

allerdings recht vage und erscheinen konkretisierungsbedürftig. Der allgemeine übergreifende Topos »Vorbeugen ist besser als Heilen« (S. 173) kann nicht besonders hilfreich die systematischen Bemühungen begründen. Der Autor hebt zwar zutreffend die Möglichkeit von Zielkonflikten hervor (S. 180 ff.) (z. B. mit dem Ziel eines optimalen Wachstums in der Zeit wirtschaftlicher Rezessionen) und er fordert eine Interessenabwägung, die nicht nur die Vorteile, sondern auch mögliche Nachteile für die jeweils betroffenen und die gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen der einzelnen Maßnahmen berücksichtigt (S. 178 f.). Es ist allerdings fraglich, ob die maßgeblichen Wertungsgesichtspunkte und Schutzbemühungen sich »frei von ideologischen Vorstellungen leiten lassen«, wie der Autor fordert (S. 178). Denn – wie v. Hippel selbst treffend feststellt – die Durchsetzung der einschlägigen Maßnahmen und Reformüberlegungen zum Schutz des Schwächeren hängt entscheidend davon ab, wie »die Prioritäten von den Politikern und von der öffentlichen Meinung gesetzt werden« (S. 180).

Trotz diesen methodischen Bedenken handelt es sich um ein Buch, das die weitere Diskussion der Thematik auf lange Zeit hinaus grundlegend strukturieren und anleiten dürfte. Es ist ein mutiger und notwendiger Schritt zu einer Jurisprudenz, die sich anderen Sozialwissenschaften öffnet.

Michael-Theodoros Marinos

Alexander J. Yeats

Shipping and Development Policy. An Integrated Assessment

Praeger Publishers, Praeger Special Studies, New York, 1981, 173 S.

Zurecht stellt Yeats fest, daß es bislang keine adäquate wissenschaftliche Aufarbeitung des Einflusses der Transportkosten auf die Entwicklung und Probleme des Handels der Dritten Welt gibt. Dies liege an der Datenlage, der schwierigen Erfassung der Transportkosten und an dem Vorurteil der Wissenschaft, Transportkosten seien im Verhältnis zu Zöllen unbedeutend. Nach Yeats müsse diese Annahme revidiert werden. Untersuchungen hätten gezeigt, daß sich Transportkosten nachteilig auf den Industrialisierungsprozeß auswirkten, da die ad valorem Transportkosten häufig mit dem Verarbeitungsgrad der Exportprodukte anstiegen. Im Intra-Entwicklungsländerhandel hätten die Transportkosten sogar ein prohibitives Niveau erreicht, so daß Schifffahrt, wichtigstes internationales Transportmittel, unter den derzeitigen Bedingungen eine wesentliche Behinderung in der auf collective self-reliance fußenden Entwicklungspolitik darstelle: »Lack of appropriate transport facilities have often been a major bottleneck limiting the benefits of regional integration schemes, while the established North-South pattern of liner conference routes has been a major barrier to expanded developing country intratrade and achievement of a policy of collective self-reliance.« (S. 10)

Ausgehend von den weltweiten Ungleichgewichten in der Weltschifffahrt und im Welt-handel (Anteil der Dritten Welt an der Welthandelsflotte 6 %) behandelt Yeats die Folgen für die Dritte Welt, wobei im Mittelpunkt die langfristigen Entwicklungen der Transportkosten (auch im historischen Vergleich mit der säkularen Rolle von Schifffahrt und Transportkosten in der industriellen Entwicklung entwickelter Länder) und die institutionellen Rahmenbedingungen, bzw. Restriktionen für die Entwicklungsländer stehen. Die Analyse wird durch theoretische Erörterungen, Effekte von Transportkostensteigerungen auf den Handel, ergänzt.

Yeats' Versuch, diese für die Dritte Welt eminent wichtigen Probleme theoretisch und ökonomisch-politisch zu klären, muß allerdings als gescheitert angesehen werden. Zwar sind seine Erhebungen zu den Entwicklungen der Transportkosten sehr bedeutsam, aber gerade die Intentionen der Dritten Welt, die institutionellen Rahmenbedingungen im internationalen Seeverkehr durch eine kollektive Strategie (bspw. Neuordnung des internationalen Linienverkehrs durch den Verhaltenskodex für Linienkonferenzen, Transformation der offenen in normale Register und das »bulk sharing« in der Massengutschifffahrt) zu beseitigen, erfaßt Yeats nur sehr oberflächlich. Dies muß umso mehr erstaunen als Yeats als »First Economics Officer« der UNCTAD, die die Bausteine der Neuen Internationalen Seeverkehrsordnung entwickelt hat, sehr guten Einblick in den derzeitigen Stand der Schifffahrtsentwicklung der Dritten Welt hat. Zweifelsohne stellen Transportkosten und institutionelle Bedingungen im Weltseeverkehr (bspw. monopolartige Macht der Industrieländer) wesentliche Barrieren für die Schifffahrt der Entwicklungsländer dar, aber sicherlich nicht die einzigen, was sich u. a. an den Schwierigkeiten von Dritte Welt-Reedereien, genügend Kapital zum Schiffserwerb aufzubringen, an mangelndem technischem know-how, an fehlendem Management und Seeleuten und den politisch-institutionellen Bedingungen in der Dritten Welt, zeigen läßt.

Trotz dieser Einwände stellen Yeats' Aussagen zum Problem der Transportkosten einen wesentlichen, auch theoretischen, Beitrag zu den ökonomischen Restriktionen im internationalen Seeverkehr dar, allerdings keine »integrierte Einschätzung von Schifffahrt und Entwicklungspolitik«, wie der Titel des Buches verspricht.

Robert Kappel

Lloyd Rodwin

Cities and City Planning

Plenum Publ., New York and London 1981, \$ 29.50

Weltweit befindet sich die Stadt in einer Krise. In den industrialisierten Staaten ist dies eine Krise der Kernstädte, die sich in Bevölkerungs-, Funktions- und Einkommensverlusten manifestiert, und zu einem allmählichen Verfall der Kernstädte führt. Demgegenüber wird die Krise der Stadt in den Entwicklungsländern in erster Linie durch ein