

Tillmann, Werner K.

Article — Digitized Version

Verkehrssysteme und Transportpolitik in Lateinamerika

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Tillmann, Werner K. (1964) : Verkehrssysteme und Transportpolitik in Lateinamerika, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 44, Iss. 2, pp. 75-80

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/133374>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Verhältnis der Entwicklungsländer zur tschechoslowakischen Industrie

Wenn in den Jahren 1950 bis 1960 der tschechoslowakische Export um rund 162 % anwuchs — hiervon in die Länder des sozialistischen Lagers um 226 %, in die hochstehenden kapitalistischen Länder um 34 % —, dann stieg der Export in die Entwicklungsländer um 194 % an. Wenn wir den Import der Tschechoslowakei aus den Entwicklungsländern berücksichtigen, offenbart sich, daß auch hier diese Länder einen bedeutenden Platz einnehmen. In der angeführten Zeit erhöhte sich der Import aus den Entwicklungsländern um 291 %, wodurch er den Gesamtanstieg des Imports übertraf, der um 216 % anstieg, und sogar größer war als der Import aus den Ländern des sozialistischen Lagers (286 %). Der Anteil der Entwicklungsländer am tschechoslowakischen Außenhandel stieg rasch an. Jetzt erreicht er etwa 10 %. Für diesen Handel ist der aktive Saldo des tschechoslowakischen Handels typisch. Am stärksten vertreten ist Asien, sodann Afrika und schließlich Lateinamerika.

Wenn wir die Struktur des tschechoslowakischen Exports in die Entwicklungsländer in den Jahren 1955 bis 1961 betrachten, wird deutlich, daß sich der Anteil von Maschinen und Anlagen an dem Gesamtexport von

39 % auf 57 % erhöhte und die erste Stelle einnahm. Den Import aus diesen Ländern bilden zu 95 % Rohstoffe.

Die tschechoslowakische Industrie hilft auf diese Weise bei der Industrialisierung der Entwicklungsländer. Bei diesem Prozeß handelt es sich nicht nur um den Export von Maschinenanlagen, sondern auch um eine Nutzung der ingenieurtechnischen Kader seitens dieser Länder. In wesentlichem Ausmaß tragen hierzu auch die technischen Hochschulen der ČSSR bei, die eine immer größere Anzahl von Studenten aus den Entwicklungsländern besuchen.

Aus dem kurzgefaßten Blick auf einige Charakterzüge der Strukturentwicklung in der tschechoslowakischen Industrie ist ersichtlich, daß es sich um ein industriell hochstehendes Land handelt. Die Tschechoslowakei ist gegenwärtig im Begriff, diese Struktur vom Gesichtspunkt der Schaffung optimaler Kapazitäten von Produktionseinheiten zu verändern, deren Sortiment den Erfordernissen des Innen- und Außenmarktes entsprechen würde. Dabei handelt es sich um eine langfristige Aufgabe, deren Beherrschung u. a. einen großen Zustrom von Fachkräften mit Hochschul-Fachbildung sowohl in die Industrie als auch in die verschiedenen Zweige der Planungsorgane erfordert.

Verkehrssysteme und Transportpolitik in Lateinamerika

Dr. Werner K. Tillmann, Montevideo

In Lateinamerika setzte der Aufbau von Verkehrssystemen mit Ausnahme weniger Eisenbahnnetze in den zwanziger und dreißiger Jahren dieses Jahrhunderts ein. Obwohl die Notwendigkeit einer internationalen Verflechtung der einzelnen Systeme erkannt wurde, dienten die damaligen Verbindungen in erster Linie nationalen Interessen. Zwischenstaatliche Verkehrswege gab es nur wenige. Eine über nationale Grenzen hinausreichende Verkehrspolitik ist erst in den letzten Jahren eingeleitet worden. Die inzwischen eingetretenen politischen und wirtschaftlichen Blockbildungen in der Welt förderten auch in Lateinamerika Integrationstendenzen, die nicht zuletzt das Verkehrswesen erfassen. Dies zeigt sich deutlich bei Betrachtung der von den drei supranationalen Organisationen zur Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung und Integration Lateinamerikas aufgestellten Arbeitsprogramme.¹⁾

Verkehrsträger Eisenbahn heute nur noch von zweitrangiger Bedeutung

Die ersten Eisenbahnstrecken in Lateinamerika wurden um die Mitte des vorigen Jahrhunderts angelegt, fast ausnahmslos durch ausländisches Kapital: us-amerikanisches in Zentral- und im nördlichen Südamerika,

¹⁾ CEPAL = Comisión Económica para América Latina (Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Lateinamerika). — OEA = Organización de los Estados Americanos (Organisation Amerikanischer Staaten). — ALALC = Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (Lateinamerikanische Freihandelszone).

britisches und französisches in den übrigen Ländern des Subkontinents. Charakteristisch für jene Epoche ist, daß sich die Verbindungen an den Erfordernissen der völlig auf den Export von Rohstoffen und landwirtschaftlichen Basisprodukten ausgerichteten Volkswirtschaften orientierten und daß sie eine baldige Amortisation des investierten Kapitals ermöglichen sollten. Eine Planung auf lange Sicht fehlte zunächst, und auch die häufig auftretende Konkurrenz der ausländischen Gesellschaften untereinander erlaubte kein gemeinsames Vorgehen. Viele Strecken sind daher nur nach mikroökonomischen Gesichtspunkten angelegt worden, und ihre wirtschaftliche Nutzung schloß daher bei Wechsel der z. Z. ihrer Entstehung herrschenden wirtschaftlichen Konstellation mit einem Defizit.

