

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

WOCHENBERICHT 30/75

Berlin

24. Juli 1975

42. Jahrgang

Empfiehl sich ein umfangreiches Konjunkturprogramm?

Zur Wirtschaftslage der Bundesrepublik Deutschland im Sommer 1975

Die Wirtschaft der Bundesrepublik befindet sich zu Beginn der Sommerpause noch immer auf der Talsohle. Zwar ist die Talfahrt der Nachfrage wohl zu Ende gegangen; ein Anstieg, mit dem sich allmählich auch die Produktions- und Beschäftigungssituation wieder verbessern könnte, hat aber noch nicht eingesetzt. Die Ungewißheit über Zeitpunkt und Intensität eines Produktionsaufschwungs beherrscht die aktuelle konjunkturpolitische Diskussion: Zusätzliche expansive Maßnahmen könnten im Falle eines nach der Sommerpause autonom einsetzenden Aufschwungs prozyklisch wirken. Abwarten könnte sich, falls die konjunkturelle Tendenzwende noch länger ausbleibt, als verhängnisvoll erweisen.

Die jüngsten Daten des industriellen Auftragseingangs haben kaum zu einer besseren Beurteilung der konjunkturellen Situation beitragen können. Starke negative Kalendereinflüsse haben die Zahlen für den Monat Mai nach unten gedrückt, und dieser Effekt läßt sich auch mit den üblichen Bereinigungsverfahren nicht vollständig eliminieren. Hinzu kam offenbar eine „Denkpause“ der Investoren: Anders als im Hinblick auf den naherrückenden Endtermin für von der Investitionszulage begünstigte Bestellungen zu erwarten war, wurden im Mai besonders wenige Aufträge an die Investitionsgüterindustrie vergeben. Einen scharfen Rückgang der Inlandsbestellungen haben vor allem die Unternehmen des Maschinenbaus hinnehmen müssen. Unerwartete Einbrüche erlitten aber auch der Straßenfahrzeugbau und die elektrotechnische Industrie. Bei den Grundstoff- und Produktionsgüterindustrien sowie bei den Verbrauchsgüterindustrien hat sich dagegen die konjunkturelle Schrumpfung der Inlandsbestellungen seit dem Frühjahr nicht mehr fortgesetzt.

Im Gegensatz zum vergangenen Winterhalbjahr haben sich die Aufträge aus dem Ausland in den

letzten beiden Monaten günstiger als die Inlandsaufträge entwickelt. Die vorliegenden Daten lassen auf eine Stabilisierung der realen Auslandsbestellungen schließen; in einigen Branchen war schon eine leichte Besserung zu beobachten.

Die Tendenz der industriellen Produktion war bei dieser Auftragslage insgesamt noch rückläufig, wenn sich auch der Abschwungsprozeß spürbar verlangsamt hat. Die aus den oben genannten Gründen verzerrten statistischen Indikatoren lassen indes eine exaktere Beschreibung der Tempoänderung nicht zu.

In der Bauwirtschaft hat es für den Hochbausektor bis April saisonbereinigt keine gravierenden Änderungen der insgesamt schlechten Auftragslage mehr gegeben. Bemerkenswert ist allerdings, daß sich das Genehmigungsvolumen im Wirtschaftsbau seit Jahresbeginn nicht weiter verringert, sondern eher leicht erhöht hat.

Bei den öffentlichen Auftragsvergaben im Tiefbau war in den letzten Monaten eine außerordentlich starke Zurückhaltung zu registrieren. Besonders schwach war dabei die Auftragsvergabe durch die Länder. Berichte, nach denen Bundesländer und

auch Gemeinden wegen finanzieller Engpässe ihre Investitionspläne — entgegen dem Willen der konjunkturpolitischen Instanzen — nach unten revidieren, legen den Verdacht nahe, daß dieser Verlauf der Auftragsvergaben nicht allein technisch bedingt ist.

