

und Antwerpen zurückgefallen. Die angeführte Tabelle wäre aber noch aussagekräftiger, wenn in allen drei Häfen der Umschlag von Erz, Steinkohlen und Mineralölen ausgedeutet würde, da er in den einzelnen Häfen unterschiedlichen Bedingungen unterliegt und aus der Sicht Hamburgs gar nicht zu dem umstrittenen Teil des Güterverkehrs gehört.

Diese hier nur skizzierten Wettbewerbsbeziehungen zwischen den kontinentaleuropäischen Welthäfen können nicht länger jeder Ordnungspolitik entzogen und sich selbst bzw. einem zwischen Gebietskörperschaften gänzlich funktionsunfähigen Marktmechanismus überlassen bleiben. Das Aufkommen neuer Verkehrsträger im Hinterland der Seehäfen und die Entwicklung neuer Wirtschaftsfunktionen in den Hafenstädten selbst haben den Hafenwettbewerb vielfältiger und dynamischer werden lassen. Damit ist auch zugleich die Möglichkeit volkswirtschaftlicher Fehlinvestitionen im Verkehrswesen größer geworden, denn im Wirtschaftswachstum erhöht sich das Gewicht solcher Verstöße gegen die optimale Faktorallokation.

Da die kontinentaleuropäischen Seehäfen nicht mehr nur Verkehrsknotenpunkte sind, sondern zugleich auch bedeutende Industriestädte und Mittelpunkte eigener Wirtschaftsregionen, bleiben darüber hinaus die Wirkungen von Fehlinvestitionen in ihren Verkehrsverbindungen nicht allein auf den Verkehrsbereich begrenzt. Sie strahlen zwangsläufig auch auf die Industrie der Seehäfen und des Hinterlandes, also auf alle Regionen der Wirtschaft aus und verstärken sich mit zunehmender Integration der Wirtschaftsräume. Damit wird die Forderung unabweisbar, den Wettbewerb der Seehäfen nach gesamtwirtschaftlichen Entscheidungskriterien zu gestalten.

Verkehrsmärkte und gegenwärtige Marktstruktur verschiedener Verkehrsträger unter besonderer Berücksichtigung Jugoslawiens^{*)}

VON PROF. DR. RELJA OSTOJIĆ, BEOGRAD

I. Gegenstand und Zielsetzung der Ausführungen

Wir wollen versuchen, einige der Besonderheiten, die Verkehrsmärkte gegenüber Warenmärkten aufweisen, am Beispiel des Güterverkehrs, vor allem in der jugoslawischen sozialistischen Wirtschaft, darzustellen und zu klären.

Der Verkehr stellt im Wirtschaftsprozeß das Bindeglied zwischen Produktion und Absatz dar. Hieraus ergibt sich der wirtschaftliche und produktive Charakter der Transportleistungserstellung, der nicht an ein bestimmtes gesellschaftliches System gebunden, sondern der produzierenden Wirtschaft immanent ist. Das Streben nach steigender Produktivität der für den Transportvorgang aufgewendeten Arbeit finden wir deshalb sowohl in der sozialistischen als auch in der kapitalistischen Wirtschaft. Unterschiedlich in beiden Wirtschaftsordnungen ist jedoch die Art und Weise der Produktion im Rahmen der gesellschaftlichen Beziehungen und deshalb die Wirkung des Wertgesetzes, nach dem die Steigerung der Produktivität der Arbeit in beiden Systemen erfolgt. Die gesellschaftlichen Beziehungen sind es also, die der Warenproduktion einen spezifischen Charakter und ein spezifisches Ziel verleihen.¹⁾

Im vorliegenden Zusammenhang soll sowohl auf eine theoretische Darstellung der Marktstruktur als auch auf die Untersuchung der Fragen des Funktionierens und der Effizienz der Märkte bezüglich der optimalen planmäßigen Verteilung der gesellschaftlichen Arbeit auf die Wirtschaftssektoren verzichtet werden. Auch die Möglichkeit von Wettbewerbsverzerrungen infolge differenzierender Preisbildung und aufgrund staatlicher Eingriffe soll nicht diskutiert werden. Spezielle Studien und Untersuchungen werden sich mit diesen Problemen in grundlegender Weise befassen.

In dieser Arbeit soll vielmehr in erster Linie die gegenwärtige Marktstruktur und Marktsituation dargestellt und beurteilt werden. Erörtert wird weiterhin die Frage der ökonomischen Optimalität der Marktstruktur in der Verkehrswirtschaft, und schließlich wird nach dem langfristigen Trend der Erscheinungen und Bewegungen im Verkehr schlechthin gefragt.

II. Der Markt in der sozialistischen Wirtschaft

Eines der grundlegenden Merkmale des Marktes in der sozialistischen Wirtschaft während der jetzigen Übergangsperiode ist darin zu sehen, daß er als ein Instrument des Gesellschaftsplanes und der Wirtschaftspolitik dienen soll.

^{*)} Überarbeitete und erweiterte Fassung eines am 4. Juli 1963 im Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster gehaltenen Vortrages.

¹⁾ Die gesellschaftlich wirtschaftliche Ordnung Jugoslawiens basiert auf freier vereinigter Arbeit, auf in gesellschaftlichem Besitz befindlichen Produktionsmitteln sowie auf der Selbstverwaltung der Werktätigen in der Produktion und auf der Verteilung des Gesellschaftsproduktes in der Arbeitsorganisation und Gesellschaftsgemeinschaft. — Artikel 6 der Verfassung der S. F. R. Jugoslawien (Deutsche Übersetzung, Belgrad 1963).

Grundsätzlich werden folglich im Wirtschaftssystem Jugoslawiens Art und Umfang der Produktion nicht durch den Marktmechanismus bestimmt. Es wird den im übrigen in vieler Hinsicht unabhängigen Wirtschaftssubjekten nicht überlassen, in allen Fällen die Bedingungen und Verhältnisse des Absatzes selbständig, d. h. völlig unbeeinflusst von der Gesellschaft, zu entwickeln. Das folgt aus der Inkompatibilität des Bestehens einer unkontrollierten Marktes mit den Bedingungen der sozialistischen Planwirtschaft und mit dem Charakter der sozialistischen Gesellschaftsbeziehungen. Eine ständige gesellschaftliche Kontrolle und teilweise eine unmittelbare Intervention auf dem Markt sind daher für die sozialistische Wirtschaft kennzeichnend.

Tabelle 1

Die Entwicklung der Struktur des Sozialproduktes Jugoslawiens nach Wirtschaftsgruppen 1947–1961 (in v. H.)

