

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

Institut für Konjunkturforschung

WOCHEN BERICHT

33. Jahrgang

Berlin, den 29. Juli 1966

A 22127 C

Nummer 30

Zur Ertrags- und Kostenlage der Deutschen Bundesbahn

Das in den letzten Jahren sprunghaft gestiegene Defizit der Bundesbahn hat die Wirtschaftslage dieses Unternehmens in den Vordergrund des Interesses gerückt. Der Fehlbetrag in der Wirtschaftsrechnung der Bundesbahn, die 1961 mit einem Defizit von lediglich 13,5 Mill. DM fast ausgeglichen war, belief sich im Jahre 1965 auf eineinhalb Milliarden DM und wird 1966 voraussichtlich eindrei Viertel Milliarden DM erreichen. Um die Verluste zu vermindern sind Betriebseinschränkungen, Tarifänderungen sowie weitere Rationalisierungsmaßnahmen (Maßnahmen auf der Ertrags- und auf der Kostenseite) notwendig. Tarifkorrekturen allein werden langfristig keine Lösung bringen. Darüber hinaus dürfte zur Erreichung einer optimalen Deckung des Verkehrsbedarfs auch eine neue Ordnung der Infrastrukturpolitik erforderlich werden, indem der Staat auch die Schienenwege in seine Regie übernimmt und den Verkehr einer Betriebsgesellschaft übergibt. Das Risiko der Infrastruktur trüge dann wie im Fall von Land- und Wasserstraßen die öffentliche Hand, und die Kostenstruktur der Bahn würde der der anderen Verkehrsträger angenähert werden.

Die Ende April veröffentlichte Schlußbetrachtung aus dem Kostengutachten¹⁾ über die Deutsche Bundesbahn hat neue Einzelheiten über die Kosten und Erlöse bekannt werden lassen. Diese Daten sind bereits um die vom Bund übernommenen betriebsfremden Lasten sowie um einige andere Beträge bereinigt worden und weichen daher in einigen Fällen von den von der Bundesbahn bekanntgegebenen Zahlen ab. Die Gesamtkosten der Bahn

beliefen sich hiernach 1964 auf 10,4 Mrd. DM, von denen etwa 1,4 Mrd. DM auf Zinsen für Fremdkapital (600 Mill. DM) und auf kalkulatorische Zinsen (800 Mill. DM) entfielen. Die Kostenrechnung wird von den Personalkosten beherrscht, die 1964 etwa 6 Mrd. DM ausmachten. Die vom Bund geleisteten Beiträge zu den überhöhten Versorgungsbezügen und andere Sozialleistungen (Kindergeld) — zusammen fast 300 Mill. DM — sind hierin nicht enthalten.

Zahlungen des Bundes an die Deutsche Bundesbahn
in den Jahren 1964 und 1965
in Mill. DM

	1964	1965
I. Für die Gewinn- und Verlustrechnung . . .	766	1 005
davon: Zinsübernahme	87	106
Versorgungsbezüge Vertriebenen . . .	375	340
Überhöhte Versorgungslasten	271	528
Ausgleichsforderung der Bundesbahn . .	33	33
II. Für die Betriebsrechnung	175	134
davon: Personenverkehr zu Sozialtarifen . .	162	120
Kreuzungsprogramm Schiene-Straße . .	13	14
III. Für die Kapitalrechnung		
Investitionsdarlehen	148	100
Feststehende Zahlungen I-III	1 089	1 239
Jahresverlust	970	1 450

Quelle: Verkehrspolitik 1949/1965. Ein Bericht des Bundesministers für Verkehr.

¹⁾ Dieses Gutachten wurde von der Deutschen Revisions- und Treuhand-AG. aufgrund eines Regierungsauftrags von Mai 1965 erstellt. Es sollte Unterlagen zur Beurteilung der Frage liefern, ob die Kostenrechnung der Bundesbahn als Ausgangsbasis zur Regelung der finanziellen Beziehungen zwischen Bund und Bahn verwendet werden kann.

Gegenwärtig zählt die Bundesbahn etwa 450 000 Mitarbeiter, von denen 60 vH im Betrieb, knapp 30 vH in der Erhaltungswirtschaft und 7 vH in der Verwaltung beschäftigt sind, der Rest sind Nachwuchskräfte. Der Anteil der Beamten an den Beschäftigten beträgt bereits mehr als 50 vH und wird sich bei weiteren Personaleinsparungen noch erhöhen. In den letzten acht Jahren verringerte sich

der Personalbestand infolge natürlicher Abgänge und gewisser Beschränkungen der Zugänge um fast 15 vH. Eine stärkere Zurückhaltung bei Neueinstellungen könnte den im Zuge der Rationalisierung notwendigen Personalabbau beschleunigen; es fragt sich aber, inwieweit sich dies negativ auf die altersmäßige Zusammensetzung der Belegschaft auswirken und damit einen Teil der Rationalisierungserfolge wieder aufheben würde.