Bestehende Eisenbahnnetze in Lateinamerika 1961

Land	Netz in km	Land	Netz in km
Argentinien	43 956	Haiti	254
Bolivien	3 621	Honduras	199
Brasilien	38 339	Mexiko	23 369
Kolumbien	3 813	Nikaragua	403
Costa Rica	665	Panama	474
Chile	8 217	Paraguay	1 137
Kuba	4 785	Peru	3 336
Ekuador	1 152	Rep. Dom.	782
El Salvador	696	Uruguay	3 041
Guatemala	958	Venezuela	821
		Insgesamt	140 018

Quelle: „América en Cifras 1961“, hrsg. v. d. OEA, Washington, D.C., 1961.

Das Eisenbahnnetz in den lateinamerikanischen Staaten hat in den vergangenen Jahren nur geringfügige Erweiterungen erfahren. Insgesamt hat die Länge der Strecken innerhalb von fünfzehn Jahren, d. h. von 1945 bis 1960, um nur 5 % zugenommen, so daß von einer Stagnation im Bahnbau die Rede sein kann. Hierfür lassen sich mannigfaltige Gründe anführen, sie dürften aber vor allem in der fortschreitenden Expansion des Straßenverkehrs zu suchen sein.

Unbefriedigender Zustand . . .

Die Bedeutung der Bahn im innerlateinamerikanischen Verkehr ist nur gering. Der Großteil der Streckenlänge, nämlich rund 80 %, entfällt allein auf die drei Länder Argentinien, Brasilien und Mexiko, in denen der Schienenverkehr zu einer gewissen Bedeutung gelangen konnte. Trotzdem wurden z. B. in Argentinien 1957 von insgesamt 13,7 Mill. t Importgüter lediglich 21 000 t und von 7,7 Mill. t Exportgütern nur 68 000 t mit der Bahn umgeschlagen.

Internationale Verbindungen bestehen allzu wenige, als daß ein größerer zwischenstaatlicher Güteraustausch möglich wäre. Erschwert wird der internationale Eisenbahnverkehr durch die unterschiedlichen Spurweiten der einzelnen Landesbahnen, von denen es zehn verschiedene gibt, und durch die nicht aufeinander abgestimmten technischen Einrichtungen und Systeme, die denen der einstigen Erbauerländer angeglichen sind. Der Zustand der Gleisanlagen ist höchst unbefriedigend, der Maschinen- und Waggonpark entspricht oft nicht den Erfordernissen eines modernen und rationell arbeitenden Verkehrs und ist zumeist überaltert.

. . . und erforderliche Maßnahmen

Die zukünftige Entwicklung und Planung des Eisenbahnwesens muß darauf abgestimmt sein, zu einer Erneuerung des gesamten technischen Apparates zu gelangen. Reparaturen und Ersatz des vorhandenen Materials sowie Stilllegung unrentabler Strecken sind die vordringlichsten Aufgaben. Erforderlich ist auch die Anlage neuer Verbindungen, namentlich von Zubringerlinien. Von nicht zu unterschätzender Bedeutung ist die Reform der Verwaltung des Eisenbahnverkehrs in den einzelnen Ländern. Es zeigte sich nämlich, daß sämtliche Staatsbahnen über unverhältnismäßig große Verwaltungen verfügen, die sich mit einer wirtschaftlichen Betriebsführung nicht in Einklang bringen lassen. Hier ist eine Reorganisation unbedingt notwendig, auch wenn sie, wie im Falle Argentiniens, wo die Eisenbahnergewerkschaft über sehr weitreichenden Einfluß verfügt, zahlreiche politische Balanceakte zur Folge haben kann.²⁾

In diesem Zusammenhang verdient die Neugestaltung der Tarifpolitik Erwähnung. Wie in vielen anderen

²⁾ Wie es heißt, soll unter der neuen argentinischen Regierung Illia dem Ausbau des Eisenbahnwesens, dessen Defizit den argentinischen Staatshaushalt überaus stark belastet, vermehrte Aufmerksamkeit geschenkt werden. Der mit dieser Aufgabe betraute Minister soll sich dabei der Unterstützung der Eisenbahnergewerkschaft erfreuen, so daß gewisse Hoffnungen auf eine Besserung der Lage des argentinischen Eisenbahnverkehrs bestehen.