	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961
Wirtschaft insgesamt	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Industrie	33,3	34,4	34,5	38,1	33,0	37,9	35,8	39,7	40,4	44,0	41,8	45,5	42,8	46,2	47,0
Landwirtschaft	39,1	36,8	35,4	28,5	38,6	29,9	36,1	30,8	31,2	27,2	30,9	25,8	29,9	24,6	22,9
Forstwirtschaft	3,8	4,2	4,7	4,3	3,4	3,3	2,1	2,1	1,9	1,9	1,7	1,5	1,5	1,6	1,7
Bauindustrie	6,6	7,0	7,5	7,7	5,2	5,7	5,6	5,8	5,0	4,6	4,5	4,7	4,4	4,6	4,8
Verkehr	6,0	6,5	7,4	8,8	7,8	8,0	7,4	7,7	8,1	8,4	7,8	8,4	7,9	8,6	8,5
Handel	7,2	7,7	7,1	8,3	7,7	9,7	8,3	8,6	8,5	8,8	8,5	8,9	8,7	9,4	9,7
Handwerk	4,0	3,4	3,4	4,3	4,3	5,5	4,7	5,3	4,9	5,1	4,8	5,2	4,8	5,0	5,4

Quelle: Statistisches Jahrbuch FNRJ 1962 und Statistisches Jahrbuch SFRJ 1963.

Tabelle 2

Das Wachstum des Verkehrs und des Volkseinkommens Jugoslawiens von 1947 bis 1961 (in Preisen von 1956; Basis 1947 = 100)*)

Jahr	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961
Wirtschaft insgesamt	100	123	131	117	129	109	130	134	151	150	185	188	221	233	243
Verkehr	100	133	162	175	167	147	161	174	206	212	243	267	296	349	364

*) Anteil der Verkehrswirtschaft am Nettosozialprodukt zu Faktorkosten in laufenden Preisen in den Jahren 1936 und 1949–1955 in der Bundesrepublik Deutschland: 1936=8,6%, 1949=9,3%, 1950=8,2%, 1951=7,5%, 1952=8,0%, 1953=7,0%, 1954=7,7%, 1955=8%. Vgl. Funck, R., Verkehr und Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung (= Forschungen aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster, Bd. 14), Göttingen 1961.
Aus der Darstellung der Entwicklung des Anteils der Verkehrswirtschaft am Nettosozialprodukt in Tabelle 1 ersieht man vor allem eine gewisse Konstanz hinsichtlich des Umfanges des prozentuellen Anteils der Verkehrswirtschaft am Sozialprodukt.

Quelle: Statistisches Jahrbuch SFRJ 1963, S. 108.

Wenn also der Markt auch für die jugoslawische Wirtschaft keineswegs als typisch anzusehen ist, so ist er als Wirtschaftskategorie doch mit der sozialistischen Wirtschaft durchaus nicht unvereinbar. Das beweist schon die Tatsache, daß sich die planmäßige Realisierung des Sozialprodukts entscheidend über den Gütermarkt vollzieht.²⁾ Gerade das jugoslawische Wirtschaftssystem hat gezeigt, daß zwischen ihm und dem Phänomen des Marktes keine völlige Inkonsistenz besteht.

Der Markt darf in der sozialistischen Wirtschaft nie isoliert betrachtet werden. Man kann ihn stets nur vor dem Hintergrund der Gesamtheit der gesellschaftlich-ökonomischen Beziehungen beurteilen. Das konkrete wirtschaftliche Geschehen aber unterliegt dem ständigen Zugriff der makroökonomischen Instrumente wirtschaftlich-politischer Art.

Es soll jedoch betont werden, daß der Markt im Wirtschaftssystem Jugoslawiens eine weit größere Rolle spielt als in anderen Ländern mit einer sozialistischen gesellschaftlichen Ordnung.³⁾ In der Durchführung seiner Pläne zeigt dieses Wirtschaftssystem eine eindrucksvolle Elastizität. Galt die Zeit von 1945 bis etwa 1950/1952 noch als Periode der totalen Planung und administrativen Lenkung der Wirtschaft und war in dieser Zeit die Bedeutung des Marktes entsprechend gering, so herrschte danach ein durchaus elastisches, den jeweiligen Erfordernissen der wirtschaftlichen Entwicklung gerecht werdendes System der Planung vor.⁴⁾ Die größere Anpassungsfähigkeit wurde durch den Übergang zum Wirtschaftssystem der gesellschaftlichen Selbstverwaltung erreicht. Die Planung bestimmte nur noch die grundlegenden Verhältnisse in der Produktion und Distribution, ohne daß dadurch den Wirtschaftsorganisationen der Umfang der Produktion und das Sortiment der Erzeugnisse genau vorgeschrieben wurden. Dadurch konnten die Erzeuger eine größere Eigeninitiative entwickeln.

III. Der Verkehrsmarkt

Bei einer Analyse des Verkehrsmarktes gehen wir von bestimmten theoretischen Voraussetzungen aus. Dazu gehört es, daß das Verhältnis von Angebot und Nachfrage auf diesem Markt als Beziehung zwischen Produzenten und Konsumenten aufgefaßt werden kann. Die Anbieter von Verkehrsleistungen verlängern gleichsam den Produktionsprozeß in Richtung auf den Endverbrauch, indem sie den Transport der Güter organisieren und durchführen. Wir sehen den Markt für Güterverkehrsleistungen als determiniert an. Zu untersuchen sind die konkreten Vorgänge der räumlichen Übertragung von Gütern im Rahmen des gesellschaftlichen Produktionsprozesses. Der Transportprozeß kommt einer Verschiebung des Standorts der Produktion gleich.

Kloten klassifiziert die Eisenbahnen nach ihrer ökonomischen Bedeutung als produzierende Wirtschaftseinheit, deren Aufgabe darin bestehe, die räumliche Übertragung von Personen, Gütern und Nachrichten technisch zu ermöglichen.⁵⁾ Diese Aufgabe ist auch den übrigen traditionellen Verkehrsträgern zuzuschreiben. Nun ist die räumliche Übertragung

²⁾ Vgl. hierzu die Tabellen 1 und 2.

³⁾ Obradović, S., Wirtschaftliche Entwicklung und Außenhandel Jugoslawiens, in: Ekonomist, Beograd 1963, H. 2, S. 449 f.

⁴⁾ Obradović, S., Wirtschaftliche Entwicklung und Außenhandel Jugoslawiens, a.a.O., S. 450/451.

⁵⁾ Kloten, N., Die Eisenbahntarife im Güterverkehr. Versuch einer theoretischen Darstellung, Basel/Tübingen 1959, S. 2.

von Gütern vom Ort der Erzeugung bis zu dem des Verbrauchs aber nicht eigentlich als unmittelbare Aufgabe, sondern als Ziel des Verkehrs als eines selbständigen Gliedes im Rahmen der materiellen Produktion anzusehen. Die Aufgabe der Verkehrsträger liegt primär darin, die räumliche Übertragung der Güter so durchzuführen, daß der Gebrauchswert der Transportgüter erhalten bleibt. Insofern ist der Verkehr als Mittel zur Raumüberwindung zu verstehen.⁶⁾

Die amtliche jugoslawische Statistik pflegt zum Verkehr für eigenen Bedarf auf der Straße den Transport zu rechnen, den die Fabriken, Grubenwerke, Handelsunternehmen, Genossenschaften, Staatsorgane und gesellschaftlichen Organisationen abwickeln.

