

Michalski, Wolfgang

Article — Digitized Version

Revision der japanischen Wirtschaftsplanung: Neue Orientierungsdaten für 1973 bis 1977

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Michalski, Wolfgang (1973) : Revision der japanischen Wirtschaftsplanung: Neue Orientierungsdaten für 1973 bis 1977, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 53, Iss. 5, pp. 245-248

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/134540>

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.

Revision der japanischen Wirtschaftsplanung

Neue Orientierungsdaten für 1973 bis 1977

Wolfgang Michalski, Hamburg

K

Bereits zwei Jahre vor dem Ende seiner Laufzeit wird der japanische Wirtschaftsplan für 1970 bis 1975 durch einen neuen „Basic Economic and Social Development Plan“ für den Zeitraum 1973 bis 1977 abgelöst. Die Gründe hierfür liegen einerseits in der zunehmenden Diskrepanz zwischen dem überaus schnellen Wachstum des Bruttosozialprodukts und der durch Raumordnungs-, Infrastruktur- und Umweltschutzprobleme in Japan mehr als anderswo beeinträchtigten Qualität der Lebensbedingungen. Zum anderen sind sie vor allem im außenwirtschaftlichen Bereich zu suchen. Die hohen Zahlungsbilanzüberschüsse in den Jahren 1971 und 1972 sowie die Änderungen der Währungsparität des Yen gegenüber dem US-Dollar haben für die japanische Wirtschaftspolitik neue Daten gesetzt.

Die grundlegenden Annahmen des revidierten Plans, der seit dem 1. April dieses Jahres gilt, beziehen sich auf die Entwicklung der Bevölkerung, des Arbeitskräftepotentials und des internationalen Handels. Wichtige Zielgrößen kommen außer in der Wachstumsrate des Sozialprodukts vor allem im Ansatz für die staatlichen Investitionen, im Anteil der staatlichen Transferzahlungen am Volkseinkommen sowie in Vorstellungen über die Zahlungsbilanz- und Preisentwicklung zum Ausdruck.

Bevölkerung und Arbeitskräftepotential

Die Bevölkerung Japans dürfte knapp 110 Millionen erreichen. Zwei Drittel der Bevölkerung werden in Städten leben. Der Anteil der über 65jährigen wird innerhalb der nächsten fünf Jahre von 7,3 auf 8,2% ansteigen. Die Quote der über 25jährigen wird von 42 auf 39% sinken. Das Arbeitskräftepotential wird um 0,8% jährlich zunehmen und 1977 rund 54,1 Millionen erreichen.

Vor dem Hintergrund langfristiger gesamtwirtschaftlicher Perspektivüberlegungen wird das nominale Bruttosozialprodukt für 1977 mit 184 000 Mrd. Yen angegeben. Dies entspricht einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate während der Planungsperiode von 14%. Für die entsprechende reale Zuwachsrate ergibt sich ein Wert von etwa 9%. Dabei ist für die längerfristige Entwicklung berücksichtigt, daß auch in Japan das Tempo des wirtschaftlichen Wachstums mehr und mehr zurückgeht. Nach Raten von annähernd 9% im Zeitraum von 1970 bis 1980, werden für die Periode von 1980 bis 1990 nur noch 6 bis 7% projiziert.

Komponenten der Nachfrage

Bemerkenswerte Veränderungen sind zwischen 1973 und 1977 bei der geplanten Verwendung des Bruttosozialprodukts festzustellen (vgl. Tabelle 1). Wesentlich stärker als das nominale Sozialprodukt sollen die privaten Investitionen im Wohnungsbau (+ 20%), die öffentlichen Investitionen (+ 18%) und die Importe (+ 16%) steigen. Der Anteil des privaten Verbrauchs am Bruttosozialprodukt wird zunächst 52% betragen und sich langfristig weiter erhöhen. Die geringste Zuwachsrate wird privaten Anlageinvestitionen (+ 11%) vorgegeben, während die Exporte fast in gleichem Maße wie das Bruttosozialprodukt zunehmen sollen.

