben fällt auch der relative Rückgang des Schiffbaues ins Gewicht.

Obwohl durch eine Vielzahl von Produkten vertreten, die von Walzwerksanlagen bis zu Büromaschinen reichen, zeichnen sich dennoch einige Schwerpunkte ab. Im Vordergrund der mitteldeutschen Maschinenlieferungen standen dabei: Anlagen für die Leicht- und Lebensmittelindustrie, Ausrüstungen für Schmiedepressen, Krane, Walzwerksanlagen, der Apparatebau und Anlagen für die chemische Industrie, die 1963 zusammen einen Anteil von 17 vH der Gesamtausfuhr und 35 vH der Gruppenausfuhr erreichten. Mit diesen bedeutenden Exporten ist Mitteldeutschland mit einem Anteil von etwa 30 vH der größte Maschinenlieferant der UdSSR.

Künftige Entwicklungsmöglichkeiten

Insgesamt zeigt die Warenstruktur des Güteraustausches der beiden bedeutendsten Handelsländer des Ostblocks die Merkmale des Warenverkehrs eines Industrielandes mit einer weniger entwickelten Volkswirtschaft, bei dem Fertigerzeugnisse gegen Rohstoffe und Halbfabrikate getauscht werden. Dieses etwas schiefe Bild kommt dadurch zustande, daß für die rohstoffarme mitteldeutsche Wirtschaft, die durch die Desintegration der deutschen Volkswirtschaft nach dem zweiten Weltkrieg von ihren bisherigen Lieferanten weitgehend abgeschnitten wurde, die Einfuhr der Güter der Ernährungswirtschaft und der industriellen Rohstoffe zur Versorgung der Bevölkerung und der hochentwickelten Industrie von lebenswichtiger Bedeutung ist.

Auch in näherer Zukunft wird der Außenhandel zwischen beiden Partnerländern vor allem im Zeichen des Austausches von komplementären Produkten stehen. Dies wird zumindest für das Jahr 1965 in dem im Januar abgeschlossenen neuen Handelsabkommen[4]) sichtbar, das — nach einer Umsatzzunahme im Jahre 1964 um 8 vH — eine weitere Ausdehnung des Handelsumfanges von nur 3 vH auf 2,5 Mrd. Rubel vorsieht. So lange das Tempo der Ausweitung des Handelsaustausches vor allem von dem Wachstum des Bedarfs an diesen „ergänzenden Gütern" bestimmt wird und mit fortschreitender Rationalisierung des Rohstoffeinsatzes der mitteldeutsche Bedarf an diesen Gütern immer mehr hinter dem Produktionswachstum zurückzubleiben tendiert, dennoch aber nach wie vor ein bilateraler Ausgleich der Handelsbilanz erstrebt wird, sind dem weiteren Wachstum des Außenhandels weit engere Grenzen gezogen, als sie von der Leistungsfähigkeit der mitteldeutschen Wirtschaft her gegeben sind. Ob die Institution der Comecon-Bank eine durchschlagende Änderung erreicht, indem sie — wenigstens innerhalb des Ostblocks — für die beteiligten Länder ein multilaterales Abkommens- und Abrechnungssystem schafft, bleibt abzuwarten. Ohne eine derartige Umgestaltung der außenwirtschaftlichen Beziehungen wird jedoch die weitere Entwicklung des Außenhandels zwischen Mitteldeutschland und der UdSSR von der Fähigkeit der Sowjetunion abhängen, neben „ergänzenden Erzeugnissen" auch „konkurrierende Produkte", also industrielle Fertigwaren, erfolgreich auf dem mitteldeutschen Markt anzubieten. Für die Weiterentfaltung der mitteldeutschen Wirtschaft werden Handelspartner, die diese Fähigkeit haben, künftig wesentlich größere Bedeutung erhalten als bisher.

[4]) Die Wirtschaft Nr. 4/1965, S. 21.