Das Gesetz über die Organisation der Transporte mit Kraftfahrzeugen im Straßenverkehr (1962) hat versucht, das Verkehrswesen auf eine dem Verkehr für eigenen Bedarf adäquate Weise zu regeln. Als »Verkehr für eigenen Bedarf« wird der Transport von Personen und Gütern angesehen, der der Befriedigung des Bedarfs der Eigentümer der Kraftfahrzeuge dient. Die Beförderung für eigenen Bedarf können vornehmen: Wirtschaftsorganisationen, Staatsorgane, Institutionen und andere öffentlich-rechtliche Personen und Personen des bürgerlichen Rechts sowie Bürger, die Kraftfahrzeuge für eigenen Bedarf benutzen.

Nach Ansicht der Internationalen Transportarbeiter-Förderung (ITF) gehören zum Werkverkehr die Transporte, die von einer physischen oder juristischen Person für eigene Zwecke durchgeführt werden.⁷⁾ Im übrigen weist die ITF auf die Möglichkeit unechten oder gemischten sowie getarnten Werkverkehrs hin.⁸⁾ Abgesehen davon, daß Werkverkehr sich außerhalb der Verkehrsmärkte abspielt, diesen dabei aber Transportgüter entzogen werden, besteht vom Transportvorgang, von der Art und Weise der Raumüberwindung aus gesehen, kein Unterschied zwischen gewerblichem und Werkverkehr.

Die Anbieter von Leistungen im öffentlichen Verkehr sind um ständige Auslastung ihrer Kapazitäten bemüht. Die Realisierung von Verkehrsleistungen ist jedoch abhängig von der Elastizität der Nachfrage sowie den allgemeinen Bedingungen, die auf dem Verkehrsmarkt herrschen. Daraus sehen wir, daß hier der Markt die Hauptform der gesellschaftlichen Beziehungen zwischen den Verkehrsträgern und denjenigen Wirtschaftseinheiten repräsentiert, die Verkehrsleistungen in Anspruch nehmen. Das wiederum bedeutet, daß für diesen Markt die Frage nach dem Wirkungsverhältnis zwischen Marktstruktur und Intensität gesellschaftlicher Intervention von primärem Interesse ist.

Ungeachtet der spezifischen Merkmale des Marktes für Verkehrsleistungen läßt sich für diesen — auch unter den Bedingungen der sozialistischen Produktionsverhältnisse und planmäßigen Lenkung der Wirtschaft — feststellen, daß er in ganz bestimmter Weise ebenfalls »organisiert« ist. Daß der Verkehrsmarkt zu den Märkten gehört, für die gewisse Maßnahmen der Planung und preispolitische Eingriffe typisch sind, wurde bereits erwähnt. Diese Tatsache, daß sich der Preis für Verkehrsleistungen vorwiegend nicht frei auf dem Markt bildet, sondern entscheidend auf gesellschaftliche Interventionen zurück-

⁶⁾ Vgl. Vorwort von *Edgar Salin* in *Seidenfus, H. St.*, Energie und Verkehr, Basel/Tübingen 1960.

⁷⁾ Vgl. Verkehrspolitische Probleme auf nationaler und internationaler Ebene, Basel 1958, S. 53 ff.

⁸⁾ Von »echtem« Werkverkehr, wie auch von Werkverkehr im engeren Sinne und von Werkverkehr im weiteren Sinne, sprechen *Predöhl* (Verkehrspolitik, Göttingen 1958, S. 185 ff.) und *Seidenfus* (Energie und Verkehr, a.a.O., S. 195 ff.).

zuführen ist⁹⁾ — das gilt in vollem Umfang für Eisenbahn-, Luft- und PTT-Verkehr —, bedeutet jedoch nicht, daß damit von allen sonstigen Preisbestimmungsgründen abzusehen ist. Ebenfalls kann nicht von vornherein angenommen werden, daß die Preisbildung nicht in Übereinstimmung mit dem Wertgesetz erfolgt. Der Verkehrsmarkt ist ein Beispiel für das Zusammenwirken vom freien Spiel der ökonomischen Kräfte und Plan.

Offensichtlich sind die Art des Preisbildungsprozesses und das Niveau der Preise auf dem Markt für Verkehrsleistungen mitentscheidend für das Gesamteinkommen der Verkehrsunternehmen. Die Eisenbahn- und PTT-Unternehmen müssen sich mit den Einwirkungen auf die Tarifpolitik ebenso abfinden wie mit der Tatsache, daß ihr Einkommen nicht durch die unmittelbare Realisierung der Verkehrsleistungen im gemeinsamen Verkehr zustandekommt. Darüber hinaus ergibt sich für Jugoslawien ein spezifisches Problem aus der unmittelbaren gegenseitigen Abhängigkeit der Leistungserstellung der relativ zahlreichen Unternehmen in diesen beiden Verkehrsweisen.¹⁰⁾ Es ist dies das Problem der Verteilung der erzielten Transporteinnahmen. Man wird nicht behaupten können, daß es bisher voll befriedigend gelöst worden sei.

Wir haben als typisches Merkmal des Verkehrsmarktes herausgestellt, daß der Verkehr zu den Wirtschaftsbereichen mit einem relativ hohen Grad an staatlichen Interventionen zählt. *Sjöberg* stellt fest, daß das Verkehrswesen schon seit alters her Gegenstand staatlicher Kontrolle und Regelung ist.¹¹⁾ Die wirtschaftspolitischen Maßnahmen des Staates kommen in den Verkehrstarifen sowie in der Art der Preisbildung zum Ausdruck. Ebenso entscheidet der Staat über Neubau bzw. Wiederaufbau und Erhaltung der Transportwege auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Flußverkehrs.¹²⁾ Die Tatsache, daß die Eisenbahn in den meisten Ländern der Transportmenge und -leistung nach den Hauptverkehrsträger bildet, erklärt das hervorragende staatliche Interesse an ihr und damit den besonders hohen Grad an Interventionen. Im übrigen befindet sich die Eisenbahn in der Regel im Staatseigentum.