Dr. habil. Wolfgang Michalski, 36, ist Sprecher der Institutsleitung des Instituts zur Erforschung technologischer Entwicklungslinien (ite), Hamburg.

In bezug auf die Zahlungsbilanz wird für 1977 in der Bilanz der laufenden Posten ein Überschuß von 5,9 Mrd. \$ ausgewiesen (vgl. Tabelle 2). Der Ausgleich soll durch langfristigen Kapitalexport erfolgen. Die Zielvorgabe für den Anstieg der Verbraucherpreise in der Planperiode liegt bei durchschnittlich 4% im Jahr. Der Index der Großhandelspreise soll konstant gehalten werden.

Die politischen Schwerpunkte des neuen Fünfjahresplans liegen außer auf den Problemen der Preisstabilisierung und des außenwirtschaftlichen Gleichgewichts vor allem im Bereich der Verbesserung der Qualität der Lebensbedingungen in Japan. Die Steigerung der Staatsinvestitionen zwischen 1973 und 1977 wird mit real 15,5% pro Jahr angesetzt. Die entsprechende jährliche Zuwachsrate der privaten Investitionen für den Umweltschutz soll sogar 34,1% erreichen. Im einzelnen sind die folgenden Maßnahmenprogramme vorgesehen (vgl. Tabelle 3):

Umweltschutz und Umweltgestaltung

Zur Verringerung der Luft- und Gewässerreinigung sollen die zulässigen Belastungs- und Emissionsstandards drastisch gesenkt werden. Im Gebiet um Tokyo und Kobe sowie an der Ise-Bucht ist beabsichtigt, die in die Luft emittierten Schadstoffmengen bis 1977 auf 50% des 1970 erreichten Niveaus zu reduzieren. Im gleichen Ausmaß soll in diesen Regionen ebenfalls der

biochemische Sauerstoffverbrauch der Gewässer herabgesetzt werden.

Der Ausbau der Wasserentsorgung und der Abfallbeseitigung soll mit Macht vorangetrieben werden. 1972 standen nur 19% der Bevölkerung Kanalisationseinrichtungen zur Verfügung. Für das Jahr 1977 wird eine Verbreitungsrate von 42% angestrebt. 1972 wurden nur 87% der Fäkalien und 81% der unbrennbaren Abfälle in geordneter Weise abgelagert. Die hundertprozentige Entsorgung soll im ersten Falle 1975 und im zweiten 1980 gewährleistet sein.

Für allgemeine staatliche Umweltschutzinvestitionen sind in der Planperiode Mittel in Höhe von 6000 Mrd. Yen (in Preisen von 1972) angesetzt. Weitere 6000 Mrd. Yen (in Preisen von 1965) sind für spezielle Maßnahmen gegen Umweltbelastungen durch die Industrie eingeplant.

Förderung der Landwirtschaft und Landschaftsplanung

Nur etwa 20% der landwirtschaftlichen Nutzfläche können heute mit modernen und produktiven Anbaumethoden bewirtschaftet werden. Dieser Anteil soll bis 1977 verdoppelt werden. Der Bestand an Wäldern, die unter Landschaftsschutz stehen, soll von 6,9 Mill. ha im Jahre 1972 auf annähernd 8 Mill. ha in 1977 ausgeweitet werden. Auch ist eine wesentliche Ausweitung der Parkanlagen beabsichtigt. Heute umfassen sie pro Kopf der Be-

Tabelle 1
Grunddaten der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung 1970–1977
(in Mrd. Yen)

