

# DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

## Institut für Konjunkturforschung

# WOCHEN BERICHT

36. Jahrgang

Berlin, den 27. Februar 1969

Nummer 9

*F. J. J. J.*

### Voraussichtliche Verkehrsentwicklung in der Bundesrepublik Deutschland im Jahre 1969<sup>1</sup>

*Das Bundesverkehrsministerium, das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung und das Ifo-Institut für Wirtschaftsforschung legen hiermit wiederum eine gemeinschaftlich erarbeitete Vorausschau auf die Verkehrsentwicklung vor. Nach dieser Prognose wird der Gesamtumfang der Güterverkehrsleistungen der binnenländischen Verkehrsträger das Ergebnis des Vorjahres leicht übertreffen. Die Aufwärtsentwicklung im öffentlichen Personenverkehr wird anhalten, die des Individualverkehrs sich verstärken.*

#### Zur Prognose des Jahres 1968

Die tatsächliche Entwicklung im Güterverkehr übertraf die für 1968 prognostizierten Werte erheblich. Die Ursache lag fast ausschließlich darin, daß das gesamtwirtschaftliche Wachstum, besonders die Außenhandelsentwicklung, die zu Beginn des Jahres 1968 gehegten Erwartungen weit übertraf. Vor allem wichtige transportintensive Bereiche wie die eisenschaffende Industrie und die Kohlenwirtschaft verzeichneten wesentlich höhere Ergebnisse als prognostiziert. Die Zusammenhänge zwischen Güterverkehr und Gesamtwirtschaft sowie die Struktur nach Verkehrsträgern wurden jedoch weitgehend richtig eingeschätzt.

Im Personenverkehr sind die prognostizierten Entwicklungstendenzen — sieht man vom Eisenbahnverkehr ab — vom tatsächlichen Verlauf bestätigt worden.

#### Zur Wirtschaftsentwicklung im Jahre 1969

Das gesamtwirtschaftliche Wachstum dieses Jahres wird merklich geringer sein als 1968, vor allem

in Bereichen, deren Entwicklung die Nachfrage nach Güterverkehrsleistungen entscheidend bestimmt. Unter dem Einfluß des außenwirtschaftlichen Absicherungsgesetzes und unterstützender binnenwirtschaftlicher Maßnahmen werden strukturelle Wandlungen zugunsten der Inlandsnachfrage eintreten, die sich auf Umfang und Struktur der Verkehrsnachfrage auswirken werden.

Im Gegensatz zum Vorjahr kann für den Kohlenabsatz eine rückläufige Tendenz erwartet werden. Neben einer geringeren Steigerung des Gesamtenergieverbrauchs dürften sich hier die erwarteten Rückgänge im Export bemerkbar machen. Der Mineralölverbrauch wird weiterhin überdurchschnittlich steigen. Die eisenschaffende Industrie, die 1968 ihr bisher höchstes Produktionsergebnis erzielte, wird eine wesentlich geringere Wachstumsrate als im Vorjahr aufweisen. Die Bauwirtschaft wird Wachstumsimpulse aus der voraussichtlich verstärkten Investitionstätigkeit der Gebietskörper-

<sup>1</sup> Der Beitrag erscheint gleichzeitig im „Allgemeinen Statistischen Dienst des Bundesverkehrsministeriums“ Nr. 2 vom 27. Februar 1969 und im „Ifo-Schnelldienst“ des Ifo-Instituts für Wirtschaftsforschung Nr. 9 vom 28. Februar 1969.

schaften erhalten. Im *Investitions- und Verbrauchsgüterbereich* ist mit einer abgeschwächten Aufwärtentwicklung zu rechnen.

Der *private Verbrauch*, die entscheidende Bestimmungsgröße für die Nachfrage nach Personenverkehrsleistungen, wird sich bei der 1969 zu erwartenden kräftigen Steigerung der Einkommen gegenüber dem Vorjahr stärker ausweiten.

### Güterverkehr

Die hier skizzierte Wirtschaftsentwicklung läßt erkennen, daß der Güterverkehr 1969 erheblich schwächer als im Vorjahr wachsen wird.

Die von den binnenländischen Verkehrsträgern beförderte Gütermenge, die 1968 mit 9 vH die höchste Wachstumsrate seit 1960 erreichte, wird voraussichtlich nur um 3 vH zunehmen. Insgesamt werden Eisenbahnen, Binnenschifffahrt, Straßengüterfernverkehr und Mineralölfornleitungen 823 Mill. Tonnen befördern. Die Transportleistungen werden sich von 170 Mrd. auf 175 Mrd. Tonnenkilometer erhöhen.

Das Transportaufkommen in den einzelnen Gütergruppen folgt im wesentlichen der Produktion bzw. dem Verbrauch in den genannten Wirtschaftsbereichen. Bei landwirtschaftlichen Produkten kann allerdings wegen der Unsicherheit der Ernteerwartungen das Ausmaß der möglicherweise notwendig werdenden interregionalen und internationalen Ausgleichstransporte nicht abgeschätzt werden. Überdurchschnittlich wachsen werden die Trans-

porte von gewerblichen Fertigwaren, Mineralöl und Mineralölerzeugnissen, Chemischen Erzeugnissen, Baumaterialien sowie Nahrungs- und Futtermitteln.

Stagnieren bzw. zurückgehen werden vor allem Transporte von Erzen, Schrott und Kohle.

