

von Bismarck-Osten, Ferdinand

Article — Digitized Version

Das Problem der Liberalisierung des Handels am Modell des deutsch-türkischen Warenaustausches

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: von Bismarck-Osten, Ferdinand (1949) : Das Problem der Liberalisierung des Handels am Modell des deutsch-türkischen Warenaustausches, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 29, Iss. 7, pp. 16-21

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/131004>

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.

Das Problem der Liberalisierung des Handels am Modell des deutsch-türkischen Warenaustausches

Dipl.-Volkswirt Ferdinand v. Bismarck-Osten¹⁾

Die Diskussion um die Liberalisierung des europäischen Außenhandels hat in der letzten Zeit unter dem Anstoß ultimativer Äußerungen führender amerikanischer Köpfe — namentlich innerhalb der ECA — besonders weite Kreise gezogen. Man empfindet nachgerade den Abbau der Handelshemmnisse als die wirtschaftspolitische Aufgabe Nr. 1 in Europa; aber so überzeugend, wie sich scheinbar die These des einheitlichen europäischen Wirtschaftsraums am theoretischen Modell ableiten läßt, so schwierig ist es offensichtlich, durch das Gestrüpp der widerstrebenden politischen Interessen gangbare Wege zu zeigen. Neben dem politischen gibt es jedoch ein reales ökonomisches Für und Wider, und je eingehender man die strukturellen Eigenheiten und namentlich die die wirtschaftspolitische Konzeption eines Landes bestimmenden Faktoren zu analysieren versucht, um so klarer zeichnen sich die Grenzen ab, die Ausmaß und Tempo der Liberalisierung bestimmen müssen, wenn sie für die Beteiligten sinnvoll sein soll. Diese Grenzen liegen im wesentlichen in den unterschiedlichen Entwicklungsstadien der europäischen Volkswirtschaften, ferner in dem unterschiedlichen Gewicht der autarkistischen Vergangenheit, d. h. in dem bereits bestehenden Umfang der protektionistischen „gezüchteten“ Produktionskapazitäten und dem Zwang zu ihrer Erhaltung aus Gründen der nationalen Sicherheit und ähnlichem, weiterhin in dem unterschiedlichen Bevölkerungszuwachs und der daraus resultierenden Dynamik der allgemeinen wirtschaftspolitischen Aktivität und schließlich in dem weiten Felde des gestörten Währungsmechanismus, dessen vielschichtige Problematik hier nur in Umrissen skizziert werden kann.

Die Zusammenhänge lassen sich am besten an dem Beispiel des Warenverkehrs zwischen 2 Ländern untersuchen, die ganz verschiedene Komponenten des Nutzens aus dem Warenverkehr aufweisen. Ein Beispiel dieser Art bietet der deutsch-türkische Warenverkehr, der sich vor dem Kriege ganz außerordentlich schnell und intensiv entwickelt hatte.

CHARAKTERISTIKA DES DEUTSCH-TÜRKISCHEN WARENVERKEHRS DER VORKRIEGSZEIT

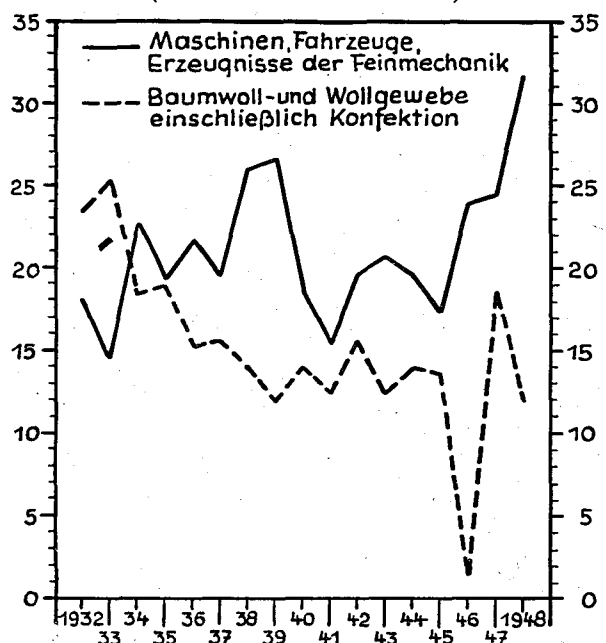
Wie war es dazu gekommen? Kann man mit der klassischen Methode der komparativen Kosten nachweisen, daß sich gerade zwischen diesen beiden Ländern ein besonders intensiver Warenaustausch herausbilden mußte?