Herausgeber: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, 1 Berlin 33, Königin-Luise-Str. 5 u. 53 Bonn, Koblenzer Str. 170
Präsident: Prof. Dr. Dr. h. c. Ferdinand Friedensburg. Abteilungsleiterkollegium: Dr. Gerhard Abeken, Dr. Klaus Dieter Arndt, Dr. Dieter Hiß, Dr. Gerhard Kade, Dr. Ingeborg Köhler-Rieckenberg, Dr. Rolf Krengel, Dr. Manfred Liebrucks Dr. Herbert Martell, Dr. Horst Seidler, Prof. Dr. Joachim Tiburtius.
Schriftleitung: Dr. Horst Seidler, 1 Berlin 33, Königin-Luise-Str. 5. Verlag: Duncker & Humblot, 1 Berlin 41, Dietrich-Schäfer-Weg 9.
Nachdruck und sonstige Verbreitung - auch auszugsweise - nur mit Quellenangabe zulässig.
Druck: Gustav Ahrens, Buch- und Kunstdruckerei, 1 Berlin 36, Glogauer Straße 19.
Alle Rechte vorbehalten. Printed in Germany.
Bezugspreis für den Jahrgang DM 32,—, halbjährlich DM 17,—, vierteljährlich DM 9,—

— Hierzu 2 Zahlenbeilagen —

1. Beilage zum Wochenbericht des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung
32. Jahrgang Berlin, den 2. April 1965 Nr. 14