Die Entwicklung der Arbeitsteilung zwischen den Verkehrsträgern wird in diesem Jahr vom verkehrspolitischen Programm der Bundesregierung beeinflusst. Dies gilt insbesondere für die ordnungspolitischen Maßnahmen, vor allem die Besteuerung des Straßengüterfernverkehrs. Die investitionspolitischen Maßnahmen zur Förderung des kombinierten Verkehrs und des Gleisanschlußverkehrs werden sich kurzfristig noch nicht nennenswert auf die Verkehrsteilung auswirken. Die Besteuerung des Straßenverkehrs wird je nach Art der beförderten Güter unterschiedlich auf das Verhältnis von Schiene und Straße einwirken. Die Differenzierung der Steuersätze wird außerdem das Verhältnis zwischen gewerblichem und Werkverkehr tendenziell zugunsten des gewerblichen Verkehrs verändern.

Der Transport der Massengüter Kohle, Mineralöl und Erz bestimmt maßgeblich die Verkehrsteilung zwischen Schiene und Wasserstraße. Die Auswirkungen der verminderten Kohlenexporte, des erhöhten Kohleneinsatzes in Kraftwerken und des nachlassenden Wachstums der eisenschaffenden Industrie hängen hauptsächlich von der regionalen Differenzierung der Transporte ab. Wahrscheinlich werden Eisenbahn und Binnenschifffahrt vom Rückgang des Kohlenverkehrs gleichermaßen betroffen werden.

Der Zuwachs des *Rohölverkehrs* wird ausschließlich den Mineralölfornleitungen zugute kommen. Im Produktenverkehr dürfte besonders die Eisenbahn vom verstärkten Ausbau der Raffinerien im süddeutschen Raum profitieren. Die Binnenschifffahrt wird durch vermehrte Transporte von Mineralölerzeugnissen in Leitungen ungünstig beeinflusst werden. Importsteigerungen, die in den Vorjahren überwiegend ihr zugute kamen, sind in diesem Jahr nicht zu erwarten.

Im *Erzverkehr* wird die voraussichtliche Entwicklung der Eisen- und Stahlindustrie kaum zusätzliche Nachfrage nach Eisenbahn- und Binnenschiffs-transporten auslösen. Ein verringertes Aufkommen inländischer Erze wird durch verstärkte Transporte von Übersee-Erzen tendenziell ausgeglichen werden.

Im Gegensatz zu Kohle, Mineralöl und Erz beeinflusst die Verladung von *Eisen, Stahl und Baustof-*

Die Vorausschätzung des Transportaufkommens im binnenländischen Verkehr<sup>1)</sup> nach zusammengefaßten Güterarten<sup>2)</sup> in Mill. t

NST Nr.	Güter	1968 <sup>3)</sup>	1969
0	Land- und forstwirtschaftl. Erzeugnisse	41	40
1	Nahrungs- und Futtermittel . . . . .	40	42
2	Kohlen . . . . .	125	121
3	Mineralöle und Mineralölerzeugnisse . . . . .	144	154
	davon: Rohöl . . . . .	72	77
	Mineralölerzeugnisse . . . . .	72	77
4	Erze, Schrott . . . . .	81	81
5	Eisen, Stahl und NE-Metalle . . . . .	73	74
6	Mineralische Rohstoffe, Baumaterialien	140	147
7	Düngemittel . . . . .	24	25
8	Chemische Erzeugnisse . . . . .	35	37
9	Gewerbliche Fertigwaren, sonst. Güter	79	86
	Zusammen . . . . .	782	807
	Außerdem: Dienstgutverkehr d. Eisenbahnen	17	16
	Insgesamt . . . . .	799	823

<sup>1)</sup> Ohne Straßengüternahverkehr; einschl. internationaler Durchgangsverkehr. — <sup>2)</sup> In der seit 1969 geltenden revidierten Systematik des Güterzeichnisses für die Verkehrsstatistik. — <sup>3)</sup> Vorläufige, z. T. geschätzte Zahlen.

fen das Verhältnis aller drei binnenländischen Verkehrsträger. Bei diesen Gütern wird sich die Besteuerung des Straßenfernverkehrs vermutlich am stärksten auswirken, so daß der Schienenverkehr aller Voraussicht nach zu Lasten des Straßenverkehrs Transporte an sich ziehen wird. Das wird vor allem bei Eisen und Stahl zu erkennen sein, da die gesamte Beförderungsmenge dieser Gütergruppe annähernd stagnieren dürfte. Zusätzliche Eisen- und Stahltransporte werden der Bahn allerdings auch wegen der zunehmenden räumlichen Konzentration in der Eisen- und Stahlindustrie zufließen. Die Nachfrage nach Baustoffen wird sich weiterhin so kräftig ausweiten, daß trotz der obengenannten steuerlichen Auswirkungen auch die Baustofftransporte im Straßengüterfernverkehr noch geringfügig zunehmen dürften. In der Binnenschifffahrt wird vor allem der Baustoffverkehr kräftig steigen.

In den Transport von gewerblichen Fertigwaren und von Nahrungs- und Genußmitteln teilen sich im wesentlichen Schiene und Straße. Die Steuer wird sich hier wegen der hohen Warenwerte nur geringfügig auswirken. Deshalb wird der Verkehrszuwachs vermutlich wie in der Vergangenheit überwiegend dem Lastkraftwagen zufallen.