Die Produktion wurde vom Bauhauptgewerbe nicht nur im Hochbau weiter eingeschränkt (Mai, arbeits-täglich bereinigt: — 14 vH gegenüber Vorjahr), sondern auch im Tiefbau (— 6 vH); eine Entwicklung, die ebenfalls gegen konjunkturpolitische Vorstellungen und Notwendigkeiten verstößt. Hierbei nimmt es nicht wunder, wenn die Zahl der Arbeitslosen bis zur Jahresmitte nicht im saisonüblichen Ausmaß zurückgegangen, saisonbereinigt also weiter gestiegen ist.

Der Preisanstieg ist in Industrie und Bauwirtschaft fast völlig zum Stillstand gekommen; auf der Verbraucherstufe hat er sich bei Industriegütern weiter abgeschwächt. Wenn dennoch für die Lebenshaltung aller privaten Haushalte eine beschleunigte Teuerung festzustellen war, so ist dies vor allem dem kräftigen Preisanstieg bei Nahrungsmitteln, daneben den Wohnungsmieten zuzuschreiben. Bei Ernährungsgütern haben sich Produkte tierischer Herkunft (vor allem Fleisch) besonders verteuert. Der Index der Erzeugerpreise für diese Produktgruppe lag im Mai um mehr als 13 vH über dem entsprechenden Vorjahrsniveau. Bei dem hohen Anteil der Nahrungsmittel am privaten Verbrauch liegen in dieser vornehmlich durch die Agrarpolitik bestimmten Entwicklung erhebliche Gefahren für die Preisstabilisierung. Hinzu kommt, daß in der Industrie die Preisentwicklung im Kontrast zur Kostenentwicklung steht: Die Lohnstückkosten waren im ersten Quartal 1975 um rund 17 vH höher als vor einem Jahr, die durchschnittliche Steigerungsrate der Erzeugerpreise betrug zur gleichen Zeit 8 vH. Im Juni lagen die Erzeugerpreise sogar nur noch um 4,6 vH über ihrem Vorjahrsniveau; ob sich für die Lohnstückkosten eine gleich starke oder größere Abschwächung ergeben hat, läßt sich mangels statistischer Informationen noch nicht sagen.

Die Erhöhung der Lohnstückkosten konnte sicherlich nicht durch die Preissenkungen bei Rohstoffen und durch niedrigere Zinsen kompensiert werden. Per Saldo dürften die Gewinnspannen weiter eingengt worden sein. Ob die Industrie in der Lage sein wird, sich aus diesem Kostendruck dadurch zu lösen, daß bei einem Produktionsaufschwung die Arbeitsproduktivität rasch steigt, oder ob die Unternehmen eine Steigerung der Nachfrage vor allem zu neuen Preisanhebungen nutzen, ist entscheidend für Intensität und Dauer des erhofften Konjunkturaufschwungs.

Mit der Verzögerung dieses Aufschwungs, die sich hauptsächlich wegen des krassen Exportrückgangs ergeben hat, werden die Chancen, daß es in diesem

Jahr überhaupt noch zu einer konjunkturellen Tendenzwende kommt, zunehmend pessimistisch beurteilt. Bestätigte sich dieser Pessimismus, so wären insbesondere die Aussichten für die Entwicklung am Arbeitsmarkt alarmierend. Die heute schon als möglich genannte Arbeitslosenzahl von etwa 1,5 Millionen im kommenden Winter wäre dann nicht unrealistisch.

Allerdings gibt es Gründe, die dafür sprechen, daß die in letzter Zeit bekanntgewordenen Revisionen der Prognosen des realen Sozialprodukts für dieses Jahr, die den Hintergrund für derartige pessimistische Arbeitsmarktschätzungen bilden, etwas zu stark ausgefallen sind: Für das erste Halbjahr 1975 zeichnet sich im Vorjahrsvergleich ein Rückgang des realen Bruttosozialprodukts von reichlich 3 vH ab (erstes Quartal: — 4,7 vH). Dieser große Abstand zum entsprechenden Vorjahrsniveau wird sich indes im zweiten Halbjahr verringern. Der Rückgang des Exports wird zum Stillstand kommen, der private Verbrauch eher verstärkt zunehmen und der Lagerzyklus die reale Inlandsnachfrage positiv beeinflussen. Zwar ist es unwahrscheinlich, daß für den Jahresdurchschnitt noch ein sogenanntes Null-Wachstum erreicht wird; der Rückgang des realen Sozialprodukts dürfte sich jedoch in engeren Grenzen halten (etwa — 2 vH) als heute vielfach befürchtet wird.