Die Marktleistungen der Bundesbahn

Im Rahmen des Gesamtverkehrs ist der Anteil der Bundesbahn im Güterverkehrsbereich (ohne Straßennahverkehr) in etwa zehn Jahren von 55 auf 44 vH gefallen, ihr Anteil an der gewerblichen Personenbeförderung ist von 50 auf 40 vH zurückgegangen. Im gleichen Zeitraum hat sich der binnenländische Verkehr aber um fast 70 bzw. 40 vH verstärkt.

Die Inanspruchnahme der Bundesbahn in ihren beiden großen Tätigkeitsbereichen — dem Personen- und Güterverkehr — hat sich im letzten Jahrzehnt unterschiedlich entwickelt. Im öffentlichen Personenverkehr auf der Schiene konnten 1957 etwa 40 Mrd. Pkm abgesetzt werden. Bis 1962 gingen die Leistungen um knapp 10 vH zurück, seit Mitte der 60er Jahre ist wieder ein leichter Anstieg auf fast 39 Mrd. Pkm zu verzeichnen. Hinter dieser Entwicklung verbirgt sich ein Rückgang des Kurzstreckenverkehrs und ein Anstieg des Fernverkehrs, zwei für die Bahn aus Kostengründen günstige Tendenzen. Die Bahn ist bemüht, sich den Personenverkehr durch Umstellung auf Omnibusse zu erhalten. Unter diesen Umständen haben sich die Leistungen des Bahnbusverkehrs in den letzten zehn Jahren zwar nahezu verdoppelt, sie erreichten aber mit reichlich fünf Milliarden Pkm 1965 doch erst 13 vH des Schienenverkehrs. Der überwiegend unrentable Berufsverkehr ist in der betrachteten Periode um fast 50 vH zurückgegangen, während der ebenfalls defizitäre Schülerverkehr praktisch unverändert geblieben ist. Die Tarifänderungen vom März dieses Jahres werden bewirken, daß der Berufsverkehr weiter schrumpft.

Im Güterverkehr, der sich noch stärker als der Personenverkehr auf der Schiene abwickelt, erzielte die Bundesbahn 1957 mit 56 Mrd. Tarifkilometern eine Höchstleistung; diese konnte in den folgenden Jahren nicht gehalten werden, erst Anfang der 60er Jahre wurde sie wieder erreicht bzw. überboten. Seit 1964 ist die Entwicklung von neuem rückläufig. Die Gründe liegen in erster Linie in Strukturveränderungen des Transportaufkommens. Der Güterverkehr der Bundesbahn wird von dem immer noch rentablen Wagenladungsverkehr beherrscht. Der Stückgutverkehr ist dagegen seit langem verlustbringend.

Im ersten Halbjahr 1966 hat sich die Verkehrsentwicklung in beiden Bereichen im Rahmen des Wirtschaftsplans gehalten. Die Umsätze aus Verkehrsleistungen lagen um etwa 4 vH (150 Mill. DM)

höher als im Vorjahr. In der gleichen Periode stiegen die Personalkosten aber um etwa 250 Mill. DM.

Die Ertragslage nach Verkehrsarten

Bei einer Analyse der Verluste der Bundesbahn ist auf die methodischen Probleme der Betriebskostenrechnung hinzuweisen, die durch die gemeinsame Nutzung zahlreicher Anlagen durch den Güter- und den Personenverkehr hervorgerufen werden. Die Kosten werden nach dem Benutzungsprinzip aufgeteilt, d. h. entsprechend dem Verschleiß der Anlagen durch bestimmte Betriebsvorgänge. Etwa ein Drittel der Betriebsausgaben muß mit Hilfe von Schlüsseln verteilt werden. Hierfür stehen Methoden von unterschiedlicher Genauigkeit zur Verfügung.

Kosten und Erlöse der Deutschen Bundesbahn nach Verkehrsarten 1964¹⁾

Verkehrszweige	Erträge	Kosten ²⁾	Erträge in vH der Kosten
	in Mill. DM		
Personenverkehr	2 421	3 437	70
dar.: Fernverkehr	1 304	1 238	105
Nahverkehr	1 060	2 146	49
Güterverkehr	5 453	5 880	93
dar.: Wagenladungsverkehr . . .	4 253	4 153	102
Stückgut	700	1 097	64
Expreßgut	279	387	72
Postbeförderung	187	172	109
S-Bahn-, Kraft- u. Schiffsverkehr	596	568	105
Gesamtverkehr	8 470	9 885	86

1) Nach Angaben des Kostengutachtens der Revisions- und Treuhand-AG. — 2) Einschl. kalkulatorischer Zinsen.

