

Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.)

**Article — Digitized Version**

Kurz kommentiert: Weltkongreß der Ökonomen - Leipziger Herbstmesse - Reynolds - VW - EG-Seehafenpolitik

Wirtschaftsdienst

*Suggested Citation:* Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.) (1974) : Kurz kommentiert: Weltkongreß der Ökonomen - Leipziger Herbstmesse - Reynolds - VW - EG-Seehafenpolitik, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 54, Iss. 9, pp. 439-440

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/134724>

**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.*

*Weltkongreß der Ökonomen*

## Alte Platten

1700 Wirtschaftswissenschaftler aus Ost und West versammelten sich vom 19.–24. August in Budapest zum 4. Weltkongreß der Ökonomen. Generalthema der Massenveranstaltung: globale, regionale und sektorale Wirtschaftsintegration. In einem schwierigen Balanceakt hatte Fritz Machlup als Präsident der International Economics Association die Hauptreferate, Korreferate und Gesprächsleitungen auf Ökonomen aus allen wichtigen Ländern bzw. Ländergruppen verteilt – und tatsächlich fühlten sich viele der so Geehrten offenbar mehr als offizielle Vertreter ihres „Lagers“ denn als (selbst-)kritische Wissenschaftler.

Das galt zumal für Referenten aus den sozialistischen Ländern, die das internationale Forum in einer offensichtlich konzertierten Aktion dazu benutzten, das Hohelied der – oh Wunder: gänzlich problemlosen – RGW-Integration anzustimmen. Prominente West-Ökonomen wiederum zeigten sich zwar kritisch gegenüber ihrem Wirtschaftssystem, dafür fehlte es ihnen häufig an Selbstkritik: allzu oft spielten sie ihre zehn Jahre alten Platten ab. So breitete sich in den Plenarsitzungen alsbald gähnende Langeweile aus; nur Gottfried Haberler gelang es, die Zuhörer durch „treffende“, wienerisch-charmant präsentierte Spitzen aus ihrer Lethargie zu wecken.

Der Wert des Kongresses lag daher vor allem in den persönlichen Begegnungen am Rande und in der Fachgruppenarbeit. Zwar litt der west-östliche Dialog vielfach an mangelnden Kenntnissen der westlichen Teilnehmer über die Funktionsweise des sozialistischen Wirtschaftssystems und glitt daher leicht in ein Frage- und Antwortspiel ab. Dennoch gelang es einigen Gruppenleitern, unter ihnen besonders Herbert Giersch, durch straffe Gesprächsführung eine wissenschaftlich anspruchsvolle Diskussion herbeizuführen. Was bei 35° C gewiß eine Leistung ist. scha

*Leipziger Herbstmesse*

## Neuer Akzent

Auch auf der diesjährigen Leipziger Herbstmesse war die Bundesrepublik wiederum mit 670 Unternehmen noch vor der Sowjetunion der größte ausländische Aussteller. Einen besonderen Akzent erhielt die Messe durch die Ankündigung von DDR-Außenhandelsminister Sölle, die Wirtschaftsbeziehungen der DDR zu den kapitalistischen Staaten einschließlich der Bundesrepublik auszuweiten. Dabei soll sogar ein Exporttempo vorgelegt wer-

den, das über den Planansatz für das Jahr 1974 hinausgeht. Darüber hinaus ist längerfristig an den intensivierten Austausch von Lizenzen und Verfahren gedacht.

Die aufgeschlosseneren Haltung der DDR-Führung gegenüber der Bundesrepublik rührt sicher nicht nur daher, daß man ein günstiges Klima für die anstehenden Swingverhandlungen im innerdeutschen Handel zu schaffen trachtet. Vielmehr geht es der DDR darum, verstärkt Engpaßgüter (z. B. Konsumgüter und chemische Vorprodukte) und hochtechnisierte produktive Güter und Anlagen aus der BRD und den anderen westlichen Industrieländern gegen die eigenen entwickelten Exportprodukte einzutauschen. Für diese sind im RGW oftmals nur wenig entwickelte und daher unattraktive Waren zu erhalten. Kurzfristig gilt es allerdings, durch erhöhte Exportanstrengungen den beträchtlichen Schuldsaldo von 7,4 Mrd. VM (seit 1970) im Handel mit den westlichen Ländern zu vermindern.