Monatliche Zahlenübersicht Januar 1965

D

Gegenstand	Gebiet*)	Einheit †)		1963 Nov.	1963 Dez.	1964 Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	1965 Jan.
Anzahl der Werktage				20,4	20,0	22,5	21,0	20,8	22,8	18,2	21,8	23,8	22,0	22,8	23,0	20,9	21,8	20,7
Bevölkerung																		
Bevölkerungsbestand, gesamt	D	1000	E	·	*74835*	·	·	*75032*	·	·	*75277*	·	·	*75489*	·	·	*75599*	·
" "	BRD ×)	"	"	55686	55678	55724	55787	55867	55948	56023	56097	56163	56224	*56290*	56346	56386	56387	·
" "	W-B	"	"	2186	2186	2187	2187	2187	2190	2192	2193	2193	2194	2195	2199	2200	2200	·
" "	O-B	"	"	·	1065	·	·	*1066*	·	·	*1068*	·	·	*1070*	·	·	12) 1071	·
" "	SBZ	"	"	·	*15906*	·	·	*15912*	·	·	*15919*	·	·	*15934*	·	·	15941 12)	·
Bevölkerungsbewegung																		
Geburten 1)	BRD	auf 1000		16,7	16,8	18,4	19,4	19,6	19,7	18,7	18,5	18,4	17,2	18,3	*16,7*	*16,6*	*17,5*	*17,3*
"	MD	Einwohner		*17,4*	*17,5*	*17,3*	*18,5*	*17,3*	*18,4*	*17,6*	*17,2*	*16,4*	*16,1*	*17,1*	*16,0*	*15,5*	·	·
Sterbefälle 2)	BRD	und 1 Jahr		10,9	11,8	12,0	11,7	11,7	11,2	10,5	10,4	10,8	10,0	10,0	*10,8*	*11,4*	*11,8*	*11,7*
"	MD	berechnet		*12,1*	*13,4*	*15,0*	*14,6*	*13,7*	*14,6*	*14,8*	*13,6*	*12,0*	*11,6*	*10,8*	*12,1*	*12,9*	·	·
Eheschließungen	BRD	"		8,1	7,0	6,0	6,3	7,5	9,4	11,0	8,7	11,5	14,6	6,5	*8,2*	*7,0*	*6,9*	*5,1*
"	MD	"		*7,5*	*8,7*	*3,9*	*6,3*	*9,1*	*6,0*	*11,3*	*7,3*	*9,3*	*11,7*	*8,0*	*8,0*	*5,7*	·	·
Arbeitsmarkt																		
Beschäftigte 3)	BRD	1000	VD	*21362*	·	·	*21163*	·	·	*21550*	·	·	*21640*	·	·	*21657*	·	·
darunter weibliche	"	vH	"	*33,5*	·	·	*33,7*	·	·	*33,4*	·	·	*33,3*	·	·	*33,4*	·	·
Arbeitslose b. d. Arb.-Ämtern	"	1000	E	133	252	337	305	227	147	127	112	105	103	100	111	127	202	286
Anteil der Arbeitslosen an den Arbeitnehmern 4)	"	vH	"	*0,6*	*1,2*	*1,6*	*1,4*	*1,1*	*0,7*	*0,6*	*0,5*	*0,5*	*0,5*	*0,5*	*0,5*	*0,6*	*0,9*	*1,3*
Unterstützte Arbeitslose 5)	"	1000	M	80	131	251	261	206	118	87	76	68	63	61	66	73	122	218
Off. Stellen b. d. Arb.-Ämtern	"	1000	E	517	440	501	586	623	614	627	662	677	681	671	627	571	501	563
Arbeitslose je 100 off. Stellen	"	Anzahl	"	26	57	67	52	36	24	20	17	16	15	15	18	22	40	51
Einkommen 11)																		
Bruttosumme der																		
Löhne in der Industrie	BRD ×)	Mill. DM	S	4073,1	4080,8	4106,4	3764,9	4021,5	4176,8	4171,2	4292,0	4401,9	4224,5	4301,3	4461,5	4665,6	4887,8	4374,0
Gehälter in der Industrie	"	" "	"	1667,9	1809,8	1707,3	1658,5	1706,7	1718,2	1758,1	1763,7	1756,4	1755,8	1769,6	1801,4	1985,6	2147,1	1906,9
Beschäftigung d. Ind. 6) 11)																		
Beschäftigte																		
Gesamte Industrie	BRD ×)	1000	E	7975,6	7912,2	8178,5	8195,2	8214,8	8294,6	8294,4	8290,5	8312,7	8337,4	8358,1	8381,1	8406,8	8347,8	8345,6
Bergbau	"	"	"	506,3	504,0	501,4	501,2	501,2	504,9	502,5	500,0	497,5	494,8	492,0	489,9	488,8	486,0	483,3
Grundst.- u. Produktionsg.	"	"	"	1732,6	1713,7	1718,5	1728,1	1745,8	1769,0	1771,9	1774,0	1782,3	1788,3	1791,1	1792,7	1796,4	1777,3	1768,0
Investitionsgüterind.	"	"	"	3266,1	3251,2	3442,6	3451,5	3456,8	3495,9	3500,0	3499,7	3510,8	3526,6	3537,3	3548,4	3565,9	3556,7	3569,9
Verbrauchsgüterind.	"	"	"	1956,1	1944,6	2000,9	2000,7	1999,1	2013,3	2006,1	1998,5	1996,8	1999,9	2005,5	2014,0	2022,0	2009,3	2013,4
Nahrungs- u. Genußm.-Ind.	"	"	"	514,6	498,8	515,2	513,9	511,9	511,5	513,9	518,3	525,3	527,8	532,3	536,0	533,8	518,5	511,0
dar.: Ind. d. Steine u. Erden	"	"	"	264,5	251,8	239,8	245,5	259,0	269,7	272,6	273,8	275,3	275,6	275,2	272,9	271,0	259,1	245,3
Eisenschaffende Ind.	"	"	"	347,8	346,8	346,7	347,4	348,4	351,7	351,5	352,0	353,0	354,7	355,1	355,2	355,8	354,4	356,3
Eisen-,Stahl- u. Tempergieß.	"	"	"	137,4	136,5	138,2	138,4	138,4	139,2	139,0	138,9	139,4	140,2	141,0	141,7	142,8	141,9	141,5
NE-Metallindustrie	"	"	"	81,6	81,3	82,8	83,1	83,5	84,4	84,3	84,5	85,1	85,3	85,8	86,4	86,5	86,2	88,1
Chemische Industrie	"	"	"	494,2	492,0	502,5	503,7	506,1	511,2	511,0	511,5	514,7	517,2	518,0	519,7	521,5	519,0	521,5