¹⁾ Nach Angaben des Kostengutachtens der Revisions- und Treuhand-AG. — ²⁾ Einschl. kalkulatorischer Zinsen.

Die wichtigsten Verlustquellen sind der Personennahverkehr, der nicht einmal seine direkten Kosten deckt, ferner der Stückgut- sowie der Expreßgutverkehr. Die beiden letzten Bereiche tragen — abgesehen vom Kurzstreckenverkehr — wenigstens einen Teil ihrer anteiligen festen Kosten. 1964 entstand im Personennahverkehr ein Defizit von rd. einer Milliarde DM, wovon etwa 650 Mill. auf den Berufs- und Schülerverkehr entfielen. Demgegenüber wies der Personenfernverkehr bei Erträgen von rd. 1,3 Mrd. DM noch Überschüsse in Höhe von annähernd 70 Mill. DM auf. Gleichzeitig traten im gesamten Güterverkehr Verluste in Höhe von fast 0,5 Mrd. DM auf. In diesem Bereich war der Wagenladungsverkehr zwar noch immer gewinnbringend, seine Überschüsse, die 1962 nach Angaben des Kostengutachtens²⁾ noch fast 0,5 Mrd. DM betrugen, haben aber eine stark rückläufige Tendenz. Sie reichten schon 1964 nicht mehr aus, um die Verluste im Stückgut- und Expreßgutverkehr auszugleichen oder aber sogar wie früher Zuschüsse zum Personenverkehr zu leisten.

Zur Umstrukturierung des Leistungsangebots

Das Leistungsangebot der Bundesbahn ist überhöht und entspricht nicht mehr den gegenwärtigen

²⁾ Die Deutsche Bundesbahn weist die Überschüsse infolge anderer Verrechnung der Bundesleistungen höher aus, die Entwicklungstendenz wird hiervon aber kaum berührt.

Verkehrsbedürfnissen. Das Ziel muß daher sein, eine allmähliche Reduzierung des Angebots und seine Konzentration auf verkehrsstarke Strecken zu erreichen.

Eine etwaige Einstellung des *Personennahverkehrs* würde unter Berücksichtigung der verbleibenden festen Kosten etwa zu Ersparnissen in der Größenordnung von 100 Mill. DM führen. Betroffen würde in erster Linie der Berufs- und Schülerverkehr, der sich zum Teil den öffentlichen Straßenverkehrsmitteln, zum Teil dem Individualverkehr mit Kraftfahrzeugen zuwenden müßte. Die vorhandenen öffentlichen Verkehrsbetriebe wären dieser zusätzlichen Nachfrage in den Morgen- und Abendstunden aber sicher nicht gewachsen. Die Abwanderung zum Individualverkehr vollzieht sich auch ohne eine Einschränkung oder Verteuerung des Eisenbahnverkehrs, doch sollte sie unter anderen Gesichtspunkten eher gehemmt als gefördert werden. Daher sind die Forderungen nach der Eigenwirtschaftlichkeit des Eisenbahnpersonenverkehrs — wie übrigens auch der kommunalen Verkehrsbetriebe — fragwürdig geworden. Denn um Kostendeckung zu erreichen, müßten die Normaltarife etwa verdoppelt, die Sozialtarife sogar um ein Mehrfaches erhöht werden. Dies würde jedoch Strukturveränderungen in der Verkehrsverteilung hervorrufen, da das Leistungsangebot erheblich eingeschränkt werden müßte. Der Verkehr würde sich verstärkt der Straße zuwenden, und die Verhältnisse vor allem in den Ballungsräumen würden sich weiter verschlechtern.

Der *Stückgutverkehr* der Eisenbahnen gehört zur Gruppe des Kleingutverkehrs, der, wie der Personenverkehr, stark unter der Konkurrenz der Straße leidet. Gerade bei diesem Verkehr kommen die speziellen Vorzüge des Kraftwagens besonders zur Geltung. Die gewinnbringenden Teile des Stückgutverkehrs sind daher der Bahn verloren gegangen. Die jährlichen Einnahmen aus diesem Verkehrszweig liegen zur Zeit bei 700 Mill. DM, sie machen etwa ein Achtel der gesamten Güterverkehrseinnahmen aus. Die Unwirtschaftlichkeit dieses Verkehrs, der — trotz beträchtlicher Tarifierhöhungen in den letzten Jahren — nur etwa $\frac{2}{3}$ seiner Kosten deckt und etwa $\frac{1}{4}$ der täglich gestellten Güterwagen erfordert, ist durch schlechte Fahrzeugausnutzung, die immer noch zu große Zahl von Abfertigungsstellen³⁾ und durch die sehr personalintensive Behandlung der Stückgüter bedingt. Je kürzer die Versandweite ist, um so unwirtschaftlicher ist daher der Stückgutverkehr für die Bahn; im Kurzstreckenverkehr sinkt die Kostendeckung unter 50 vH. Der Verkehr zwischen Knotenpunkten ist im Eisenbahn-Stückgutverkehr eine Ausnahme. Er ist für die Bahn zwar lukrativ, macht aber nur noch wenige Prozente des Gesamtverkehrs aus, da

die bisherige Tarifpolitik die potentiellen Benutzer abschreckt.