	Ist-Werte			Schätzung		Plan		Veränderung gegenüber dem vorangegangenen Fiskaljahr, in %			Durchschnittl. jährliche Veränderungsrate 1973 bis 1977 in %
	Fiskaljahr 1970	Fiskaljahr 1971		Fiskaljahr 1972	Fiskaljahr 1973	Fiskaljahr 1977		1971	1972	1973	
		absolut	%			absolut	%				
Bruttosozialprodukt, real (Preise von 1965)	57 493	60 911	—	67 200	74 400	103 000	—	5,9	10,3	10,7	9
Bruttosozialprodukt, nominal	73 214	81 142	100,0	94 300	109 800	183 000	100	10,8	16,3	16,4	14
Privater Verbrauch	37 586	42 505	52,4	48 500	55 850	95 000	52	13,1	14,1	15,2	14
Staatsverbrauch	6 065	7 135	8,8	.	.	.	.	17,6	.	.	.
Private Anlageninvestitionen	14 721	15 172	18,7	16 400	18 700	28 000	15	3,1	8,1	14,0	11
Private Vorratsinvestitionen	2 919	1 165	1,4	2 000	3 700	.	.	60,1	71,7	.	.
Private Wohnungsbauinvestitionen	4 835	5 245	6,5	6 550	7 950	17 000	9	8,5	24,9	21,4	20
Staatliche Investitionen	6 154	7 663	9,4	.	.	23 000	13	24,5	.	.	18
Exporte (einschl. Faktoreinkommen aus dem Ausland)	8 661	10 008	12,3	.	.	21 000	11	15,6	.	.	14
Importe (einschl. Faktoreinkommen an das Ausland)	7 727	7 752	9,6	.	.	19 000	10	0,3	.	.	16
Preisindex für den privaten Verbrauch (1965 = 100)	132	140	—	.	.	187	—	6,1	.	.	4
Nachrichtlich: Bruttosozialprodukt (nominal) einschließlich Okinawa	—	—	—	.	.	184 000	.	.	.	.	14

Differenzen in den Summen durch Runden der Zahlen.

Quellen: Economic Planning Agency: Annual Report on National Income Statistics 1973, Tokyo 1973; Economic News from Japan, Vol. 6 (1973), No. 1.

völkerung etwa 3 qm; 1977 soll dieser Wert bei 4,7 qm liegen. Die Zielgröße für 1985 wird mit 9 qm angegeben.

Für den Landschaftsschutz sind im Zeitraum von 1973 bis 1977 öffentliche Investitionen in Höhe von 5830 Mrd. Yen vorgesehen. Die entsprechenden Ausgaben für den Bereich Landwirtschaft, Fischerei und Forsten sollen im gleichen Zeitraum 5550 Mrd. Yen betragen (beides in Preisen von 1972).

Ausbau des Verkehrsnetzes und des Kommunikationssystems

Die Schnellbahnen im Fernverkehr sollen bis 1977 eine Streckenlänge von 1900 km aufweisen. Im Vordergrund steht der Ausbau der Linien zwischen Tokyo und Morioka (500 km), Niigata (300 km) und Narita (65 km). Das Ziel für 1985 wird mit 7000 km angegeben. Dann werden auch Kyushu im Süden und Hokkaido im Norden an dieses Netz angeschlossen sein.

Die Autobahnen und Schnellstraßen sollen bis 1977 eine Länge von 3100 km erreichen. Bis 1985 soll das Schnellstraßennetz auf 10 000 km ausgedehnt sein. Ein weiterer deutlicher Schwerpunkt wird beim Ausbau des Telefonnetzes liegen.

Tabelle 2
Zahlungsbilanz
(in Mill. US-Dollar)

	Fiskaljahr 1972	Fiskaljahr 1977
Bilanz der lfd. Posten		
Exporte	35 200	67 800
darunter: Warenexporte	29 000	55 600
Importe	28 500	61 100
darunter: Warenimporte	20 100	43 200
Saldo der Handelsbilanz	9 000	12 400
Saldo der Dienstleistungsbil.	- 2 300	- 5 700
Saldo der Übertragungsbil.	- 500	- 800
Saldo der lfd. Posten	6 200	5 900
Kapitalverkehrsbilanz		
Saldo der langfristigen Kapitalleistungen	- 3 800	- 5 900
Saldo der Grundbilanz	2 400	0

Die geplanten öffentlichen Investitionen von 1973 bis 1977 (in Preisen von 1972, jeweils in 1000 Mrd. Yen) werden wie folgt angegeben: Straßenbau 19, Eisenbahn 7,9, Nachrichtenwesen 6,5, Ausbau der Häfen 3,2, Luftverkehrsanlagen 0,8.

