

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

Institut für Konjunkturforschung

WOCHENBERICHT

35. Jahrgang

Berlin, den 14. März 1968

Nummer 11

Geldpolitik, Zinssätze und Devisenbilanz

Die Entwicklung der Zinssätze auf den westdeutschen Geld- und Kapitalmärkten wird in erheblichem Maße durch die Veränderungen der Bankenliquidität bestimmt. Eine Zunahme der Liquiditätsreserven veranlaßt die Kreditinstitute, die Zinssätze für ihre Kredite und Einlagen zu ermäßigen und verstärkt festverzinsliche Wertpapiere zu kaufen. Umgekehrt führt eine Verringerung der Liquidität zu einer Erhöhung der Bankzinsen und zu einer Abnahme des Erwerbs von Rentenwerten durch Banken. Da die Kreditinstitute auf dem Rentenmarkt eine Schlüsselstellung einnehmen und die Märkte für Bankkredite und Einlagen einen recht engen Kontakt mit den übrigen Kreditmärkten haben, wirken sich Änderungen der Bankenliquidität mehr oder weniger stark auf alle Kreditmärkte in der Bundesrepublik aus.

Die Grafik, in der das Zinsniveau für längerfristige Kredite durch den *Kapitalzins* und das Zinsniveau für kürzerfristige Mittel durch den *Geldmarktzins* repräsentiert werden sollen, spiegelt den Einfluß der Bankenliquidität auf das inländische Zinsniveau wider: Die Zinssätze sinken, wenn den Banken Liquidität zufließt — sie ziehen an, wenn Liquidität abfließt.

Die Zuflüsse und Abflüsse von Liquidität beruhen im wesentlichen auf den liquiditätspolitischen Maßnahmen der Bundesbank (Mindestreservpolitik, Offenmarktpolitik mit Anleihen), den liquiditätswirksamen Transaktionen des Staates, den Änderungen des Bargeldumlaufes und auf dem Zustrom oder Abstrom von Devisen. Diese Transaktionen werden gewöhnlich Bestimmungsfaktoren der Änderungen der Bankenliquidität genannt; sie sind jedoch keine voneinander unabhängigen Ursachen der

Liquiditätsentwicklung bei den Banken. Die inländischen Bestimmungsfaktoren und die Devisentransaktionen stehen vielmehr in einer — im folgenden überspitzt dargestellten — Substitutionsbeziehung zueinander.

Devisenstrom: Resultat und Korrektiv einer autonomen Geldpolitik

Mit jedem Leistungsbilanzüberschuß erzielt eine Volkswirtschaft eine Geldersparnis, die sowohl zur Erhöhung der Devisenreserven als auch zu Kapitalexporten verwendet werden kann. Gleichzeitig entsteht im Ausland per Saldo ein Leistungsbilanzdefizit, das sowohl mit „Kasse“ (Devisen) als auch durch Kapitalimporte finanziert werden kann. In welcher Form Leistungsbilanzüberschüsse angelegt bzw. Leistungsbilanzdefizite finanziert werden, hängt unter den Bedingungen eines freien Geld- und Kapitalverkehrs zu einem erheblichen Teil von der Zins- und Liquiditätspolitik im Inland und Ausland ab. Schlagen Notenbank und Staat einen im Vergleich zur Geldpolitik der übrigen Länder zu scharfen Restriktionskurs ein, so lösen sie eine Tendenz zur Aktivierung der Devisenbilanz aus. Diskonterhöhungen und Liquiditätsentzug bewirken, daß die inländischen Zinssätze über das Niveau im Ausland steigen. Die relative Verteuerung der Inlandskredite führt zu einer Substitution der inländischen durch ausländische Geldquellen: Die Wirtschaft verwendet in wachsendem Maße die aus der Leistungsbilanz zuströmenden Devisen nicht mehr (oder: weniger als bisher) zur Kreditgewährung an das Ausland, sondern tauscht sie beim Bankensystem gegen inländische Zahlungsmittel ein; in Phasen besonders starker Kreditmarktanspannung werden sogar per Saldo

Kredite im Ausland aufgenommen. Entsprechende Überlegungen gelten für den Fall, in dem die geldpolitischen Instanzen autonom eine Zinssenkung durchzusetzen versuchen: Solche Politik tendiert dazu, die Devisenbilanz zu passivieren. Nur wenn die Geldpolitik sich im Gleichschritt mit den geldpolitischen Stellen der übrigen Länder befindet, werden keine nennenswerten Devisenzu- oder -abflüsse induziert.

