

Hartmann, Hans-Joachim

**Article — Digitized Version**

## Importsteigerung, Schlüssel zur Ausweitung des Osthandelsvolumens

Wirtschaftsdienst

*Suggested Citation:* Hartmann, Hans-Joachim (1965) : Importsteigerung, Schlüssel zur Ausweitung des Osthandelsvolumens, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 45, Iss. 10, pp. 522-524

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/133530>

**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.*

# Importsteigerung – Schlüssel zur Ausweitung des Osthandelsvolumens

Ost und West sind heute gleichermaßen an einer Ausweitung des gemeinsamen Warenaustausches interessiert. Abgesehen von den politischen Motiven, die bei diesen Überlegungen natürlich eine große Rolle spielen, werden beide Seiten von einem ganzen Bündel wirtschaftlicher Faktoren bestimmt. Für die östlichen Plankommissionen ist die Einfuhr gewisser Maschinen und industrieller Anlagen aus dem „kapitalistischen Ausland“ notwendige Voraussetzung zum weiteren Ausbau der Volkswirtschaft. In letzter Zeit scheint noch ein weiteres Motiv hinzuzukommen. Die wachsenden Ansprüche von Konsumgesellschaften, zu denen auch die Ostblockstaaten allmählich heranwachsen, zielen auf ein nunmehr breiteres und differenzierteres Warenangebot, das oftmals nur unter Einschaltung des Auslandes zu erstellen ist. Die Ostblockstaaten scheinen deshalb heute mehr und mehr von dem ursprünglichen Prinzip abzugehen, nur das zu importieren, was nicht im eigenen Lande erzeugt werden kann. Zumindest weiß man heute, daß die konsequente Einhaltung dieses Prinzips — gesamtwirtschaftlich gesehen — sehr „unrentabel“ sein kann. Sicher ist es noch ein langer Weg bis zur Einführung eines annähernd freien Außenhandels, aber immerhin: Ein entscheidender Durchbruch scheint vollzogen.

Diese Situation auf östlicher Seite trifft sich mit der unentwegten Suche der westlichen Industrie nach neuen Absatzmärkten. Wie stark heute die Industrie und ganz besonders die deutsche wieder nach Osten drängt, beweist nichts besser als die unerwartet große Beteiligung an der Deutschen Industrieausstellung dieses Jahres in Bukarest, an der Internationalen Messe in Budapest und an der Chemie-Ausstellung in

Moskau. Ein nicht unbedeutender Faktor ist hierbei sicher die Tatsache, daß sich die östlichen Außenhandelsmonopole bisher immer als gute Schuldner — oder genauer gesagt — als pünktliche Zahler erwiesen haben; eine Erscheinung, die beispielsweise im Handelsverkehr mit den jungen Staaten in Übersee keineswegs mehr selbstverständlich ist. Der deutschen Wirtschaft kommen in dem internationalen Konkurrenzkampf um die Ostmärkte ihre alten traditionellen Verbindungen aus der Vorkriegszeit zugute. Das gilt insbesondere für Märkte wie Ungarn, Rumänien und Polen, wo Deutsch noch von breiten Schichten der Bevölkerung gesprochen, mindestens aber verstanden wird.

Wie aber ist das bisher nur äußerst bescheidene Osthandelsvolumen auszuweiten? Für alle westlichen Industrienationen ist bisher der Warenaustausch mit dem Osten lediglich eine Marginalgröße in den Statistiken. So betrug beispielsweise der deutsche Export des Jahres 1964 in den gesamten Ostblock nur rund ein Drittel der deutschen Ausfuhren nach den Niederlanden, nämlich 2,3 Mrd. DM. Anders für den Osten, dort umfaßt der „Westhandel“ oftmals mehr als ein Viertel des gesamten Außenhandels!

## PROBLEMATISCHER KREDITWETTLAUF

Nun haben die westlichen Länder ihre Bemühungen leider an einem in mancherlei Hinsicht bedenklichen Ende angesetzt. Im Gefolge einiger sensationeller Kreditofferten aus England hat seit einiger Zeit ein regelrechter Kreditwettbewerb nach Osten eingesetzt. Versuche, wenigstens innerhalb der Europäischen

## Die DEUTSCHE BUNDESBAHN

befördert jedes Gut jeder Zeit

- Moderne Güterwagen, auch für schwerste Güter
- Großbehälter verschiedener Art
- Paletten für rationellen Versand
- Güterkraftverkehr

sind nur einige der von ihr gebotenen Möglichkeiten.