Ein kurzer Blick auf die Entwicklungsgeschichte des Warenverkehrs im letzten Jahrzehnt vor dem Kriege

genügt, um zu erkennen, daß Umfang und Richtung der Austauschbeziehungen nicht mehr ausschließlich vom reinen Kostenelement bestimmt wurden. Dies wird nicht zuletzt durch die verhältnismäßig hohen Preise bestätigt, die im deutsch-türkischen Clearingverkehr der letzten Vorkriegsjahre gezahlt wurden. Das Theorem der komparativen Kosten kann hier nicht zu exakten Urteilen führen, weil man die Austauschpreise nicht auf ihren realen Kostengehalt zu reduzieren vermag. Diese Austauschpreise sind ja nicht nur das Ergebnis der naturgegebenen Raumfaktoren, sondern in hohem Maße direkt oder indirekt manipuliert. Eine indirekte Manipulierung liegt beispielsweise schon vor, wenn ein Land die Investitionen planmäßig steuert, d. h. praktisch den Produktionsfaktor Kapital bewirtschaftet. Dies ist in der Türkei weitgehend der Fall. Damit ist auch die Struktur der Produktionskosten mehr oder weniger künstlich gewesen. Wir dürfen nicht vergessen, daß es sich um ein halbentwickeltes Land handelt, das sich unter Vermeidung jeder Auslandsverschuldung industrialisieren will.

Die türkische Staatsführung hat die Notwendigkeit erkannt, den Industrialisierungsprozeß nach außen abzuschirmen, d. h. insbesondere die devisenfressende

Die Entwicklung der türkischen Maschinen- und Gewebeeinfuhr 1932—1948
(in v. H. der Gesamteinfuhr)



¹⁾ Mitarbeiter am Institut für Weltwirtschaft an der Universität Kiel

Einfuhr so zu steuern, daß die Konsumwareneinfuhr mehr und mehr von der Kapitalgütereinfuhr verdrängt wird. In welchem Umfange sich dieser Prozeß tatsächlich vollzogen hat, geht aus der Gegenüberstellung der Einfuhranteile des wichtigsten Konsumguts „fertige Gewebe“ und des wichtigsten Kapitalguts „Maschinen“ hervor.

Wäre dieser Strukturwandel auch bei völlig freiem Warenverkehr eingetreten? Der rein akademische Charakter einer solchen Frage wird offenkundig, wenn man das Prinzip der völligen Handelsfreiheit, zu dem man ja genau genommen auch die Freizügigkeit der Produktionsfaktoren Kapital und Arbeit rechnen muß, der weltwirtschaftlichen Situation des letzten Vorkriegsjahrzehnts gegenüberstellt. In den meisten alten Industrieländern hatte der Übergang zur aktiven Konjunkturpolitik im Inlande zwangsläufig zur manipulierten Zahlungsbilanz geführt. Mit der Abkehr vom freien Devisenmarkt wurde dem Automatismus des weltwirtschaftlichen Gleichgewichts die Grundlage entzogen, und es ist einleuchtend, daß ein kleines Land wie die Türkei, noch dazu mit einer aus der damaligen Struktur heraus zur Passivität neigenden Handelsbilanz, sich anpassen mußte. Sie tat dies, indem sie ihren Außenhandel nach dem Grundsatz der Gegenseitigkeit ausrichtete. Mit dem Übergang zum bilateralen Prinzip kam die Türkei der damaligen deutschen Konzeption entgegen, deren Hintergründe hier nicht aufgezeigt werden können.

Die Regulierungsmaßnahmen, die damals von der türkischen Staatsführung getroffen wurden, erstreckten sich sowohl auf die Devisen- als auf die Wareenseite. Zwar hatte man das starre Kontingentsystem, mit dem Anfang der dreißiger Jahre eine radikale Drosselung der Einfuhren erreicht worden war, bald auf immer weniger Warengruppen beschränkt und schließlich ganz aufgegeben, aber es blieb bei einem System der Einfuhrlisten, die den Importeuren je nach dem Stande der jeweiligen Devisenbilanz mit den einzelnen Ländern eine Reihe von Beschränkungen auferlegte. Späterhin wurde die Einfuhr aus Ländern mit Clearing-Abkommen zwar grundsätzlich frei, aber die Bezahlung war infrage gestellt, solange auf den Clearingkonten nicht entsprechende Gegenposten durch türkische Ausfuhren aufgelaufen waren. Die Clearingspitzen zu Lasten der Türkei führten dann häufig dazu, daß die Partnerländer zur Auftauung ihrer Forderungen oder zur Weiterführung ihrer Exporte für türkische Produkte oft Preise zahlten, die weit über dem Weltmarktpreis lagen. Das hatte natürlich nicht nur eine wesentliche Steigerung des Gesamtwertes der türkischen Ausfuhr zur Folge, sondern ergab z. T. erst die Möglichkeit, eine Reihe von Agrarkulturen auszuweiten und ihre Erzeugnisse als Exportgüter zu verwerten.