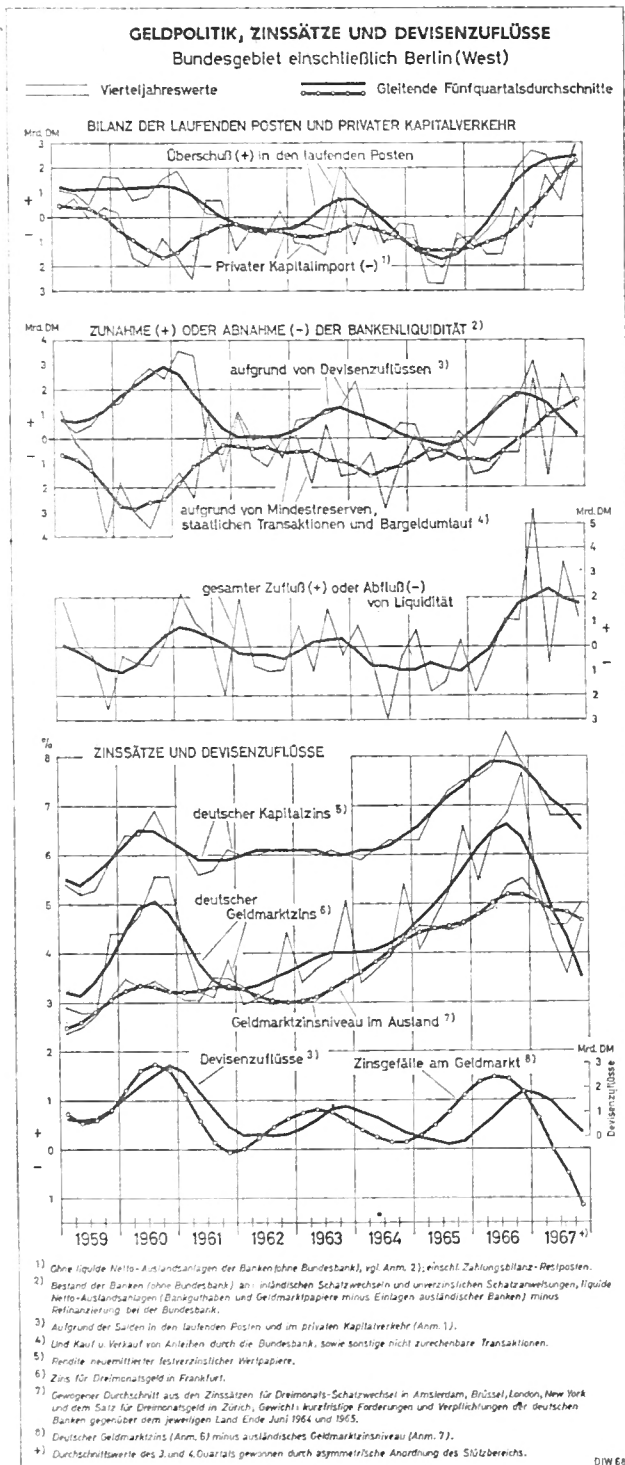
Die Devisenzu- und -abflüsse erscheinen somit als das Resultat von Abweichungen der inländischen von der ausländischen Geldpolitik. Sie sind jedoch auch das Medium, das die Abweichungen der inländischen Zinsentwicklung vom internationalen Trend in Grenzen hält: Durch die Liquiditätszuflüsse aus dem Ausland wird der Liquiditätsentzug durch inländische Stellen zumindest teilweise kompensiert und somit der inländische Zinsanstieg gebremst. In gleicher Weise werden auch Zinsabweichungen nach unten gedämpft.

Die geschilderten Beziehungen gelten allerdings — wie schon angedeutet — nur mit einigen Vorbehalten: Sie gelten nur dann in vollem Umfang, wenn der Kapitalverkehr mit dem Ausland durchweg zinsreagibel ist und keinen administrativen Beschränkungen unterworfen wird. Tatsächlich jedoch ist ein Teil der Kapitalbewegungen (öffentliche Kapitalleistungen¹, Direktinvestitionen, Kapitalflucht) nicht primär an den Zinssätzen im In- und Ausland orientiert. Ferner ist in der Zeit nach der Einführung der vollen Konvertibilität (Ende 1958) der Geld- und Kapitalverkehr mehrfach Beschränkungen unterworfen worden. Die Abweicheffekte und die Tendenz zur Selbstkorrektur einer autonomen Geldpolitik haben sich deshalb nicht in allen Perioden gleich stark durchgesetzt.