In diesem Zusammenhang ist auf die Bedeutung der allgemeinen Revision der bürgerlichen Theorie, die von der Konzeption des absolut freien Wettbewerbs und des ökonomischen Automatismus ausgeht, hinzuweisen. Diese Revision geht auf Strukturänderungen in der gegenwärtigen kapitalistischen Wirtschaft zurück. Sie ist in besonderem Maße auch für den Verkehrsmarkt relevant. Es ist eine beachtenswerte Tatsache, daß in der gegenwärtigen bürgerlichen Wirtschaftswissenschaft der Standpunkt dominiert, die Wirkungen

⁹⁾ In marktwirtschaftlich ausgerichteten Volkswirtschaften sind die Beaufsichtigung des Verkehrsmarktes seitens des Staates, eine bestimmte Lenkung wirtschaftlicher Vorgänge auf den Verkehrsmärkten, aktive, direkte staatliche Tarifkontrolle, die Ordnung der Wettbewerbsverhältnisse unter den Verkehrsträgern, wie dies auch in den USA der Fall ist, und andere Maßnahmen (z. B. in bezug auf die Koordination der Verkehrsträger untereinander) zweifellos nicht neueren Datums. Wir werden auf diese Frage noch zurückkommen.

Vgl. *Boer, E.*, Die Verkehrsordination in der Politik der Interstate Commerce Commission (= Vorträge und Beiträge aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster, H. 25), Göttingen 1961; *Seidenfus, H. St.*, Energie und Verkehr, a.a.O., S. 186 ff.; *Linden W.*, Grundzüge der Verkehrspolitik, Wiesbaden 1961, S. 171 ff.

¹⁰⁾ Die Einheit, die Nichtteilbarkeit des technologischen Prozesses der Verkehrsleistungen ist charakteristisch für die Tätigkeit der Eisenbahn- und PTT-Unternehmungen.

¹¹⁾ *Sjöberg, A.*, Die Wettbewerbsverhältnisse auf dem Verkehrsmarkt in Schweden und ihre wirtschaftlichen Auswirkungen, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 26. Jg. (1955), S. 29 ff. Vgl. auch *Sjöberg, A.*, Neue Verkehrsordnung mit funktionsfähigem Wettbewerb, vorgeschlagen für Schweden, in: Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik, 17. Jg. (1962), S. 3.

¹²⁾ *Seidenfus, H. St.*, Verkehrsmärkte, Basel/Tübingen 1959, S. 107/108.

eines völlig ungestörten Marktmechanismus im Verkehrssystem wären durchaus unerwünscht.

Die Theorie unterstützt den Standpunkt des einzuschränkenden Wettbewerbs im Verkehrsbereich mit dem Hinweis auf die insgesamt außerordentlich geringe Elastizität des Angebots an Transportkapazitäten und die ebenfalls relativ niedrige Elastizität der Nachfrage nach Verkehrsleistungen. Weiterhin wird angeführt, daß der Charakter der Verkehrsmärkte die Möglichkeit einer optimalen Allokation der verkehrswirtschaftlichen Ressourcen durch freien Wettbewerb ausschließt.¹³⁾

In seinem Aufsatz »Zusammenwachsen des Europäischen Verkehrsmarktes« weist *Oeftering* auf den heterogenen Charakter des Verkehrs sowie dessen Bedeutung für die Gestaltung des Wettbewerbs hin. Er nennt als spezifische Kennzeichen stark ausgeprägte Größen- und Strukturunterschiede der Verkehrsbetriebe, die immanente Neigung zur Überkapazität der Einrichtungen, die Unmöglichkeit, Verkehrsleistungen auf Lager zu produzieren, sowie die Notwendigkeit des Vorhandenseins einer gewissen Überkapazität an Einrichtungen, welche einen unverhältnismäßig hohen Investitionsbetrag erfordert. Daraus schließt *Oeftering*, daß eine vollkommene Liberalisierung des Verkehrs den Verkehrsmarkt schnell in völlige Unordnung bringen würde.¹⁴⁾

Oeftering befürwortet vielmehr einen »gesunden« Wettbewerb, der u. a. auch kostenechte Kalkulationsmethoden bei den Verkehrsträgern voraussetzt. Der Begriff »gesunder« Wettbewerb verlangt eine genauere Untersuchung. Wir sind der Meinung, daß die Problematik des »gesunden« Wettbewerbs (*workable competition*) zusammen mit den Fragen der Koordination der Verkehrsträger zu behandeln ist. In diesem Zusammenhang sei hier nur darauf hingewiesen, daß die den einzelnen Verkehrsmitteln immanenten komparativen Vorteile durch entsprechende Arbeitsteilung im Verkehr optimal ausgenutzt werden können. Die Frage der volkswirtschaftlichen Koordination im Verkehr,¹⁵⁾ insbesondere in der marktwirtschaftlich organisierten Wirtschaft, ist zu komplex, als daß hier näher auf sie eingegangen werden könnte. Daraus soll jedoch nicht geschlossen werden, daß dieses Problem in der sozialistischen Volkswirtschaft gelöst wäre.

In Schweden steht man auf dem Standpunkt, daß verkehrspolitische Reformen im Eisenbahn-, Straßen- und Luftverkehr nur schrittweise durchgeführt werden können.¹⁶⁾ Die Notwendigkeit gewisser Wettbewerbsbeschränkungen im Verkehr steht hier der Forderung nach vermehrter Handlungsfreiheit für die Leitung der staatlichen Unternehmungen gegenüber. Dies gilt insbesondere für die Schwedischen Staatsbahnen.¹⁷⁾ Auch in anderen entwickelten Ländern ist die Tendenz zu einer gewissen Unabhängigkeit der Eisenbahnen zu beobachten. In der Bundesrepublik Deutschland bezieht sich die Tarifautonomie aufgrund der Verkehrsänderungsgesetze von 1961 sogar auf alle drei Verkehrsträger. In Großbritannien manifestiert sich eine stärkere Handlungsfreiheit hinsichtlich der Ver-

¹³⁾ *Seidenfus, H. St.*, Die »Eigengesetzlichkeit« des Verkehrs – ein Anpassungsproblem, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 32. Jg. (1961), S. 159 ff.

¹⁴⁾ Vgl. *Oeftering, H. M.*, Zusammenwachsen des Europäischen Verkehrsmarktes, in: Die Bundesbahn, 37. Jg. (1963), S. 259 ff.

¹⁵⁾ Vgl. *Funck, R.*, Koordinierung und Harmonisierung der Transporttarife in wohlstandsökonomischer Sicht, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 34. Jg. (1963), S. 71 ff.

¹⁶⁾ *Sjöberg, A.*, Neue Verkehrsordnung mit funktionsfähigem Wettbewerb, vorgeschlagen für Schweden, (VIII. Etappenweiser Übergang zu einem neuen verkehrspolitischen System auf der Grundlage eines wirksamen Wettbewerbs), a.a.O., S. 15.