Stahlbau	"	"	"	207,2	205,7	223,2	222,4	221,9	224,4	224,4	224,1	224,9	226,3	226,8	226,6	226,3	225,1	225,5
Maschinenbau	"	"	"	1002,8	999,8	1028,5	1030,2	1030,6	1044,5	1046,4	1044,7	1048,3	1051,6	1052,1	1053,7	1057,5	1055,4	1064,3
Fahrzeugbau	"	"	"	464,9	463,3	476,1	478,1	480,1	484,7	486,5	487,6	488,6	493,4	496,2	498,9	502,7	501,9	506,5
Schiffbau	"	"	"	81,3	81,1	81,2	81,0	80,8	81,5	81,5	81,4	81,4	81,5	81,1	81,0	81,5	81,2	80,2
Elektrotechnische Ind.	"	"	"	810,4	806,1	912,3	916,1	919,1	929,8	930,4	931,5	934,8	939,3	944,5	947,6	952,9	951,1	954,2
Feinmech. u. opt. Ind.	"	"	"	148,2	147,5	153,2	153,7	153,6	155,3	155,3	155,0	154,9	155,3	155,7	156,1	157,1	156,5	154,7
Eisen-, Blech- u. Metallw.	"	"	"	389,8	387,0	403,6	404,9	405,4	409,1	409,0	408,8	410,1	411,1	412,3	415,0	417,2	414,9	414,1
Holzverarbeitende Ind.	"	"	"	213,3	212,0	213,9	213,9	214,3	215,1	214,3	214,1	214,5	214,9	215,8	216,9	218,1	216,6	217,4
Druckerei u. Vervielfältig.	"	"	"	193,0	192,1	204,4	204,4	204,4	207,0	206,9	206,6	206,9	207,5	208,1	208,4	208,6	207,4	207,0
Textilindustrie	"	"	"	562,2	559,1	560,6	560,0	557,9	560,2	558,4	555,8	552,6	551,9	552,4	553,2	554,9	551,3	550,0
Bekleidungsindustrie	"	"	"	366,8	364,5	387,9	387,0	385,8	390,7	387,8	385,1	384,7	385,6	387,6	390,1	391,7	389,5	391,1
Darunter Arbeiter 7) 11)																		
Gesamte Industrie	BRD ×)	1000	E	6273,7	6212,1	6406,5	6418,7	6435,4	6490,5	6484,4	6480,2	6499,3	6515,3	6528,0	6547,7	6570,2	6514,3	·
Bergbau	"	"	"	440,9	438,7	437,1	436,8	436,8	439,9	437,7	435,1	432,8	429,9	427,1	425,4	424,2	421,4	·
Grundst.- u. Produktionsg.	"	"	"	1344,9	1326,3	1324,0	1332,9	1349,7	1366,8	1368,3	1370,6	1377,0	1381,3	1383,0	1384,0	1386,9	1368,7	·
Investitionsgüterind.	"	"	"	2477,7	2462,6	2605,4	2611,2	2614,0	2641,0	2641,6	2640,8	2649,9	2660,7	2667,0	2676,1	2691,4	2682,5	·
Verbrauchsgüterind.	"	"	"	1629,7	1618,9	1663,4	1662,5	1661,4	1671,1	1662,7	1655,4	1654,2	1655,5	1659,5	1667,4	1675,0	1663,5	·
Nahrungs- u. Genußm.-Ind.	"	"	"	380,5	365,6	376,6	375,3	373,5	371,6	374,0	378,2	385,4	387,8	391,4	394,9	392,7	378,3	·
Geleist. Arbeiterstd. 11)																		
Gesamte Industrie	BRD ×)	Mill.	S	1044,0	977,8	1063,0	1010,4	1032,9	1096,9	987,6	1040,6	1064,0	973,5	1071,0	1120,5	1079,7	1069,2	1024,9
Bergbau	"	"	"	69,6	65,7	73,7	65,0	65,7	71,2	61,5	65,5	67,4	60,6	65,1	68,6	66,0	65,3	65,5
Grundst.- u. Produktionsg.	"	"	"	228,0	215,7	225,4	215,5	223,4	238,7	217,1	229,9	238,9	221,2	235,4	244,5	○) 234,9	232,7	221,0
Investitionsgüterind.	"	"	"	415,1	387,1	429,2	412,9	418,8	444,6	403,5	427,9	429,7	393,1	435,3	457,0	441,1	440,0	422,5
Verbrauchsgüterind.	"	"	"	263,2	244,6	268,6	255,3	262,0	276,6	244,5	251,8	259,6	233,8	267,3	278,5	269,1	262,5	254,2
Nahrungs- u. Genußm.-Ind.	"	"	"	68,1	64,7	66,1	61,8	63,0	65,7	61,0	65,4	68,4	64,8	68,5	71,9	68,6	68,7	61,7
Tägliche Arbeitszeit 8) 11)																		
Gesamte Industrie	BRD ×)	Std.	D	8,16	7,87	7,37	7,50	7,72	7,41	8,37	7,37	6,88	6,79	7,20	7,44	7,86	7,53	·
Bergbau	"	"	"	7,74	7,49	7,49	7,08	7,23	7,10	7,72	6,91	6,54	6,40	6,68	7,01	7,45	7,10	·
Grundst.- u. Produktionsg.	"	"	"	8,31	8,13	7,57	7,70	7,96	7,66	8,72	7,69	7,29	7,28	7,47	7,68	○) 8,10	7,80	·
Investitionsgüterind.	"	"	"	8,21	7,86	7,32	7,53	7,70	7,38	8,39	7,43	6,81	6,72	7,16	7,42	7,84	7,52	·
Verbrauchsgüterind.	"	"	"	7,92	7,56	7,18	7,31	7,58	7,26	8,08	6,98	6,59	6,42	7,06	7,26	7,69	7,24	·
Nahrungs- u. Genußm.-Ind.	"	"	"	8,77	8,85	7,80	7,84	8,10	7,75	8,97	7,93	7,46	7,00	7,67	7,91	8,36	8,33	·
Produktionsergebnis 9)																		
je Beschäftigten	BRD ××)	1950 = 100	VD	194	·	·	185	·	·	196	·	·	182	·	·	205	·	·
je Arbeiter	"	"	"	208	·	·	198	·	·	210	·	·	196	·	·	221	·	·
je Arbeiterstunde	"	"	"	233	·	·	229	·	·	239	·	·	243	·	·	252	·	·
Durchschnittl. Bruttostd.-verdienst der Arbeiter 10)																		
Lohnempfänger insgesamt	BRD ×)	DM	D	3,64	·	3,68	·	·	3,82	·	·	3,89	·	·	4,00	·	·	·
Männliche Arbeiter	"	"	"	3,88	·	3,94	·	·	4,08	·	·	4,16	·	·	4,28	·	·	·
Weibliche Arbeiter	"	"	"	2,65	·	2,70	·	·	2,76	·	·	2,80	·	·	2,89	·	·	·