Die warenmäßige Analyse des deutsch-türkischen Austausches vor dem Kriege läßt deutlich zwei grundlegende Komponenten des Nutzens aus dem Warenverkehr erkennen, nämlich einerseits die naturgegebenen Standortunterschiede und andererseits die Grad-

unterschiede im technischen Entwicklungsstand der Produktion. Erstere werden besonders in der türkischen Ausfuhr der klimatisch bedingten Spezialitäten sichtbar: Tabak, Rosinen, Feigen, Nüsse machen rund die Hälfte des gesamten Ausfuhrwerts aus; dazu kommen nicht unbeträchtliche Rohstofflieferungen, unter denen NE-Metalle (Chrom) und Textilrohstoffe (Baumwolle und Mohair) an der Spitze marschieren. Eine besondere Stellung nahm der Tabak ein, der in Deutschland damals noch eine ausgesprochene Vorzugsstellung genoß. Es kann kein Zweifel bestehen, daß gerade die Imponderabilien einer geschmacklichen Bewertung der Orienttabake die Richtung des türkischen Außenhandels maßgebend bestimmt haben.

Die türkischen Einfuhren aus Deutschland spiegelten dagegen mehr die Unterschiede in den industriellen Entwicklungsstufen beider Länder wider. Wir haben es hier mit den typischen Warenbezügen eines halb-industrialisierten Landes aus einem hochindustrialisierten zu tun. D. h. die warenmäßige Struktur dieser Einfuhren ist weitgehend durch den Prozeß der zunehmenden Ausnutzung der ökonomischen Möglichkeiten, die eine rasch wachsende Bevölkerung und eine breite Rohstoffbasis bieten, bestimmt: Maschinen, Fahrzeuge, Elektromaterial und Metallwaren aller Art nahmen daher den ersten Platz ein (rund 50 v. H.). Es folgen der Größenordnung nach an zweiter und dritter Stelle: Textilien, namentlich feinere Gewebe aus Baumwolle, Wolle und Kunstseide (20 v. H.) sowie chemische Produkte, vor allem Farben, Pflanzenschutzmittel und Pharmazeutika (6 v. H.).

Diese Einfuhren füllen entweder mengen- oder qualitätsmäßig tatsächlich vorhandene Lücken in der Erzeugungsstruktur des Empfängerlandes aus. Die gegenseitige Ergänzung ist so überzeugend, daß die Frage, wie weit sie durch direkte oder indirekte Eingriffe manipuliert ist, in den Hintergrund tritt. Auch ohne die übereinstimmende bilaterale Konzeption der Außenwirtschaft wäre zweifellos ein intensiver Warenaustausch zustande gekommen.

ASPEKTE EINES FREIEREN WARENVERKEHRS IN DER NACHKRIEGSLAGE

In den ersten Nachkriegsjahren war an die Stelle dieses regen Warenaustausches ein völliges Vacuum getreten. Die Unterscheidung zwischen „essentials“ und „nonessentials“ hatte insbesondere den türkischen Fruchtspezialitäten den Eingang nach Deutschland verlegt, und die Aussperrung der türkischen Tabake hatte die Popularisierung der Virginiazigarette, der durch Besatzung und Carepakete ein günstiger Start gesichert war, außerordentlich begünstigt. Hier erscheint ein kritisches Wort zur Diskriminierung der „nonessentials“ überhaupt am Platze. Eine Diskriminierung der Einfuhren nicht lebensnotwendiger Güter ist keine reine Nachkriegserfindung, vielmehr hat sie schon früher — etwas abgewandelt — als Parole der Autarkiepolitik Geltung gehabt. Zugestanden, daß eine aktive Handelspolitik unter gewissen Voraussetzungen nicht ohne eine Art Rangordnung unter den