Ländern, so weisen auch die Eisenbahnen in Lateinamerika Tarife auf, die nach sozialpolitischen Gesichtspunkten ausgerichtet sind und die teilweise sogar über den Subventionscharakter hinausgehen, weil sie Konzessionen der Regierungen bzw. der Parteien an die Wählerschaft darstellen. Der einzuleitende Umstellungsprozeß wird sich naturgemäß in Anbetracht der besonderen Verhältnisse auf diesem Sektor über einen längeren Zeitraum erstrecken müssen. Soll das Eisenbahnwesen rentabler arbeiten und den heutigen Bedürfnissen entsprechen, kann eine Neuordnung der Tarife nicht übergangen werden.

Wichtige Entscheidungen sind namentlich im Hinblick auf die Verflechtung der lateinamerikanischen Volkswirtschaften zu treffen. Erforderlich ist zunächst die Anbahnung ständiger Kontakte unter den einzelnen Eisenbahnverwaltungen, um später zu einer Koordination der Verkehrspolitik zu gelangen. Gemeinsame Absprachen und Übereinkommen über einzelne Projekte, Ausarbeitung einer einheitlichen Tarifpolitik im grenzüberschreitenden Verkehr, Vereinheitlichung des technischen Apparates und vor allem die Schaffung neuer internationaler Verbindungswege stehen dabei im Vordergrund. Wenn auch der Eisenbahnverkehr nicht die Bedeutung wie andere Verkehrsträger hat, so wird er im Massenguttransport seine dominierende Stellung behaupten und als Zubringer zu den Seehäfen weiterhin wichtige Funktionen ausüben.

Beachtlicher Aufschwung des Straßenverkehrs

Der Straßenverkehr in Lateinamerika erhielt seine entscheidenden Impulse in der Zeit nach dem zweiten Weltkrieg. Zuvor wurde diesem Verkehrsträger nur wenig Beachtung geschenkt. Das vorhandene niedrige Transportvolumen und der geringe Fahrzeugbestand erforderten auch nicht die volle Aufmerksamkeit. Mit den durch den Krieg aufgekommenen technischen Möglichkeiten und dem erwachenden Interesse an dieser Beförderungsart trat jedoch eine grundlegende Wandlung ein. Die einsetzende Industrialisierungspolitik der meisten Staaten stellte einen weiteren, wenn nicht sogar den wichtigsten Faktor der sich ausdehnenden Motorisierung dar.

Wenn auch in den einzelnen Ländern die Entwicklung, z. T. bedingt durch die unterschiedlichen Niveaus in der Ausgangslage, ungleichmäßig verlief, so ist allen aber eine Steigerung des Kraftfahrzeugbestandes, des Transportvolumens und der Länge der Straßenkilometer gemeinsam. Die prozentualen Zuwachsraten vermögen dies eindrucksvoll zu vermitteln: Von 1945 bis 1960 nahm die Anzahl der Lastkraftwagen als hervorstechendstes Merkmal in sieben lateinamerikanischen Ländern, die 1960 92 % aller Fahrzeuge auf sich vereinten, um 326 % zu. Der Personentransport erhöhte sich in derselben Zeit um 267 % im privaten und um 233 % im öffentlichen Verkehr (Bustransporte). Die Zunahme der Straßenkilometer beträgt in dem erwähnten Zeitraum z. B. für Argentinien „nur“ 26 %, während Venezuela (1944 bis 1961) und Mexiko (1946 bis 1960) Steigerungen um das Vierfache bzw. das Doppelte aufweisen.

Länge des Straßennetzes in Lateinamerika 1961

Land	Netz in km	Land	Netz in km
Argentinien	62 153	Haiti	3 257
Bolivien	24 769	Honduras	3 284
Brasilien	494 568	Mexiko	194 298
Kolumbien	31 233	Nikaragua	6 201
Costa Rica	18 701	Panama	3 246
Kuba	15 649	Paraguay	11 570
Chile	58 620	Peru	41 526
Ekuador	14 746	Rep. Dom.	9 526
El Salvador	8 517	Uruguay	37 800
Guatemala	12 070	Venezuela	26 442
		Insgesamt	1 078 176

Quelle: „América en Cifras“, a. a. O.

Die rund 1,1 Mill. Straßenkilometer in Lateinamerika umfassen sämtliche befahrbaren Verkehrswege, d. h. ausgesprochene Überlandstraßen mit Oberflächenbelag, Schotterstraßen mit und ohne Unterbau und Entwässerung, einfache Sandstraßen und -wege und ähnliche Verkehrsverbindungen. Das Bild verschiebt sich, wenn nur die Anzahl der mit festem Oberflächenbelag bestehenden Straßen betrachtet wird. Sie erreichen eine Länge von nur 111 000 km, d. h. nur rund 10% aller Straßenkilometer.

Beispiel für internationale Zusammenarbeit: Carretera Panamericana

Trotz der erfolgten großen Ausdehnung des Automobilverkehrs und des Straßennetzes beschränkt sich die Verkehrszunahme auch hier nur auf die einzelnen Länder. Nationale Belange stehen im Vordergrund; internationale Verbindungen sind zweitrangiger Natur. Eine Ausnahme bildet die Carretera Panamericana, die Nord- und Südamerika miteinander verbinden soll und heute bereits zum größten Teil befahrbar ist.