*) D = Gesamtdeutschland, BRD = Bundesrepublik Deutschland einschl. Saarland und Berlin (West), BRD ×) = Bundesrepublik Deutschland einschl. Saarland und ohne Berlin (West), BRD ××) = Bundesrepublik Deutschland ohne Saarland und ohne Berlin (West), W-B = Berlin (West), O-B = Berlin (Ost), SBZ = Sowjetische Besatzungszone, MD = SBZ einschl. O-B. — †) E = Monatsende, M = Monatsmitte, S = Monatssumme, D = Monatsdurchschnitt, VD = Vierteljahrsdurchschnitt. *Kursive* Zahlen: Vorläufig oder geschätzt. — ○) Berichtigte Zahl.

1) Lebendgeborene. — 2) Ohne Totgeborene. — 3) Arbeiter, Angestellte und Beamte; einschl. Heimarbeiter und Soldaten. Berechnung des DIW. — 4) Arbeitnehmer: Beschäftigte und Arbeitslose. — 5) Hauptunterstützungsempfänger der Arbeitslosenversicherung und -hilfe. — 6) Nach der Industrieberichterstattung; hauptbeteiligte Industriegruppen. Ohne Energieversorgungsbetriebe u. Bauhauptgewerbe. — 7) Einschl. gewerbl. Lehrlinge. — 8) Tatsächlich geleistete Arbeiterstunden je Arbeiter. — 9) Ohne Energiewirtschaft u. Bauhauptgewerbe. — 10) Gesamte Industrie einschl. Bergbau, Energiewirtschaft u. Baugewerbe. — 11) Ab Jan. 1964 einschl. Berlin (West). — 12) Ergebnisse der Volkszählung.

Soweit es sich nicht um Berechnungen des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung handelt, entstammen die Angaben folgenden Quellen: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden. — Statistisches Landesamt Berlin. — Bundesanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung, Nürnberg.