Mit Spannung werden gegenwärtig die Daten des industriellen Auftragseingangs für Juni erwartet, den Monat, bis zu dessen Ablauf Investitionsgüter bestellt werden mußten, wenn der Investor in den Genuß der Investitionszulage von 7,5 vH des Anschaffungswertes kommen wollte. Nachdem es zunächst den Anschein hatte, als ob sich nicht einmal die allgemein erwarteten „Vorzieheffekte“ einstellen wollten — von der Bestellung zusätzlicher Investitionsgüter ganz zu schweigen —, scheinen nun, Einzelberichten zufolge, doch noch im letzten Moment vermehrt Aufträge vergeben worden zu sein.

Die Bedeutung, die einem solchen Auftragsstoß für die Ankurbelung der Konjunktur beizumessen ist, wird häufig überschätzt. Je größer er ausfällt, desto niedriger wird das Niveau der Nachfrage in der Zeit danach liegen. Optimistischer in bezug auf den Erfolg der Investitionszulage hätte man nur dann sein können, wenn sie während des gesamten Begünstigungszeitraums zu einem Anstieg der Inlandsnachfrage nach Investitionsgütern geführt hätte. Gerade das ungünstige Auftragsergebnis vom Mai zeigt jedoch, daß solcher Optimismus nicht gerechtfertigt ist.

Auch wenn die Statistik des Auftragseingangs für Juni vorliegt, wird deshalb das Urteil über die Entwicklung der Investitionsneigung nicht sicherer sein als zuvor. Das Risiko von Fehlentscheidungen bei der Frage, ob neue konjunkturpolitische Hilfen gegeben werden sollten, ist im August/September kaum geringer als gegenwärtig.

Für derartige Entscheidungen gelten heute wie in einem Monat folgende Überlegungen:

- Es ist weiterhin wahrscheinlich, daß noch in diesem Jahr ein konjunktureller Aufschwung einsetzt, der allerdings zunächst noch nicht von der privaten Investitionstätigkeit mitgetragen würde. Die Möglichkeit, daß die Wirtschaft auf der Talsohle bleibt, kann jedoch nicht ausgeschlossen werden.
- Das Risiko einer abermals extrem hohen Winterarbeitslosigkeit ist in jedem Falle hoch. Hält die Regierung es für zu groß — und dies liegt nahe —, dann muß sie rasch handeln. Nur so wird sichergestellt, daß die Maßnahmen noch zur gewünschten Zeit auf dem Arbeitsmarkt wirken.
- Je größer ein neues Konjunkturprogramm angelegt wäre, desto länger dauerte seine Abwicklung. Die Gefahr, daß die Hauptwirkungen in einen sich entfaltenden Konjunkturaufschwung fallen, nähme damit zu. Nur für den Fall, daß die OPEC-Länder ihre Ankündigung verwirklichten, den Erdölpreis um 30 vH zu erhöhen, wäre ein großes Konjunkturprogramm gerechtfertigt. Mit einem solchen Schritt würde sich für viele Länder das Zahlungsbilanzproblem in verschärfter Form stellen. Die deutschen Exportchancen müßten sich dabei aufgrund zahlungsbilanzwirksamer Gegenmaßnahmen dieser Länder erheblich verschlechtern.
- Die Investitionszulage hat mit ihren Auswirkungen auf die Bestelltätigkeit enttäuscht. Für das kommende Jahr ist jedoch der größte Teil der Auszahlungen zu erwarten (5 Mrd. DM?). Das fiskalische Wirksamwerden der Investitionszulage kann als schon beschlossenes Konjunkturprogramm für 1976 angesehen werden. Möglicherweise fallen die Nachfragewirkungen der Maßnahme dann erheblich größer aus als im ersten Halbjahr 1975, dem konjunkturpolitisch eigentlich gemeinten Zeitraum.
- Unter den genannten Aspekten ist Maßnahmen der Vorzug zu geben, die mit ihrer Wirkung noch

in dieses Jahr fallen. Dies begrenzt allerdings auch den Umfang eines möglichen und nützlichen Maßnahmenbündels.