¹⁷⁾ *Sjöberg, A.*, Ein Sanierungsplan für die Schwedischen Staatsbahnen, Stockholm 1963 (Manuskript).

kehrstarife darin, daß die speziellen Verträge über die Beförderung (*agreed charges*) keinerlei Einschränkung unterliegen. Indessen ist die Pflicht zur Veröffentlichung der maximalen Tarifsätze erhalten geblieben. Aufgrund der Transport Act von 1962 sind die britischen Eisenbahnen grundsätzlich von der Betriebspflicht befreit worden. Dies bedeutet, daß die britischen Eisenbahnen nicht mehr als Träger des öffentlichen Dienstes (*common carrier*) anzusprechen sind. Eine ähnliche Situation ist auch bei den französischen Eisenbahnen anzutreffen.

Die dargestellten Tendenzen dürfen jedoch nicht so interpretiert werden, daß der Staat auf seine regulative Rolle im Verkehrsbereich verzichtet hätte. Bekanntlich erstreckt sich die notwendige Intervention des Staates auf das gesamte Gebiet der gesellschaftlichen Reproduktion.¹⁸⁾ Die zu beobachtende größere Handlungsfreiheit staatlicher Eisenbahnunternehmen ist als Folge der veränderten Verkehrsstruktur und der daraus resultierenden veränderten ökonomischen Stellung der Verkehrsträger auf dem Markt zu interpretieren. Der verschärfte Wettbewerb des Straßenverkehrs, besonders in den stark frequentierten Knotenpunktrelationen, erfordert eine optimale Tarifierung im Eisenbahngüterverkehr. Ein wichtiges Mittel dazu ist eine Preisdifferenzierung der Eisenbahn durch die Gewährung von Ausnahmetarifen unter Aufgabe des Prinzips der Tarifgleichheit im Raum.¹⁹⁾

Unsere theoretischen Überlegungen sollen kurz zusammengefaßt werden. Wir sahen zwar, daß eine Änderung der Preise für Güterverkehrsleistungen in der Regel nur einen geringen Einfluß auf die Nachfrage auszuüben vermag.²⁰⁾ Andererseits werden Verschiebungen im Preisniveau auf die Verteilung der Gesamtnachfrage nach Transportleistungen zwischen den einzelnen Verkehrszweigen einwirken.

Die Wirkung einer Erhöhung der Preise für Verkehrsleistungen auf die Güterpreise wird in der Regel aus quantitativen Analysen ersichtlich. So enthält etwa die Studie des Instituts für Verkehrswissenschaft in Beograd über den Einfluß der Transportkosten auf die Wirtschaft (Beograd 1963) Angaben über den Anteil der Transportkosten an den Preisen für eine größere Zahl industrieller und landwirtschaftlicher Erzeugnisse sowie an den Lebenshaltungskosten in Jugoslawien.²¹⁾

In diesem Zusammenhang ist die Frage von Bedeutung, welchen Einfluß die Transportkosten auf die räumliche Struktur der Wirtschaft haben, insbesondere welchen Einfluß die Tarifpolitik auf die Bestimmung des Standorts der industriellen Produktion hat. Diese Frage kann jedoch nicht isoliert von derjenigen nach den Einwirkungen der Transport-

¹⁸⁾ Über die vollkommene Zusammenarbeit zwischen Staat und Privatwirtschaft als Vorbedingung des Wachstums der Wirtschaft wie auch über »Dual Economy« vgl. *Hansen, A.*, Economic Issues of the 1960's New York 1960.

¹⁹⁾ *Funck, R.*, Koordinierung und Harmonisierung der Transporttarife in wohlstandsökonomischer Sicht, a.a.O., S. 77.

²⁰⁾ *Seidenfus, H. St.*, Marktforschung und Verkehrswirtschaft, in: Festschrift für Otto Most, Beuel/Bonn 1961; *Berkenkopf, P.*, Der Verkehr in der Marktwirtschaft, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 25. Jg. (1954), S. 73 ff.

²¹⁾ Eine vergleichende Übersicht über den Anteil der Eisenbahnfrachten am Preis gewisser industrieller und landwirtschaftlicher Erzeugnisse in einzelnen europäischen Ländern enthält die Publikation der UIC: Incidence des tarifs ferroviaires sur le coût de production total de quelques marchandises déterminées, 1960. Schließlich finden wir bei *F. Voigt* in seiner Studie »Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Verkehrssystems« (Berlin 1960), die wir, ebenso wie das Standardwerk von *A. Predöhl* (Verkehrspolitik, Göttingen 1958), in der Zeitschrift »Ökonomist«, Beograd 1961, H. 3, besprochen haben, einige Berechnungen über den Anteil der Transportkosten am Wert bestimmter Produkte. Vgl. *Gosse, H.*, Beförderungspreise und Preisniveau, in: Die Bundesbahn, 31. Jg. (1957), S. 1603.

kosten auf die Produktionskosten betrachtet werden. Die Resultate solcher Untersuchungen und quantitativen Analysen hängen weitgehend von der jeweils angewandten Methode ab. Ebenso richtet sich ihr Aussagewert danach, welche Faktoren und Bestimmungsgründe bei der Ermittlung der Transportkosten berücksichtigt worden sind. Schließlich ist darauf zu achten, ob Transportkosten nur einmal im Wert der einzelnen Erzeugnisse auftreten oder mehrmals in ihn eingehen.

Insgesamt gesehen ist der Beitrag des Transports zum Wert der Erzeugnisse jedoch als relativ gering zu bezeichnen. Trotz dieser Tatsache und obwohl heute sogar eine sinkende Tendenz des relativen Anteils der Transportkosten zu beobachten ist,²²⁾ darf die große volkswirtschaftliche Bedeutung der Transportkosten – und damit auch ihrer Senkung – nicht unterschätzt werden.

IV. Spezifische Transportmärkte und ihre Organisation

Der Transportmarkt ist durchaus nicht einheitlich. Es haben sich vielmehr zahlreiche Teilmärkte entsprechend den jeweiligen Transportzweigen mit besonderen Organisationsformen entwickelt. Auf diesen Märkten bilden sich die Preise im freien Wettbewerb, werden oligopolistisch bestimmt bzw. monopolistisch gesetzt oder aber sie entstehen unter dem Einfluß direkter oder indirekter Interventionen des Staates.²³⁾

Als charakteristisches Beispiel für die Bildung von Teilmärkten innerhalb der einzelnen Transportzweige (je nach der Art der zu erstellenden Transportleistung) kann der Markt für Seeschiffsraum (Schiffstonnage) in der Trampschiffahrt oder der Markt in der Linienfahrt dienen. Beide Verkehrsmärkte sind durch eine besondere Struktur gekennzeichnet: Es bestehen Unterschiede hinsichtlich der Form und Qualität der Märkte. Ferner weichen sie hinsichtlich der Intensität der Konkurrenz, des Prozesses der Preisbildung, der Anzahl der Marktteilnehmer usw. voneinander ab. Solche strukturellen Unterschiede führen zu Formen des Wettbewerbs, die in der Trampschiffahrt dem freien Wettbewerb nahekommen, in der internationalen Linienschiffahrt dagegen oligopolistische Züge aufweisen.

