

Bilanz des Außenhandels mit Fertigwaren

	Fertigwaren insgesamt	Fertigwaren ohne Maschinen und Verkehrsmittel
	Ausfuhrüberschuß (+) oder Einfuhrüberschuß (—)	
	in Mill. S	
1953 Ø	+203	+237
1954 Ø	+141	+254
1954 Juli	+134	+251
August	+127	+220
September	+164	+251
Oktober	+132	+291
November	+39	+229
Dezember	— 60	+279
1955 Jänner	+62	+218
Februar	+100	+229
März	— 33	+221
April	+7	+221
Mai	— 25	+202
Juni	— 80	+172

Im II. Quartal 1954 hat sich die Handelsbilanz erstmals seit dem Sommer des Vorjahres verbessert. Die Einfuhr ging im Vergleich zum Vorquartal neuerlich etwas zurück und war mit 5,4 Mrd. S um 0,3% niedriger als im I. Quartal dieses Jahres und um 1,7% niedriger als zur Zeit ihres Höhepunktes im

letzten Quartal des Vorjahres. Die Ausfuhr hingegen stieg im II. Quartal und erreichte ihren höchsten Vierteljahreswert. Mit 4,4 Mrd. S war sie um 9,4% größer als im Vorquartal und überstieg ihren bisherigen Höchststand (IV. Quartal 1954) um 2,4%. Das Handelsbilanzdefizit betrug daher im II. Quartal nur mehr 1.007 Mill. S, verglichen mit 1.401 Mill. S im I. Quartal und 1.207 Mill. S im letzten Quartal des Vorjahres.

Ein Vergleich mit dem II. Quartal des Vorjahres ergibt allerdings ein ganz anderes Bild. Infolge der Liberalisierung und des Konjunkturaufschwunges ist die Einfuhr binnen Jahresfrist um 40,3% gestiegen, die Ausfuhr aber nur um 11% gestiegen, an die Stelle eines Ausfuhrüberschusses von 109 Mill. S im Vorjahresquartal trat ein weitaus höherer Einfuhrüberschuß.

Ein- und Ausfuhr

	Einfuhr		Ausfuhr	
	1.000 \$	Mill. S	1.000 \$	Mill. S
1954 II. Quartal	1.782	3.849	1.413	3.958
1955 I. Quartal	2.575	5.414	1.347	4.013
II. Quartal	2.326	5.399	1.370	4.392

Die Frachtbelastung der österreichischen Importe

Die Zahlungsbilanz wird in der Regel in eine Waren- und in eine Dienstleistungsbilanz gegliedert. Die Trennung von Waren und Dienstleistungen ist jedoch insofern meist ungenau durchgeführt, als auch die Warenbilanz gewisse Dienstleistungen enthält. Die Außenhandelsstatistiken rechnen den Import- und Exportwaren jenen Wert zu, den sie bei Grenzübertritt haben. Das Entgelt für Frachtleistungen und für Versicherungen ist daher mit inbegriffen. Überdies wird die Warenbilanz dadurch verzerrt, daß die Frachstrecke der Importwaren bis zur Grenze meist länger ist als die der Exportwaren.

Um die Warenbilanz bereinigen und entzerren zu können, muß man somit die Belastung der Importe mit Frachtkosten feststellen. Da die vorliegenden Schätzungen auf wenig verlässlichen Unterlagen beruhen, hat das Institut selbst Berechnungen durchgeführt. Es wurden die Frachtspesen von 33 wichtigen Importwaren und Warengruppen für verschiedene Frachtrelationen (aus typischen Bezugsländern)

ermittelt und damit die Grundlage für eine genauere Schätzung geschaffen.

