



MODUL 1

Internationale Wirtschaftsbeziehungen



Maritime Wirtschaft & Logistik

Sekundarstufe II





Maritime Wirtschaft & Logistik

MODUL 1

Internationale Wirtschaftsbeziehungen

Autoren:

Michael Koch

Nina Kolcan

Institut für Ökonomische Bildung an der
Carl von Ossietzky Universität Oldenburg

© 2018 Institut für Ökonomische Bildung gemeinnützige GmbH (www.ioeb.de)

Anschrift: Bismarckstraße 31, 26122 Oldenburg

Das Werk und seine Teile sind urheberrechtlich geschützt.

Jede Nutzung in anderen als den gesetzlich zugelassenen Fällen bedarf der vorherigen schriftlichen Einwilligung des Herausgebers. Weder das Werk noch seine Teile dürfen ohne eine Einwilligung gescannt und in ein Netzwerk eingestellt werden. Dies gilt auch für Intranets von Schulen und sonstigen Bildungseinrichtungen.

Auf verschiedenen Seiten dieses Heftes befinden sich Verweise (Links) auf Internet-Adressen. Haftungshinweis: Trotz sorgfältiger inhaltlicher Kontrolle wird die Haftung für die Inhalte der externen Seiten ausgeschlossen. Für den Inhalt der externen Seiten sind ausschließlich deren Betreiber verantwortlich. Sollten Sie bei dem angegebenen Inhalt des Anbieters dieser Seite auf kostenpflichtige, illegale oder anstößige Inhalte treffen, so bedauern wir dies ausdrücklich und bitten Sie, uns umgehend per E-Mail davon in Kenntnis zu setzen, damit beim Nachdruck der Verweis gelöscht wird.

Das Projekt „Maritime Wirtschaft und Logistik“

Herausgeber: Institut für Ökonomische Bildung gemeinnützige GmbH an der Carl von Ossietzky Universität Oldenburg

Projektpartner: BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG, bremenports GmbH & Co. KG, Hamburger Hafen und Logistik AG, Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG, Seaports of Niedersachsen GmbH

Im Rahmen des Projektes konzipiert das Institut für Ökonomische Bildung in Oldenburg Print- und Online-Unterrichtsmaterialien für den Wirtschaftsunterricht. Das im Jahr 2006 durch BLG, bremenports und das Landesinstitut für Schule in Bremen initiierte Projekt wird mittlerweile durch eine Vielzahl von Akteuren aus allen norddeutschen Bundesländern getragen. Schülerinnen und Schülern einen Einblick in die maritime Wirtschaft und Logistik zu verschaffen und dabei neben dem Erlernen wirtschaftlicher Grundkenntnisse auch die zahlreichen Berufsmöglichkeiten dieser Branche zu entdecken, ist das Ziel des gesamten Vorhabens.

Die Online-Plattform

Alle Informationen zum Projekt sowie viele weitere interessante Materialien finden Sie unter: www.marwilo.de

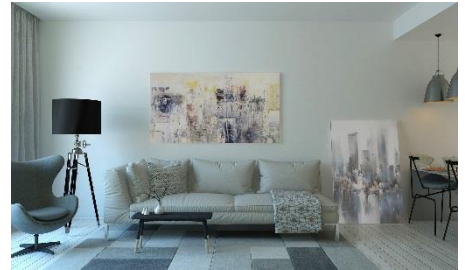
The screenshot shows the homepage of the 'Maritime Wirtschaft & Logistik' online platform. At the top, there is a logo with the text 'Maritime Wirtschaft & Logistik' and a graphic of a ship's funnel and a crane. Below the logo is a navigation menu with the following items: 'Wirtschaftsraum', 'Häfen', 'Unternehmen', 'Logistik', 'Strukturwandel', 'Welthandel', 'Berufe', and 'Lehrer'. The main content area features a large image of a ship's deck with a crane lifting a large metal barrel. To the right of this image is a 'Neuigkeiten' (News) section with three articles: 'Neues Bildungsprojekt „Zukunft Meer – mehr Zukunft“: Der Startschuss des Bildungsprojektes erfolgte im Rahmen einer Auftaktveranstaltung am 16.08.2018 in Jever.', 'Zeitungsartikel: Geheimnisse des Elbverkehrs', and 'Wochenende an der Jade: Vom 28. Juni bis zum 01. Juli 2018 findet wieder das jährliche Stadt- und Hafenfest in Wilhelmshaven statt.' Below the news section is a grid of six category tiles: 'Wirtschaftsraum', 'Häfen', 'Unternehmen', 'Logistik', 'Strukturwandel', and 'Welthandel'. On the right side of the page, there is a 'Lehrkräfte Login' section with input fields for 'Benutzername' and 'Passwort', and a button labeled 'Anmelden'. Below the login section is a 'Hilfreiche Links' section.