Wichtig ist vor allem, weiteren Kürzungen der laufenden Budgets von Ländern und Gemeinden entgegenzuwirken, die unter dem Eindruck rückläufiger Einnahmen vorgenommen werden. Für dieses Jahr müssen die geplanten Sachausgaben in voller Höhe geleistet werden. Dabei sind Kürzungen der Mittel für Sachausgaben des laufenden Bedarfs konjunkturpolitisch ebenso verfehlt wie Investitionseinschränkungen.

Es kann angenommen werden, daß die Streichung von Investitionsmitteln fast ausnahmslos Projekte trifft, deren administrative Vorbereitung schon beendet ist. Eine Freigabe von Sondereinlagen des Bundes und der Länder bei der Bundesbank (zur Jahresmitte rund 5 Mrd. DM) könnte daher zusammen mit verstärkten Finanzzuweisungen an die Gemeinden raschere und somit bessere konjunkturpolitische Hilfe sein als die zeitraubende Aufstellung eines umfangreichen öffentlichen Konjunkturprogramms.

Darüber hinausgehende Maßnahmen sollten vor allem längerfristigen Aspekten Rechnung tragen: Öffentliche und private Investitionen für den Umweltschutz zum Beispiel müssen trotz finanzieller Schwierigkeiten erhöht werden. Verstärkte Modernisierung von Altbauwohnungen könnte eine noch stärkere Produktionseinschränkung im Ausbaugewerbe verhindern helfen und entspräche gleichzeitig auch anderen als rein konjunkturpolitischen Zielen.

Die geldpolitischen Instanzen müßten dazu beitragen, daß solche Projekte für die Auftraggeber auch von der Finanzierungsseite her als gegenwärtig besonders attraktiv erscheinen. Eine Politik der Zinsstabilisierung auf dem derzeitigen Niveau erscheint dazu förderlicher als das Erstreben erneuter Zinssenkungen, die den Investoren Anlaß zu weiterem Abwarten geben könnten.

Zur Entwicklung der sowjetischen Handelsschifffahrt

Die Bestrebungen der UdSSR, ihren Außenhandel auszuweiten, haben beträchtliche Auswirkungen auf den Ausbau der sowjetischen Handelsflotte gehabt. Diese Flotte gehörte zwar, gemessen an der Zahl der Schiffe, schon Anfang der sechziger Jahre zu den größten der Welt; ihrer Struktur nach war sie aber noch wenig konkurrenzfähig. Seitdem hat sich ein erheblicher Wandel vollzogen, durch den die Leistungsfähigkeit der Flotte beträchtlich erhöht wurde.

Ungünstige Ausgangslage

Die Sowjetunion ist von ihrer geographischen Lage her für eine Schifffahrtsnation wenig begünstigt. Von den sehr langen Küsten ist nur ein geringer Teil eisfrei, und nur wenige Häfen liegen in der Nähe großer Industriegebiete. Hinzu kommt, daß der Einsatz von modernen „Superschiffen“, wie Großtankern, in der Ostsee und im Schwarzen Meer — wich-

Anteil der Seetransporte an der Aus- und Einfuhr der Sowjetunion

Jahr	Ausfuhr			Einfuhr		
	Insge- samt	davon See- transport	See- transport in vH des Ge- samt- trans- ports	Insge- samt	davon See- transport	See- transport in vH des Ge- samt- trans- ports
	Mill. t			Mill. t		
1938	9,5	9,0	94,7	1,2	1,0	83,3
1958	56,4	22,4	39,7	13,2	4,2	31,8
1959	72,2	30,1	41,7	13,5	4,7	34,8
1960	84,4	38,8	46,0	14,9	5,9	39,6
1961	100,5	51,2	50,9	15,4	7,3	47,4
1962	117,3	60,0	51,2	15,6	6,9	44,2
1963	128,3	66,7	52,0	17,9	8,9	49,7
1964	137,0	71,5	52,2	20,6	12,2	59,2
1965	151,7	79,1	52,1	22,5	12,8	56,9
1966	169,2	90,3	53,4	23,1	12,4	53,7
1967	184,6	98,5	53,4	22,1	10,3	46,6
1968	195,4	100,8	51,6	22,4	11,1	49,6
1969	208,3	105,0	50,4	23,0	11,1	48,3
1970	219,4	107,0	48,8	26,9	14,4	53,3
1971	230,9	112,6	48,8	28,8	15,1	52,4
1972	231,1	109,3	47,3	56,2	30,0	53,4
1973	246,7	112,6	45,6	64,0	36,9	57,7

Quelle: Außenhandelsjahrbücher der UdSSR.

tige Wege für die sowjetische Handelsschifffahrt – wegen der begrenzten Zugangsmöglichkeiten erschwert ist.