Die betriebswirtschaftlichen und tariflichen Verbesserungen, die auf einen sich selbst tragenden Stückgutverkehr abzielen, betreffen daher in erster Linie weitere Betriebseinschränkungen (sowohl Verminderung der Abfertigungsstellen als auch der Kurswagen), Rationalisierung des Ladedienstes und Tarifänderungen im Sinne einer besseren Anpassung der Preise an die Kosten. Hierbei handelt es sich in erster Linie darum, daß sperrige Güter, die in ihrer Behandlung sehr aufwendig sind, höher tarifiert werden, damit die Bahn nicht zum Sammelplatz der schlechten Verkehrsnachfrage wird; außerdem müßten große gegenüber kleine Versandweiten relativ noch stärker verbilligt werden. Schließlich ist auch an Rabatte in Form von Pauschaltarifen zu denken, die weniger Abfertigungsaufwand auf seiten des Versenders und des Transportunternehmens erfordern.

Ebenfalls zum Kleingutverkehr gehört der *Expreßgutverkehr*, der aber überwiegend mit Schnell- und Eilzügen (Gepäckwagen) durchgeführt wird, also seinem Wesen nach ein Mitläuferverkehr ist. Der Expreßgutverkehr hatte sich in den 50er Jahren, bedingt durch die gestiegene Lebenshaltung und das Streben nach einer geringeren Lagerhaltung, stark ausgedehnt. Seine Ertragslage hat sich jedoch verschlechtert, und die Belastung der Reisezüge ist zu groß geworden. Anfang der 60er Jahre durchgeführte Preiserhöhungen haben bei steigenden Einnahmen zu einem leichten Rückgang des Verkehrs geführt, eine Entwicklung, die im Interesse der Bahn liegt, weil die Tarife für kleine Sendungen die Abfertigungskosten nur unzureichend decken. Gerade diese Kostenart ist aber in diesem Verkehrszweig ausschlaggebend, weil nur geringe Zugbildungs- und Zugförderungskosten entstehen.

Die jährlichen Einnahmen aus dem Expreßgutverkehr betragen schätzungsweise 300 Mill. DM und erbringen damit annähernd drei Viertel der Gesamtkosten dieses Verkehrszweiges. Immer noch entfallen auf rund drei Viertel der etwa 5500 Abfertigungsstellen nur 5 vH der Einnahmen. Die notwendigen Einschränkungen des Reisezugverkehrs werden hier zwar bereits zu einer Konzentration des Verkehrsaufkommens führen, darüber hinaus sind aber sicher noch zahlreiche weitere Expreßgutstellen aufzulassen, die jährlich weniger als 20 Tonnen abfertigen. Bei tarifpolitischen Maßnahmen ist immer zu berücksichtigen, daß der Kleingutverkehr von Bahn und Post eine Einheit bildet, wobei Sendungen bis zu 10 kg in erster Linie der Post zufallen sollten, während die Bahn sich auf die größeren Stücke konzentrieren sollte.

Der *Wagenladungsverkehr*, der noch einen geringfügigen Überschuß in Höhe von 2 bis 3 vH seiner Erträge erzielt, erfordert ebenfalls eine Überprüfung seines Leistungsangebots, wenn er den Strukturveränderungen, wie Vordringen des Kraft-

³⁾ Vor der Auflösung von Kleinstabfertigungen, die Ende der 50er Jahre begann, gab es fast 6 000 Abfertigungsstellen, von denen die Hälfte 95 vH des Verkehrsaufkommens erbrachte; heute sind rund 3 000 Stellen in Betrieb.