Verbesserung der Wohnbedingungen

Trotz beachtlicher Anstrengungen in der Vergangenheit sind die Wohnverhältnisse in Japan immer noch unbefriedigend. Die Ursachen hierfür liegen in den rapide steigenden Baulandpreisen, in der Ballung der Wohnungsnachfrage in den großen Städten, in der Umstrukturierung der ja-

panischen Familie sowie im hohen Ersatzbedarf, bedingt durch die in der Vergangenheit bevorzugte Holzbauweise.

Tabelle 3
**Öffentliche Investitionen in den Fiskaljahren
1973-1977**
(in Mrd. Yen, zu Preisen des Fiskaljahres 1972)

	Fiskaljahre 1973-1977
Straßenbau	19 000
Hafenbau	3 190
Luftfahrt	770
Öffentl. Wohnungswesen	6 080
Umwelt- u. Gesundheitsschutz	7 740
Soziale Sicherung	1 820
Schulwesen	4 370
Landschaftsschutz	5 830
Land- u. Forstwirtschaft, Fischerei	5 550
Eisenbahn	7 850
Nachrichtenwesen	6 510
Sonstige	18 290
Statistische Differenzen	3 000
Insgesamt	90 000

Gegenüber dem alten Fünfjahresplan wird der Ansatz für staatliche Investitionen im Wohnungswesen um etwa 50 % auf über 6000 Mrd. Yen (in Preisen von 1972) erhöht. Hiermit soll der Bau von 4 Millionen Wohnungen bis 1977 ermöglicht werden. Außerdem sind in Tokyo und Osaka sogenannte „New-Town-Projects“ in Vorbereitung, in deren Rahmen für eine geplante Bevölkerung von 4 Millionen 30 000 ha Land als Wohnparzellen bereitgestellt werden sollen.

Arbeitsbedingungen und soziale Sicherheit

Mehr als bisher sollen Anstrengungen unternommen werden, bis 1977 auch in Japan die Fünf-Tage-Woche einzuführen. Gleichzeitig ist beabsichtigt, das offizielle Pensionsalter von 55 auf 60 Jahre heraufzusetzen.

Der geplante Ausbau eines öffentlichen Systems der sozialen Sicherheit kommt durch ein Ansteigen des Anteils der Transfereinkommen am Bruttoinlandsprodukt von 5,4 in 1970 auf 8,8 % in 1977 zum Ausdruck. Der monatliche Mindestbetrag der staatlichen Altersversorgung soll von 5000 Yen in 1973 auf 10 000 Yen im Jahre 1975 erhöht werden. Dem Bau von Krankenhäusern und Altenheimen soll verstärkt Aufmerksamkeit geschenkt werden.

Kritische Anmerkungen

Eine abschließende und fundierte Beurteilung des neuen Fünfjahresplans ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht möglich. Kritische Anmer-

kungen können sich bisher lediglich auf Vermutungen und auf Erfahrungen mit der japanischen Wirtschaftsplanung und Wirtschaftspolitik in der Vergangenheit stützen.

Auch in den vorangegangenen Wirtschaftsplänen, insbesondere im „New Economic and Social Development Plan, 1970–1975“, gab es eindeutige regierungsamtliche Absichtserklärungen im Hinblick auf eine wirkungsvolle Inangriffnahme und Lösung der Raumordnungs-, Infrastruktur- und Umweltschutzprobleme. Trotzdem sind die Engpässe beispielsweise im Verkehrswesen, im Gesundheitsdienst, in der Wasserversorgung, in der Abwasser- und Abfallbeseitigung sowie im Wohnungswesen in den letzten Jahren ständig größer geworden.