Vor dem zweiten Weltkrieg war der Außenhandel der UdSSR mengenmäßig gering, er wurde aber fast ausschließlich im Überseeverkehr abgewickelt. In den fünfziger Jahren stiegen Ausfuhr und Einfuhr stark an; die Beteiligung der Seeschifffahrt am Transport der Güter ging jedoch auf ein Drittel zurück. Der Handel erstreckte sich vor allem auf den RGW-Bereich, war also nur in geringem Umfang auf den Seeweg angewiesen. In den sechziger Jahren – unter anderem im Zusammenhang mit der Kubakrise – erfolgte wieder eine erhebliche Ausweitung des Außenhandels, der seitdem zu etwa der Hälfte überseeisch abgewickelt wird. In den letzten Jahren ging der Anteil der Schifffahrt an der Ausfuhr leicht zurück; bei der Einfuhr nahm er – infolge der großen Getreideeinkäufe in Übersee – zunächst noch zu und betrug 1973 fast 60 vH. Nachdem diese Ein-

käufe 1974 nachließen, nahm die seewärtige Einfuhr wieder entsprechend ab.

Der Verkehr mit Entwicklungsländern läßt häufig keinen Einsatz von Spezialschiffen zu, da in vielen dieser Staaten die entsprechenden Hafenanlagen noch wenig entwickelt sind. Trotzdem sind sowjetische Bemühungen um Hafenrechte in Ländern bekannt, die von ihr wirtschaftlich unterstützt werden.

Größe und Struktur der sowjetischen Handelsflotte

Die sowjetische Staatsflotte umfaßte Anfang 1975 2600 Einheiten über 300 BRT mit insgesamt 13,5 Mill. BRT, darunter 487 Tanker mit 4,0 Mill. BRT bzw. 5,7 Mill. tdw¹. Damit steht die russische Flotte, gemessen in BRT, innerhalb der Welthandelsflotte (rund 300 Mill. BRT) an sechster Stelle. Bei den Tankern, deren Tonnage einschließlich der Einheiten unter 300 BRT kleiner ist als die der Fischereifahrzeuge, nimmt sie allerdings erst den zehnten Platz ein. Bemerkenswert ist die mit rund 5000 BRT geringe Durchschnittsgröße aller Schiffe.

Annähernd 15 Prozent der Tonnage (BRT) entfallen noch auf Dampfschiffe, hauptsächlich Tanker (0,9 Mill. BRT) und Trockenfrachter (1,0 Mill. BRT). Etwa zwei Drittel der Schiffe sind weniger als 10 Jahre alt. Der hohe Anteil der Trockenfrachter, die zahlreichen Fahrgastschiffe sowie der im Verhältnis zu anderen großen Flotten geringe Tankschiffraum, aber auch der Mangel an Spezialtonnage, wie Containerschiffen und Gastankern, charakterisieren die sowjetische Flotte. Hervorzuheben ist der ungewöhnlich hohe Anteil der – technisch vielfach hochentwickelten – Fischereifahrzeuge.

Die sowjetische Flotte verteilt sich auf sechzehn Reedereien, die nach den Haupteinsatzgebieten gegliedert sind. Von ihnen sind die bedeutendsten die Noworossiysker Schifffahrtsgesellschaft, die fast aus-

¹ Schiffe über 300 BRT. Statistik der Schifffahrt, herausgegeben vom Institut für Seeverkehrswirtschaft Bremen, Heft 4, 1975.