Einfuhrgütern auskommt, so darf dabei doch nicht vergessen werden, daß die eingeführten Verbrauchsgüter des gehobenen Lebensstandards das Äquivalent entsprechender Ausfuhren darstellen. Es ist doch nicht so, daß eine bestimmte Devisenmenge zur Verfügung steht, deren Aufteilung nach Maßgabe einer autonom gesetzten Rangordnung dem einführenden Lande freistünde. Vielmehr ist ja schon die Höhe des eingehenden Devisenbetrages von der Bereitschaft abhängig, auch "nonessentials" abzunehmen. Bedenklich wird die Sache erst, wenn die Gegenlieferungen, also die zusätzlichen deutschen Ausfuhren gegen "nonessentials" aus Kapazitätsgründen nicht möglich sind bzw. wenn sie die bestehenden „Flaschenhälse“ der Rohstoffversorgung weiter verengen würden. In der Rohstoffgrundlage der deutschen Hauptausfuhrgüter nach der Türkei sind aber keinerlei Anhaltspunkte für derartige Befürchtungen zu finden, zumal ein nicht geringer Teil der für die Maschinenindustrie benötigten Ausgangsstoffe, nämlich die NE-Metalle (Chrom, Kupfer, Nickel, Zink, Mangan, Molybdän), aus dem türkischen Wirtschaftsraum selbst wieder beschafft werden können. Ein zusätzlicher Devisenbedarf — womöglich noch in Dollar — von der Rohstoffseite her, braucht also bei einer Intensivierung des Türkengeschäfts für Deutschland nicht einzutreten.

Noch weniger besteht eine unmittelbare Konkurrenzgefahr für die einheimische Erzeugung durch türkische Exportartikel, jedenfalls nicht bei den wichtigsten Exportgütern, die in Deutschland entweder gar nicht oder nur mit höheren Kosten und in unzureichender Qualität hergestellt werden können.

Wie sieht es nun aber mit der Einfuhr deutscher Waren in die Türkei aus?

Wie wir sahen, haben wir in der türkischen Wirtschaft kein fertiges Gebäude vor uns, sondern einen breit — vielleicht zu breit — angelegten, über die Stationen einzelner Fünfjahrespläne laufenden Rohbau, in dem die staatliche Investitionstätigkeit ein konjunkturpolitisches Faktum ersten Ranges darstellt. Natürlich weist ein so gelenkter Entwicklungsprozeß andere Kostenstrukturen auf, als sie sich bei freier Konkurrenz gebildet hätten. Man kann deshalb von türkischer Seite kein kompromißloses Ja zu der Frage der Beseitigung der Handelsschranken erwarten. Vielmehr wird man sich eine Überprüfung der Konkurrenzwirkungen in jedem Einzelfalle sicherlich vorbehalten.

Wie weit in solchen Einzelfällen eine gewisse Abschirmung der eigenen Produktion auch weiterhin notwendig bleiben wird, darüber lassen sich Anhaltspunkte am besten an Hand der türkischen Industriepolitik gewinnen. Die Durchführung der türkischen Mehrjahrespläne liegt, wenn man von den unter direkter staatlicher Regie stehenden großen Verkehrsunternehmen absieht, im wesentlichen in den Händen der beiden großen staatlichen Holdinggesellschaften, der Eti- und der Sümerbank. Während die Etibank den Ausbau der Bergbau- und Elektrizitäts-

wirtschaft leitet, liegt der Sümerbank die Entwicklung der verarbeitenden Industrie ob, und zwar mit folgenden Schwerpunkten:

Textil- und Lederindustrie,
Stahl- und Eisenindustrie,
Papier- und Zelluloseindustrie,
Glas- und Zementindustrie,
Zucker- und sonstige Nahrungsmittelindustrie,
Chemische Industrie (erste Anfänge).

Zweifellos liegt bei den Bergbauprodukten keine unmittelbare Konkurrenzgefahr vor, wenn auch vor dem Kriege deutsche Kohle und Koks für rund 1 Mill. RM in türkischen Häfen gelöscht wurden. Dagegen dürften bei den vorstehend aufgeführten Hauptzweigen der verarbeitenden Industrie hier und da gewisse Störungen eintreten. Es würde hier zu weit führen, für alle Industriezweige eingehende Analysen zu bringen. Immerhin erscheint es zweckmäßig, die Konkurrenzsituation bei den besonders bevorzugten Objekten des türkischen Protektionismus, nämlich bei der Textil- und Stahlindustrie, in Umrissen zu skizzieren:

Mit dem Aufbau einer eigenen Textilindustrie bezweckte die türkische Staatsführung die Deckung des türkischen Massenbedarfs. In der Versorgung mit gröberen Baumwolltuchen dürfte dieses Ziel heute weitgehend erreicht sein. Dafür findet sich allerdings auf den ersten Blick keine Bestätigung in der Entwicklung der Einfuhr, die außer einer beträchtlichen internen Umschichtung von Gewebe zum Garn in der Gesamtparte der Textilien noch keinen nennenswerten Rückgang zeigt. Der Fortschritt wird jedoch deutlich, wenn man sich die gewaltige Steigerung des Verbrauchs — im letzten Vorkriegsjahrzehnt hat er sich vervierfacht — vergegenwärtigt. Gerade diese Verbrauchssteigerung hatte eine weitere Absperrung gegen Einfuhren unnötig gemacht, und so hatte sich allmählich im Warenaustausch mit Deutschland eine Art Arbeitsteilung herausgebildet. Während die türkische Fertigung den gröberen Massenbedarf befriedigte, deckte Deutschland den feineren Spezialbedarf. Die verhältnismäßig hohen türkischen Gewichtszölle ließen sich naturgemäß mit der hochwertigen Ware leichter überspringen. Inzwischen dürfte sich die türkische Textilindustrie auch in ihrer Kostenstruktur soweit konsolidiert haben, daß bei einer Liberalisierung des Warenaustausches keine Absatzrisiken auftreten, zumal in dieser verhältnismäßig arbeitsintensiven Fabrikation der Kostenvorsprung der niedrigen türkischen Löhne von den alten Industrieländern kaum einzuholen sein wird.

Dieser letzte Gesichtspunkt tritt dagegen bei der Schwerindustrie in den Hintergrund, wo Standortfragen und eine rationelle Betriebskonzentration die entscheidenden Kostenelemente darstellen. Das türkische Stahlwerk Karabük, das 1939 mit finanzieller und technischer Hilfe Englands gebaut wurde, wird aber offenbar neuzeitlichen Ansprüchen nicht gerecht, wie die Kritik amerikanischer Experten aus der neuesten Zeit zeigt. Infolge der Entfernung von rund 1000 km zu den Erzgruben von Divrik und von rund

60 km zu den Kohlengruben von Zonguldak sowie infolge einiger anderer technischer Disproportionen arbeitet das Stahlwerk verhältnismäßig teuer. Jährlich werden etwa 100 000 t Rohstahl erzeugt und etwa ebensoviel Eisen- und Stahlwaren eingeführt. Rechnet man noch die rund 60 000 t (1948) Maschinen- und Fahrzeugimporte hinzu, so läßt sich gegenwärtig ein Stahlkonsum von etwa $\frac{1}{4}$ Mill. t errechnen. Das sind pro Kopf und Jahr etwa 12 kg (Italien ca. 50, Westdeutschland ca. 100, Dänemark ca. 100, Großbritannien ca. 200 kg). Dieser geringe Eigenverbrauch berechtigt zu dem Schluß, daß auch eine stark erweiterte Einfuhr deutscher Stahlwaren noch keine gefährliche Konkurrenz zu bedeuten braucht. Auch die Longtermprogramme beider Länder greifen hier ineinander. Die Türkei hat in ihrem Longtermprogramm den Maschinenbezug aus Westdeutschland (einschl. Metallwaren) auf 45 Mill. \$ veranschlagt (Interim Report, Vol. II S. 859) gegen etwa 30 Mill. \$ (etwa 60 Mill. \$ jetziger Kaufkraft) in den letzten Vorkriegsjahren. Das entspricht durchaus dem Plan der Militärregierungen für die deutschen Westzonen, der eine deutsche Maschinen- und Metallwarenausfuhr von 330 Mill. \$ allein in die ERP-Länder vorsieht, was ebenfalls eine Vervielfachung der gegenwärtigen Exporte bedeuten würde. Etwaige Preisdifferenzen, d. h. Unterbietungen durch deutsche Stahlwaren, die offenbar gerade bei dem gängigen Massenbedarf an Stab- und Profileisen, Blechen und Draht auftreten könnten, ließen sich zweifellos durch partielle Stützungsmaßnahmen in der türkischen eisenverarbeitenden Industrie leicht ausgleichen, zumal die Sümerbank gleichzeitig als Erzeuger und Hauptverbraucher in Stahlwaren fungiert.

Das Gleiche gilt auch für die meisten übrigen jungen Industrien, die als „Zuchtpflanzen“ des türkischen Protektionismus sich verhältnismäßig leicht gegen ausländische Konkurrenz abschirmen lassen, zumal wenn sie wie die Papierindustrie oder die Glasindustrie erst Bruchteile des ständig wachsenden Bedarfs zu decken vermögen.