In welchem Maße es zu Abweicheffekten einer autonomen Geldpolitik gekommen ist, wird besonders deutlich, wenn man die Änderungen des Zinsgefälles gegenüber dem Ausland mit den — zwar z. T. erheblich verzögerten, aber doch gleichsinnigen — Änderungen der Devisenzuflüsse vergleicht. Inwieweit darüber hinaus von einer Selbstkorrektur der inländischen Zins- und Geldpolitik gesprochen werden kann, zeigt die Gegenüberstellung der inländischen liquiditätswirksamen Transaktionen mit dem Devisenzufluß und den privaten Kapitalbewegungen.

Das Schulbeispiel für die klassische Reaktion der Devisenbilanz auf eine autonome Geldpolitik ist die Restriktionsperiode 1959/60. Der — durch Diskonterhöhungen unterstützte — Liquiditätsentzug durch die Bundesbank und andere inländische Stellen übte einen kräftigen Sog auf die außenwirtschaftlichen Liquiditätsquellen aus, die den Kontraktionseffekt der Geldpolitik auf die Bankenliquidität in starkem Maße paralyisierte. Dies und die durch die hohen Devisenüberschüsse hervorgerufenen außenpolitischen Spannungen zwangen im Herbst 1960 die Bundesbank zu einer Umkehr. Daß trotzdem die Devisenzuflüsse sehr viel später — dann allerdings um so rascher — versiegten, ist darauf zurückzuführen,

¹ Sie sind deshalb aus den dargestellten Reihen eliminiert worden.



daß die Währungsspekulation erst einige Monate nach der DM-Aufwertung im März 1961 abebbte.

Auch die Kapitalbilanz des Jahres 1963 ist durch „Störfaktoren“ aktiviert worden: Die Kapitalflucht aus Italien und die Einführung einer Quellensteuer auf Kapitalerträge in Belgien haben den ohnehin wieder anschwellenden Devisenzufluß in die Bundesrepublik verstärkt.

Von 1964 an hingegen stand die Kapitalbilanz überwiegend im Zeichen kapitalverkehrspolitischer Maßnahmen, die den Zufluß von Geld und Kapital aus dem Ausland erschwerten. Die USA leiteten Anfang 1965 ein Programm zur Sanierung ihrer Zahlungsbilanz ein. Die wirtschaftspolitischen Instanzen in der Bundesrepublik entschlossen sich 1964 zu Eingriffen in den Kapitalverkehr mit dem Ausland, um ihre geldpolitische Restriktionspolitik gegen die Einflüsse aus der Devisenbilanz abzuschirmen. Die Regierung kündigte im März 1964 eine Kuponsteuer für Gebietsfremde an, die dann ein Jahr später in Kraft trat; die Bundesbank führte für die mindest-reservepflichtigen Einlagen von Ausländern die Höchstsätze ein, verbot die Verzinsung von ausländischen Einlagen und beschloß, die Rediskontkontingente der Banken um die zusätzliche Kreditaufnahme im Ausland zu kürzen. Dies hatte zur Folge, daß die Ausländer seit Frühjahr 1964 keine deutschen Rentenwerte mehr kaufen und daß — im Gegensatz zur übrigen Wirtschaft — die Banken ihre im Ausland aufgenommenen Kredite einschränkten. Dies ist sicher eine wichtige Erklärung dafür, daß die Devisenbilanz relativ spät und schwach auf die geldpolitischen Restriktionen und die Erweiterung des Zinsgefälles gegenüber dem Ausland reagierte und daß die privaten Kapitalimporte 1965 das Defizit in den laufenden Posten nicht voll deckten.

Expansive Notenbankpolitik weiterhin erforderlich

Die Zeit von Herbst 1966 bis Mitte 1967 war eine Periode, in der erstmals in der Bundesrepublik die Idealbedingungen für eine völlig konfliktfreie Notenbankpolitik erfüllt waren: Die Leistungsbilanzüberschüsse stiegen beträchtlich — dies erforderte eine expansive Diskont- und Liquiditätspolitik mit dem Ziel, durch einen Abbau des Zinsgefälles gegenüber dem Ausland den Devisenzufluß einzudämmen. Die Konjunktur verschlechterte sich rapide, und der Preisauftrieb ließ nach — dies erlaubte, ja erzwang eine drastische Politik der Senkung des inländischen Zinsniveaus. Im Ausland

sanken nicht nur die Geldmarkt-, sondern auch die Kapitalmarktzinssätze — dies erweiterte den Spielraum für eine erfolgreiche Zinssenkungspolitik im Inland. Dem zahlungsbilanzpolitischen Ziel ist die Bundesbank inzwischen nahegekommen. Das Kapitalzinsgefälle ist kleiner geworden, und auf dem Geldmarkt lagen die deutschen Sätze schließlich sogar unter denen des Auslandes. Dies führte zu einer deutlichen Verringerung der Devisenzuflüsse; die offizielle Devisenbilanz war 1967 sogar fast ausgeglichen.