Es ist nicht zu übersehen, daß das wachsende öffentliche Bewußtsein in bezug auf die Probleme der Qualität der Lebensbedingungen die Intentionen der japanischen Regierung mehr als je zuvor begünstigt. Dennoch muß man sich darüber klar sein, daß eine Umstrukturierung der japanischen Wirtschaft nicht von heute auf morgen möglich ist. Besonders die gegenwärtige japanische Bodenordnung, die exorbitante Steigerung der Grundstückspreise, die gegebene Kapazität des Baugewerbes und nicht zuletzt Engpässe im Holzangebot dürften viele der weitgesteckten politischen Ziele zu unrealistischen Wunschträumen werden lassen.

Hinzu kommt, daß man sich auch bei der Betrachtung des neuen Plans nicht des Eindrucks erwehren kann, daß die Zahlungsbilanzentwicklung zu günstig dargestellt wird. Das Ziel des Zahlungsbilanzausgleichs soll durch „Zurückhaltung“ im

Warenexport, durch Zollsenkungen und andere Liberalisierungsmaßnahmen, durch steigende Defizite in der Dienstleistungsbilanz sowie durch langfristigen Kapitalexport erreicht werden. Trotzdem ist nicht auszuschließen, daß auch dieses Mal die Modellannahmen über die Entwicklung der Weltmarktpreise für japanische Importgüter sowie der Preise der japanischen Exportgüter im Vergleich zur europäischen und amerikanischen Konkurrenz wieder unter „politischen“ Aspekten gesetzt worden sind. Bedenkt man überdies, daß es aus mehreren Gründen zweifelhaft ist, ob Japan einen Nettokapitalexport von 5,9 Mrd. \$ im Jahre 1977 zu realisieren in der Lage sein wird, spricht vieles dafür, daß das außenwirtschaftliche Gleichgewicht kaum plangerecht erreicht werden kann. Diese Aspekte verlieren an Gewicht, je länger der Yen floatet.

Wunschenken entspringen mit hoher Wahrscheinlichkeit auch die niedrigen Preissteigerungsraten. Zwar wird neben den konventionellen Maßnahmen der Budgetpolitik, der Geld- und Kreditpolitik sowie der Außenwirtschaftspolitik bereits jetzt auch die Einführung eines Preisstopps zumindest für die staatlich kontrollierten Preise angedeutet. Dennoch erscheinen durchschlagende Erfolge bei der Preisstabilisierung zweifelhaft. Die geplante Umstrukturierung der Wirtschaft wird aller Erfahrung nach nicht preisneutral vonstatten gehen. Die Boden- und Mietpreise dürften auch in Zukunft nicht weniger schnell steigen als in der Vergangenheit. Der implizierte Preisanstieg von durchschnittlich 2,2% pro Jahr bei den öffentlichen Investitionen erscheint unrealistisch. Überdies wird sich auch Japan den weltweiten Inflationstendenzen kaum entziehen können.

Neue Nahverkehrssysteme

Verkehrsmittel der Zukunft

Von Dr.-Ing. M. Ziegler und W. Klemm. 184 Seiten DIN A 4 mit 198 Abbildungen. Glanzfolie DM 60,-

Immer wieder wird die Öffentlichkeit mit Ideen für neue Nahverkehrssysteme als Mittel zur Rettung Pkw-verstopfter Städte konfrontiert. Nicht selten geraten Kommunalpolitiker und Stadtplaner unter Druck angesichts der damit laut werdenden Forderung, mit diesen neuen und größtenteils unkonventionellen Verkehrssystemen die städtischen Verkehrsprobleme zu lösen.



Vor dem Hintergrund dieser offenen Fragen haben es die Verfasser unternommen, erstmals einen umfangreichen Überblick über Konzeptionen und bereits in Erprobung befindliche Nahverkehrssysteme zu geben. Insgesamt werden 86 solcher Systeme gezeigt. Die tabellarische Form der Zusammenstellung läßt die wesentlichen Systemeigenschaften rasch erkennen.

Bauverlag GmbH · 62 Wiesbaden 1 · 1 Berlin 31