Ein kurzes Wort sei nur noch der chemischen Industrie gewidmet, die mit einstweilen noch bescheidenen Anfängen hauptsächlich der Eigenversorgung des Landes mit Schwerchemikalien (Schwefelsäure usw.) dienen soll. Befürchtungen für eine fühlbare Konkurrenz durch ungehinderte deutsche Einfuhren sind jedoch auch hier nicht am Platz, denn abgesehen von dem laufend steigenden Bedarf in Industrie (Textil-, Papier-, Seifenindustrie) und Landwirtschaft (Kunstdünger, Pflanzenschutzmittel) bietet gerade die besondere deutsche Qualifizierung in den höheren Verarbeitungsstufen noch genügend Raum für die Ausfüllung verbleibender türkischer Bedarfsflächen.

KAUFKRAFTPARITÄT UND WAHRUNGSKURSE

Alles in allem könnte man — so scheint uns — von der Warensseite her gesehen, einem vernünftigen, schrittweisen Abbau der Handelsschranken mit Ruhe entgegensehen. Das in jeder Hinsicht umständliche d. h. vor allem zeitraubende Lizenzverfahren bei den

Einfuhren sowie die nicht geringen Schutzzölle und Einfuhrtaxen erschweren nicht nur den technischen Ablauf des Warenverkehrs, sondern verzerren auch das Bild der natürlichen Standortverteilung in der Produktion. Eine Erleichterung und Verbilligung der Einfuhren in die Türkei würde bei dem hohen Anteil der Produktionsmittel an den Gesamteinfuhren sicherlich auch die Produktionskosten herunderdrücken und damit das gegenwärtig zweifellos überhöhte Exportpreisniveau senken helfen.

Damit ist eine Frage berührt, die unabhängig von den realen Produktionskosten die Austauschverhältnisse weitgehend bestimmt, nämlich die Frage des Auseinanderklaffens von Kaufkraftparität und Währungsparität. Das türkische Preisniveau liegt z. Zt. tatsächlich zu hoch für einen normalen Warenaustausch, und die Abwertung des türkischen Pfundes im Jahre 1946 hat offensichtlich nicht genügt, um eine volle Angleichung der inflationistisch verschobenen Preisebenen zu vollziehen. Vom inländischen Preisniveau aus gesehen, wird billig ein-, aber teuer ausgeführt. Dies gilt namentlich für den Warenverkehr mit den USA., und es besteht zweifellos ein gewisses Interesse an der Aufrechterhaltung dieses Zustandes, weil er nicht nur eine billige Einfuhr ermöglicht, sondern auch infolge der darin liegenden Tendenz zur Passivität der Handelsbilanz die Hilfsbedürftigkeit des Landes immer wieder zu beweisen scheint. Die durch diese Diskrepanz zwischen Wechselkursen und Preisparität eintretenden Verluste und Gewinne bei Exporteuren und Importeuren wurden bisher weitgehend durch Privatkompensationen ausgeglichen. Dieser Tatbestand, der durch die jüngsten Abwertungen bei den wichtigsten europäischen Partnerländern noch verschärft wurde, läßt immer klarer erkennen, daß die türkische Währung für eine weitere Devaluation reif ist. Dazu entschließt sich offenbar die türkische Staatsführung gerade jetzt sehr ungern, weil durch die diesjährige Mißernte ein erhöhter Einfuhrbedarf aufgetreten ist, den man natürlich möglichst billig decken möchte.

Es ist klar, daß unter diesen Verhältnissen die Stabilisierung der Zahlungsbilanz erschwert ist, und es darf nicht vergessen werden, daß ohne ein Einfuhrlicenzsystem bei den derzeitigen Währungsverhältnissen die Gefahr besteht, daß die Devisenerlöse zu einer wahl- und planlosen Einfuhrschwemme — denn jedes Importgut ist ja praktisch preiswert eingekauft — verwendet werden.

SCHLUSSFOLGERUNGEN

Als Ergebnis unserer Betrachtung lassen sich etwa die folgenden Punkte herausarbeiten:

1. Auf der Warensseite liegt eine vorzügliche gegenseitige Ergänzung vor. Diese ist besonders überzeugend, wenn man die warenmäßige Gliederung der Vorkriegszeit als normal zugrunde legt.
2. Die Liberalisierungsbestrebungen dürften gegenwärtig türkischerseits dort ihre Grenze finden, wo der Fortgang der einmal begonnenen Industrialisierung bedroht erscheint.

3. Eine Revision dieser Industrialisierungspolitik ist wohl kaum zu erwarten, solange diese sich im wesentlichen auf die Deckung des Massenbedarfs an lebenswichtigen Konsumerzeugnissen beschränkt.

4. Gerade dieser Industrialisierungsprozeß aber ermöglicht in besonderer Weise eine Intensivierung des Warenaustausches mit Deutschland. Eine Ausdehnung des Handels ist also keineswegs an den Verzicht auf jegliche türkische Einfuhrkontrolle geknüpft.