Eine weitere Ausdehnung des Westhandels, der gegenwärtig immerhin 28 % (gegenüber 22 % im Jahre 1965) des Gesamthandels ausmacht, könnte jedoch an den hohen langfristigen Exportverpflichtungen gegenüber den RGW-Ländern scheitern. Außerdem werden Partei- und Staatsführung darauf achten müssen, daß ein forcierter Export nicht zu Lasten der Hauptaufgabe des VIII. SED-Parteitages geht, nämlich den Lebensstandard der Bevölkerung anzuheben. ud

*Reynolds*

## Kern-Obst

Mit Millioneneinsatz lockte der Hamburger Wirtschaftssenator Kern den amerikanischen Konzern Reynolds an die Unterelbe und genehmigte den Bau eines Aluminiumwerkes – eine auf den ersten Blick normale Industrieansiedlung zur Verbesserung der Arbeitsmarktsituation in Hamburg. Jedoch kostete dieses Werk den Hamburger Steuerzahlern nicht nur viel Geld; es beeinträchtigt auch seine Umwelt, insbesondere die nahegelegenen Obstanbaugebiete Hamburgs.

Aus diesem Grunde hatte das Verwaltungsgericht eine Betriebsstilllegung innerhalb von 14 Tagen angeordnet. Im Laufe der Gerichtsverhandlung wurde deutlich, wie schlampig die Behörden bei der Erteilung der Betriebsgenehmigung vorgegangen waren. So erfolgte die Genehmigung erst drei Jahre nach Baubeginn, dann allerdings gespickt mit Auflagen bezüglich der Luftverschmutzung, die weit über die jüngst verabschiedeten Bonner Vorschriften hinausgingen. Obwohl diese Auflagen

laut Reynolds zum größten Teil erfüllt sind, stellen die Obstbauern Fluor-Schäden fest. Gutachter kamen allerdings je nach Auftraggeber zu gegenteiligen Erkenntnissen. Handfeste materielle Interessen werden unterdessen dem Prozeßvertreter der Obstbauern nachgesagt. So heißt es, er habe mehr noch als das Interesse seiner Mandanten dasjenige seiner eigenen Immobilien-Makelei im Sinn. Die Affäre Reynolds hat also viele Gesichter. Letztlich wäre es unsinnig, das Werk zu schließen, zumal Reynolds mit Sicherheit die Stadt Hamburg in Regreß nehmen würde. So bleibt wohl nur die Lösung, neutrale Gutachter zu befragen und dann dem Werk – wenn nötig – noch weitere Auflagen zu machen, um die Umweltgefährdung durch den Fluor-Ausstoß zu verringern und die Industrieansiedlung zum Nutzen aller doch noch zu einem befriedigenden Ende zu bringen. hn

VW

## Zwei Eisen im Feuer

Die jetzt dem Aufsichtsrat zugeleiteten Vorstandsvorschläge zur Errichtung eines VW-Werkes in Pittsburgh/USA sind bereits seit längerer Zeit bekannt. Sie sind Teil einer neuen Konzeption mit dem Ziel, näher am Absatzmarkt zu produzieren. Die notwendigen Produktionsverlagerungen sollen einerseits die Exportlastigkeit des Unternehmens verringern und zum anderen durch die Währungsverschiebungen der letzten Jahre möglich gewordene Kosteneinsparungen realisieren. Der vorgeschlagene Standort ist bereits mit der notwendigen Infrastruktur ausgestattet, und Arbeitskräfte sind bei 6,2% Arbeitslosigkeit in dieser Region ebenfalls vorhanden.