Dagegen hat die Bundesbank das binnenwirtschaftliche Ziel nicht erreicht: Obwohl die westdeutsche Wirtschaft erstmals im Zeichen einer scharfen Rezession stand, kam die Zinssenkung auf dem Kapitalmarkt bereits bei einem Niveau zum Stillstand, das mit 7 % deutlich über dem Satz vor Beginn des letzten Aufschwungs (6 %) lag.

Die Verschlechterung des Kapitalmarktklimas in der zweiten Hälfte des Jahres 1967 ist unter anderem darauf zurückzuführen, daß die Zinssätze auf vielen ausländischen Geld- und Kapitalmärkten seit Mitte vorigen Jahres wieder anziehen. Angesichts dieser Zinstendenz im Ausland werden immer mehr Stimmen laut, die über kurz oder lang eine Erhöhung auch des deutschen Zinsniveaus für unvermeidbar halten. Dieser Pessimismus ist jedoch keineswegs gerechtfertigt. Die Erfahrung hat gezeigt, daß die Bundesbank nicht nur gewisse Abweichungen der inländischen Kapitalzinsentwicklung vom internationalen Trend nach oben, sondern auch Abweichungen der Kapitalzinsentwicklung nach unten erreichen kann: Dank der Intervention am Markt für langfristige festverzinsliche Wertpapiere ist es der Bundesbank gelungen, den westdeutschen Kapitalzins trotz der Zinssteigerungstendenz im Ausland zu stabilisieren; immerhin ist der deutsche Kapitalmarktzins auch heute noch deutlich höher als die Zinssätze in wichtigen Partnerländern.

Daß zumindest eine Stabilisierung des Zinsniveaus auf den westdeutschen Geld- und Kapitalmärkten aus konjunktur- und zahlungsbilanzpolitischen Gründen erforderlich ist, steht außer Frage: Der konjunkturelle Aufschwung ist noch nicht so gesichert, daß negative Reaktionen der Wirtschaft und der öffentlichen Hand auf eine Erhöhung des Kapitalzinsniveaus in Kauf genommen werden könnten. Es bedarf deshalb der weiteren Unterstützung der Finanzierung öffentlicher Defizite durch die Bundesbank. Ferner muß die Notenbank weiterhin dazu beitragen, daß die hohen Leistungsbilanzüberschüsse nicht zu Zahlungsbilanzschwierigkeiten im Ausland führen.

Zur Motorisierung in den RGW-Ländern

Hoher Bestand an Krafträdern — noch wenig Personenkraftwagen

Mit steigendem wirtschaftlichem Niveau nimmt auch in den osteuropäischen Ländern der Bestand an Kraftfahrzeugen zu. Dies ist das Ergebnis einer Berechnung des DIW, die sich im wesentlichen auf amtliche Statistiken stützt und nur zu einem geringen Teil durch Schätzungen ergänzt werden mußte¹. In diesen Fällen ist der Bestand aus den Produktions- und den Außenhandelsstatistiken abgeleitet worden. Unterstellt wurde dabei eine durchschnittliche Lebensdauer der Kraftfahrzeuge von 10 Jahren, die bei Lastkraftwagen als zutreffend, bei Personenkraftwagen — zumindest in den RGW-Ländern — eher noch als etwas zu niedrig anzusehen ist.

Am Ende des Jahres 1966 verfügten alle RGW-Länder² zusammen über 2,9 Mill. Pkw, 4,2 Mill. Lkw und über 10 Mill. Krafträder. Innerhalb der RGW-Länder ist Mitteldeutschland am stärksten motorisiert: Mit 42 Pkw und 73 Krafträdern je 1000 Einwohner liegt es weit vor den anderen Ländern. Den nächsten Platz nimmt die Tschechoslowakei ein, die ebenso wie Mitteldeutschland schon vor dem Kriege einen dem hohen Stand der industriellen Entwicklung entsprechenden Straßenverkehr hatte. In Ungarn, Polen und Bulgarien erreicht die Motorisierung einen im Verhältnis zu den anderen RGW-Ländern mittleren Grad. In der Sowjetunion dagegen ist der relative Pkw- und auch der Krafträderbestand auch heute noch überaus niedrig. Minimal ist die Ausstattung in Rumänien.