Nachdem seit einigen Jahren die Durchquerung Mittelamerikas von Nuevo Laredo in Texas bis San José in Panama über rund 5000 km möglich ist, fehlt an der geplanten durchgehenden Verbindung nach Südamerika nur noch das 300 km lange Teilstück des wegen seiner topographischen Hindernisse gefürchteten „Flaschenhalses von Darién“ zwischen Panama und Kolumbien. Am Beispiel dieser Straße, die bereits 1923 auf der Konferenz der amerikanischen Staaten in Santiago de Chile projektiert wurde, zeigt sich deutlich die auf die Gestaltung der Gesamtwirtschaft ausgehende Wirkung der Anlage eines Verkehrssystems. Die Carretera Panamericana verband erstmalig weit auseinander liegende Wirtschaftsräume und ermöglichte den Austausch ihrer Produkte, der zuvor nur auf dem Seewege unter hohem Zeit- und Kostenaufwand vorgenommen werden konnte. Als Verkehrsader legte sie in vielen Landesteilen die Grundlage zu deren weiterer Erschließung. Nicht zuletzt bildete sie eine der Voraussetzungen, die zur Schaffung des Gemeinsamen Zentralamerikanischen Marktes führten.

Erfreulicher Wandel in der Straßenverkehrspolitik

In jüngster Zeit befaßt man sich auch im übrigen Lateinamerika, und das ist der überwiegende Teil, mit dem Ausbau internationaler Straßenverbindungen. Die

Kongresse in den zurückliegenden Jahren zeigen das wachsende Verständnis und Interesse, das dem internationalen Straßenverkehr in Lateinamerika entgegengebracht wird und sich in der Übernahme internationaler Konventionen hinsichtlich der Erleichterung seiner Abwicklung äußert. Beispielsweise wurden mit der Genfer Konvention von 1949 (in Kraft seit 1952) einheitliche Maße und Gewichte, Zollbehandlung etc. übernommen, denen sich 1957 und 1958 die Annahme gemeinsamer Förderungsmaßnahmen für den internationalen Straßentourismus anschloß. Federführend hierfür ist die Unión Panamericana im Rahmen der OEA, die zum letzten Mal vom 6. bis 18. Mai in Washington D.C. zusammentrat. Auf diesem IX. Panamerikanischen Straßenkongreß wurden u. a. Fragen der Finanzierung des Darién-Projektes der Carretera Panamericana (die Vorstudien werden auf rd. 3 Mill. US-\$ beziffert), Möglichkeiten der Verkehrsausdehnung im Rahmen des Programms der Allianz für den Fortschritt, einzelne Projekte wie die Anlage von Ost-West-Verbindungsstraßen in Brasilien, Bolivien, Paraguay (Trans-Chaco-Straße) und Peru sowie die Errichtung internationaler Verbindungen zwischen Argentinien und Uruguay (Überquerung des Uruguay-Flusses von Puerto Unzué, Argentinien, nach Fray Bentos, Uruguay, und von Concordia, Argentinien, nach Salto, Uruguay) behandelt.

Die Straßendichte in Lateinamerika zeigt eine unausgewogene Verteilung und konzentriert sich meist auf das Einzugsgebiet der großen Städte, wohingegen das Landesinnere nur wenige oder überhaupt keine Straßen i.e.S. aufzuweisen hat. Hier dürfte eine der Hauptaufgaben liegen, um damit neue Wirtschaftsgebiete zu schaffen und schon vorhandenen den Zugang zum Markt zu öffnen. Neu ist das Vorhaben der „Carretera Bolivariana Marginal de la Selva“, d. h. der Urwaldsaumstraße zwischen Kolumbien, Ekuador, Peru und Bolivien, über das kürzlich ein Abkommen unterzeichnet wurde. Diese Straße wird eine Gesamtlänge von 6800 km aufweisen und als Kolonisationsweg von nicht zu unterschätzender Bedeutung sein. Erwähnenswert sind außerdem die Bemühungen Brasiliens, den Nordosten des Landes den anderen Gebieten wirtschaftlich näherzubringen. Die wichtigsten Verbindungen sind bisher die von Río de Janeiro nach San Salvador, Bahia, und von Río über Brasília nach Belém (teilweise noch im Bauzustand). Straßenbauten werden auch z. Z. von Kolumbien und Uruguay durchgeführt. Beide Länder werden mit Mitteln aus dem Fonds der Allianz für den Fortschritt neue Straßen in industriellen und landwirtschaftlichen Zonen anlegen oder alte Verbindungen ausbauen, um diese Gebiete wirtschaftlich besser nutzen zu können.

Hoher Entwicklungsstand des Luftverkehrs

Der Luftverkehr als jüngster Verkehrsträger hat in den vergangenen Jahren ebenfalls eine zunehmende Bedeutung erfahren, da er wie kein anderes Verkehrsmittel dazu geeignet ist, weite Entfernungen zu überbrücken und unzugängliche Regionen erschließen zu helfen. Von 1955 bis 1961 hat die Anzahl der von

nationalen und internationalen Luftverkehrsgesellschaften geflogenen Passagierkilometer in Lateinamerika um fast das Doppelte zugenommen, nämlich von 4,2 (1955) auf 7,2 (1961) Mrd. Passagierkilometer. Kennzeichnend für den Luftverkehr in Lateinamerika ist das Bestehen einer großen Anzahl von nationalen und internationalen Gesellschaften, wobei letztere vor allem transkontinentale Flüge durchführen.