Die Marktstruktur in der Seeschiffahrt nach 1945 wurde insbesondere von folgenden ökonomisch relevanten Faktoren geprägt: Subventionierungspolitik sowie sonstige wirtschaftspolitische Maßnahmen zur Begünstigung des Ausbaus der nationalen Handelsflotten und das Auftreten der Seeschiffahrt der sozialistischen Länder als potentielle Outsider der Frachtkonferenzen. In der jugoslawischen Schiffahrt bemüht man sich, eine Zersplitterung des Angebots an Transportkapazitäten zu verhindern bzw. einzuschränken. Die Motive für die damit verbundene Tendenz zur Konzentration sind produktions-technischer und kommerzieller Natur. Es ist jedoch klar, daß große Unternehmen in der Seeschiffahrt nicht immer gleichzeitig auch mit größtmöglicher Rentabilität arbeiten. Auch hier gibt es das Problem der optimalen Betriebsgröße.

Bevor auf die Marktstruktur der Verkehrsträger im binnenländischen Transportwesen eingegangen wird, ist noch einmal zu betonen, daß auch und gerade in der »freien« Wirtschaft der Verkehrsmarkt zu den Märkten gehört, die staatlicher Intervention unter-

²²⁾ Bögel, H. D., Raumordnungspolitik und der Anteil der Verkehrspolitik, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 34. Jg. (1963), S. 60.

²³⁾ Vgl. Seidenfus, H. St., Verkehrsmärkte, a.a.O., S. 108 ff.

liegen. Dies bezieht sich auch auf die Frage nach dem Marktzutritt. Insofern zeigt der Verkehrsmarkt hier ganz ähnliche Merkmale wie in der sozialistischen Planwirtschaft. In beiden Fällen ist der Markt staatlich organisiert und kontrolliert. Aus diesem Grunde halten wir die Auffassung von Seidenfus, »in einer sozialistischen Wirtschaft z. B. gibt es keinen Markt wie in der freien Wirtschaft«,²⁴⁾ für einseitig.

Wenn der Verkehrsmarkt heute teilweise Elemente relativ wirksamer Konkurrenz aufweist, dann ist dies nur durch die Beseitigung des faktischen Verkehrsmonopols der Eisenbahnen als Folge des Aufkommens neuer Verkehrsmittel möglich geworden. Von einer völligen Überwindung des natürlichen Monopols der Eisenbahnen kann indes nicht gesprochen werden. Die Transportleistungen im Eisenbahnverkehr werden in der Regel von Großbetrieben erstellt. Das Vorherrschen von Großbetrieben ist für die Eisenbahn geradezu typisch. Die ökonomische Berechtigung dieser Betriebsform dürfte unbestritten sein. Zugunsten des Großbetriebes sprechen u. a. folgende Faktoren: die größere Effizienz der Auslastung der Transportkapazitäten, höhere Arbeitsproduktivität, größere ökonomische Effizienz der Investitionen, die Möglichkeit der Preisdifferenzierung und ein hoher Grad an Markttransparenz. Der langfristige Konzentrationsprozeß im Eisenbahnverkehr ist besonders in Ländern mit dichtem Eisenbahnnetz zwangsläufig. Erst dadurch kann ihre Massenleistungsfähigkeit ausgenutzt werden. Diese Entwicklung äußert sich auch in der Erhöhung der durchschnittlichen Ladefähigkeit der Güterwagen.²⁵⁾

Im Gegensatz zu der in anderen Ländern geringen Zahl von Anbietern auf dem Markt für Eisenbahntransportleistungen gibt es in Jugoslawien 25 Eisenbahnunternehmungen. Dazu kommen noch 34 besondere Unternehmungen und 169 Sektionen. Untersuchungen zeigen, daß das Bestehen vieler Eisenbahnunternehmen zu einer wesentlichen Erhöhung der Betriebskosten der Eisenbahnen führt. Die Unternehmen haben schwer an der Last der relativ hohen Fixkosten zu tragen. Auch eine Zersplitterung der Investitionsvorhaben ist die Folge. Ferner schränkt die unzureichende Ausnutzbarkeit der Ladekapazitäten der Güterwagen und der Zugkraft der Lokomotiven die Rentabilität des einzelnen Unternehmens ein. Offenbar wäre das jugoslawische Transportwesen in der Lage, infolge der Verbesserung der technischen Ausstattung des Verkehrs, der Erhöhung der gesellschaftlichen Produktivität der Arbeit und der rationelleren Organisation der Beförderung nicht nur qualitativ verbesserte Transportleistungen zu bieten, sondern auch ein potentiell mögliches größeres Güterverkehrsvolumen zu erreichen.²⁶⁾ Da eine Konzentration nicht von kapitalintensiven Investitionen abhängig ist, kommen ihr die Bedingungen des jugoslawischen Wirtschaftssystems durchaus entgegen. Sie wird hier daher befürwortet.

Der gewerbliche Kraftwagenverkehr weist in Jugoslawien folgende Merkmale auf: eine große Zahl von Transportbetrieben sowie eine ungünstige Größenstruktur,²⁷⁾

²⁴⁾ Seidenfus, H. St., Verkehrsmärkte, a.a.O., S. 87.

²⁵⁾ Bulletin annuel de statistiques de transports européens 1962, New York 1963, S. XVIII – XIX.

²⁶⁾ Die Steigerung des Eisenbahngüterverkehrs (in tkm) ist die größte in Ländern mit Planwirtschaft. In der Periode von 1950 bis 1961 betrug die Steigerung mehr als das 2 1/2-fache bzw. die Rate des jährlichen Zuwachses betrug durchschnittlich 10%. Auf der Basis von 1958=100 zeigt die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs in osteuropäischen Ländern, einschl. des Verkehrs im asiatischen Teil der Sowjetunion, folgenden Trend: 1959=109; 1960=116; 1961=121. Demgegenüber zeigt die Entwicklung des Eisenbahngüterverkehrs in Westeuropa folgendes Bild: 1959=101; 1960=108; 1961=108 (Quelle: UN Statistical Yearbook, 1962, New York 1963, S. 344; UN-Press Release No. ECE/Trans/165). Vgl. Bulletin annuel de statistiques de transports européens 1962, New York 1963.

²⁷⁾ Etwa 40% der Betriebe haben weniger als 20 Kraftwagen und etwa 15% der Betriebe haben sogar unter 10 Kraftwagen.

nämlich das Vorherrschen des Kleinbetriebes auch im Personenverkehr bei einem Fehlen von Straßenverkehrsgenossenschaften. Hohe Wegekosten bei ungenügender Dichte des Straßennetzes, mangelnde Organisation und unzulängliche technische Voraussetzungen kommen hinzu. Die Bildung der Transportpreise ist frei. Es sind zwar Integrationsbewegungen (Fusion, kommerzielle Koordination, Arbeitsteilung usw.) auf dem Gebiet des Kraftwagenverkehrs zu beobachten; jedoch ist dies ein komplizierter und sehr langwieriger Prozeß.