Bemerkenswert ist, daß der Ausstattungsgrad bei Krafträdern in allen RGW-Ländern erheblich höher ist als bei Personenkraftwagen. Sicherlich wird sich künftig auch hier die vor Jahren in Westeuropa beobachtete Entwicklung nachvollziehen, die sich in einer mit steigendem Lebensstandard besseren Pkw-Versorgung zeigt, während gleichzeitig der Bestand an Krafträdern zurückgeht. 1966 entsprach die Ausstattung mit Krafträdern etwa dem Stand der westeuropäischen Länder im Jahre 1960. Dagegen ist die Versorgung mit Personenkraftwagen noch weit geringer als in den entwickelten Industrieländern Westeuropas.

Bestand an Personenkraftwagen und Krafträdern
je 1000 Einwohner

Land	Personenkraftwagen		Krafträder	
	1960	1966	1960	1966
Bundesrepublik Deutschland . . .	82	182	35	9
Frankreich	135	199	39	7
Großbritannien	106	168	28	22
Italien	32	120	48	50
Österreich	57	121	43	28

Mit Lastwagen und Autobussen dagegen sind die RGW-Länder wesentlich besser ausgestattet: Während die Gesamtzahl der in den RGW-Ländern fah-

¹ Die im Statistischen Jahrbuch der Bundesrepublik Deutschland und im Jahrbuch des Verbandes der Automobilindustrie enthaltenen Angaben über den Bestand an Kraftfahrzeugen in den RGW-Ländern basieren auf den McGraw Hill World Motor Census; sie weichen von den amtlichen Daten zum Teil erheblich ab: Die Differenzen betragen in einzelnen Fällen bis zu 70 vH. In der Regel sind die dort angeführten Daten für Lkw zu hoch, für Pkw dagegen zu niedrig.

² Ohne Albanien und die Mongolei; überall ohne militärische Fahrzeuge.

Bestand an Kraftfahrzeugen in den RGW-Ländern¹⁾

Stand am Jahresende

Land/Jahr	PKW	LKW	Omni- busse	Kraft- wagen, gesamt	Kraft- räder	PKW	LKW	Omni- busse	Kraft- räder
	Anzahl in 1000					Anzahl je 1000 Einwohner			
Bulgarien 1960	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1966	66,2	56,7	.	122,9	227,8	8,0	6,9	.	27,6
Mitteldeutschland 1960	298,6	117,8	9,4	425,8	848,0	17,4	6,9	0,5	49,3
1966	721,0	172,6	12,6	906,2	1 239,1	42,2	10,1	0,7	72,5
Polen 1960	117,4	120,1	10,9	248,4	771,4	3,9	4,0	0,4	25,9
1966	289,4	196,8	25,6	511,8	1 510,0	9,1	6,2	0,8	48,4
Rumänien 1960	.	20,2	1,9	.	.	.	1,1	0,1	.
1966	48,0	30,1	3,9	82,0	140,7	2,5	1,6	0,2	7,4
Sowjetunion 1960	816,2	2 998,3	111,6	3 926,1	2 876,3	3,8	13,9	0,5	13,3
1966	1 240,4	3 579,9	257,8	5 078,1	5 947,0	5,3	15,3	1,1	25,4
Tschechoslowakei 1960	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1966	377,5	111,1	9,6	498,2	518,9	26,4	7,8	0,7	36,4
Ungarn 1960	31,3	.	.	.	236,3	3,1	.	.	23,6
1966	116,7	39,7	6,2	162,6	444,8	11,4	3,9	0,6	43,6
RGW-Länder, gesamt 1966	2 859,2	4 186,9	315,7	7 361,8	10 058,3	8,5	12,5	0,9	30,0

¹⁾ Ohne Albanien und die Mongolei.