Diese Schätzung, die sowohl die warenmäßige wie die geographische Struktur der Einfuhr berücksichtigt, ergibt für das Jahr 1954 einen Frachtkostenbetrag (einschließlich Umschlaggebühren) von 1.475 Mill. S. Rechnet man auch die Versicherungsspesen hinzu, so erhöht sich der Betrag auf 1,5 Mrd. S oder 9% der Einfuhr. Damit scheint die Faustregel, nach der die Europäische Wirtschaftskommission der UNO bei europäischen Importen 10% vom Importwert für Fracht und Versicherung abzieht, um die Importe auf fob-Basis zu reduzieren, für Österreich ungefähr zuzutreffen. Der Prozentsatz würde sich allerdings ändern, wenn die Frachtsätze erhöht oder gesenkt werden und wenn sich die Waren- oder die geographische Struktur verschiebt.

In der folgenden detaillierteren Darstellung muß auf die Versicherungskosten verzichtet werden, da sie nicht weiter aufgegliedert werden können. Ihr Anteil

am Warenwert ist jedoch so gering, daß dadurch die Belastung der einzelnen Waren mit Dienstleistungen nur um wenig (rund 2⁰/₁₀₀) zu niedrig erscheint. Das Entgelt für Versicherungen erfordert überdies nur wenig Devisen, weil es zum Großteil an inländische Versicherungsfirmer bezahlt wird.

Die Frachtkosten bei einzelnen Warengruppen

Die Frachtbelastung ist nach Warenart und Herkunftsland sehr verschieden. Sperrige Rohstoffe sind, da sie bei geringem Gewicht viel Platz einnehmen und überdies meist aus weit entfernten Ländern herangebracht werden müssen, besonders hoch mit Frachtkosten belastet. Die hochwertigen Fertigwaren, die wenig Frachtraum benötigen und zu einem Großteil aus den Nachbarländern Deutschland und Schweiz kommen, haben dagegen nur einen geringen Frachtanteil zu tragen. Die Frachtbelastung der Nahrungsmiteinfuhr nimmt eine Mittelstellung ein.

Am stärksten ist die Einfuhr von Brennstoffen — zu 25⁰/₁₀₀ — mit Frachtspeisen belastet¹⁾, bei den übrigen Rohstoffen beträgt der Frachtanteil im Durchschnitt 16⁰/₁₀₀. Auf die Rohstoffe insgesamt entfallen 30⁰/₁₀₀ der österreichischen Importe (cif), aber 72⁰/₁₀₀ der Frachtspeisen, die im Jahre 1954 für Importe gezahlt werden mußten. Die Fertigwaren dagegen sind im allgemeinen nur zu 1 bis 2⁰/₁₀₀ mit Frachtspeisen belastet. Chemikalien, Maschinen und Verkehrsmittel sowie die Konsumfertigwaren („Sonstige Fertigwaren“) haben im Durchschnitt nur 1⁰/₁₀₀ zu tragen. Bei den anderen Halb- und Fertigwaren war die Frachtbelastung mit 2⁰/₁₀₀ etwas höher, hauptsächlich deshalb, weil in dieser Gruppe die Metaleinfuhr mit einer Frachtbelastung von nahezu 5⁰/₁₀₀ stark ins Gewicht fällt.

Der verhältnismäßig hohe Frachtanteil bei den Nahrungsmittelimporten (8⁰/₁₀₀) geht auf die starke Frachtbelastung von Getreide (15⁰/₁₀₀) zurück. Die Frachtkosten der Getreidezufuhren waren um die Hälfte größer als jene der gesamten Importe von Halb- und Fertigwaren.

Einfuhr und Frachtspeisen im Jahre 1954

Warengruppe	Einfuhrwert in Mill. S	Frachtspeisen	
		in Mill. S	in % des Einfuhrwertes
Ernährung	3.324	267	8
Getränke und Tabak	261	10	4
Rohstoffe	2.669	427	16
Brennstoffe	2.475	630	25
Tier. u. pflanzl. Fette	399	18	4
Chemische Erzeugnisse	1.275	17	1
Halb- u. Fertigwaren	2.745	61	2
Maschinen u. Verkehrsmittel ..	3.241	39	1
Sonstige Fertigwaren	597	5	1
Insgesamt ...	16.986	1.474	9

¹⁾ Das ist die höchste Belastung für eine ganze Warengruppe. Einzelne Rohstoffe sind noch in erheblich größerem Ausmaß mit Frachtkosten belastet.