verkehrs, Bau von Pipelines, Umstellung in der Energieversorgung u. a., angepaßt werden soll. Geschieht dies nicht, ist auch hier in wenigen Jahren mit Verlusten zu rechnen. In Anbetracht der Bedeutung des Wagenladungsverkehrs am Gesamtverkehr ist es kaum noch möglich, durch niedrige Tarife den Verkehr an die Schiene zu binden. Die unterschiedliche Entwicklung zwischen den Einnahmen und dem wichtigsten Kostenfaktor, den Löhnen und Gehältern, führt bei dieser Politik unvermeidlich zu Verlusten. Das Ziel, eine möglichst ausgeglichene Kostenrechnung zu erreichen, würde aber auch von

einer nur an den Kosten ausgerichteten Tarifpolitik verfehlt werden. Andererseits wäre die Bahn schlecht beraten, den gut ausgelasteten Wagenladungsverkehr über weite Strecken durch zu starke Verteuerung zu gefährden. Bei der Tarifbildung ist vielmehr auch die jeweilige Konkurrenzlage zu berücksichtigen, um durch Überschüsse auf der einen Seite Verluste auf der anderen zu kompensieren. Gerade auf dem Gebiet der Tarifpolitik kann auf längere Sicht nur elastisches Verhalten zum Erfolg führen.

Zur Entwicklung des Außenhandels der Volksrepublik China von 1959 bis 1965

Vor zwei Jahren ist an dieser Stelle erstmalig über die Entwicklung des chinesischen Außenhandels berichtet worden¹⁾. Da keine offiziellen Angaben vorliegen, wurden die Daten über den Export und Import der Volksrepublik China in den Jahren 1963, 1964 und 1965 wiederum an Hand der Außenhandelsstatistiken der wichtigsten Partnerländer Chinas ermittelt. Dieses Vorgehen schließt einige Probleme ein (Wechselkurse, cif-fob-Abweichungen der Außenhandelswerte und Diskrepanzen in ihrer zeitlichen Zuordnung); dennoch dürften die zusammengestellten Daten wenigstens die Tendenz der Handelsentwicklung zutreffend wiedergeben.

Die Außenhandelswerte

Der Außenhandelsumsatz der Volksrepublik China, der 1959 mit 4,1 Mrd. \$ seinen bisher höchsten Jahreswert erreicht hatte, ging bis 1962 auf rund 2,5 Mrd. \$ und damit auf seinen Stand von 1955 zurück. Dieses Ergebnis war in erster Linie der Entwicklung der Einfuhr Chinas zuzuschreiben. Der Wert der Einfuhr fiel von 1,95 Mrd. \$ im Jahre 1959 auf 1,01 Mrd. \$ im Jahre 1963 zurück. Erst 1964 wurde wieder ein Anstieg auf 1,27 Mrd. \$ erzielt. Diese Schwankungen waren deutliche Symptome einer krisenhaften Entwicklung, wie sie sich in China nach dem Mißlingen des „Großen Sprunges“ sowie dem Abzug der sowjetischen Techniker und der Drosselung sowjetischer Lieferungen ergeben hatte.

Die Ausfuhr hat sich dagegen — dank erhöhter Exporte in einige Länder — weniger stark verringert (von 2,16 Mrd. \$ im Jahre 1959 auf 1,44 Mrd. \$ im Jahre 1962); sie erholte sich 1963/64 auch wieder rascher als die Einfuhr.

Die Länderstruktur

In den Jahren 1952 bis 1959 war der Ostblock mit 57 bis 67 vH an der chinesischen Ausfuhr beteiligt;

der Anteil an der chinesischen Einfuhr schwankte zwischen 55 und 79 vH. Diese Prädominanz der Ostblockländer endete mit der Änderung der chinesischen Wirtschaftspolitik im Herbst 1960, die vor allem eine Zurückstellung aller Investitionen zur Folge hatte, die nicht unmittelbar der Landwirtschaft dienen. 1964 entfielen nur noch 17 vH der Einfuhr Chinas auf den europäischen Ostblock, der Anteil dieser Länder an der Ausfuhr Chinas hatte sich auf 27 vH verringert²⁾. Die Phase der Schrumpfung des chinesischen Außenhandels nach 1959 und seiner Wiederbelebung in den Jahren nach 1962 war demnach mit radikalen Veränderungen der Länderstruktur verbunden.

Im Jahre 1964 ist die Sowjetunion erstmals seit 1950 vom Platz des ersten Exportkunden an die zweite Stelle gerückt. Nicht weniger als 20 vH der chinesischen Ausfuhr gingen in diesem Jahr allein nach Hongkong, das damit zum Hauptabnehmer der Exporte Chinas aufgerückt ist. Dabei ist die Bedeutung Hongkongs als Transithafen im Vergleich zu den frühen fünfziger Jahren stark zurückgegangen. Lediglich etwa 15 vH des chinesischen Exports nach Hongkong werden reexportiert. An dritter Stelle unter den Exportländern Chinas steht Japan, das 1964 weit mehr aus China importierte als je zuvor in der Nachkriegszeit. Im Jahr 1959 hatte der Anteil Japans noch weniger als 1 vH des gesamten Exports der Volksrepublik ausgemacht, 1964 waren es 9 vH.