Gegenstand	Einheit†)		1963			1964											
			Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
UdSSR																	
Kohle, gesamt 1) 2)	Mill. t	VS	.	.	135	.	.	138	.	.	135	.	.	140	.	.	141
Erdöl	"	"	.	.	54,0	.	.	53,8	.	.	55,2	.	.	57,0	.	.	58,0
Stromerzeugung, gesamt	Mrd. kWh	"	.	.	139,0	.	.	108,0	.	.	115,0	.	.	83,0	.	.	153,0
Eisenerz	Mill. t	"	.	.	34,0	.	.	35,1	.	.	36,1	.	.	36,8	.	.	38,0
Roheisen	"	"	.	.	15,1	.	.	15,3	.	.	15,3	.	.	15,7	.	.	16,1
Rohstahl	"	"	.	.	20,6	.	.	20,9	.	.	21,0	.	.	21,2	.	.	21,9
Walzwerkserzeugnisse	"	"	.	.	16,1	.	.	16,6	.	.	16,4	.	.	16,4	.	.	18,0
Kraftfahrzeuge 3)	1 000 St.	"	.	.	144	.	.	151	.	.	151	.	.	155	.	.	146
Traktoren 4)	"	"	.	.	84	.	.	77	.	.	81	.	.	85	.	.	87
Zement	Mill. t	"	.	.	15,3	.	.	15,1	.	.	16,2	.	.	16,6	.	.	17,0
Schwefelsäure	"	"	.	.	1,9	.	.	1,9	.	.	1,9	.	.	1,9	.	.	2,0
Mineraldünger, ges. (Reingehalt)	"	"	.	.	5,7	.	.	5,5	.	.	6,1	.	.	6,6	.	.	7,3
Baumwollgewebe	Mrd. qm	"	.	.	1,9	.	.	1,3	.	.	1,3	.	.	1,4	.	.	1,4
Papier, gesamt	Mill. t	"	.	.	0,8	.	.	0,8	.	.	0,8	.	.	0,7	.	.	0,8
Bulgarien																	
Kohle, gesamt 1) 5)	1 000 t	VS	.	.	6159	.	.	6282	.	.	6227	.	.	6448	.	.	6546
Stromerzeugung, gesamt	Mill. kWh	"	.	.	1985	.	.	1973	.	.	2018	.	.	2315	.	.	2392
Kupfererzkonzentrat 20 %	1 000 t	"	.	.	24,2	.	.	24,3	.	.	23,0	.	.	22,6	.	.	.
Bleierzkonzentrat 70 %	"	"	.	.	32,5	.	.	31,7	.	.	32,0	.	.	31,7	.	.	.
Rohstahl	"	"	.	.	122	.	.	118	.	.	115	.	.	118	.	.	124
Stickstoffdünger (Reingehalt)	"	"	.	.	34,5	.	.	38,2	.	.	49,4	.	.	57,6	.	.	.
Polen																	
Bruttoproduktion d. soz. Ind.	1955 = 100		220,5	222,6	216,9	203,4	201,0	212,5	210,9	204,5	220,1	199,7	209,0	o)225,7	243,1	243,9	245,8
Steinkohle	1 000 t	S	10193	9689	8845	10137	9810	9868	9743	9047	9730	9616	9703	9790	10378	10201	9331
Koks 6)	"	"	1176	1153	1194	1202	1130	1212	1172	1210	1167	1195	1194	1159	1188	1153	1200
Stromerzeugung, gesamt	Mill. kWh	"	3268	3298	3661	3644	3385	3485	3227	3076	3013	3064	3132	3270	3632	3756	3914
Roheisen 7)	1 000 t	"	463	451	449	474	463	483	464	477	474	477	447	466	478	455	485
Rohstahl	"	"	711	701	720	717	685	739	709	724	692	694	717	712	740	704	741
Walzwerkserzeugnisse	"	"	465	470	493	469	454	484	483	463	464	468	503	472	474	483	491
Zink	"	"	15,3	15,3	16,1	16,2	15,4	16,3	15,5	16,0	15,3	15,1	15,0	15,0	15,6	15,5	16,0
Stickstoffdünger, (Reingehalt)	"	"	30,9	29,2	29,5	31,8	29,4	31,8	28,7	30,3	28,8	27,8	29,8	29,3	29,0	30,5	32,2
Baumwollstoffe	Mill. m	"	65,5	62,0	60,9	63,3	62,6	65,0	66,9	60,2	67,3	59,3	67,8	69,0	69,8	65,7	66,9
Beschäftigte in soz. Industrie	1 000	"	3425	3435	3425	3343	3339	3338	3344	3356	3407	3426	3434	3508	3578	3592	.
Einzelhandelsumsatz 8)	Mrd. Zloty	"	24,1	22,4	25,8	17,8	18,7	23,2	21,6	21,4	22,0	22,0	22,5	23,1	25,0	23,0	28,3
Einfuhr, gesamt	Mill. Zloty	"	595,7	643,7	975,5	417,8	584,0	790,2	468,6	720,0	903,7	602,0	580,3	756,0	572,8	695,9	.
Ausfuhr, gesamt	"	"	514,1	621,8	1123,4	433,4	493,4	817,1	519,9	643,8	892,8	537,9	566,5	953,7	610,3	702,8	.
Einfuhr aus den Ostblockstaaten 9)	"	"	430,9	421,6	620,4	265,9	319,0	466,6	312,3	487,8	507,0	440,9	365,5	492,2	408,8	449,0	.
Ausfuhr nach d. Ostblockstaaten 9)	"	"	323,3	374,5	728,9	242,5	269,9	564,3	362,3	442,5	617,5	381,5	377,0	675,3	395,6	401,4	.
Tschechoslowakei																	
Bruttoprod. d. gesamten Industrie	in vH der Vorjahrszeit	VS	.	.	101,3	.	.	106,4	.	.	102,6	.	.	103,6	.	.	.
Steinkohle, Bruttoprod.	1 000 t	"	.	.	7749	.	.	7519	.	.	7315	.	.	7139	.	.	.