Infolge der weiten Streuung der Frachtbelastung wirkt sich auch bei unveränderten Frachtsätzen jede Änderung der Einfuhrstruktur auf die Gesamtfrachtbelastung aus. Im Jahre 1953, als die Fertigwareneinfuhr noch nicht so florierte wie im Jahre 1954, hatte die Rohstoff- und Nahrungsmiteinfuhr einen größeren Anteil am Gesamtimport als im Jahre 1954. Die Einfuhr war daher — wenn man für die einzelnen Gruppen die gleiche Frachtbelastung wie im Jahre 1954 annimmt — stärker mit Frachtkosten belastet als im Jahre 1954. Solange sich aber die Struktur nicht *wesentlich* verschiebt, halten sich die Änderungen der Frachtbelastung dennoch in bescheidenen Grenzen. (Im Jahre 1953 hätte der Anteil der Frachtkosten am gesamten Importwert — unter der Annahme gleicher Frachtkosten — 9³/₁₀₀ betragen, gegenüber 8⁷/₁₀₀ im Jahre 1954.)

Entfernungsunterschiede spielen besonders bei Waren mit niedrigen Tonnenwerten eine große Rolle. So ist der Import von Mais aus Jugoslawien und Ungarn zu 6 bis 8⁰/₁₀₀ „frachtbelastet“, aus Nordamerika dagegen zu 20⁰/₁₀₀ und aus Südamerika zu 30⁰/₁₀₀. Eine Verlegung der Einfuhr von näheren auf fernere Gebiete nimmt aber nicht immer auch die Zahlungsbilanz stärker in Anspruch. Das fernere Land wird die Ware in vielen Fällen billiger anbieten (bzw. anbieten müssen), um seinen Frachtnachteil zu überwinden, d. h. es wird die zusätzlichen Frachtspeisen zum Teil oder zur Gänze auf sich nehmen, um konkurrenzfähig zu bleiben. Im Extremfall — wenn verschiedene Länder in vollkommener Konkurrenz um den österreichischen Markt kämpfen — würden schließlich alle die gleiche Ware zum gleichen Preis anbieten und die Frage, wie hoch die Frachtbelastung in den einzelnen Fällen ist, wäre für Österreich irrelevant.

Die reine Warenbilanz

Die Ermittlung der Frachtkosten ermöglicht es, eine „reine“ Warenbilanz aufzustellen, d. h. die Importwerte der Handelsbilanz um die Frachtbelastung zu vermindern²⁾. Nach dieser Korrektur kehrt sich das Passivum der Handelsbilanz im Jahre 1954 in ein Aktivum um, da rein warenmäßig — unter Ausschluß der Frachtkosten bei den Importen — 1954 mehr exportiert als importiert wurde, und zwar betrug der Exportüberschuß 340 Mill. S gegenüber dem „scheinbaren“ Importüberschuß von 1.135 Mill. S,

²⁾ Auch diese „reine“ Warenbilanz enthält allerdings noch Dienstleistungen, nämlich bei den Exporten die Frachtkosten bis zur österreichischen Grenze und bei den Importen die Frachtkosten bis zur Grenze des Herkunftslandes (außer bei Nachbarländern; siehe methodologischer Anhang).

wie ihn die unkorrigierte Handelsbilanz ausweist. Diese Korrektur ist allerdings nur für eine reinlichere Scheidung der Zahlungsbilanz in Waren- und Dienstleistungen von Bedeutung, vom Gesichtspunkt des Devisenhaushaltes ist sie ziemlich belanglos, da die Frachtkosten fast durchwegs ans Ausland geleistet werden müssen.