Quellen: Statistisches Jahrbuch der DDR 1967, S. 336; Rocznik Statystyczny 1967, S. 317; Statistical Yearbook, Budapest 1967, S. 157; Anuarul Statistic al R. S. România 1967, S. 403. — Kursiv: Schätzung des DIW.

renden Pkw im Jahre 1966 nicht einmal ein Drittel der zur gleichen Zeit allein in der Bundesrepublik Deutschland registrierten Pkw erreichte, ist die Zahl der Lkw in allen RGW-Ländern um 5 vH höher als der gesamte Lkw-Bestand der EWG-Länder und die der Autobusse sogar doppelt so hoch. Wenn auch die gegenüber den dichtbesiedelten Industrieländern Westeuropas weiträumigen Gebiete Osteuropas sicherlich einen größeren Lkw-Besatz erfordern, ist dieser hohe Bestand dennoch bemerkenswert; denn Lastkraftwagen spielen in den RGW-Ländern bisher nur im Nahverkehr eine Rolle.

Steigende Produktion von Personenkraftwagen

In den RGW-Ländern ist in den letzten Jahren vor allem die Pkw-Erzeugung gesteigert worden: Sie erhöhte sich von 1960 bis 1966 um 69 vH auf fast 460 000 Einheiten jährlich. Da sie den langfristigen Plänen zufolge weiter ausgeweitet werden soll, könnte der Pkw-Ausstoß aller RGW-Länder im Jahre 1970 eine Größenordnung von 1,5 Mill. Einheiten erreichen. Dies entspräche knapp zwei Dritteln der westdeutschen Pkw-Produktion des Jahres 1966.

Mit einem Anteil von mehr als der Hälfte ist die Sowjetunion der bedeutendste Produzent von Pkw. Es folgen die DDR und die CSSR mit Quoten von 23 bzw. 20 vH. Polen hat einen Produktionsanteil von 6 vH. Bezogen auf die Einwohnerzahl hat die Tschechoslowakei die größte Pkw-Produktion, gefolgt von der DDR, UdSSR und Polen. Die bisher vergleichsweise niedrige sowjetische Pkw-Erzeugung soll mit Hilfe der westeuropäischen Firmen Fiat und Renault in den nächsten Jahren er-

heblich verstärkt werden und von 1970 an etwa 700 000 bis 800 000 Personenkraftwagen jährlich erreichen³. Auch in Mitteldeutschland ist eine weitere Steigerung der Pkw-Produktion vorgesehen. Allein für die Inlandsversorgung sollen im Jahre 1970 350 000—550 000 Wagen zur Verfügung gestellt werden⁴.

Neben den sowjetischen Typen „Wolga“ (80 bzw. 100 PS, 2445 ccm), „Tschaika“ (195 PS, 5500 ccm) und „SIL“ (220 PS, 5980 ccm) sowie dem tschechischen „Tatra“ mit 105 PS zählt der seit 1963 mit einem 70-PS-Motor (2100 ccm) ausgestattete „Warszawa“ zu den stärksten in Osteuropa gebauten Personenkraftwagen. Der mitteldeutsche „Wartburg“ entspricht mit 45 PS (991 ccm) in seiner Leistung etwa dem tschechischen „Skoda“ (40 PS, 988 ccm; 45 bzw. 55 PS, 1221 ccm) und dem sowjetischen „Moskwitsch“ (45 PS, 1360 ccm). Kleinwagen werden in Mitteldeutschland und Polen hergestellt: „Trabant“ mit 23 PS (595 ccm) und „Syrena“ mit 27 PS (744 ccm).

Neben der Produktion selbstentwickelter Modelle übernehmen die osteuropäischen Länder immer stärker die Lizenzfertigung westeuropäischer Wagentypen. Nach der vollen Inbetriebnahme des Autowerks in Togliatti/UdSSR, das sich noch im Bau befindet, sollen von seinem gesamten jährlichen Ausstoß von 600 000 Einheiten allein 400 000 auf den Typ Fiat 124 entfallen. Vor kurzem begann die Produktion des Fiat 124 auch in Polen. In Ungarn und Bulgarien werden Renault- sowie Fiat-Pkw montiert. Auch in Rumänien ist im Rahmen des laufenden Fünfjahresplans der Bau eines Pkw-Werkes vorgesehen, das im Jahre 1969 mit 8000 Einheiten die Produktion aufnehmen und 1970 12 000 Pkw produzieren soll⁵.

Im Gegensatz zu der kräftig steigenden Pkw-Produktion hat die Krafträdererzeugung in den Ländern mit höherem Lebensstandard, wie Mitteldeutschland, der Tschechoslowakei und Polen, bereits fallende Tendenz. Ungarn scheint den Wendepunkt erreicht zu haben; es führt aber immer noch Krafträder ein. Die Sowjetunion sowie Bulgarien befinden sich dagegen noch im Aufschwung der Krafträderproduktion: 1966 produzierte die UdSSR rund zehnmal so viele Krafträder wie die Bundesrepublik, während ihre Pkw-Produktion im gleichen Jahr erst ein Zehntel der westdeutschen betrug.