Insgesamt gesehen wird jeder Verkehrsträger eine Zunahme von Aufkommen und Leistung verzeichnen. Für die Eisenbahn kann mit einem Zuwachs von 1 bis 2 vH gerechnet werden. Bei der Binnenschifffahrt wird sich — normale Witterungsbedingungen vorausgesetzt — das Transportaufkommen mit rund 2 vH etwas stärker erhöhen. Der Straßengüterfernverkehr wird besonders wegen der weiteren Expansion der Fertigwarenerzeugung um rund 4 bis 5 vH zunehmen. Dabei wird der grenz-

überschreitende Verkehr ausländischer Fahrzeuge weiterhin den stärksten Zuwachs aufweisen. Wegen der durch die Steuerdifferenzierung bedingten Verlagerungen wird das Güteraufkommen im gewerblichen Verkehr mit 5 vH im Gegensatz zu den Vorjahren erheblich stärker als das des Werkverkehrs (2 vH) ansteigen. Die im Rohrleitungsverkehr durchgesetzten Mengen werden um 8 bis 9 vH zunehmen. Die tonnenkilometrische Leistung wird mit rund 15 vH wesentlich stärker ansteigen, weil sich die Verlängerung der Beförderungstrecken im süd-deutschen Raum 1969 erstmals ganzjährig auswirkt.

Für den Seeverkehr über die Häfen der Bundesrepublik wird mit einer Steigerung um 4 bis 5 vH gerechnet. Der Zuwachs wird im wesentlichen auf Rohölimporte sowie auf den ein- und ausgehenden Sack- und Stückgutverkehr entfallen. Die Erzanlandungen werden wahrscheinlich stagnieren; der Kohlenumschlag wird zurückgehen. Der Fährverkehr wird sich weiter positiv entwickeln.

### Personenverkehr

Sowohl im öffentlichen als auch im privaten Personenverkehr wird, wenn auch in unterschiedlichem Ausmaße, die Nachfrage nach Verkehrsleistungen weiterhin zunehmen. Die stärksten Wachstumsimpulse werden dabei von der Entwicklung des Freizeitverkehrs — Urlaubs- und Ausflugsverkehr — ausgehen, während der Berufsverkehr insgesamt nicht nennenswert wachsen wird.

Die Leistung im öffentlichen Personenverkehr wird mit rund 2 vH etwa in der gleichen Stärke steigen wie im Vorjahr. Im Eisenbahnverkehr wird sich die seit 1968 zu beobachtende leichte Aufwärtsentwicklung der Verkehrsleistungen fortset-

Die Vorausschätzung des Güterverkehrs<sup>1)</sup> nach Verkehrsträgern

Verkehrsträger	Mill. t		Veränderung in vH <sup>3)</sup>	Mrd. tkm		Veränderung in vH <sup>3)</sup>
	1968 <sup>2)</sup>	1969		1968 <sup>2)</sup>	1969	
Eisenbahnen <sup>4)</sup> . . . . .	345	351	+1,7	7)69,5	7)70,2	+1,0
Binnenschifffahrt . . . . .	231	236	+2,2	47,5	48,0	+1,1
Straßengüterfernverkehr . . . . .	152	159	+4,6	37,8	39,7	+5,0
Gewerbl. Fernverkehr <sup>5)</sup> . . . . .	93	98	+5,4	25,3	26,6	+5,1
Werkfernverkehr . . . . .	44	45				
Fernverkehr ausländisch. Unternehmer . . . . .	15	16	+2,3	7,6	7,9	+3,9
Mineralölfernleitungen <sup>6)</sup> . . . . .	71	77	+8,5	4,9	5,2	+6,1
Luftverkehr . . . . .	(0,3)	(0,3)		14,7	17,0	+15,6
Luftverkehr . . . . .	(0,3)	(0,3)		0,1	0,1	
Zusammen . . . . .	799	823	+3,0	169,6	175,0	+3,3
Außerdem: Seeverkehr . . . . .	114	119	+4,4			

1) Ohne Straßengüternahverkehr; einschl. internationaler Durchgangsverkehr. — 2) Vorläufige, z.T. geschätzte Zahlen. — 3) Rechnerische Werte. — 4) Einschl. Expreßgut- und Dienstgutverkehr. — 5) Einschl. Möbelfernverkehr. — 6) Einschl. Produktenfernleitungen. — 7) Nettotonnenkilometer.

Die Vorausschätzung des Personenverkehrs

Verkehrsträger	Beförderte Personen Mill.		Veränderung in vH <sup>3)</sup>	Personenkilometer Mrd.		Veränderung in vH <sup>3)</sup>
	1968 <sup>1)</sup>	1969		1968 <sup>1)</sup>	1969	
Eisenbahnen . . . . .	1025	1025	±0	34,3	35,0	+2,0
Straßenbahnen, Obusse . . . . .	2095	1950	-6,9	10,3	9,5	-7,8
Kraftomnibusse <sup>2)</sup> . . . . .	3785	3860	+2,0	42,5	43,8	+3,1
Luftverkehr <sup>4)</sup> . . . . .	15	16		4,5	5,2	+15,6
Öffentl. Verkehr zusammen	6920	6851	-1,0	91,6	93,5	+2,1
Außerdem:						
Individualverkehr mit Personen- u. Kombinationskraftwagen <sup>5)</sup> . . . . .				302	320	+6,0