Das Streckennetz ist gut ausgebaut, das Flugmaterial beschränkt sich allerdings auf einige wenige Typen, die die Flugdichte und vor allem die Flugflexibilität verringern, so daß sich das Streckenangebot überwiegend auf die großen Routen bezieht. Die meisten Flughäfen können bereits von Strahlflugzeugen angefliegen werden; sie entsprechen aber nicht alle internationalen Vorschriften und müssen daher ausgebaut werden. 1960 gab es 29 dem internationalen Verkehr dienende Flughäfen, darunter einige neueröffnete wie Lima (Callao Internacional) und São Paulo (Vivacopos). Die Luftflotte aller lateinamerikanischen Staaten setzte sich Ende 1960 aus 893 Maschinen zusammen, davon bestand der Großteil aus Kolbenmaschinen. Pläne für den vermehrten Einsatz von Düsenflugzeugen bestehen jedoch: Insgesamt waren zum damaligen Zeitpunkt 48 Düsenflugzeuge und Turbopropmaschinen in Auftrag gegeben.

Die Wirtschaftlichkeit des lateinamerikanischen Luftverkehrs wird außer durch die sehr starke Auslandskonkurrenz, insbesondere durch europäische und US-amerikanische Gesellschaften, auch durch spezifisch interne Faktoren beeinflusst. Hierzu zählt vor allem eine recht unterschiedlich gestaltete Tarifpolitik, die oft auf sozialpolitische Motive zurückzuführen ist, aber auch daraus resultiert, daß die Leitung vieler Fluggesellschaften nicht von Fachleuten, sondern von ehemaligen Militärs eingenommen wird, die zu wenig kommerzielle Erfahrung besitzen und zudem zu kurze Zeit ihre Posten bekleiden, als daß von ihnen wirtschaftlich positiv sich auswirkende Maßnahmen ergriffen werden könnten. Als weiteres Moment ist das oft übersteigerte nationalstaatliche Denken anzuführen, das auch den kleinsten Ländern die Haltung einer meist unrentabel arbeitenden und daher zu subventionierenden eigenen Luftflotte oktroyiert, obwohl manche Strecken eine durchaus genügende Flugfrequenz durch andere Gesellschaften aufweisen.

Dem Luftverkehr fehlt es bislang trotz verschiedener Regionalabkommen noch an einer einheitlichen Verkehrspolitik. Zum Teil mangelt es an einer übereinstimmenden Tarifgestaltung, da viele Gesellschaften nicht der IATA angeschlossen sind und deshalb ihre Tarife nach eigenem Gutdünken festsetzen, so daß es mit IATA-Gesellschaften stets zu Unstimmigkeiten kommt. Soll es zu einer Koordinierung der lateinamerikanischen Luftverkehrspolitik kommen, dann hat diese sowohl auf technischem als auch auf wirtschaftlichem Sektor zu erfolgen. Technisch sind die Typisierung und Normung des Fluggerätes, die Abstimmung der Flugzeiten, Mannschaftswechsel, Errichtung von Ersatzteillagern und Einrichtung einheitlicher Kontroll-

anlagen, der gemeinsame Erwerb von Flugmaterial etc. erforderlich. Wirtschaftlich ist es notwendig, zu einer koordinierten Tarifpolitik zu gelangen und dort, wo es angebracht erscheint, Fusionen vorzunehmen und Pools zu gründen, wie es bereits in Brasilien und jüngst in Venezuela der Fall war. Wichtig ist in diesem Zusammenhang auch der planmäßige Einsatz des Fluggerätes in bezug auf die herrschenden Nachfrageverhältnisse. Dichtbevölkerte Gebiete verlangen z. B. schnellen Düsenverkehr, während in weniger bevölkerten Zonen Kolben- und Spezialmaschinen eingesetzt werden können. Sämtliche mit einer Neugestaltung des Flugverkehrs in Lateinamerika verbundenen Fragen sollen auf den kommenden Verkehrstagungen der ALALC behandelt werden, wobei schon heute zu erkennen ist, daß gegenüber den Gesellschaften dritter Länder restriktive Maßnahmen ergriffen werden dürften.