Auch die Herstellung von Lastkraftwagen lag 1966 im gesamten RGW-Bereich noch über der Pkw-Produktion — vor allem infolge der hohen sowjetischen Erzeugung. Hier wurden 1966 fast doppelt

Produktion von Kraftfahrzeugen in den RGW-Ländern¹⁾
Anzahl in 1000

Land/Jahr	PKW	LKW	Omnibusse	Kraftwagen, gesamt	Krafträder
Bulgarien 1960	—	—	—	—	7,5
1966	—	—	—	—	6,5
Mitteldeutschland . . 1960	64,1	12,9	·	3) 77,0	120,4
1966	106,5	20,2	·	3) 126,6	67,4
Polen 1960	12,9	19,5	2,1	34,4	125,0
1966	29,2	29,5	3,9	62,6	144,0
Rumänien 1960	—	8,4	0,7	9,1	—
1966	—	16,8	1,7	18,4	—
Sowjetunion 1960	138,8	362,0	22,8	523,6	552,7
1966	230,0	408,0	37,0	675,0	753,0
Tschechoslowakei . . 1960	56,2	15,9	1,6	73,7	191,3
1966	92,7	18,0	1,4	112,0	121,0
Ungarn 1960	—	2,9	1,9	4,8	57,5
1966	—	4,9	3,0	8,0	41,8
RGW-Länder, gesamt . 1960	272,0	421,6	4) 29,1	722,6	1 054,4
1966	458,4	497,4	4) 47,0	1 002,6	1 133,7

1) Ohne Albanien und die Mongolei. — 2) 1965. — 3) Ohne Omnibusse. — 4) Ohne Mitteldeutschland.
Quellen: Statistische Jahrbücher der betreffenden Länder.

³ Izvestija, Nr. 250 vom 11. Okt. 1967, S. 2.

⁴ Kunststoffe, Nr. 11/1966, S. 731.

⁵ Marktinformationen, Nr. 36/1966, S. 2.

so viele Lkw wie Pkw erzeugt. 1970 soll das Verhältnis Pkw- zu Lkw-Produktion in der Sowjetunion aber bereits 1 : 0,8 betragen. Nach verschiedenen Hinweisen in der osteuropäischen Presse wird die Lkw-Produktion in den nächsten Jahren insgesamt nicht wesentlich verstärkt, der Produktionsanteil kleinerer Lastwagen mit einer Nutzlast bis zu 3 t aber erhöht werden. Über die Typenstruktur der osteuropäischen Lkw-Produktion ist bisher wenig bekannt.

Lebhafter Außenhandel innerhalb des RGW-Raums

Der Außenhandel mit Kraftfahrzeugen hat sich in den vergangenen Jahren stark erweitert: 1966 wiesen die RGW-Länder Einfuhren von insgesamt 110 000 Pkw aus, dreimal so viel wie im Jahre 1960. Rund 90 vH dieser Importe kamen indes aus den RGW-Ländern selbst. Aus den westeuropäischen Ländern wurden 1966 nur 15 000 Pkw importiert; 1967 dürften es mehr als doppelt so viel sein.

Die Einfuhr von Lastkraftwagen nimmt ebenfalls zu; vor allem Bulgarien und Polen erhöhten ihre Importe. Dagegen wurden Krafträder nur von der Sowjetunion, Ungarn und Bulgarien verstärkt eingeführt; die DDR, Polen und Rumänien schränken ihre Krafträderimporte seit 1961 von Jahr zu Jahr immer mehr ein.

Bedeutendste Exporteure von Pkw sind die UdSSR, die CSSR und Mitteldeutschland. Der Umfang der Exporte der RGW-Länder nach Westeuropa ist bisher gering geblieben. Nur 17 vH der mitteldeutschen, 12 vH der tschechischen und 10 vH der sowjetischen Pkw-Exporte erreichten 1966 die westeuropäischen Märkte. Bevorzugte Länder waren die Bundesrepublik Deutschland, Frankreich, Italien und Finnland. Gemessen an der Produktion ist die Ausfuhr der einzelnen RGW-Länder von unterschiedlicher Bedeutung: 1966 exportierten von 100 produzierten Einheiten

	Pkw	Lkw	Krafträder
Mitteldeutschland	36	42	25
Polen	16	16	·
Sowjetunion	29	7	3
Tschechoslowakei	55	37	78
Ungarn	—	79	57

Die mit Abstand größte Außenhandelsaktivität zeigt die Tschechoslowakei: Mit 1140 Mill. Kcs (= 633 Mill. DM) entfielen im Jahre 1966 5,7 vH der gesamten Güterausfuhr auf den Export von Kraftwagen (einschl. Zubehör und Ersatzteile).