1) Vorläufige, z. T. geschätzte Zahlen. — 2) Nur Verkehr mit deutschen Fahrzeugen, einschl. der Verkehrsleistungen im Ausland. — 3) Rechnerische Werte. — 4) Verkehrsleistungen über dem Bundesgebiet und im Verkehr zwischen Berlin (West) und dem übrigen Bundesgebiet. — 5) Unter Berücksichtigung der Fahrleistungsstatistik 1966; das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung schätzt die gleiche Zuwachsrate, rechnet jedoch mit 264 bzw. 280 Mrd. Pkm.

zen. Neben den allgemeinen Wachstumskräften werden auch nachfrageanregende Maßnahmen der Deutschen Bundesbahn in gewissem Umfang zusätzlichen Verkehr hervorrufen. Bei weiterhin rückläufigem Berufsverkehr wird sich die mittlere Reiseweite auch der Eisenbahn entsprechend der bisherigen Entwicklung erhöhen. Die Zahl der Beförderungsfälle dürfte stagnieren. Im öffentlichen Personenverkehr auf der Straße wird sich das leichte Wachstum der Verkehrsleistung mit rund 1 vH fortsetzen, die Zahl der Beförderungsfälle wird

etwa in gleichem Maße zurückgehen. Die betrieblich bedingten Verlagerungen von der Straßenbahn zum Omnibus werden anhalten. Das relativ stärkste Wachstum wird vor allem unter dem Einfluß vermehrter Urlaubsreisen der Luftverkehr mit rund 15 vH aufweisen.

Bedingt durch die kräftigere Zunahme des privaten Verbrauchs wird sich der Individualverkehr stärker ausdehnen als im Vorjahr. Seine personenkilometrische Leistung wird sich um rund 6 vH erhöhen.

## Die Sowjetwirtschaft an der Jahreswende 1968/69

Ende 1968 hat die UdSSR das dritte Jahr der laufenden Fünfjahresplanperiode abgeschlossen. Die Ergebnisse dieser drei Jahre und die Planangaben für 1969 lassen den gegenwärtigen Entwicklungstrend in großen Zügen erkennen: Gemessen an den Ergebnissen der vorangegangenen Periode 1961 bis 1965 und am internationalen Maßstab ist die gesamtwirtschaftliche Entwicklung der letzten Jahre durch ein relativ hohes und stabiles Wachstum gekennzeichnet. Die jährlichen Zuwachsraten der wichtigsten Kennziffern von Produktion und Verbrauch liegen 1966 bis 1968 durchweg etwas höher als in der Periode 1961 bis 1965.

Bemerkenswert ist die abgeschwächte Bevölkerungszunahme — eindeutig eine Folge der stark fallenden Geburtenquote. Die Geburtenhäufigkeit nahm in den letzten acht Jahren um ein Drittel ab und liegt heute mit 17 Geburten je 1000 Einwohner etwa auf dem Niveau der westlichen Industrieländer.

### Ergebnisse 1968

Die sowjetische Wirtschaft hat — mit Ausnahme der Landwirtschaft — im Jahre 1968 fast alle vorgegebenen Planzahlen erreicht oder sogar übertroffen. Allerdings waren die Planziele für 1968 relativ bescheiden gesetzt und lagen — wiederum mit Ausnahme der Landwirtschaft — allgemein unter den 1967 erreichten Zuwachsraten. Das Nationaleinkommen wuchs im vergangenen Jahr um 7,2 vH (Plan 6,8 vH). Dieser Erfolg ist sowohl auf die Zunahme der Beschäftigten (+ 3,5 vH) als auch auf das Wachstum der gesamtwirtschaftlichen Arbeitsproduktivität zurückzuführen.

Daten zur wirtschaftlichen Entwicklung der UdSSR in vH

Bereiche	Durchschn. jährl. Zuwachs		Zunahme gegenüber dem Vorjahr				
	Ist 1961/65	Plan 1966/70	Ist			Plan	
			1966	1967	1968	1968	1969
Bevölkerung . . . . .	1,5	·	1,1	1,1	0,9	·	·
Beschäftigte . . . . .	4,4	·	4,0	3,0	3,5	·	·
Nationaleinkommen . . . . .	5,7	6,8	7,5	6,7	7,2	6,8	6,5
Bruttoproduktion der Industrie . . . . .	8,6	8,9	8,6	10,0	8,1	8,1	7,3
Produktionsgüter . . . . .	9,3	9,2	9,0	10,2	8,0	7,9	7,2
Konsumgüter . . . . .	6,6	8,3	7,0	9,0	8,3	8,6	7,5
Bruttoproduktion der Landwirtschaft . . . . .	2,4	4,6	10,0	1,0	3,5	7,4	6,1
Investitionen . . . . .	6,3	7,4	6,0	8,0	8,0	5,7	6,0
Durchschnittliches Arbeitseinkommen . . . . .	3,3	3,8	3,6	4,0	7,5	6,0	3,3
Einzelhandelsumsatz . . . . .	5,9	7,6	8,7	9,4	8,7	7,8	7,5
Außenhandelsumsatz . . . . .	7,7	5,9	5,0	9,0	8,0	7,4	5,7

Quelle: Pravda, 29. 1. 1967; 25. 1. und 11. 12. 1968; 26. 1. 1969.