See- und Flußschifffahrt vereinen größtes Transportvolumen

Infolge der vorwiegend topographisch bedingten Unzulänglichkeiten der terrestrischen Verkehrswege entfällt der Großteil des Transportvolumens in Lateinamerika auf die Schifffahrt, wobei die Seeschifffahrt vor der lediglich in wenigen Gebieten des Subkontinents bestehenden Flußschifffahrt (Uruguay - Paraguay - Paraná; Amazonas- und Magdalenenstrom) rangiert. Wie groß ihre Bedeutung für den lateinamerikanischen Warenaustausch ist, geht daraus hervor, daß in den vergangenen Jahren rund 90 % aller Güter auf dem Wasserweg befördert wurden. Die Flotte der lateinamerikanischen Länder betrug 1961 insgesamt 1144 Schiffe über 1000 BRT; ihre Tonnage belief sich auf 7,2 Mill. BRT bzw. 10,6 Mill. tdw. Gegenüber 1955 mit 1185 Einheiten und ebenfalls 7,2 Mill. BRT bzw. 10,5 Mill. tdw hat sie sich weder hinsichtlich der Anzahl noch der Tonnage sonderlich verändert. Um zu einer genauen Aussage zu gelangen, sind von diesen Zahlen die Werte der Schiffe und Tonnagen in Abzug zu bringen, die unter die sog. „billigen Flaggen“ fallen und in der Regel in Panama registriert sind. Dadurch dürfte sich die lateinamerikanische Flotte erheblich verringern. Genaue Angaben hierfür waren nicht erhältlich, doch kann angenommen werden, daß sich die Zahlen auf die Hälfte reduzieren.³⁾

Der Seeverkehr der lateinamerikanischen Staaten zeichnet sich durch den hohen Anteil an Massenfracht aus. Der Transport von Stückgut steht erst an zweiter Stelle. An Massengut werden vornehmlich Getreide, Fleisch, Speiseöle, Tropenprodukte und Erdöl befördert. Kennzeichnend ist die Richtung der Transportströme, die sich hauptsächlich von Norden nach Süden (Erdöl, Tropenprodukte) und in umgekehrter Richtung (Fleisch, Getreide) bewegen. Ost-West-Verbindungen bestehen nur sehr wenige, was sich auf den innerlateinamerikanischen Handel nachteilig auswirkt.

³⁾ Die Flotte aller ALALC-Länder beträgt laut neuesten Angaben 908 Einheiten, wobei allerdings zu berücksichtigen ist, daß sich darunter schon Schiffe ab 50 BRT befinden, so daß die oben geäußerte Annahme nicht falsch sein dürfte. Das höchste Alter dieser Schiffe wird mit 85 Jahren angegeben. Die Tonnage soll sich auf rd. 3 Mill. BRT belaufen.

Die Anzahl der Liniendienste ist gering und hat ihre Ursache in einem zu geringen Ladungsaufkommen, aber auch in den vielen unterschiedlichen Bestimmungen der einzelnen Länder. Um sie zu umgehen, sind verschiedene Abkommen auf Regierungsebene oder unter befreundeten Reedereien geschlossen worden, durch die ein wirtschaftlicherer Einsatz der Ladekapazität gewährleistet wird.

Schlechte Hafenzustände

Nachteilig wirken sich auch der Zustand der Häfen und deren Abfertigungsverhältnisse aus. Die meisten Häfen entsprechen nicht den Erfordernissen der auf schnellen Umschlag und damit Wirtschaftlichkeit bedachten Schifffahrt. Ihre Anlagen sind größtenteils veraltet und bedürfen des Ersatzes oder der Überholung. Hinzu kommt der in vielen Ländern zu beobachtende Einfluß der Hafentarbeitergewerkschaften, der seinen Ausdruck in oft wirtschaftlich nicht vertretbaren Lohnforderungen findet. Alle diese Faktoren zusammen schlagen sich in steigenden Tarifen für Liegezeiten und Abfertigungsgebühren sowie erhöhten Frachtkosten nieder.

Abfertigungszeiten und Tonnenumschlag in lateinamerikanischen Häfen 1953/54

Hafen	Abfertigungszeit je 100 Std. Aufenthalt	Tonnenumschlag	
		je Std. Aufenthalt	je Arbeits-Std.
Antofagasta	51,1	20,8	40,8
Barranquilla	56,5	17,1	30,2
Buenaventura	65,7	25,2	38,3
Buenos Aires	36,9	19,7	53,3
Cartagena	64,0	20,4	31,3
La Plata	—	17,5	40,5
Guayaquil	29,0	11,8	35,4
La Guaira	43,4	15,4	24,6
Maracaibo	47,3	11,6	—
Montevideo	39,0	11,2	28,8
Puerto Cabello	37,8	12,7	33,6
San Antonio	48,5	28,6	59,1
Santos	54,1	13,8	25,5
Valparaiso	40,8	15,3	37,6

Quelle: CEPAL: „Estudio del Comercio Interlatinoamericano“, 1956.

Das Gesamtbild, d. h. Abfertigungszeiten und Abfertigungsbedingungen, ist unbefriedigend und dürfte sich in der Zwischenzeit kaum gewandelt haben. Es sei hier nur an die verschlechterte Situation der Häfen von Buenos Aires, Montevideo, Río de Janeiro und Santos erinnert, wobei insbesondere in den beiden letztgenannten Häfen Stauungen infolge mangelnder Kaiplätze und dürftiger technischer Einrichtungen von mehreren Tagen, wenn nicht sogar Wochen auftreten.