Darum



- Transport Ihr Vorteil

Bundesbahndirektion Hamburg

Wirtschaftsgemeinschaft zu einer Koordinierung dieser Politik zu kommen, sind bisher gescheitert. Auch die Bundesrepublik gewährt heute Bundesgarantien für fünfjährige Lieferkredite im Ostgeschäft mit Ausnahme der UdSSR und ist bekanntlich bereit, in den Fällen nachgewiesener Konkurrenzangebote bis zu acht Jahren mitzuziehen. Dieser Zwischenspur im Wettlauf der Exportkredite ist nicht nur deshalb so gefährlich, weil die damit geschaffenen Konditionen sehr leicht auf unser Außenhandelsgeschäft mit anderen Regionen abfärben können. Hinzu kommt, daß angesichts der systembedingten Konzentration der Nachfrage auf östlicher Seite in einer Hand die Kreditofferten der westlichen Länder natürlich kunstgerecht „hochgespielt“ werden können und es bestimmt auch werden. Vor allem aber spricht gegen den Versuch einer Ausweitung des Osthandelsvolumens mit Hilfe langfristiger Kredite die Tatsache, daß damit nur die Importmöglichkeiten der kommenden Jahre beschränkt werden. Bei dem Bestreben der Ostblockstaaten, Jahr für Jahr ihre Ex- und Importe auszugleichen, müssen die eines Tages fälligen Tilgungsraten der Kredite zwangsläufig zu Lasten des laufenden Geschäftes gehen. Daß die Ostblockländer und insbesondere die Sowjetunion in stärkerem Maße ihre Goldvorräte für neue Importe oder zur Tilgung der Schulden einsetzen werden, ist sehr unwahrscheinlich, ganz abgesehen davon, daß auch dieser Politik natürliche Grenzen gesetzt wären. Eine nachhaltige Steigerung des Ost-West-Handelsvolumens wird also einzig und allein durch eine Steigerung der westlichen Warenbezüge aus den Ostblockländern möglich sein. Damit stellt sich die Frage nach der Lieferfähigkeit des Ostens und nach der Aufnahmebereitschaft der westlichen Länder für östliche Waren.

Eine Analyse der bisherigen Lieferungen des Ostens zeigt einerseits ein eindeutiges Überwiegen von Agrargütern und mineralischen Rohstoffen. So bezieht beispielsweise die Bundesrepublik aus Ungarn rund 55 % ihrer Gesamtimporte in Form von Agrargütern. Die Handelsbilanz mit Rumänien weist 30 % Agrargüter und 25 % Mineralölerzeugnisse aus. Andererseits ist es kein Geheimnis, daß die Einfuhrmöglichkeiten von landwirtschaftlichen Erzeugnissen nicht

nur bei uns in der Bundesrepublik, sondern auch in den anderen westlichen Industrienationen sehr beschränkt sind. Mit den Agrarmarktordnungen der EWG wurde der Schutz unserer Landwirtschaft vor übermäßigen und „marktstörenden“ Importen verankert. Bereits die ersten Erfahrungen zeigen, daß sich diese Regelungen negativ auf das Volumen unserer Einfuhren von Agrargütern aus dem Osten auswirken. Also wird es in Zukunft kaum möglich sein, die Agrarbezüge aus den Ostblockländern so zu steigern, daß damit das gesamte Osthandelsvolumen nennenswert ausgeweitet werden könnte. Im Gegenteil: Man wird zufrieden sein müssen, wenn es gelingt, wenigstens das bisherige Agrarimportvolumen aufrechtzuerhalten. Dies um so mehr, als bekanntlich auch die Entwicklungsländer mit ihren Agrarlieferungen einen immer wachsenden Anteil an dem langfristig schrumpfenden Importspielraum der Bundesrepublik wie der ganzen EWG beanspruchen. Wegen der damit verbundenen handelspolitischen und letztlich auch politischen Komplikationen muß daher dringend vor einer Sonderbehandlung der Ostlieferungen im Rahmen der EWG-Agrarmarktordnungen gewarnt werden.

Nachdem also feststeht, daß eine Ausweitung des Osthandelsvolumens über verstärkte Agrarbezüge praktisch unmöglich ist und die Kreditierung der westlichen Lieferungen das Problem nur verlagert, bleibt als einzige Möglichkeit zur Verbreiterung des Warenaustausches eine Erhöhung der Ostlieferungen von Industriegütern. Die theoretische Lieferfähigkeit ist durchaus vorhanden. Das gilt nicht nur für ein so entwickeltes Industrieland wie die Tschechoslowakei, sondern auch Polen, Ungarn und Rumänien haben in den letzten Jahren international konkurrenzfähige Industrien aufgebaut.

#### MEHR IMPORTIEREN!

Das in diesem Zusammenhang entscheidende Problem stellt die Aufnahmebereitschaft der westlichen Länder für diese Waren dar. In der Bundesrepublik ist heute noch die Einfuhr der industriellen Halb- und Fertig-

## Worin liegt der Reiz des Fliegens?

Einmal im Zeitgewinn. Zweitens in den Annehmlichkeiten, die Ihnen geboten werden. Wenn Sie mit Swissair fliegen, kommt noch mehr dazu: streckengerechte Düsenflugzeuge der bewährten 3 Typen DC-8, Coronado und

Caravelle. Ferner die sprichwörtliche Schweizer Präzision und Gastlichkeit. Und eine vorbildliche Betreuung der Fluggäste – überall in der Welt.

Fragen Sie Ihr IATA-Flugreisebüro, für Luftfracht Ihren IATA-Spediteur.