Das überplanmäßige Wachstum des Nationaleinkommens erscheint auf den ersten Blick unverstänlich, da die Landwirtschaft um beinahe vier Punkte unter ihrem Planziel zurückblieb und auch die Industrieproduktion dieses Defizit nicht durch eigene überplanmäßige Erfüllung ausgleichen konnte. Da auch die anderen an der Entstehung des Nationaleinkommens beteiligten Bereiche (Transport und Verkehr, Bauwesen, Handel und Versorgung) ihren Brutto-Output nur unterdurchschnittlich und zum Teil schwächer als erwartet erhöhten<sup>1</sup>, kann das ausgewiesene Wachstum nur mit der der sowjetischen Statistik eigenen unterschiedlichen Erfassung

<sup>1</sup> Von den übrigen Bereichen wurde nur für Transport und Verkehr ein überplanmäßiges Wachstum ausgewiesen, doch ist der Wirtschaftsbereich Transport und Verkehr an der Entstehung des Nationaleinkommens nur mit rund 5 vH beteiligt.

**Produktion ausgewählter Industriezweige der UdSSR**  
Zunahme gegenüber dem Vorjahr in vH

Industriezweig	1965	1966	1967	1968
Brennstoffindustrie . . . . .	7	6	7	4
Eisenverarbeitende u. Buntmetallind.	9	9	8	7
Chem. u. Erdölverarbeitende Industrie	14	13	13	12
Maschinenbau u. Metallverarbeit. Ind.	9	12	12	12
Holzverarbeitende Industrie . . . . .	4	4	7	4
Baumaterialindustrie . . . . .	9	9	9	7
Leichtindustrie . . . . .	8	9	11	9
Nahrungsmittelindustrie . . . . .		4	7	5
Haushaltswaren und dauerhafte Konsumgüter . . . . .	10	13	15	15

Quelle: Pravda vom 26. 1. 1969.

wirtschaftlicher Größen einmal nach dem Bruttoprinzip (Industrieproduktion usw.), zum anderen nach Wertschöpfungskategorien (Nationaleinkommen) erklärt werden<sup>2</sup>. Ist die Produktion insgesamt effizienter geworden — sei es durch geringeren spezifischen Materialverbrauch oder durch einen Rückgang der Ausschußquote —, so drückt sich dies in einer steigenden Wertschöpfungsquote aus, die in einem Brutto-Produktionsindex nicht erkennbar ist. Derartige Verbesserungen wurden zwar bisher im einzelnen zahlenmäßig nicht belegt; sie werden aber in der sowjetischen Presse häufig als positives Ergebnis der auf Maximierung des Betriebsgewinnes gerichteten Wirtschaftsreformen gewertet.

Die *Industrie*, deren Beitrag zum Nationaleinkommen bei über 50 vH liegt, konnte ihre Bruttoproduktion im Jahre 1968 wie geplant um 8,1 vH steigern. Dabei hatte die Konsumgüterproduktion

erstmalig in der sowjetischen Wirtschaftsgeschichte ein höheres Produktionswachstum (+ 8,3 vH) zu verzeichnen als die Produktionsgüterindustrie (+ 8 vH). Der Vorsprung ist zwar recht gering, aber doch bemerkenswert im Vergleich zu den Vorjahren, in denen der Zuwachs an Produktionsgütern durchschnittlich um zwei bis drei Punkte über dem der Konsumgüter gelegen hatte.

Die Zweige, denen die Planung bisher Priorität einräumte, haben dabei weiterhin überdurchschnittlich expandiert. Mit einem Produktionswachstum von je 12 vH lagen die Chemische Industrie, der Maschinenbau und die Metallverarbeitung deutlich vor den anderen ausgewiesenen Branchen. Sie wurden allerdings noch übertroffen von der Produktion dauerhafter Konsumgüter, die um 15 vH expandierte. Dagegen blieben die traditionellen Industriezweige wie Holzverarbeitung, Nahrungsmittelindustrie und Brennstoffindustrie mit einer Produktionszunahme von 4 bzw. 5 vH weit hinter den führenden Branchen zurück. Die Tendenz, junge Industrien, mit deren Expansion das Produktionsprogramm der UdSSR modernisiert werden soll, beschleunigt zu entwickeln, zeigt sich auch in der Produktionsstatistik ausgewählter Erzeugnisse. So werden beispielsweise für die Produktion automatischer Schmiedepressen und programmgesteuerter Werkzeugmaschinen Wachstumsraten von 10 bzw.

<sup>2</sup> Dabei wird unterstellt, daß sowohl Planansätze als auch Erfüllungskennziffern auf vergleichbaren Daten basieren und nicht durch Preisveränderungen beeinflusst sind.