5. Diese Feststellung schließt nicht aus, daß im einzelnen sehr fühlbare Erleichterungen möglich sind, die von Fall zu Fall nach Prüfung ihrer möglichen Rückwirkungen auf die Wirtschaft beider Länder durchzuführen wären.

6. Realisierbar erscheinen vorläufig: Zollsenkungen auf beiden Seiten sowie Abschaffung der Kontingente bei den Warengruppen, für deren Herstellung die Länder besonders spezialisiert sind und die — wie z. B. technische Ausrüstungen für den türkischen Industriebau — besonders gefragt sind. (Die juristische Vertretbarkeit der Präferenzen ist eine Frage für sich). Auf türkischer Seite nicht realisierbar erscheint unter den gegenwärtigen Verhältnissen — ohne eine entsprechende Vorbereitung auf breiterer Basis — die völlige Preisgabe der Devisenkontrolle und der damit zusammenhängenden Einfuhrlizensierung.

Unser deutsch-türkisches Beispiel zeigt den Wert der ökonomischen Analyse für das Verständnis des anderen Standpunktes in der Diskussion um die Beseitigung der Handelshemmnisse. Es erscheint offenkundig, daß eine solche Analyse neben den technischen Daten für die Beurteilung des Wirtschaftspotentials die geschichtliche Situation d. h. das Woher und Wohin der Wirtschaftspolitik in Rechnung stellen muß. Man mag darüber streiten, ob eine ganz andere wirtschaftspolitische Konzeption in der Türkei zweckmäßiger gewesen wäre. Die Tatsache aber, daß dieses Land 20 Jahre lang einer bestimmten Konzeption gefolgt ist und weiterhin folgt, bestimmt die Besonderheit der gegenwärtigen Ausgangslage.

Die Hauptschwierigkeit dürfte in der Komplexität des Problems liegen. Es handelt sich ja nicht nur um das (mehr oder weniger) natürliche Kostengefälle von Land zu Land oder um die Frage, wie weit regulierende

Eingriffe in die Warenbewegungen über die Landesgrenze hier und da billigerweise noch vertreten werden können. Hier wäre trotz der Vielzahl der nationalen Standpunkte immerhin ein Anfang der Liberalisierung denkbar — wenn auch gegebenenfalls mit warenmäßiger und regionaler Begrenzung. Aber sobald wir das Problem auf breiter Grundlage anpacken wollen, kommen wir nicht um einige Grundfragen herum, namentlich nicht um die Frage, wie weit sich überhaupt Handelsfreiheit und aktive Konjunkturpolitik miteinander vereinigen lassen. Im Grunde ist es ja so, daß heute keine Regierung mehr bereit ist, das Risiko einer deflationistischen Korrektur des Kostengefüges zur Wiederherstellung des Gleichgewichts auf sich zu nehmen. Es wäre aber wirklich schlecht bestellt um die europäische Völkerfamilie, wenn sie mit periodischen Abwertungen, starren Wechselkursen und beschränkter Konvertierbarkeit der Währungen das letzte Wort zur Lösung des Problems gesprochen haben sollte. Man handelt ähnlich, wenn man die Zeiger einer nachgehenden Uhr immer wieder vorrückt, anstatt das hinkende Gangwerk einmal gründlich zu regulieren.

Die vorliegende Betrachtung erhebt keine programmatischen Ansprüche, aber gerade die Verschleierung der realen Grundlagen des Warenaustausches durch die Disproportionalitäten im Gefüge der Kaufkraft- und Währungsparitäten ließen es zweckmäßig erscheinen, einmal die wirklichen Ergänzungsmöglichkeiten zweier Volkswirtschaften aufzuzeigen. Sind die Vorteile erkannt, so ist der erste Schritt zur Verwirklichung getan, wobei wir glauben, daß ein bilateraler Anfang sehr wohl zu einem multilateralen Ende führen kann. Wichtig für alle Beteiligten ist vor allem das Bewußtsein zunehmender Stabilität und geradliniger organischer Entwicklung, das allein die so dringend erwünschte Langfristigkeit im internationalen Geschäft herbeizuführen vermag.

Ein Anfang mit beschränktem Ziel wird — sobald er die erste Bewährungsprobe bestanden hat — ganz von selbst zu einer Verbreiterung des beschrittenen Weges führen, und das Aufeinanderabstimmen der wirtschaftspolitischen Konzeptionen nach Maßgabe der Ergänzungsmöglichkeiten durch das spezifische Potential des Partnerlandes dürfte dann im wesentlichen eine Frage der Zeit sein.