Die Marktstruktur in der Binnenschifffahrt zeichnet sich durch eine kleine Zahl von Schifffahrtsbetrieben aus. Von den 15 bestehenden Betrieben sind 2 ausgesprochene Großbetriebe, deren Tätigkeitsbereich nicht auf bestimmte Verkehrsrelationen beschränkt ist. Die ausgeprägte Konzentration des Frachtverkehrs kann aus folgenden ökonomischen Kennzahlen ersehen werden: Das Grundkapital der beiden größten der insgesamt 15 Betriebe übersteigt 5Mrd. Dinars (278 Mill. DM). Etwa 80% der gesamten Einnahmen aller Betriebe entfällt auf nur drei Großbetriebe.²⁸⁾

Die Möglichkeit einer wirksamen duopolistischen Konkurrenz zwischen den beiden führenden Betrieben wird nicht verkannt. Defacto ist diese jedoch wegen der Konkurrenz von Schiene und Straße sowie wegen der Internationalität der Schifffahrt auf der Donau sekundär. Mit der Zeit wird außerdem mit steigender Konkurrenz der Pipeline gerechnet, und schließlich darf auch die Konkurrenz der übrigen Wettbewerber auf dem Binnenschifffahrtmarkt nicht völlig übersehen werden, auch wenn es sich dabei ausschließlich um Kleinbetriebe handelt.

Es braucht nicht besonders hervorgehoben zu werden, daß der Typ des großen und wirtschaftlich starken Flußschifffahrtbetriebes nicht nur der Konzeption des jugoslawischen Wirtschaftssystems, sondern darüber hinaus auch den allgemeinen ökonomischen Forderungen nach Wirtschaftlichkeit und Rentabilität der Betriebe entspricht.²⁹⁾ Außerdem können nur Großbetriebe im internationalen Flußgüterverkehr eine dominierende Rolle spielen. Dies gilt erst recht für den kombinierten Fluß-See-Verkehr, der die räumliche Ausweitung des Binnenschifffahrtmarktes gefördert hat. Auch der kommende Rhein-Main-Donau-Kanal wird die weitere Ausdehnung des Transportmarktes begünstigen.

Für die Marktstruktur in der Binnenschifffahrt auf dem Gebiet des internationalen Güterverkehrs ist zweifellos das Fehlen des Donauschifffahrtkartells, welches vor dem Kriege alle führenden Schifffahrtbetriebe umfaßte, von Bedeutung. An die Stelle der früheren internationalen Verträge ist das neue Donau-Statut getreten, die Belgrader Konvention. Gemäß dieser Vereinbarung können nur die Uferstaaten Mitglied der Donaukommission sein.

Durch die bedeutende Änderung der Wirtschaftsstruktur, welche durch die schnelle wirtschaftliche Entwicklung besonders in der Industrie herbeigeführt wurde, verlor der Verkehr auf den jugoslawischen Binnenschifffahrtswegen seinen saisonalen Charakter, der noch für die Zwischenkriegszeit kennzeichnend war. Demnach zeichnet sich die jugoslawische Binnenschifffahrt heute durch eine Kontinuität der Verkehrsströme (mit zeitweiser Unterbrechung infolge Eises und Niedrigwassers) und durch die damit verbundene

²⁸⁾ Quelle: Statistisches Jahrbuch SFRJ 1963, Beograd 1963.

²⁹⁾ Was die Betriebsgröße im Verkehr betrifft, so wäre es einseitig, wenn man behaupten würde, daß die Betriebsgröße bzw. die Konzentration der Verkehrskapazitäten, des Leistungsangebots also, alleiniges Kriterium für die Rentabilität wäre. Das Problem der Optimalität ist auch hier aktuell.

Dauerhaftigkeit der Beschäftigung der Schifffahrtbetriebe aus. Außerdem ist eine Änderung der Struktur der Hauptverkehrsgüter festzustellen. So werden heute anstelle der landwirtschaftlichen Produkte³⁰⁾ sehr viel stärker folgende Warengruppen befördert: Rohöl und Mineralölprodukte,³¹⁾ Erze und Konzentrate, Nichtmetalle, Metalle, Düngemittel und Kohle. Schließlich soll noch auf folgende charakteristische Merkmale der jugoslawischen Binnenschifffahrt und ihres Marktes hingewiesen werden: Es hat eine Modernisierung der Verkehrsmittel stattgefunden, jedoch fehlt eine Koordination zwischen der Binnenschifffahrt und anderen Verkehrsmitteln; eine optimale Tarifstruktur ist nicht erreicht.

Der Luftverkehr konzentriert sich noch immer auf die Beförderung von Personen und Postfracht, jedoch fehlen die Voraussetzungen für eine Entwicklung des Güterverkehrs nicht völlig. Die Einnahmen aus dem Cargoverkehr weisen z. B. 1961 gegenüber dem Vorjahr mit 8,9% den höchsten Zuwachs unter den wichtigeren Luftfrachtgruppen auf. Vom Standpunkt der allgemeinen Forderung nach Wirtschaftlichkeit, Rentabilität und Arbeitsproduktivität ist im Rahmen der planmäßigen gesellschaftlichen Produktion³²⁾ wie in der marktwirtschaftlich ausgerichteten Volkswirtschaft³³⁾ eine Konzentration auf der Angebotsseite im Luftverkehr und auf deren Teilmärkten nicht minder erwünscht als bei den anderen Verkehrsträgern. Man kann sagen, daß die Frage der optimalen Kapazitäten der Verkehrsbetriebe im Luftverkehr weniger aktuell ist als in anderen Verkehrszweigen, weil bereits ein hoher Grad an Konzentration der Transportmittel und des Personals erreicht worden ist. Doch damit ist das Problem der Rentabilität der Luftverkehrsunternehmen nicht gelöst. Gleichfalls bleibt das Problem der Überkapazität offen, ebenso die Frage der optimalen Kooperation mit ausländischen Luftverkehrsgesellschaften.

In den meisten sozialistischen Ländern wickelt ein einziges Unternehmen den gesamten nationalen und internationalen Luftverkehr ab. Das trifft beispielsweise für die Sowjetunion mit ihren zahlreichen weit voneinander entfernt liegenden Großstädten, vor allem Hauptstädten der Republiken sowie Industriezentren, zu.³⁴⁾ Die dortige AEROFLOT ist sogar, wenn man von dem Zusammenschluß der TWA (Trans World Airlines) und PAA (Pan American World Airways) absieht, die größte Luftverkehrsgesellschaft der Welt.