**Produktion ausgewählter Erzeugnisse in der UdSSR**

Erzeugnis	Einheit	1966	1967	1968	Plan 1969	1967	1968	Plan 1969
		Absolute Zahlen				Zuwachs gegenüber d. Vorjahr in vH		
Elektroenergie . . . . .	Mrd. kWh	545	589	638	687	8	8	8
Erdöl . . . . .	Mill. t	265	288	309	326	9	7	6
Erdgas . . . . .	Mrd. cbm	145	159	171	186	10	8	9
Kohle . . . . .	Mill. t	586	595	594	595	2	-0	0
Stahl . . . . .	"	97	102	107	118	5	5	6
Walzgut . . . . .	"	77	82	85	-	6	4	-
Chemiefasern . . . . .	1000 t	458	511	554	-	12	8	-
Kunststoffe . . . . .	"	974	1112	1293	1481	14	16	15
Kunstdünger . . . . .	Mill. t	35,9	40,1	43,4	47,2	12	8	9
Traktoren . . . . .	1000 Stck.	382	405	423	449	6	4	6
Kraftfahrzeuge . . . . .	"	675	729	801	847	8	10	6
Stoffe . . . . .	Mrd. qm	7,9	8,1	8,3	8,6	3	2	4
Schuhe . . . . .	Mill. Paar	522	561	597	639	7	6	7
Fernsehgeräte . . . . .	Mill. Stck.	4,4	5,0	5,7	6,6	14	14	16
Waschmaschinen . . . . .	"	3,9	4,3	4,7	-	10	9	-
Kühlschränke . . . . .	"	2,2	2,7	3,2	3,7	23	19	16

Quelle: Pravda, 26. 1. 1969.

90 vH genannt, während der Zuwachs allgemeiner Schmiedepressen und Werkzeugmaschinen nur jeweils 2 vH betrug.

Freilich beruhen die hohen Wachstumsraten bei solchen Erzeugnissen wie programmgesteuerten Werkzeugmaschinen oder auch Computern (+31 vH) weitgehend auf der Tatsache, daß hier die Erzeugung erst anläuft: Die Zuwachsraten beziehen sich also auf sehr niedrige Ausgangswerte.

Die Landwirtschaft blieb mit einem Zuwachs der Bruttoproduktion von 3,5 vH insgesamt hinter dem Planziel zurück. Die Ernteerträge wichtiger Pflanzenkulturen (Getreide, Kartoffeln und Zuckerrüben) gingen jedoch deutlich über die Ergebnisse des Vorjahres hinaus. Ein Vergleich der Ernteergebnisse von 1968 mit dem Jahresdurchschnitt der Periode

Die landwirtschaftliche Produktion der UdSSR

Erzeugnis	Einheit	Durchschnitt 1961/65	1966	1967	1968
Getreide . . . . .	Mill. t	130,3	171,2	147,9	169,2
Baumwolle . . . . .	"	5,0	6,0	6,0	6,0
Zuckerrüben . . . . .	"	59,2	74,0	87,1	93,6
Kartoffeln . . . . .	"	81,6	87,9	95,5	101,6
Gemüse . . . . .	"	16,9	17,9	20,5	18,5
Fleisch . . . . .	"	9,3	10,7	11,5	11,6
Milch . . . . .	"	64,7	76,0	79,9	82,1
Eier . . . . .	Mrd. St.	23,7	31,7	33,9	35,5
Wolle . . . . .	1000 t	362	371	395	413

Quelle: Pravda, 26. 1. 1969.

1961 bis 1965, der z. B. bei Getreide einen Mehrertrag von fast 40 Mill. t aufweist, zeigt an, daß die bedenkliche Stagnation der Landwirtschaft in der abgelaufenen Fünfjahresplanperiode offensichtlich überwunden ist und sich — zum mindesten im Pflanzenbau — die anhaltende, überdurchschnittliche Förderung der Landwirtschaft nunmehr auszuzahlen beginnt.

Bei der Viehwirtschaft hat es so überzeugende Fortschritte nicht gegeben: Der Viehbestand insgesamt stagniert seit drei Jahren; bei Rindern und Schweinen ging die Stückzahl sogar zurück. Dabei erklärt sich die Verminderung 1968 vor allem daraus, daß die Kolchosbauern ihre private Viehhaltung eingeschränkt haben — offenbar aufgrund erhöhter Schwierigkeiten bei der Futtermittelbeschaffung, Schwierigkeiten, die ihrerseits auf der rückläufigen Getreideernte von 1967 beruhen.

Allgemein ist in der Viehwirtschaft der Trend zur Intensivierung unverkennbar, der in zwei Erscheinungen zum Ausdruck kommt:

Viehbestand der UdSSR  
Jahresanfang; Mill. Stück

	1966	1967	1968	1969
Rinder . . . . .	93,4	97,1	97,2	95,7
darunter Kühe . . . . .	40,1	41,2	41,6	41,2
Schweine . . . . .	59,6	58,0	50,9	49,0
Schafe und Ziegen . . . . .	135,3	141,0	141,0	146,1

1. Die jeweils vorhandenen Futtermittel werden nicht „gestreckt“, um die Aufzucht zu forcieren, sondern eher zu einer besseren Versorgung des vorhandenen Bestandes verwertet, bzw. bei Verknappung durch Ernterückschläge wird der Viehbestand reduziert.

2. Das Futterangebot ist qualitativ besser geworden. Der Anteil von konzentriertem Futter am gesamten Angebot stieg in den letzten fünf Jahren von 20 auf 25 vH<sup>3</sup>.

So konnten — durch bessere Futtermittelsversorgung je Vieheinheit wie auch durch Verbesserungen in der Haltung und Pflege des Viehs (verstärkte Spezialisierung landwirtschaftlicher Betriebe zu Vieh- und Geflügelfarmen) — der Milchertrag je Kuh, die

Viehwirtschaftliche Produktivität der UdSSR

	Einheit	1965	1966	1967	1968
Milch je Kuh . . . . .	kg	1937	2021	2128	2232
Eier je Huhn . . . . .	Stck.	132	138	143	152
Wolle je Schaf . . . . .	kg	2,87	2,89	2,95	3,02

Quelle: Pravda, 26. 1. 1969.