Das Schwergewicht der chinesischen Exporte liegt in Asien. Die Handelsverflechtung mit Europa ist wesentlich geringer. Die Exporte Chinas in den asiatischen Raum sind im Zeitabschnitt 1959 bis 1964 erheblich schneller gestiegen als die Exporte in die EWG- und EFTA-Länder. Der Import der Bundes-

¹⁾ Wochenbericht des DIW Nr. 27 und Nr. 45/1964.

²⁾ Eine gegenläufige Tendenz ist lediglich gegenüber Albanien festzustellen, dessen rückläufiger Außenhandel mit der Sowjetunion fast vollständig durch eine Intensivierung der Handelsbeziehungen mit China kompensiert worden ist. Die Umsätze Chinas im Handel mit den asiatischen Volksdemokratien, besonders Nordkorea und Nordvietnam, haben seit 1960 ebenfalls stärker zugenommen.

Der Außenhandel der Volksrepublik China 1957-1965
in Mill. \$

Herstellungs- bzw. Verbrauchsländer	Einfuhr							Ausfuhr						
	1957	1959	1961	1962	1963	1964	1965	1957	1959	1961	1962	1963	1964	1965
Ostblock ¹⁾	810,0	1 279,9	531,3	311,3	259,9	220,8	240	968,5	1 454,1	715,2	663,5	566,6	475,1	420
Sowjetunion	544,1	954,6	367,3	233,4	187,2	135,3	150	738,1	1 100,3	551,4	516,3	413,0	314,2	295
Mitteldeutschland	105,8	106,4	55,1	21,8	10,4	15,7	.	88,6	115,0	40,1	31,9	24,7	19,6	.
Westeuropa	234,2	412,1	177,3	148,0	171,8	195,8	350	148,8	229,8	209,2	186,8	193,5	257,7	329
EWG-Staaten	110,1	250,2	110,9	105,2	115,4	106,9	231,5	75,3	126,6	86,5	89,1	105,9	139,9	194,4
Bundesrep. Deutschl.	47,6	128,7	30,5	31,2	15,3	25,5	79,0	41,1	66,3	39,7	39,3	40,8	51,7	72,7
Frankreich	20,1	39,8	36,4	43,3	58,4	49,6	60,1	13,8	16,2	15,9	16,9	22,0	30,8	43,7
Italien	14,7	36,9	29,7	19,2	19,3	18,5	56,4	6,9	13,4	12,3	14,2	19,1	23,8	38,4
EFTA-Staaten	114,2	144,0	60,4	37,6	50,7	82,2	110,1	59,9	94,9	119,1	94,6	82,0	109,5	127,3
Großbritannien	33,9	68,4	36,1	23,4	36,9	49,6	69,7	39,9	55,1	86,4	64,9	51,9	69,0	83,2
Schweiz	42,7	35,0	5,5	3,6	3,9	10,5	18,2	12,3	11,6	9,4	8,9	10,4	10,8	12,7
Sonst. westeurop. Staaten	10,0	17,9	6,0	5,2	5,8	6,7	8	13,6	8,2	3,6	3,1	5,6	8,2	7
Asien	206,0	160,7	156,3	149,9	189,2	322,7	460	399,1	412,2	374,2	415,9	584,2	809,5	932
Japan	60,5	3,6	16,6	38,5	62,4	152,8	245,0	80,5	18,9	30,9	46,0	74,6	157,8	224,7
Hongkong	21,6	20,0	17,4	14,9	12,3	10,5	12,5	197,9	181,0	180,0	212,3	260,2	344,8	404,0
Australien u. Neuseeland	20,4	37,4	93,0	151,0	149,7	159,8	163	5,7	9,2	10,1	9,8	12,6	25,1	30
Amerika	5,7	5,5	221,9	253,8	173,0	302,1	303	6,7	6,0	101,1	108,1	96,5	105,7	140
Kanada	1,5	1,8	122,8	138,1	96,9	126,4	132,9	5,5	5,1	3,4	4,2	4,7	8,7	9,2
Kuba	—	0,1	91,6	89,0	72,7	81,1	97	—	—	97,5	103,2	90,8	95,1	127
Argentinien	0,7	0,4	4,2	26,4	3,1	91,7	70	9,3	—	0,2	0,2	0,1	0,2	.
Afrika	48,9	56,7	45,7	35,6	68,2	67,0	75	41,1	52,7	54,7	53,1	54,3	74,9	80
Insgesamt	1 325,2	1 952,3	1 225,5	1 049,6	1 011,8	1 268,2	1 591	1 569,9	2 164,0	1 464,0	1 437,2	1 507,7	1 748,0	1 931
Umsatz								2 895,1	4 116,3	2 690,0	2 486,8	2 519,5	3 016,2	3 522
Ausfuhrüberschuß								244,7	211,7	239,0	387,6	495,9	479,8	340

¹⁾ Ohne die mongolische Volksrepublik sowie die Volksrepubliken Nord-Korea und Nord-Vietnam.