Handelsflotten über 10 Mill. BRT
(Einheiten über 300 BRT am 1. 1. 1975)

Land	Zahl der Schiffe	Mill. BRT	BRT je Schiff
Liberien	2 237	51,8	23 200
Japan	4 323	36,4	8 400
Großbritannien .	2 060	31,9	15 500
Norwegen . . .	1 238	24,4	19 700
Griechenland .	2 178	22,7	10 400
UdSSR	2 601	13,5	5 200
USA	1 154	13,3	11 500
Panama	1 499	10,4	6 900

Quelle: Institut für Seeverkehrswirtschaft Bremen, Statistik der Schifffahrt.

Handelsflotte der Sowjetunion nach Schiffsarten am 1. 1. 1974
(Schiffe über 100 BRT)

Schiffsart	Anzahl	1000 BRT
Fahrgast- u. Kombischiffe	193	492
Trockenfrachter	2 071	8 337
Tanker	442	3 414
Hilfs- u. Spezialfahrzeuge	716	328
Fischereifahrzeuge	2 838	3 618
Technische Fahrzeuge . .	351	304
Sonstige Schiffe	291	452
Insgesamt	6 902	16 945

Quelle: Institut für Seeverkehrswirtschaft Bremen, Statistik der Schifffahrt.

schließlich Tanker bereedert, die Schwarzmeer-Schiffahrtsgesellschaft, die Fernost-Schiffahrtsgesellschaft und die Ostsee-Schiffahrtsgesellschaft.

Expansionsphase Mitte der siebziger Jahre

In jüngster Zeit ist ein umfangreiches Programm zur Verstärkung und Spezialisierung der sowjetischen Flotte angelaufen; allein 1975 ist eine Erhöhung der Tonnage um 90 Einheiten mit 1,3 Mill. tdw vorgesehen. In dieses Programm sind neben den eigenen Werften — die noch überwiegend mit dem Bau von Kriegsschiffen beschäftigt sind, aber zunehmend für den Bau von Spezialschiffen eingesetzt werden — die Schiffbaubetriebe der DDR, Polens, Bulgariens und Finnlands eingeschaltet. Fast vier Zehntel der gegenwärtigen sowjetischen Flotte wurden von RGW-Ländern geliefert². Außerdem werden auch moderne Spezialschiffe im westlichen Ausland in Auftrag gegeben bzw. gekauft. Beispielsweise sind Ro-Ro-Containerschiffe sowohl in Frankreich bestellt als auch in der Bundesrepublik Deutschland gebraucht gekauft worden.

Aus der DDR sollen bis Ende 1975 15 Voll-Containerschiffe und 24 Semi-Containerschiffe, 6 Fahrgastschiffe und ebenso viele schwimmende Fischfabriken bezogen werden. In Finnland sind 6 Fährschiffe und 6 sogenannte Polartanker von je 14 500 tdw in Auftrag gegeben. Ferner sind in Bulgarien 10 Großtanker mit Eisverstärkung bestellt worden, außerdem weitere Produktentanker.

Kürzlich lief in der UdSSR der erste 150 000 tdw große Tanker vom Stapel, der für die Fahrt durch den Bosphorus berechnet ist. Im Vergleich hierzu sind die vorhandenen modernen Tanker nur etwa halb so groß. Ähnlich ist die Größenrelation zwischen verfügbaren und im Bau befindlichen Bulkfahrern. Die neuen Einheiten sollen hauptsächlich im Güteraustausch mit der westlichen Welt, aber auch im Cross-Trade verwendet werden.

Die Linienschiffahrt

Die Modernisierung und Vergrößerung der sowjetischen Flotte geht mit den Bemühungen um eine zunehmende Betätigung in der Linienschiffahrt einher. Die Flotte der im Linienvkehr eingesetzten Schiffe hat sich allein in den drei Jahren 1970 bis 1972 verdoppelt (1972: 1,6 Mill. tdw) und inzwischen weiter zugenommen. Häufig wird zu Tarifen gefahren, mit denen die europäischen und überseeischen Konferenzraten unterboten werden. Unausgeglichene Handelsströme fördern dieses Verhalten, weil Ballastreisen anfallen, für die fast jede Ladung noch einen Vorteil bietet. 1972 waren 12 Liniendienste der RGW-Länder Konferenzmitglieder, darunter vier UdSSR-Linien³. Inwieweit es gelingen wird, die östlichen Reedereien in die Schiffahrtkartelle einzugliedern und an die Vereinbarungen zu binden, ist noch eine offene Frage.