Braunkohle 10)	"	"	.	.	17893	.	.	17598	.	.	18450	.	.	17595	.	.	.
Koks, gesamt	"	"	.	.	2438	.	.	2405	.	.	2316	.	.	2278	.	.	.
Stromerzeugung, gesamt	Mill. kWh	"	.	.	8015	.	.	8274	.	.	7397	.	.	7442	.	.	.
Roheisen	1 000 t	"	.	.	1384	.	.	1399	.	.	1421	.	.	1442	.	.	.
Rohstahl	"	"	.	.	2050	.	.	2075	.	.	2113	.	.	2082	.	.	.
Walzwerkserzeugnisse 11)	"	"	.	.	1360		.	1378	.	.	1385	.	.	1429	.	.	.
Personenkraftwagen	Stück	"	.	.	13859	.	.	12183	.	.	6714	.	.	9149	.	.	.
Chemische Düngemittel 12)	1 000 t	"	.	.	103,4	.	.	97,4	.	.	100,9	.	.	99,4	.	.	.
Baumwollgewebe	Mill. m	"	.	.	123,0	.	.	125,8	.	.	124,2	.	.	107,5	.	.	.
Beschäftigte in der Industrie 13)	1 000	VD	.	2493	.	.	2456	.	.	2437	.	.	2467	.	.	.	.
Einfuhr, gesamt	Mill. Kcs	VS	.	.	4707	.	.	3726	.	.	4340	.	.	4310	.	.	.
Ausfuhr, gesamt	"	"	.	.	5359	.	.	4123	.	.	4621	.	.	4423	.	.	.
Einfuhr aus den Ostblockstaaten 9)	"	"	.	.	3300	.	.	2461	.	.	3077	.	.	3129	.	.	.
Ausfuhr nach d. Ostblockstaaten 9)	"	"	.	.	3771	.	.	2883	.	.	3359	.	.	3188	.	.	.
Rumänien																	
Kohle, gesamt 1) 14)	1 000 t	S	903	892	862	850	855	909	923	865	946	982	915	977	982	931	989
Erdöl	"	"	1060	1024	1050	1046	980	1043	1017	1048	1021	1053	1049	1017	1045	1018	1059
Stromerzeugung, gesamt	Mill. kWh	"	1053	1064	1117	1090	1046	1122	1067	1073	1007	1077	1130	1185	1251	1310	1468
Eisenerzförderung	1 000 t	"	207,6	197,8	187,2	158,4	146,9	162,1	137,5	139,2	146,9	170,2	165,4	178,3	178,2	174,7	188,5
Rohstahl	"	"	240,8	241,6	243,6	243,6	228,9	239,0	234,4	244,4	239,8	254,8	257,5	261,2	275,1	280,1	280,0
Beschäftigte in d. ges. Industrie	1 000	VD	.	1570,2	.	.	1549,3	.	.	1572,2	.	.	1601,5	.	.	1622,4	.
Ungarn																	
Nettoprod. der staatl. Industrie	1960 = 100		141	136	134	124	132	140	133	137	142	129	137	153	149	159	158
Kohle, gesamt 1) 15)	1 000 t	S	2743	2612	2347	2718	2673	2584	2518	2544	2637	2698	2580	2636	2751	2591	2618
Stromerzeugung, gesamt	Mill. kWh	"	888	855	891	935	858	884	809	835	812	829	849	892	941	924	1008
Bauxit	1 000 t	"	122	124	122	101	108	110	112	130	140	133	134	132	133	134	121
Rohstahl	"	"	201	199	203	199	194	214	206	188	181	194	193	186	194	206	209
Beschäftigte in der Industrie 16)	1 000	VD	.	1505	.	.	1483	.	.	1492	.	.	1537	.	.	.	.
Jugoslawien																	
Bruttoproduktion d. ges. Industrie	1963 = 100		116	108	114	95	103	113	115	114	120	109	113	122	128	123	135
Kohle, gesamt 1) 17)	1 000 t	S	2431	2280	2419	2414	2511	2496	2435	2237	2443	2385	2533	2539	2662	2363	2543
Stromerzeugung, gesamt	Mill. kWh	"	1196	1160	1337	1268	1058	1204	1192	1168	1064	1081	1068	1122	1195	1338	1424
Rohstahl	1 000 t	"	142,2	139,3	139,8	134,0	135,0	148,1	134,9	134,0	137,8	144,5	142,8	138,5	141,2	146,7	138,7
Elektrolytkupfer	"	"	4,8	4,5	4,3	4,0	3,4	3,9	4,4	4,8	5,0	5,1	4,0	1,9	4,4	5,5	5,4
Blei, raff.	"	"	10,0	10,0	9,3	5,8	8,2	9,4	8,4	7,6	8,1	8,4	8,7	8,5	9,1	8,8	10,0
Beschäftigte in soz. Industrie 18)	1 000	D	1268	1268	1251	1262	1273	1275	1292	1303	1313	1332	1346	1363	1367	1368	.
Einfuhr, gesamt 19)	Mrd. Dinar	S	25,8	25,3	28,8	32,6	27,2	33,0	33,6	35,1	36,2	37,1	35,6	35,0	28,7	27,5	33,7
Ausfuhr, gesamt	"	"	21,5	22,4	24,9	22,3	19,2	20,0	21,5	21,1	21,0	22,0	22,0	19,6	23,5	24,3	31,2
Einfuhr aus den Ostblockstaaten 20)	"	"	8,1	8,1	9,6	10,2	.	14,1	9,6	8,8	10,1	11,9	8,6	10,6	9,7	9,2	10,4
Ausfuhr nach d. Ostblockstaaten 20)	"	"	5,7	6,3	8,3	5,1	.	9,9	6,4	7,4	7,5	6,6	7,8	7,6	8,6	9,8	15,7