Quellen: UN, Yearbook of International Trade Statistics; Statistical Papers, Series T, Direction of International Trade. — Statistisches Jahrbuch der DDR. — Vnezhnaja trgovlja SSSR, Moskau. — Statisticka Rocenka Respubliky Ceskoslovenske, Prag. — Rocznik Statystyczny, Warszawa. — Statistikai Evkönyv, Budapest. — Statisticeski Godisnik na narodna republika Bulgaria, Sofia. — Annuaire Statistique al Republika Populara Romina, Bukarest. — Annuari Statistiko i Republikes Populare Te Shqiperise, Tirana. — Nationale Statistiken. — Volkszeitung, Peking, 31. 1. 1966.

republik Deutschland aus China war 1964 niedriger als 1959, wenngleich größer als in den Zwischenjahren.

In der Einfuhrstruktur Chinas fallen drei neue Schwerpunkte auf. An erster Stelle steht Australien (1962 und 1964 mit jeweils 0,15 bzw. 0,16 Mrd. \$), es folgen Japan (1964: 0,15 Mrd. \$) und Kanada (1961 und 1964 mit 0,12 bzw. 0,13 Mrd. \$). Hongkong ist in der Einfuhr Chinas nur von untergeordneter Bedeutung. Die Einfuhr aus Europa ist bis 1962 ständig gesunken (zwischen 1958 und 1962 von 0,46 Mrd. \$ auf 0,15 Mrd. \$), in den folgenden Jahren ist sie allerdings wieder gestiegen.

Nimmt man noch den langsam steigenden Außenhandel mit Afrika hinzu sowie den Warenverkehr mit dem amerikanischen Kontinent (neben Kanada vor allem Kuba und Argentinien), der sich in den zurückliegenden Jahren rasch entwickelt hat, dann läßt sich folgendes Ergebnis skizzieren:

Die Lockerung der Handelsverflechtung mit der Sowjetunion hat bewirkt, daß sich das Handelsvolumen Chinas drei Jahre lang stark verringert hat. In den Jahren nach 1962 macht sich jedoch die regionale Umschichtung der Warenströme zugunsten anderer Handelspartner bemerkbar; der Außenhandel Chinas ist — trotz weiteren Rückgangs des Handels mit der Sowjetunion und einigen anderen Ostblockländern — insgesamt wieder gestiegen.

Die Warenstruktur

Die Änderungen in der Warenstruktur des chinesischen Außenhandels der letzten Jahre erstrecken sich vor allem auf die Einfuhr. Sie betrafen hier in erster Linie die Handelsbeziehungen Chinas mit den OECD-Ländern und der Sowjetunion. Lieferte die Sowjetunion 1959 noch mehr als 13mal so viel Maschinen wie alle OECD-Länder zusammengenommen an die Volksrepublik, so betrug die entsprechende Relation 1964 gerade noch 1 : 1. Andererseits waren die OECD-Länder von jeher Chinas Hauptlieferanten für chemische Erzeugnisse, da die Sowjetunion — selbst einer chronischen Knappheit an chemischen Produkten ausgesetzt — nur begrenzte Angebotsmöglichkeiten hatte. Eine weitere Veränderung der Warenstruktur vollzog sich im Zusammenhang mit den mehrfachen chinesischen Mißernten der letzten Jahre. Weizenlieferungen erheblichen Umfangs erfolgten durch die OECD-Länder Kanada und Frankreich.

Die relative Konstanz der Struktur des chinesischen Warenangebots erlaubte demgegenüber nur Änderungen der Exportstruktur, die weniger ausgeprägt waren. In den Jahren 1963 und 1964 ist China jedoch eine beachtliche Ausweitung seiner Exporte in die OECD-Länder gelungen, insbesondere bei Halb- und Fertigwaren (ohne Maschinen). Der Einfuhrüberschuß bei Nahrungs- und Genußmitteln war 1964 geringer als in den Vorjahren.

Demgegenüber erzielt China in der Warengruppe „Rohstoffe, Öle und Fette“ sowie bei „Halb- und Fertigwaren“ traditionell einen Ausfuhrüberschuß, der in den letzten Jahren nicht nur zur Deckung des Einfuhrüberschusses vor allem bei chemischen Erzeugnissen und Maschinen, sondern auch zur vorzeitigen Tilgung der von der Sowjetunion gewährten Kredite verwendet worden ist.