Koordinierung durch ALALC

Auf dem Gebiet der Schifffahrt sind die ersten und bisher weitesten Ansätze zu einer Koordinierung zu finden. Im Rahmen der ALALC haben bereits zwei eigens einberufene Verkehrskonferenzen stattgefunden, die ausnahmslos den Seeverkehr behandelten. Sie befaßten sich ausführlich mit den Problemen der lateinamerikanischen Schifffahrt und setzten den Ak-

zent auf eine in Zukunft für alle Mitgliedstaaten verbindliche Schifffahrtspolitik. Unter anderem ist vorgesehen, in erster Linie Schiffen dieser Vereinigung den Vorrang zu geben, geplant ist ferner eine einheitliche Abfertigung und Übernahme allgemeingültiger administrativer und technischer Vorschriften, und als Fernziel wird eine eigene ALALC-Flotte angestrebt. Ausdruck finden diese Bestrebungen in der in Santiago de Chile/Valparaiso gegründeten Vereinigung Lateinamerikanischer Reeder (ALAMAR), die inzwischen erste Kontaktnahmen und Tagungen unter ihren Mitgliedern eingeleitet hat. Bei allen Maßnahmen darf nicht übersehen werden, daß gegenüber der internationalen Schifffahrt diskriminierende Momente bestehen, die sich in der Folgezeit erst auszuwirken beginnen.

Lösung der Transportfrage unerlässlich für Wirtschaftsaufbau

Bei Betrachtung der Dringlichkeit einer weiteren wirtschaftlichen Erschließung des Subkontinents und der Verbesserung des Lebensstandards seiner sich rapide vermehrenden Bevölkerung drängt sich die Frage nach einer sinnvollen verkehrspolitischen Konzeption geradezu auf. Einem *circulus vitiosus* scheint jedoch die Beantwortung der Frage gleichzukommen, wer vor wem den Vorrang haben soll — die Industrialisierung oder die Schaffung von Verkehrssystemen. Außer Zweifel steht, daß die Industrialisierung und die Verkehrssysteme in einer Wechselbeziehung zueinander stehen, denn der eine Teil ist ohne den anderen nicht denkbar; beide sind in höchstem Grade voneinander abhängig.

Aus dieser Erkenntnis heraus bringen die lateinamerikanischen Länder den Verkehrsfragen in zunehmendem Maße große Aufmerksamkeit entgegen. Detaillierte Pläne wurden bisher für Argentinien und Kolumbien vom Banco Internacional, für Chile von der staatlichen Entwicklungsgesellschaft CORFO, für Bolivien durch das Institut für Wirtschaftsplanung der Vereinten Nationen, für Brasilien durch die COPLAN und für Venezuela durch die CORDIPLAN aufgestellt. Weitere Pläne bestehen in Peru, Mexiko und Honduras.

Die zukünftige Verkehrspolitik in Lateinamerika ist supranational ausgerichtet. Mit der Modernisierung der Verkehrssysteme muß deren internationale Integration im Vordergrund des Interesses stehen. Einzelstaatliche Planungen werden sicher einer einheitlichen Gesamtplanung weichen müssen, ohne dadurch ihren nationalen Charakter zu verlieren. Für die Lösung der vordringlichsten Aufgaben rechnen die damit betrauten Institutionen, zu denen die CEPAL, die OEA, die ALALC, die Allianz für den Fortschritt, die Interamerikanische Entwicklungsbank (BID), die Weltbank, internationale Firmenkonsortien und andere zählen, mit einem Zeitraum von mindestens fünf bis zehn Jahren. Da die bisherigen Pläne alle noch nicht als endgültig betrachtet werden können, es in vielen Ländern auch an entsprechenden Planungs- und Entwicklungsorganen mangelt, dürfte sich dieser Zeitraum wahrscheinlich auf weitere Jahre ausdehnen.

Wenn auch die meisten lateinamerikanischen Staaten selbst zur Finanzierung der geplanten Vorhaben bereit sind — z. B. planen Argentinien, Chile und Kolumbien, von 1962 bis 1970 für die Modernisierung ihrer Eisenbahnnetze jährlich durchschnittlich 78, 56 bzw. 82 % der Einnahmen aus dem Schienenverkehr des Jahres 1960 aufzubringen —, kann eine Neugestaltung des lateinamerikanischen Verkehrswesens aber nur mit Hilfe des Auslandes in die Tat umgesetzt werden. Kredite sind aus dem Fonds der Allianz

für den Fortschritt, der Weltbank und ähnlicher Institute vorgesehen. Finanzierungsabkommen zwischen den lateinamerikanischen Staaten und ausländischen Kapitalgebern und schließlich Finanzbeihilfen aus dem Entwicklungsfonds der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft können einen wirksamen Schritt zur Verbesserung der lateinamerikanischen Verkehrssysteme bedeuten. Nicht zuletzt wird es darauf ankommen, daß auf beiden Seiten ein Weg verständnisvoller Zusammenarbeit gefunden wird, um die vorhandenen Aufgaben zu bewältigen.

Die amerikanische Wirtschaft 1964

Prof. Dr. Robert G. Wertheimer, Cambridge/Mass.