Eierproduktion je Huhn und der Wollertrag je Schaf in den letzten Jahren erheblich gesteigert werden.

Im Wohnungsbau wird der Zugang von 102 Mill. qm Wohnfläche (= 2,3 Mill. Wohneinheiten) gemeldet — bisher ohne Angabe, wie sich diese Zahlen auf staatlichen, genossenschaftlichen und privaten Wohnungsbau verteilen. Der Gesamtzugang des Jahres 1968 ist damit ebenso groß wie der von 1966, aber geringer als der für 1967 geplante (114,4 Mill. qm)<sup>4</sup>, so daß auch 1968 — wie in den Vorjahren — die tatsächliche Bauleistung hinter dem Planziel zurückgeblieben sein dürfte.

Dagegen konnte der Wirtschaftsbereich *Transport und Verkehr* mit einer Steigerung des Warenumschlags um 7 vH das Planziel (5 vH) übertreffen. Interessant ist auch hier die unterschiedliche Ent-

<sup>3</sup> Narodnoe Chozjajstvo SSSR 1967, S. 451.

<sup>4</sup> Strana sovetov za 50 let, S. 245.

wicklung traditioneller und moderner Transportzweige: Während sich im Güterverkehr der Eisenbahntransport um 5 vH erhöhte, stieg der Güterlufttransport um 10 vH, der Erdöltransport durch Rohrleitungssysteme um 18 vH.

Die *Güterverwendung* zeigte in allen Jahren seit 1966 eine gegenüber dem vorangegangenen Fünfjahresabschnitt auffallende Umkehrung im Verhältnis von Investitionen und privatem Verbrauch, wobei als wichtigster Indikator des privaten Verbrauchs der Einzelhandelsumsatz gelten kann, auf den in der UdSSR über 85 vH des privaten Verbrauchs entfallen. Noch in der Periode von 1961 bis 1965 waren die Investitionen regelmäßig etwas stärker gewachsen als der Einzelhandelsumsatz. Doch schon im Fünfjahresplan 1966 bis 1970 wurde für die Gesamtperiode ein Zuwachs der Investitionen um 43 vH, des Einzelhandelsumsatzes dagegen um 44 vH vorgesehen; das entspricht einem jährlichen Durchschnitt von + 7,4 bzw. + 7,6 vH.

Tatsächlich ist der *Einzelhandelsumsatz* 1968 — wie auch in den beiden Vorjahren — erheblich stärker gestiegen als im Plan vorgesehen war. Diese zusätzliche Steigerung ging jedoch nicht zu Lasten der *Investitionen*, die 1968 ebenfalls überplanmäßig wuchsen. Da sich der *öffentliche Verbrauch* kaum verringert haben dürfte, ist die zwischen Entstehung und Verwendung des sowjetischen Sozialprodukts sichtbar werdende Divergenz nur damit zu erklären, daß die Verwendungsseite entweder stärker durch Preisveränderungen beeinflusst wurde oder daß sich die außenwirtschaftliche Bilanz verschlechtert hat. Zwar findet sich in den sowjetischen Angaben noch kein Beleg für diese Annahme; sie wird aber gestützt durch die starke und überplanmäßige Erweiterung des *Außenhandelsumsatzes* (insgesamt + 8 vH)<sup>5</sup>, verbunden mit der Tatsache, daß im sowjetischen Konsumgüter-Außenhandel seit Jahren die Einfuhr rund zwei- bis dreimal größer war als die Ausfuhr<sup>6</sup>.

Dennoch muß 1968 ein Ungleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage bestanden haben: Der Zuwachs des privaten Verbrauchs war geringer als der Kaufkraftzuwachs aufgrund des Wachstums der durchschnittlichen Arbeitseinkommen (+ 7,5 vH), der Zunahme der Beschäftigten (+ 3,5 vH) und der verschiedenen einkommenswirksamen Maßnahmen, die am 1. Januar 1968 in Kraft traten (Erweiterung des Kreises der Rentenberechtigten, Erhöhung von Beihilfen, Lohnsteuerermäßigung für die Bezieher niedriger Einkommen usw.).

Folge dieses Ungleichgewichts war ein beträchtlicher Kaufkraftüberhang, der auch in dem erheblichen Zuwachs der Spareinlagen sichtbar wird, die 1968 um 20 vH gestiegen sind. Zum Teil dürfte die gestiegene Spartätigkeit aber auch darauf zurückzuführen sein, daß bestimmte sehr kostspielige Objekte (Pkw, Eigenheim) zwar für einen immer größer werdenden Verbraucherkreis erreichbar werden, jedoch nur durch längeres Sparen zu finanzieren sind.

### Ausblick 1969

Die Ziele der wirtschaftlichen Entwicklung scheinen für 1969 recht behutsam gesetzt: Die globalen Kennziffern sehen Wachstumsraten vor, die, abgesehen von der Landwirtschaft, durchweg geringer sind als die Planansätze des Vorjahres und die deutlich hinter den tatsächlich erreichten Zuwachsraten von 1968 zurückbleiben.