Zur Entwicklung im Jahre 1965

Alles in allem scheint die Wirtschaft Chinas den Tiefpunkt der Krise überwunden zu haben, die durch das Mißlingen des großen Sprungs und durch die sowjetisch-chinesischen Spannungen entstanden war. Nach einer chinesischen Quelle³⁾ soll der Export 1965 alle früheren Ergebnisse übertroffen haben. Die Entwicklung des Handels mit westlichen Ländern und insbesondere mit Japan sowie Hongkong war 1965 offenbar überdurchschnittlich, gleiches läßt sich für den Handel Chinas mit Nordkorea und Nordvietnam vermuten. Besondere Beachtung verdient, daß die EWG-Länder 1965 ihren Warenverkehr mit China in beiden Richtungen stark erhöht haben. Der China-Handel der EFTA-Länder blieb hinter dieser Handelsausweitung erheblich zurück. Die Bundesrepublik Deutschland hat ihre Zurückhaltung gegenüber dem China-Handel neuerdings verringert; die westdeutsche Ausfuhr in die Volksrepublik hat aber bei weitem noch nicht wieder den Stand von 1960 oder gar von 1959 erreicht.

Die Schrumpfung des Handels mit der Sowjetunion und den osteuropäischen Ländern scheint 1965 ein Ende gefunden zu haben. Die verfügbaren Daten (für Polen z. B.) lassen einen leichten Aufwärtstrend des Handelsvolumens erkennen. In den neuen Handelsprotokollen für das Jahr 1966 wird von einer Vergrößerung des Handelsaustausches gesprochen, von „bemerkenswertem“ Anstieg (bei Rumänien) und einer „Steigerung um 11 vH“ bei Bulgarien. Die Sowjetunion soll im vergangenen Jahr wieder Kapitalgüter in größerem Umfang nach China exportiert haben. Neben Ungarn und Polen hat 1965 Mitteldeutschland in China eine Spezialausstellung, Rumänien eine vollständige Musterschau seiner Wirtschaft veranstaltet.

Im Laufe des Jahres 1965 hat China seine Schul-

den gegenüber der Sowjetunion zurückgezahlt. Die Erholung der chinesischen Wirtschaft in den letzten drei Jahren hat in vielen westlichen Ländern die Erwartung verbesserter Absatzchancen vor allem für Maschinen und komplette Anlagen begründet. In diesem Zusammenhang bereisten 1965 offizielle Delegationen aus Dänemark, Norwegen, Schweden und Finnland die chinesische Volksrepublik. Viele halboffizielle Handelsdelegationen hielten sich zu Studienzwecken dort auf. Außer den großen französischen und japanischen Industrieausstellungen waren — neben Ausstellungen aus Entwicklungsländern — vor allem Spezialausstellungen aus Großbritannien, Italien, Schweden, Dänemark und Österreich vertreten. Italien und Österreich tauschten mit China offizielle Handelsmissionen aus. Diese gegenseitigen Bemühungen wurden auf westlicher Seite durch eine Konkurrenz bei der Gewährung langfristiger Kredite unterstrichen, wobei die Höhe der zugesagten Kredite von 40 bis 50 Mill. \$ nahe an die im Rahmen der beiden sowjetisch-chinesischen Abkommen der fünfziger Jahre gewährten Kredite heranreicht. Da China von der Sowjetunion darüber hinaus auch umfangreiche kurzfristige Handelskredite und technische Hilfe gewährt worden waren, bieten die Kredite der westlichen Länder allerdings keinen Ersatz für die ausgefallenen sowjetischen Hilfeleistungen.

Auf die Dauer wird der China-Handel Westeuropas aber nur erfolgreich sein, wenn China auch seinen Export nach Westeuropa weiter zu steigern vermag, wie etwa durch ein besseres Marketing, vor allem aber durch eine Anpassung an die Verkaufsgewohnheiten in den europäischen Industrieländern.

Noch wird China bei dem derzeitigen Stand seiner industriellen Entwicklung nicht zu größerer internationaler Arbeitsteilung gedrängt. Das in der Vergangenheit immer wieder betonte Autarkiedenken wurde in jüngster Zeit wieder durch den Slogan vom „Aufbau aus eigener Kraft“ stärker herausgestellt⁴⁾. Dies wird jedoch allgemein so verstanden, daß die Chinesen (zwar auch in Zukunft) vom Außenhandel einen wichtigen Beitrag zum Wachstum ihrer Volkswirtschaft erwarten, ohne dabei jedoch noch einmal allzu einseitige Bindungen, wie in der Vergangenheit mit den Ostblockländern, einzugehen.

³⁾ China's Foreign Trade, Peking Nr. 3, May 1966, S. 14.

⁴⁾ Volkszeitung, Peking, Leitartikel, S. 1, vom 1. Jan. 1966.