1972 wurden 8,6 Mill t Güter im Linienvkehr befördert. Davon waren 5,7 Mill. t Exporte und 2,9 Mill. t Importe. Die Zahl der Liniendienste belief sich auf 38, davon 23 nationale und 15 Gemeinschaftslinien. Zu den in jüngerer Zeit eingerichteten Linien gehören der Verkehr der Schwarzmeer-Reederei von Hongkong, Bangkok, Singapur und Häfen Malaysias nach dem Kontinent, der Ostsee-Reederei von sowjetischen Ostseehäfen und anderen Häfen des Kontinents nach Südamerika sowie Verbindungen der Latvian Reederei von sowjetischen Ostseehäfen nach der englischen Westküste. Der Ostseeraum ist das wichtigste Gebiet der RGW-Linienfahrt. Von hier aus betrieb allein die UdSSR 1972 bereits 13 kurze Dienste und 7 Überseelinien. Von Ostseehäfen aus werden auch die Gemeinschaftsdienste sowjetischer, polnischer und ostdeutscher Reedereien durchgeführt.

² Vgl. Seewirtschaft, VEB Verlag Technik, Berlin, Nr. 7, 1974, S. 387.

³ Seewirtschaft Nr. 2, 1974, S. 78.

Transporte der sowjetischen Hochseeflotte nach ausgewählten Gütergruppen
(in Mill. Tonnen)

	1940	1950	1960	1965	1968	1969	1970	1971	1972	1973
Flüssige Güter	19,6	15,8	32,5	53,5	70,1	70,5	75,1	79,8	83,1	84,2
Holz und Flöße	0,6	0,7	1,1	0,9	0,4	0,4	0,4	0,3	0,4	0,4
Trockengüter	11,0	17,2	42,3	64,9	76,1	77,8	86,4	90,8	94,5	102,1
darunter:										
Steinkohle	1,8	3,8	7,1	8,2	9,0	8,8	9,3	8,7	8,4	8,6
Holz und Brennholz	1,3	1,4	3,3	6,0	9,3	9,6	10,6	11,6	11,3	12,6
Erze	1,5	3,2	7,5	10,4	11,7	11,2	13,6	14,4	15,0	16,6
Mineralische Baumaterialien	0,7	2,0	9,9	13,0	14,3	14,2	15,3	17,0	16,8	17,9
Metalle und Schrott	0,2	0,4	2,8	4,6	5,8	6,4	6,7	7,5	8,2	9,4
Getreide	1,6	1,2	3,0	6,7	5,6	5,3	6,5	7,9	10,5	10,3
Salze	0,3	0,4	0,6	0,4	0,6	0,5	0,6	0,6	0,7	0,8
Fisch und Fischerzeugnisse	0,1	0,1	0,2	0,2	0,3	0,4	0,3	0,3	0,2	0,2
Maschinen und Ausrüstungen	0,2	0,7	0,9	1,7	2,3	2,7	2,5	2,7	3,0	3,2
Chemieerzeugnisse	0,2	0,2	1,9	3,6	5,0	5,6	5,5	5,7	5,8	6,1

Quelle: Statistische Jahrbücher der UdSSR.

Transport- und Verkehrsleistungen

Anfang der fünfziger Jahre war die von der sowjetischen Handelsflotte beförderte Gütermenge — 1950 knapp 34 Mill. t — noch gering. Sie hat sich in der Zwischenzeit kräftig erhöht und liegt gegenwärtig bei 190 Mill. Tonnen jährlich. Fast die Hälfte der Transportmenge entfällt auf flüssige Güter. Unter den Trockengütern stehen Baumaterialien, Erze, Holz und Getreide im Vordergrund.