Außenhandel der RGW-Länder¹⁾ mit Kraftfahrzeugen
Anzahl in 1000

Land/Jahr	Ausfuhr			Einfuhr		
	Pkw	Lkw	Krafträder	Pkw	Lkw	Krafträder
Bulgarien 1960	—	—	—	3,3	4,8	7,8
1966	—	—	—	14,3	8,8 ²⁾	24,6
Mitteldeutschland . . 1960	11,5	5,6	21,6	6,2	0,6	44,8
1966	37,9	8,5	16,6	26,0	1,2	12,1
Polen 1960	3,4	2,2	1,0	5,8	1,4	31,2
1966	4,6	4,8 ²⁾	0,8	13,7	4,9 ²⁾	3,1
Rumänien 1960	—	·	—	1,2	·	39,2
1966	—	·	—	16,1	·	0,2
Sowjetunion 1960	30,2	24,2	15,0	3,0	3,2	16,5
1966	66,5	29,7	21,0	0,1	1,2	78,0
Tschechoslowakei . . 1960	30,6	7,4	120,4	13,3	3,3	—
1966	51,3	6,6	94,3	21,9	3,3	—
Ungarn 1960	—	2,5	21,2	5,7 ³⁾	4,2	2,1
1966	—	3,9	23,9	19,1 ³⁾	5,2	26,5
RGW-Länder, gesamt . 1960	75,7	41,9	179,2	38,5	17,5	141,6
1966	160,3	53,5	156,6	111,2	24,6	144,5

¹⁾ Ohne Albanien und die Mongolei. — ²⁾ 1965. — ³⁾ Einschl. Chassis.
Quellen: Außenhandelsstatistiken der betreffenden Länder. — Kursiv: Schätzung des DIW.

Ausblick

In den RGW-Ländern insgesamt wird der Bestand an Personenkraftwagen in den nächsten Jahren weiter steigen, der an Lkw und Omnibussen dagegen wesentlich langsamer wachsen. Die Zahl der Krafträder dürfte in der UdSSR weiter zunehmen, in allen übrigen RGW-Ländern aber allmählich sinken. Die erhöhte Kraftwagenproduktion wird — vor allem in der UdSSR — mit ziemlicher Sicherheit auch zu Strukturveränderungen im Außenhandel führen. Seit längerem ist bekannt, daß wirtschaftliche Überlegungen es der UdSSR gebieten, den Export von Fertigerzeugnissen zu forcieren und den bisher als zu hoch angesehenen Anteil der Rohstoffe und Halbwaren an der sowjetischen Güterausfuhr (im Jahre 1966 42 vH) zu senken. Der vermehrte Export von Kraftwagen könnte diese Bemühungen unterstützen. Da infolge vertraglicher Vereinbarungen die in Lizenz produzierten Fahrzeuge für den jeweiligen Inlandsmarkt bestimmt sind, wird sich der Export aber auf die selbstentwickelten Typen beschränken müssen. Soweit dies den westeuropäischen Markt betrifft, werden Absatzbemühungen allerdings nur dann erfolgreich sein, wenn es gelingt, Ausstattung und Leistung der Fahrzeuge, vor allem aber den Service und die Ersatzteilbeschaffung, wesentlich zu verbessern.

Herausgeber: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, 1 Berlin 33, Königin-Luise-Str. 5 u. 53 Bonn, Adenauerallee 170
Tel. 76 10 33 — telex 0183247 diwbl

Präsident: Dr. Klaus Dieter Arndt. Abteilungsleiterkollegium: Dr. Ingeborg Köhler-Rieckenberg, Dr. Rolf Krengel, Dr. Manfred Liebrucks, Dr. Herbert Martell, Dr. Horst Seidler, Dr. Wolfgang Watter
Für den Inhalt verantwortlich: das Kollegium der Abteilungsleiter. Schriftleitung: Dr. Wolfgang Watter, 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: Büro-Technik G. m. b. H., 1 Berlin 30, Muskauer Str. 43
Bezugspreis für den Jahrgang DM 32,—, vierteljährlich DM 9,—, Einzelnummer DM 1,—