†) VS = Vierteljahressumme; D = Monatsdurchschnitt; VD = Vierteljahresdurchschnitt.

1) Stein- und Braunkohle t = t. — 2) Von 1955 — 1963 stieg der durchschnittl. Anteil der Steinkohle einschl. Anthrazit an der gesamten Kohlenförderung von 71 auf 74 vH. — 3) LKW, PKW und Autobusse. — 4) Tatsächliche Einheiten. — 5) Der Anteil der Steinkohle an der gesamten Kohlenförderung beträgt durchschnittlich 3 vH. — 6) Hütten- und Gaswerkskoks. — 7) Umgerechnet in Stahleisen. — 8) Lfd. Preise; ohne Gaststätten, Betriebsmittagstische, Direktverkäufe aus der Produktion und Deputate. — 9) Europäische und asiatische Ostblockstaaten ohne Jugoslawien. — 10) Ohne Lignit. — 11) Ohne Röhren. — 12) Reingehalt, Stickstoff- und Phosphordüngemittel. — 13) Unmittelbar in der Produktion — ohne Lehrlinge. Entsprechend der organisatorischen Struktur der Industrie v. 1. 1. 1963. — 14) 1955 bis 1963 jährlicher Anteil der Steinkohle an der ges. Kohlenförderung rund 3,5 vH. — 15) Von 1949 — 1963 betrug der durchschnittliche Anteil der Steinkohle an der gesamten Kohlenförderung 12 vH. — 16) Ohne Lehrlinge. — 17) Der Anteil der Steinkohle an der gesamten Kohlenförderung fiel von 8,2 vH 1953 auf 4,7 vH 1963. — 18) Einschl. soz. Bergbau. — 19) Einschl. Wirtschaftshilfe aus USA, Großbritannien und Frankreich. — 20) Ohne Albanien, Korea, Vietnam und Mongolei. —