Die Verkehrsleistungen, gemessen in tkm, weisen erheblich höhere Wachstumsraten auf, was in erster Linie durch die bis Mitte dieses Jahres anhaltende Sperrung des Suezkanals, aber auch durch den Kuba-Verkehr bedingt sein dürfte. Zwischen 1960 und 1970 haben sich die Verkehrsleistungen vervielfacht. Die gegenwärtige Jahresleistung beträgt rund 770 Mill. tkm. Die mittlere Transportweite beläuft sich

damit auf etwa 4000 km gegenüber 1300 km Mitte der fünfziger Jahre.

Die UdSSR verfügt über einen großen Bestand an Personenschiffen — mit 23 000 Fahrgastplätzen steht sie an vierter Stelle in der Welt — der es ihr ermöglicht, einen erheblichen Teil des überseeischen Passagierverkehrs an sich zu ziehen. Diese Entwicklung wurde dadurch begünstigt, daß andere Schifffahrtsnationen aus Kostengründen aus diesem Bereich herausdrängten. Bekannt geworden ist seit Mitte der sechziger Jahre die mit Einheiten der Staatsreederei Morflot durchgeführte Seetouristik, die auch von deutschen Reiseunternehmen angeboten wird. Im vorigen Jahr wurde die 25 000 BRT große „Hanseatic“ an die Sowjetunion verkauft, die das Schiff auf drei Jahre als „Maxim Gorki“ an ein deutsches Reiseunternehmen vercharterte.

Die Handelsschifffahrt der UdSSR spielt im Rahmen der RGW-Staaten eine entscheidende Rolle. Sieben Zehntel der RGW-Tonnage fahren unter sowjetischer Flagge. Danach folgen Polen und die DDR. Ein entsprechendes Verhältnis ergibt sich auch hinsichtlich der Transport- und Verkehrsleistung.

Die quantitativen und strukturellen Veränderungen der sowjetischen Handelsflotte verstärken laufend die Präsenz der Sowjetunion auf den seewärtigen Handelswegen. Sowohl wirtschaftliche als auch politische Gründe dürften hierfür maßgebend sein. Die schifffahrtspolitischen Vorstellungen der UdSSR und der Ostblockstaaten treffen dabei auf die Schifffahrtspolitik der traditionellen Seefahrtsnationen. Die Folge dürfte ein weiterer Abbau der noch vorhandenen liberalen Elemente im seewärtigen Handelsverkehr sein.

Die Handelsschifffahrt der Sowjetunion

Jahr	Transportmenge (Mill. t)	Transportleistung (Mill. tkm)
1950	33,7	39 688
1955	53,7	68 923
1960	75,9	131 501
1965	119,3	388 753
1967	141,4	527 067
1968	146,6	586 792
1969	148,7	601 310
1970	161,9	656 104
1971	170,9	695 909
1972	178,0	698 434
1973	186,0	744 600
1974	192,2	772 200

Quellen: Jahrbuch der DDR 1974; Vestnik Statistiki.

Herausgeber: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, 1 Berlin 33, Königin-Luise-Str. 6

Tel. (030) 8 29 11 — telex 01 83247 diwbl

Präsident: Dr. Karl König

Abteilungsleiterkollegium: Dr. Oskar de la Chevallerie, Dr. Doris Cornelsen, Dr. Fritz Franzmeyer, Dr. Günther John, Prof. Dr. Wolfgang Kirner, Prof. Dr. Rolf Krengel, Dr. Manfred Liebrucks, Dr. Reinhard Pohl, Dr. Horst Seidler, Dr. Wolfgang Watter

Präsident und Abteilungsleiter sind gemeinsam für die wissenschaftliche Leitung verantwortlich

Schriftleitung: Dr. Klaus Henkner, in Vertretung Peter Ring.

Empfiehlt sich ein umfangreiches Konjunkturprogramm? bearbeitet von Horst Seldler. —

Zur Entwicklung der sowjetischen Handelsschifffahrt bearbeitet von Heinz Otto.

Verlag: Duncker & Humblot, 1 Berlin 41, Dietrich-Schäfer-Weg 9, Nachdruck und sonstige Verbreitung — auch auszugsweise — nur mit Quellenangaben zulässig. Druck: Zippel-Druck in Firma Bürotechnik Berlin, 1 Berlin 36, Muskauer Str. 43.

Bezugspreis für den Jahrgang DM 50,—, vierteljährlich DM 15,—, Einzelnummer DM 2,—.