Die Bereinigung der einzelnen Warengruppen von den Frachtkosten vermindert die Passivsaldoen in den Sektoren Ernährung, Getränke und Tabak, Brennstoffe, tierische und pflanzliche Fette, chemische Erzeugnisse sowie Maschinen und Verkehrsmittel und erhöht die Aktivsaldoen bei den Rohstoffen (ohne Brennstoffe), den Halb- und Fertigwaren und den „Sonstigen“ Fertigwaren. Besonders stark wirkt sich der Abzug dieser Dienstleistungen bei den Rohstoffen und Brennstoffen aus. Das „scheinbare“ Defizit im Außenhandel mit Grundstoffen (Nahrungs- und Genußmittel, Rohstoffe, Brennstoffe) von 3,5 Mrd. S schrumpft ohne die Frachtkosten auf 2,2 Mrd. S zusammen. Vieles spricht dafür, daß sich der Zeitpunkt nähert, in dem Österreich nicht viel mehr Grundstoffe einführen wird, als es ausführt: Die Wasserkraften werden ausgebaut, die heimischen Erdölprodukte stehen wieder in höherem Maße zur Verfügung, in fernerer Zukunft wird auch die Ausnutzung der Atomenergie die Auslandsabhängigkeit bei den Brennstoffen vermindern; auf dem Ernährungssektor ist zu erwarten, daß der Grad der Selbstversorgung allmählich erhöht wird; schließlich zeigt der Außenhandelssaldo bei den Rohstoffen (ohne Brennstoffe) schon seit Jahren einen stark steigenden Ausfuhrüberschuß (er hat, gemessen in 1954-Preisen, von 322 Mill. S im Jahre 1950 auf 1.690 Mill. S im Jahre 1954 zugenommen). Der in der Handelsbilanz ersichtliche Außenhandel mit Grundstoffen wird jedoch infolge der beträchtlichen Frachtkosten auch weiterhin einen ziemlich hohen Einfuhrüberschuß ausweisen.

Der österreichische Außenhandel 1954 einschließlich und ausschließlich der Frachtspesen

	Einschließlich Frachtspesen			Ohne Frachtspesen		
	Export fob	Import cif	Saldo ¹⁾	Export fob	Import fob	Saldo ¹⁾
	in Mill. S					
Ernährung	486	3.324	-2.838	486	3.057	-2.571
Getränke u. Tabak	31	261	-230	31	251	-220
Rohstoffe	4.359	2.669	+1.690	4.359	2.242	+2.117
Brennstoffe	331	2.475	-2.144	331	1.845	-1.514
Tier. u. pflanzl. Fette	2	399	-397	2	381	-379
Chemische Erzeugnisse	810	1.275	-465	810	1.258	-448
Halb- u. Fertigwaren	7.237	2.745	+4.492	7.237	2.684	+4.553
Maschinen u. Verkehrsmittel	1.877	3.241	-1.364	1.877	3.202	-1.325
Sonstige Fertigwaren	718	597	+121	718	592	+126
Insgesamt ...	15.851	16.986	-1.135	15.851	15.511	+340

¹⁾ + = Ausfuhrüberschuß, - = Einfuhrüberschuß.

Ein- und Ausfuhr von Rohstoffen (ohne Brennstoffe)

(Zu Preisen von 1954)

Jahr	Einfuhr Mill. S.	Ausfuhr	Ausfuhr- überschuß
1937	2.692	3.629	937
1950	2.576	2.898	322
1951	2.692	3.148	456
1952	2.245	3.094	849
1953	2.237	3.617	1.380
1954	2.669	4.359	1.690