Für die rasche Expansion und die strukturellen Wandlungen im Luftverkehr waren der Wiederaufbau und die Ausweitung der Flughäfen sowie der vermehrte Einsatz von Großflugzeugen von Bedeutung. Was speziell Jugoslawien betrifft, so sind für die künftige

³⁰⁾ Vor dem Kriege war Jugoslawien vorwiegend ein Agrarland. Noch im Jahre 1931 betrug der Anteil der landwirtschaftlichen Bevölkerung 75% der gesamten Bevölkerung. Von der jugoslawischen Binnenschifffahrt wurden 1937 noch 0,867 Mill. t Getreide befördert, 1961 dagegen nur 0,333 Mill. t.

³¹⁾ Die Produktion von Rohöl und Erdgas im nordöstlichen Teil von Serbien (Banat), wo sich in der Nachkriegszeit rasch ein wichtiges Erzeugungszentrum entwickelt hat (was auf die ökonomische Aktivität der übrigen Wirtschaftssektoren nicht ohne Einfluß bleiben kann), die fortschreitende Mechanisierung der Landwirtschaft sowie die volkswirtschaftlich notwendige Standortverteilung der Raffinerien sind Faktoren der Steigerung der Transporte flüssiger mineralischer Brennstoffe. Dadurch wird einmal die mittlere Entfernung der Eisenbahntransporte im Verkehr von flüssigen mineralischen Brennstoffen verkürzt. Zweitens wird dadurch eine Ersparnis an Transportkosten erzielt. Dies gewinnt besonders an Bedeutung, weil in Jugoslawien die durchschnittliche Beförderungswerte für flüssige mineralische Brennstoffe sehr groß ist.

³²⁾ Vgl. Ostojić, R., Strukturwandlungen und Konzentrationstendenzen der Transportkapazitäten im Luftverkehr, in: »Ökonomist«, Beograd 1962, H. 2.

³³⁾ Vgl. Predöhl, A., Verkehrspolitik, a.a.O., S. 173 f.

³⁴⁾ Vgl. Vomhof, K., Strukturwandel im Inland-Luftverkehr der Sowjetunion durch den Einsatz von Strahlflugzeugen, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 33. Jg. (1962), S. 178. Ferner siehe Kindscher, R., Entwicklungstendenzen im Luftverkehr, Berlin 1960.

Entwicklung und Belebung des Luftverkehrsmarktes, der sich gleichfalls größtenteils in der Form des öffentlichen Linienverkehrs abwickelt, folgende Forderungen zu erfüllen: Eine qualitative Verbesserung der Transportleistungen im nationalen und internationalen Linienverkehr, eine Erweiterung der Transportkapazitäten, Vermeidung einer Zersplitterung des Angebots an Transportkapazitäten, insbesondere die Verwendung von Flugzeugen des gleichen Typs, wodurch die gegenseitige Ablösung der Flugzeuge infolge der anfallenden Revisionszeiten leichter durchführbar ist.³⁵⁾ Hinzukommen muß eine rationale Politik bezüglich der Gebühren, die ausländische Luftverkehrsgesellschaften für die Benutzung der Flughäfen zu zahlen haben, eine allgemeine Lösung der Fragen nach Zweckmäßigkeit, Form und Aufgaben spezieller Unternehmen für Flughafendienste sowie eine bessere Ausnützung der Rücktransporte im regelmäßigen und im saisonalen internationalen Linienverkehr.

V. Zusammenfassung

1. Auch in der sozialistischen Wirtschaft, der Wirtschaft der Übergangsperiode mit bereits entwickelter Arbeitsteilung im Rahmen der gesellschaftlichen Produktion, verlangt die Realisierung der Waren im ökonomischen Sinne die räumliche Übertragung der Produkte vom Erzeugungs- zum Konsumort. Daraus folgt, daß auch in der sozialistischen Wirtschaft »ein funktionsfähiges Verkehrswesen die unerläßliche Bedingung für die interregionale Verknüpfung der arbeitsteilig kooperierenden wirtschaftlichen Teileinheiten ist.«³⁶⁾ Dem Markt fällt dabei die Aufgabe der Vermittlung zwischen Produktion und Distribution zu.
2. Seiner Konzeption nach ist das jugoslawische Wirtschaftssystem mit dem Phänomen des Marktes durchaus vereinbar. Das sozialistische Wirtschaftssystem negiert weder den Markt noch das Wertgesetz. Die ökonomische Wirkung von Warenproduktion und Wertgesetz ist jedoch im sozialistischen Wirtschaftssystem nicht identisch mit der in der kapitalistischen Wirtschaft.
3. Im Verkehr als einem selbständigen Sektor der Produktion (im weiteren Sinne) existiert und funktioniert der Markt als gesellschaftliche Institution, die ständig zwischen Anbietern und Nachfragern von Transportleistungen vermittelt.
4. Der Verkehrsmarkt in Jugoslawien ist durch ein begrenztes Maß an Planung und preispolitischer Intervention gekennzeichnet. Daß sich der Preis in der Regel nicht frei bildet, bedeutet jedoch nicht, daß damit die Preisbildung völlig ohne Beziehung zu der für die Erstellung von Verkehrsleistungen gesellschaftlich notwendigen Arbeit erfolgt. Ferner darf daraus nicht geschlossen werden, daß die übrigen für die Preisbildung relevanten Faktoren bedeutungslos sind.
5. Die jugoslawischen Wirtschaftsunternehmen werden in ihrer Möglichkeit zur Entfaltung ökonomischer Aktivität maßgebend durch wirtschaftspolitische Maßnahmen auf dem Gebiet der Investitionen, des Systems der Verkehrspreise usw. beeinflusst.

³⁵⁾ *Berchtold, W.*, Wirtschaftlichkeitsfragen des Luftverkehrs (= Vorträge und Beiträge aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster, H. 3), Göttingen 1955.

³⁶⁾ Vgl. *Schmitt, A.*, Über einige Grundfragen der Verkehrstheorie, in: Festgabe für Adolf Weber, Berlin 1961, S. 274.

6. Die Marktstruktur mit der im Verkehrsbereich typischen Tendenz zur Konzentration auf der Angebotsseite ist mit der Konzeption des jugoslawischen Wirtschaftssystems vereinbar.
7. Die rasche Entwicklung der jugoslawischen Wirtschaft, die Mannigfaltigkeit der Produktion, die Möglichkeit aktiver Regionalpolitik, entwicklungspolitische Maßnahmen und die Entwicklung neuer Verkehrsmittel verursachen neben der volkswirtschaftlichen Gestaltungskraft des Verkehrssystems selbst Rückwirkungen auf die Verkehrsmärkte, besonders hinsichtlich ihrer räumlichen Ausweitung und Intensivierung.