Bereits unter der Regierung Kennedy gestattete die Leistungssteigerung der amerikanischen Wirtschaft im letzten Viertel des Jahres 1963 günstige Voraussetzungen für 1964. Zu diesem günstigen Ausblick trugen besonders die in Aussicht stehende Steuersenkung, dynamische Elemente in den Konsumenten- und Produzentenmärkten und das Nachlassen der internationalen Spannungen bei. Präsident Johnsons „State of the Union Message“ von Anfang Januar und sein Wirtschaftsbericht an den Kongreß vom 20. Januar ermöglichen eine zuverlässige und aktuelle Neueinschätzung der gesamtwirtschaftlichen Situation für das Jahr 1964.

Die wirtschaftlichen Grunddaten

Das Jahr 1963 hat mit einem Bruttosozialprodukt von 585 Mrd. \$ abgeschlossen, das 5 % über dem des Vorjahres liegt. Angesichts eines nur in bescheidenem Umfang gestiegenem Preisniveaus von 1,3 % liegt die echte Erhöhung des Bruttosozialprodukts dicht bei 4 %, also nur wenig unter der realen Zuwachsrate von 5 % des Vorjahres 1961/62. Wie im folgenden aufgezeigt werden wird, erwartet man für dieses Jahr eine reale Zuwachsrate von 5 %, die den entsprechenden Größenordnungen der wichtigsten europäischen Länder gleichkommt oder sie sogar übertrifft.

Die Stärke der Wirtschaft machte sich bereits Anfang 1963 bemerkbar, als die Verminderung der Lagerbestände bei Stahl (ein Streik sollte nicht stattfinden) nicht zu den erwarteten kumulativen Rückgängen führte. Wie in vielen vorangegangenen Jahren waren steigende Verbraucherausgaben der Hauptfaktor für die Aufwärtsentwicklung, gefolgt von privaten Investitionen, die von den steuerlichen Maßnahmen des Jahres 1962 zu profitieren begannen. Beschleunigte Abschreibungen und der „investment tax credit“, eine Vergünstigung, die es dem Investor ermöglicht, 7 % der Ausgaben von seiner Steuerschuld abzuziehen, erhöhten 1963 die Barzuflüsse der Firmen um weitere 2,5 Mrd. \$. In der fortdauernden Wirkung dieser Maßnahmen muß eine Haussetzendenz gesehen werden. Die gesamten öffentlichen Ausgaben werden wie im Jahre 1963 auch weiterhin steigen, trotz der Einschränkungen im Bundeshaushalt.

Das sind nur einige der wesentlichen Umstände — andere werden im einzelnen später erörtert werden —, die wieder das Wort von den „goldenen sechziger Jahren“ in Erinnerung bringen. Steigende Gesellschaftsgewinne und eine haussierende Börse spiegeln tatsächlich Erreichtes und Optimismus für die Zukunft wider. Nach kürzlich durchgeführten Umfragen bei Einzelhändlern, Fabrikanten und Zwischenhändlern (und einer Marktuntersuchung durch „Fortune Magazine“) sind die Aussichten gegenüber Mai 1963 gut oder sogar bedeutend besser.¹⁾ Trotz dieser optimistischen Ansicht, meint das Fortune Magazine, „müßte die Geschäftswelt den wahren Maßstab der allgemeinen wirtschaftlichen Expansion, die jetzt stattfindet, erst noch erkennen. Wenn der Glaube daran erst einmal die Wirklichkeit einholt, wird diese Expansion neue Dimensionen annehmen.“ Was werden nun im einzelnen die starken und schwachen Komponenten dieser Entwicklung sein?

Der Verbraucher

Der amerikanische Verbraucher hat weiterhin die wichtigste Schlüsselstellung für die Fortsetzung der Prosperität inne. Der als Autokäufer stets unberechenbare Amerikaner hat 1963 1 Mill. Wagen mehr abgenommen als erwartet. Nichtsdestoweniger kann mit einem weiteren „Autojahr“ mit einem Umsatz von mehr als sieben Millionen amerikanischer Wagen gerechnet werden, zu denen noch einige hunderttausend importierte Fahrzeuge hinzukommen.

Der typische Verbraucher ist Gehalts- oder Lohnempfänger. Sein Einkommen hängt von den 70 Millionen Arbeitsplätzen des Landes ab. Erhöhungen der Kaufkraft stammen aus Lohnerhöhungen, Mehrbeschäftigung, Überstundenbezahlung und der Ausnutzung von Kreditmöglichkeiten. Die Verbraucher insgesamt sparen nicht weniger als 6 % ihrer verfügbaren Einkommen, und so steigt der Verbrauch weiter an. Ein anderer wichtiger Sektor der Verbraucherausgaben ist der Wohnungsbau. Bauprojekte, die jetzt in Angriff

¹⁾ Eine für 1964 durchgeführte Erhebung durch die National Association of Purchasing Agents ergab, daß 69 % der Befragten bessere Geschäfte als 1963 erwarteten, 27 % rechneten mit wenig Veränderungen, und nur 4 % erwarteten einen Rückschlag.