Die Entwicklung der Frachtkosten seit 1950

Die Erhebung des Institutes ermöglichte es, die Frachtkosten für 1954 annähernd genau zu ermitteln. Leider gibt es keinen internationalen Frachtkostenindex, der es erlauben würde, die Frachtkostenberechnung mit einem großen Genauigkeitsgrad für frühere Jahre zurückzurechnen. Als grober Behelf wurden auf Grund ausländischer Gütertarife und Trampschiffraten Indizes für die Bahn- und Schiffsfrachten der Jahre 1950 bis 1954 erstellt und bei der Berechnung der Frachtkosten der Anteil der überseeischen Importe berücksichtigt. Änderungen in der warenmäßigen Zusammensetzung mußten außer acht gelassen werden, doch wird dadurch das Resultat nicht wesentlich beeinträchtigt, da sich — wie bereits festgestellt werden konnte — die Frachtbelastung nur mäßig verschiebt, solange sich die strukturellen Änderungen innerhalb der üblichen Grenzen halten.

Die Frachtkosten waren im Jahre 1954 zwar etwas höher als im Vorjahr, jedoch nur, weil das Importvolumen stieg. Die Frachtbelastung war in beiden Jahren mit 9% gleich hoch. Gegenüber den Jahren 1950 bis 1952 ist dagegen der Anteil der Frachtkosten an den Importen erheblich zurückgegangen. (Allerdings wurde damals ein Teil der höheren Frachtspesen aus ERP-Mitteln gedeckt.)

Die Belastung der Importe mit Frachtspesen ist vor allem deshalb gesunken, weil sich die Einkäufe — besonders seit dem Abbau der ERP-Lieferungen — in zunehmendem Maße auf Europa konzentrierten. Der Anteil Europas an den österreichischen Importen stieg von 66% im Jahre 1950 auf 72% im Jahre 1951 und bis auf 89% im Jahre 1954. Die Frachtsätze haben sich in den letzten Jahren unterschiedlich entwickelt. Während die Seefracht seit dem Höhepunkt der Koreahausse erheblich billiger wurde (erst im Jahre 1954 zog sie wieder kräftig an), sind die Bahntarife gestiegen. Infolge dieser entgegengesetzten Entwicklung hat die Gestaltung der Frachtsätze die Frachtbelastung der Gesamtimporte kaum verändert. Da die Importe schon weitgehend auf Europa verlagert wurden, kann künftig der mildernde Einfluß auf die Fracht-

belastung, der in den vergangenen fünf Jahren von der „Europäisierung“ der österreichischen Importe ausging, nicht mehr sehr stark sein. Die weitere Entwicklung der Frachtbelastung wird daher vorwiegend von der Gestaltung der Bahn- und Seefrachttarife abhängen.

Frachtkosten und Frachtbelastung 1950 bis 1954

Jahr	Frachtkosten Mill. \$	Frachtbelastung in % der Einfuhr
1950	56	12
1951	78	12
1952	67	10
1953	51	9
1954	57	9

Anhang

Methodologische Bemerkungen

In den Außenhandelsstatistiken wird der Einfuhrwert in der Regel einschließlich der Frachtkosten *cif* Grenze des Bezugslandes angegeben, der Ausfuhrwert hingegen nur einschließlich der Frachtkosten *fob* Grenze des Lieferlandes. Die ungleiche Bewertung der Importe und Exporte führt zu verschiedenen Problemen und immer wieder wird versucht, den Frachtanteil bei den Importen zu schätzen.

Zunächst scheint es, als ob er sehr leicht zu berechnen wäre. Da fast alle Länder ihre Exporte *fob* ihrer eigenen Grenze berechnen, müßte die Differenz zwischen den *cif*-Importwerten und den entsprechenden *fob*-Exportwerten des Lieferlandes die Fracht und Versicherungskosten der Importwaren am Weg zwischen den beiden Ländern ergeben. Derartige Gegenüberstellungen zeigen jedoch meist ein starkes Mißverhältnis, das sicher nicht die gewünschte Frachtkostendifferenz darstellt. Vergleicht man z. B. die österreichischen Exporte nach 15 Ländern im Jahre 1953 mit den Angaben, welche diese Länder über ihren Import aus Österreich machen, so erhält man nur in sechs Fällen eine Differenz, die aus den Fracht- und Ver-

sicherungsspesen erklärt werden kann. In allen anderen Fällen liegt der Importwert entweder weit über dem Exportwert (in Japan um 640/0!), oder sogar unter dem Exportwert (in Mexiko um nicht weniger als 590/0).