Wenn die sowjetische Wirtschaftsführung nach drei erfolgreichen Jahren ihre nächsten Ziele so vorsichtig absteckt, mag dies einmal darauf zurückzuführen sein, daß durch die Übererfüllung der Vorjahrespläne die Ausgangswerte am Jahresende 1968 im Vergleich zum ursprünglichen langfristigen Ansatz statistisch überhöht erscheinen und die Realisierung einer gleichbleibenden oder gar steigenden Zuwachsrate erschweren. Tatsächlich setzen selbst diese maßvollen Planziele für 1969 eine gegenüber dem Vorjahr leicht erhöhte Zunahme der Arbeitsproduktivität um 5,9 vH in der Industrie und um 6,5 vH im Bauwesen voraus, was darauf schließen läßt, daß mit einer Abschwächung der Beschäftigungszunahme gerechnet wird.

Die Zurückhaltung der Planungsinstanzen bei der Festsetzung der Wachstumsziele kann aber auch mit Schwierigkeiten zusammenhängen, die im letzten Jahr bei der Durchführung der Wirtschaftsreformen aufgetreten sind. Die Reformen — nach sowjetischer Terminologie das „Neue System der Planung und wirtschaftlichen Stimulierung“ — werden bekanntlich stufenweise auf einen immer größeren Kreis von Industriebetrieben ausgedehnt. Zuerst wurden in die Reformen Betriebe und Zweige mit über-

<sup>5</sup> Für den Außenhandel der DDR - dem wichtigsten Handelspartner der Sowjetunion - liegen genaue Zahlen nur für das erste Halbjahr 1968 vor. Danach haben sich die Exporte in die UdSSR um 19 vH gegenüber dem ersten Halbjahr 1967 erhöht (Plan 1968 für den Außenhandelsumsatz mit der Sowjetunion + 10 vH).

<sup>6</sup> Vgl. Wochenbericht des DIW, Nr. 51/52 vom 23. 12. 1966 und Vnesnjaja Torgovlja za 1967 god, Moskau 1968.

durchschnittlicher Rentabilität einbezogen, die sich dann durch die Reformen noch weiter verbesserte. Das Neue System bringt dagegen den schwächeren Betrieben zumindest in der Übergangszeit weitere Belastungen schon allein dadurch, daß Verluste nicht mehr automatisch vom Staatshaushalt ausgeglichen werden und daß notwendige Ersatzinvestitionen aus Betriebsgewinnen erwirtschaftet werden müssen. Ende 1968 arbeiteten bereits 27 000 Industriebetriebe, die 72 vH der gesamten Industrieproduktion herstellen, nach dem Neuen System. Es ist verständlich, daß der häufig angeprangerte Widerstand von Betriebsleitern gegen die Übernahme der Reformen in dem Maße zunimmt, wie die Reformen auch auf Grenzbetriebe ausgedehnt werden. Die zu erwartenden Friktionen, die sich aus der Notwendigkeit ergeben, auch die schwächsten Betriebe auf das Neue System umzustellen, könnten die Planungsbehörden sehr wohl bewogen haben, gewisse Wachstumseinbußen als unvermeidlich einzukalkulieren.

Soweit Planziele bereits für einzelne Zweige und Erzeugnisse bekannt sind, lassen sie die Konzentra-

tion der Kräfte auf bestimmte Schwerpunkte erkennen, die zum Teil seit Jahren feststehen, zum Teil in den letzten Jahren neu als förderungswürdig erkannt wurden: die Chemie- und Kunststoffindustrie, die Elektroenergie und bestimmte Gebiete des Maschinenbaus, doch ebenso die unmittelbar konsumorientierten Bereiche Landwirtschaft, Leichtindustrie, Wohnungsbau und Dienstleistungen. In diese Bereiche werden bevorzugt Investitionsmittel und Arbeitskräfte gelenkt; von ihnen werden überdurchschnittliche Zuwachsraten der Produktion erwartet — die sie teilweise auch erreichen.

Für die Beurteilung der volkswirtschaftlichen Entwicklungsrichtung erscheinen dabei die jährlichen Produktionsergebnisse und ihre Relation zum Planansatz weniger entscheidend als die Tatsache, daß die sowjetische Wirtschaftsführung diese Linie seit Jahren beharrlich und stetig verfolgt. Sie betreibt damit eine Politik, die die schrittweise Strukturverbesserung des Wirtschaftspotentials und eine allmähliche Hebung des Lebensstandards der Bevölkerung zum Ziele hat.

---

Herausgeber: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, 1 Berlin 33, Königin-Luise-Str. 5 und 53 Bonn, Adenauerallee 170  
Tel.: (0311) 76 10 33 — telex 01 83247 diwbl

Präsident: Dr. Klaus Dieter Arndt

Abteilungsleiterkollegium: Dr. Wolfgang Kirner, Dr. Ingeborg Köhler-Rieckenberg, Prof. Dr. Rolf Kregel, Dr. Manfred Liebrucks, Dr. Herbert Martell, Dr. Peter Mitzscherling, Dr. Horst Seidler, Dr. Wolfgang Watter  
Für die wissenschaftliche Leitung des Instituts und für den Inhalt der Wochenberichte verantwortlich ist das Kollegium der Abteilungsleiter. Schriftleitung: Dr. Wolfgang Watter.

Die Sowjetwirtschaft an der Jahreswende 1968/69 bearbeitet von Maria-Elisabeth Ruban.

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 36, Muskauer Str. 43

Bezugspreis für den Jahrgang DM 32,—, vierteljährlich DM 9,—, Einzelnummer DM 1,—