Weltbekannt für Service und Verlässlichkeit

# SWISSAIR



waren aus dem Osten kontingentiert. Diese Schutzmaßnahmen scheinen erforderlich, um die eigene Industrie vor gezielten Dumping-Preisen der östlichen Lieferanten zu schützen. In jüngster Zeit sind jedoch Bestrebungen im Gange — und Hamburg macht sich zu ihrem Sprecher —, die für eine Liberalisierung der Industriegüterimporte aus dem Osten eintreten. Man verweist dabei auf die guten Erfahrungen, die beispielsweise England auf diesem Gebiet gemacht hat. Englische Handelsverträge mit Ostblockstaaten sehen vor, daß die Einfuhren bestimmter Waren erst unterbunden oder zumindest kontingentiert werden, wenn ein neutrales Gremium festgestellt hat, daß die Preise wesentlich unter denen vergleichbarer westlicher Fabrikate liegen. In diesem Falle nimmt man Dumping an, denn nachweisen läßt sich dieser Tatbestand — abgesehen von den auch bei anderen Lieferländern in diesem Zusammenhang auftauchenden Schwierigkeiten — wegen der systembedingten Unterschiede bekanntlich niemals genau.

Es wäre im Interesse einer Ausweitung des Osthandelsvolumens nur zu begrüßen, wenn sich auch die deutsche Handelspolitik dieser Handhabung anschließen könnte. Bei der Beurteilung sollte schließlich nicht übersehen werden, daß die Ostblockländer selbst ein großes Interesse daran haben werden, mit ihren Preisen nicht „unangenehm“ aufzufallen, denn erstens wissen sie genau, daß sie sich damit selbst auf lange Sicht gesehen am meisten schaden, weil derartige Praktiken den Gegnern einer Ausweitung des Osthandels neue Argumente liefern würden, und zweitens werden sie angesichts ihrer angespannten Hartwährungsbilanz kaum geneigt sein, ihre Waren in

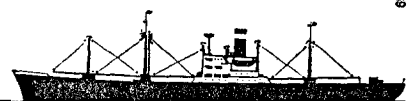
großem Umfange zu „verschenken“. Natürlich wird die deutsche Konsumgüterindustrie, die ohnehin mit ihren Erzeugnissen schon in einem harten Konkurrenzkampf mit den Lieferungen aus den sogenannten „Niedrigpreisländern“ steht, anfangs einer Liberalisierung der östlichen Importe sehr skeptisch gegenüberstehen. Diese verständlichen Widerstände werden sich aber hoffentlich durch praktische Erfahrungen im Laufe der Zeit abmildern, und sie könnten vielleicht sogar sehr viel schneller beseitigt werden, wenn der Ostblock sich bereit erklären würde, im Rahmen des Warenaustausches nicht nur westliche Investitionsgüter zu kaufen, sondern auch einen gewissen Prozentsatz westlicher Konsumgüter, sogenannter weicher Waren, abzunehmen.

Die Möglichkeit einer dauerhaften Ausweitung des Osthandelsvolumens liegt daher einzig und allein in einer Steigerung der östlichen Industriegüterlieferungen. Es sollte allerdings dringend vermieden werden, die Lieferungen auf westlicher Seite in irgendeiner Weise handelspolitisch zu bevorzugen, denn das wiederum würde das Mißtrauen der Entwicklungsländer, die alle auf die Märkte der Industrienationen drängen — wie die Welthandelskonferenz gezeigt hat — nur verschärfen. Eine einfache Liberalisierung der Industriegüterimporte seitens der Bundesrepublik würde den Wünschen breiter Teile der deutschen Wirtschaft nach einer Ausweitung des Osthandels Rechnung tragen und zugleich die anderen Lieferländer nicht diskriminieren, denn sie würde den Ostblockstaaten keine Präferenzen einräumen. Sie bekämen nur gleiche Wettbewerbschancen.

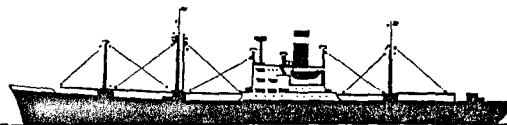
*Dr. Hans-Joachim Hartmann, Hamburg*

## Jeden Sonntag von Bremen Jeden Dienstag von Hamburg

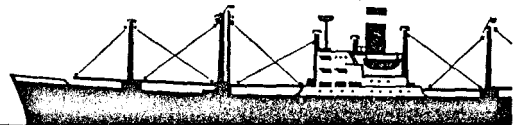
6880



Woche für Woche - immer zur gleichen, festen Zeit -  
Fracht-Schnelldienste nach New York und Außenhäfen.  
Hamburg - New York in 9-10 Tagen.



Unsere Schiffe sind mit Tiefkühl- und Kühlräumen ausgestattet.  
Und noch ein Tip:  
Container, Paletten und portable tanks stehen zur Verfügung.



# United States Lines

52 moderne Frachter verbinden vier Erdteile

HAMBURG: Telefon 32 16 71, Fernschr. 021 2873 • BREMEN: Telefon 30 08 11-17, Fernschr. 024 4307 • BREMERHAVEN: Telefon 4 69 51, Fernschr. 023 8716