Fraglich ist jedoch, ob ein derartiges Vorhaben, das vermutlich mit der Schließung der Werke Emden und Bremen verbunden wäre, politisch überhaupt durchgesetzt werden kann. Denn eine Diskussion um die Auslagerung der Produktion ist vor dem Hintergrund der augenblicklichen konjunkturellen Situation besonders schwierig. Unter diesem Gesichtspunkt gewinnt das Interesse des Iran an einer VW-Produktion in Persien besondere Bedeutung, da hiermit keine Substitution deutscher Arbeitsplätze verbunden wäre, sondern durch die erhoffte Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit gegenüber der japanischen Konkurrenz in Asien im wesentlichen nur zusätzliche Autos produziert würden. Und auch die Finanzierung dieses Projekts wäre durch die Beteiligung der Ölmillionen des Schah gesichert, während sie in den USA ausschließlich über Kredite erfolgen müßte. Als Gegenleistung könnte eine Beteiligung Persiens am Kapital des Volkswagenwerks in Frage kommen, z. B. durch Übernahme eines Teils der beim Bund liegenden Anteile. Auf jeden Fall aber befindet sich der Konzern-Vorstand in der glück-

lichen Lage, zwei Eisen im Feuer zu haben, die je nach Erfordernis als Alternativen oder als gute Ergänzungen „verkauft“ werden können. jw

*EG-Seehafenpolitik*

## Ein erster Schritt

Im Bundesverkehrsministerium wird gegenwärtig „die Frage sehr sorgfältig geprüft, ob durch eine gemeinsame europäische Seehafenpolitik die Verhältnisse in den Seehäfen weiter verbessert werden können.“ So jedenfalls der Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Heinz Ruhnau, in Beantwortung einer entsprechenden Anfrage des SPD-Abgeordneten Horst Seefeld.

In der Tat scheint es, als ob die von Wissenschaftlern und zum Teil auch von der Praxis wiederholt geforderten Bemühungen um eine gemeinsame europäische Seehafenpolitik nun doch in die Tat umgesetzt werden sollen. Zunächst einmal wird es in Brüssel und in den Hauptstädten der EG-Mitgliedsländer darauf ankommen müssen, Rahmen und Inhalt einer solchen Politik verbindlich abzustimmen. Soll sie sich nur auf jene Maßnahmen erstrecken, die seitens der öffentlichen Hand ergriffen werden und darauf abzielen, Preise und/oder Kapazitäten der Seehafenverkehrswirtschaft zu bestimmen oder zu beeinflussen? Oder soll sie auch den gesamten Fragenkomplex der Seehafenindustrialisierung, der Entwicklung der Regionen sowie der Zu- und Ablaufverkehre der Seehäfen beinhalten?

Die neuen Daten, die die strukturellen Wandlungen in der Seeschifffahrt und in den Häfen in Form gewachsener Schiffsgrößen, neuer Schiffstypen, kapitalintensiver Umschlagsverfahren und neuer Industrieregionen geschaffen haben, sprechen für ein möglichst umfassendes Konzept. Denn mit einem gigantischen Finanzaufwand liefern sich Europas Nordsee-, Atlantik- und Mittelmeerhäfen bereits seit Jahren eine Schlacht um den Platz an der Sonne. Das Ausmaß der Investitionsvolumina und Strukturveränderungen verdeutlicht, daß es sich nicht mehr nur um Angelegenheiten privater Firmen, kommunaler Verbände oder einzelner Staaten handeln kann. Vielmehr sollte es darum gehen, Verfahren der gegenseitigen Information zu gewinnen sowie Prinzipien der Nichtdiskriminierung einzelner Häfen, Fragen der Kostendeckung und Vergleichbarkeit der Rechnungssysteme und Probleme der Abstimmung von Investitionen in ein europäisches Seehafenkonzept einzubringen. Die Klarstellung der Wettbewerbsbedingungen im Hinterlandverkehr der Seehäfen, um die sich eine Arbeitsgruppe der EG-Kommission zur Zeit bemüht, stellt hoffentlich nur einen ersten Schritt zu einer geschlossenen europäischen Seehafenpolitik dar. wa