Summary: The problem of the liberalization of foreign trade on the model of the German-Turkish goods exchange. The claim for a liberalization of the European exchange of goods encounters difficulties which are due to the different stage of development of political economics. This problem has been investigated on the model of the German-Turkish goods exchange. Volume and quality of

Résumé: L'échange commercial turco-allemand servant d'exemple pour le problème de la libéralisation du commerce d'exportations. La revendication d'une libéralisation du commerce d'exportations européen rencontre des difficultés qui s'expliquent par les différences des degrés de développement des économies nationales. L'échange de marchandises turco-allemand sert d'exemple pour l'analyse de ce problème. Le vo-

Resumen: El problema de la liberalización del comercio exterior según el modelo del intercambio comercial turco-alemán. La reivindicación de liberalización del intercambio de géneros europeo tropieza con dificultades que son motivadas por el diferente estado de desarrollo de las economías políticas. El intercambio turco-alemán sirve de modelo para investigar este problema. Volumen y cualidad del comercio que se

the German-Turkish pre-war trade cannot be inferred from a comparison of costs, because the direction of investments aspired to by the Turkish government created an artificial structure of costs which was reflected in the high price level and the clearing-traffic. In spite of this the reciprocal exchange of goods showed a natural picture, which corresponded to the stages of development of both the countries. After the war the discrimination of non-essential goods barred the German market for Turkish specialties. However, the importation of such goods would neither have competed with home produce nor taxed the German raw material supply because of the counter-deliveries which would have become necessary. The continuation of the Turkish industrialization policy will also in future render necessary a certain degree of protection. However, in this respect, the categories of commodities to be delivered by Germany will not be liable to any restriction, because the growing demand due to the industrialization will on no account be satisfied by the Turkish industry. A determination of an import quota on the Turkish side becomes necessary owing to the discrepancy between the internal purchasing power and the rate of exchange, otherwise Turkey would stand in danger to be flooded with imported goods. A gradual removal of trade barriers could bring alleviation and would serve the exchange of goods more than a liberalization of trade.

lume et la qualité du commerce d'avant-guerre turco-allemand ne résultent pas des prix, car en conséquence de la planification de l'investissement, poursuivie par le gouvernement turc, une structure de prix artificielle fut créée que reflète le niveau élevé des prix du payement par clearing. Cependant l'échange mutuel répondit au degré de développement des deux pays. Après la guerre, par la discrimination des marchandises „nonessentials" les spécialités turques furent exclues du marché allemand. Pourtant par l'admission de ces marchandises la production allemande n'aurait pas été concurrencée et les exportations d'échange n'auraient pas privées l'économie allemande de matières premières. Comme la politique turque d'industrialisation sera poursuivie, certaines mesures de protection seront nécessaires. Pourtant, sous ce point de vue, les catégories de marchandises exportées par l'Allemagne ne seront pas soumises à des restrictions quelconques car la demande de marchandises, montée en raison de l'industrialisation ne saura pas être couverte par l'industrie turque. De la part de la Turquie la restriction des importations sera inévitable à cause de la différence entre le pouvoir d'achat sur le marché intérieur et le cours d'échange à l'étranger—; autrement la Turquie encourrait le danger d'importations excessives. Par la réduction graduelle des restrictions du commerce d'exportations l'échange de marchandises serait facilité encore davantage que par la libéralisation du commerce.

efectuó antes de la guerra, no pueden ser comprobados por una comparación de los costos, porque la dirección de las inversiones, aspirada por el gobierno turco, ha creado una estructura artificial de coste que va reflejarse en el alto nivel de precios y el tráfico de "clearing". A pesar de todo, el intercambio recíproco mostró una cuadro natural, que correspondía a los estados de desarrollo de los dos países. Después de la guerra, el descrédito de géneros que no fueron de primera necesidad, cerró el mercado alemán para las mercancías turcas. Pero la importación de tales géneros no hubiera competido con las mercancías nacionales, ni perjudicado el abastecimiento de Alemania con materias primas en vista de las contrapartidas provocadas por tales suministros. La continuación de la política turca de industrialización requerirá, también en el futuro, cierto grado de protección. Con respecto a ello los géneros, que va suministrar Alemania, no serán expuestos a ningunas restricciones, porque la industria turca no se hallará en el caso de satisfacer la demanda que va engendrar dicha industrialización. La discrepancia entre el poder de compra nacional y el tipo de cambio obliga a Turquía que fije contingentes de importación, porque correría peligro de ser inundada por mercancías importadas. Un removimiento gradual de las barreras comerciales pueda traer consigo facilidades que servirán más el intercambio de géneros que una liberalización del comercio.