Die großen Unterschiede in den Handelsstatistiken der verschiedenen Länder erklären sich vor allem aus folgenden Gründen:

Die gleiche Lieferung wird oft verschieden bewertet oder verschieden in die Warengruppen eingestuft; wenn die Ware über mehrere Händler in verschiedenen Ländern geht, trifft die Bezeichnung des Ursprungs- oder Bestimmungslandes vielfach nicht zu; Waren, die vorübergehend in Zollfreilagern deponiert wurden, werden in den Statistiken unterschiedlich behandelt; und schließlich fallen Export und Import zeitlich oft beträchtlich auseinander.

Eine Berechnung der Frachtbelastung der gesamten Importe auf Grund von handelsstatistischen Vergleichen kommt daher nicht in Frage. Um von den üblichen groben Schätzungen des Frachtanteiles loszukommen, wurden für die vorliegende Untersuchung die Frachtkosten und Umschlagsgebühren für 33 der wichtigsten und typischsten Importwaren genau berechnet, wobei die Frachtkosten bei jeder Ware für ein oder mehrere typische Herkunftsländer erstellt wurden. Und zwar wurde bei Nachbarländern die Fracht von typischen Erzeugungsorten bis zur österreichischen Grenze berechnet (z. B. bei westdeutscher Kohle von der Ruhr bis Passau), bei den anderen Ländern von Grenze zu Grenze. Die so ermittelten Frachtkosten wurden dann zum Durchschnittswert der 1954-Importe der entsprechenden Ware aus dem entsprechenden Land in Beziehung gesetzt und so die Frachtbelastung in Prozenten des Importwertes an der österreichischen Grenze ausgedrückt. Dadurch konnte ein Überblick über die warenmäßige und geographische Struktur der Frachtkosten gewonnen werden, der es gestattete, die Frachtkosten und Frachtbelastung gruppenweise sowie insgesamt zu schätzen. Die Waren wurden nach Art und geographischer Herkunft gesondert gruppiert; mit Hilfe entsprechender Frachtsätze pro Tonne oder Frachtbelastungssätzen des Wertes wurden dann die Frachtkosten berechnet. Die verhältnismäßig wenig ins Gewicht fallenden Versicherungskosten wurden nur für den Gesamtverkehr geschätzt und zwar auf Grund der durchschnittlichen Versicherungsspesen im inner-europäischen und im Überseeverkehr. Es wurde berücksichtigt, daß im innereuropäischen Verkehr häufig keine Versicherung abgeschlossen wird.

Abweichungen zwischen Import- und Exportstatistik

	%
Mexiko	—59
Westdeutschland	—8
Belgien	—5
Spanien	—5
Holland	—2
Schweden	0
Italien	2
Großbritannien	3
Frankreich	5
Indonesien	11
Ägypten	12
Algerien	15
Indien	18
Malaya	37
Japan	64

Anmerkung

Den österreichischen Exporten (*fob*), die im Jahre 1953 laut österreichischer Handelsstatistik in die obenstehenden Länder gingen, standen in den Importstatistiken dieser Länder (*cif*-Basis) Einfuhren aus Österreich gegenüber, die den österreichischen Exportwert um die angegebenen Prozentsätze über- oder unterschritten. (In letzterem Falle steht vor der Prozentzahl ein Minuszeichen.) Diejenigen Resultate, die die Höhe der Fracht- und Versicherungskosten widerspiegeln könnten, stehen in Kursivdruck.

Q: Direction of International Trade, Statistical Papers, Series I, Vol. V, No. 8, S. 244. (Herausgegeben von den Vereinten Nationen, dem Internationalen Währungsfonds und der Weltbank.)