Inhaltsverzeichnis

1. WELT BEI UNS ZU HAUSE.....	1
Internationaler Handel – ein tagesaktuelles Thema.....	1
2. GLOBALISIERUNG - MEHR ALS WELTWEITER HANDEL.....	5
3. WELTHANDEL UND SEINE PRODUKTE.....	7
4. GRÜNDE FÜR WELTWEITEN HANDEL	12
Klassische Außenhandelstheorien	12
Weiterentwicklungen und ergänzende Erklärungsansätze.....	13
5. LEITBILDER DES WELTWEITEN HANDELS.....	16
Institutionen der Weltwirtschaft.....	18
6. EUROPÄISCHE UNION UND EUROPÄISCHER BINNENMARKT.....	21
Europäischer Binnenmarkt	23
7. INTERNATIONALISIERUNG VON UNTERNEHMEN.....	26
Wettbewerbssituation im internationalen Handel	28
8. LOGISTIK DES WELTHANDELS.....	30
Ziele in der Logistik.....	31
Logistik- und Wertschöpfungsketten.....	33
9. HÄFEN – DREHSCHLEIBEN DES WELTHANDELS	34
Internationale Häfen.....	35
Seehäfen in Deutschland	36
10. ZUSAMMENFASSUNG UND WISSENSCHECK	38
Das Wichtigste in Kürze.....	38
Wissenscheck	38
LITERATURHINWEISE (AUSWAHL)	39
BILDQUELLENVERZEICHNIS.....	41

1. Welt bei uns zu Hause

Jeder weiß, dass wir in unserem Alltag eine Vielzahl von Gütern und Dienstleistungen nutzen, die aus den verschiedensten Regionen der Welt stammen. Und trotzdem überrascht bei genauerem Hinsehen immer wieder, wie viele Bereiche betroffen wären, könnten wir lediglich auf nationale Produkte zurückgreifen. So wäre beispielsweise ein Wohnzimmer oder ein Kleiderschrank sehr leer, wenn alle ausländischen Ausstattungsgegenstände bzw. Kleidungsstücke entfernt würden.



Internationaler Handel – ein tagesaktuelles Thema



Solche und ähnliche Meldungen finden sich jeden Tag in der Zeitung bzw. in den Nachrichten. Die internationalen Wirtschaftsbeziehungen bestimmen wirtschaftliche und politische Debatten. Dabei gibt es vielfältige Wechselbeziehungen. Ob die Börsenkurse steigen, der Ölpreis fällt, die Europäische Union (EU) neue Richtlinien beschließt oder in den USA ein neuer Präsident gewählt wird: Auf die eine oder andere Art und Weise spürt man dies im internationalen Wirtschaftsgeschehen.

i PROTEKTIONISMUS
Unter dem Begriff Protektionismus versteht man staatliche Eingriffe in den internationalen Handel (z.B. mittels Zöllen oder Quoten), die ausländische Anbieter benachteiligen und dem Schutz der inländischen Warenproduktion dienen.

METHODE: ROLLENSPIEL



John freut sich: Zum Geburtstag hat er das gewünschte Fahrrad bekommen. Stolz zeigt er es im Freundeskreis herum, doch das Echo ist geteilt.

Fritz: Mensch super, Glückwunsch. Das lässt ja nichts zu wünschen übrig.

Sina: Na toll, wieder so ein ausländisches Teil. In Deutschland machen sie die Werke zu und entlassen die Mitarbeiter, wie meinen Vater, aber ihr kauft weiter die Dinger und tragt dazu bei, dass immer mehr Arbeitsplätze in Billiglohnländer ausgegliedert werden.

John: Oh, Mann! Fahrräder zu dem Preis würde es doch gar nicht geben, würden sie nicht in anderen Ländern produziert werden. Geht eben nicht alles.

Sina: Ach ja, und am Ende hat hier keiner mehr Arbeit, nur weil alle billig einkaufen wollen, oder was? Das passt doch nicht! Man sollte darauf achten, möglichst viele deutsche Produkte zu kaufen.

Fritz: Nun aber mal halblang, Deutschland profitiert doch nun weltweit wirklich mit am stärksten vom internationalen Handel. Schon mal gehört: Deutschland ist eines der exportstärksten Länder. Unser Wohlstand und viele unserer Arbeitsplätze existieren überhaupt nur, weil es internationalen Handel gibt.

Rollen

- John, 16 Jahre, achtet beim Einkauf nicht auf die Herkunft der Ware, sondern auf den Preis und die Qualität. Er hat sich über die Zusammenhänge der internationalen Wirtschaft bislang nicht viele Gedanken gemacht, glaubt aber, der internationale Handel bringt Vor- und Nachteile für Deutschland.
- Sina, 17 Jahre. Ihr Vater hat gerade seinen Job verloren, weil das Unternehmen seine Produktion ins Ausland verlagert hat. Sie ist der Meinung, dass man deutsche Produkte kaufen sollte, um so die Wirtschaft im eigenen Land zu unterstützen.
- Fritz, 17 Jahre. Seine Eltern haben ein mittelständisches Unternehmen, das auch im Ausland produziert. Sein Vater sagt, ohne diesen Schritt wäre der Betrieb heute pleite. Er ist der Meinung, dass Deutschland den weltweiten Handel braucht und von ihm profitiert.

Auswertung

Worum geht es in dem Konflikt? Welches sind die wesentlichen Streitpunkte?

Welches sind die wesentlichen Argumente der Akteurinnen und Akteure?

Wie verläuft der Konflikt? An welcher Stelle spitzt sich die Diskussion zu? Wo kommen Kompromisse/Verständigungen auf?

Wie wird der Konflikt ausgetragen, eher emotional oder eher sachlich?

2. Globalisierung - mehr als weltweiter Handel

„Globalisierung“ beschreibt einen komplexen Prozess der fortschreitenden globalen Vernetzung. Dass ein Großteil der Dinge in unserem Haushalt, im Kühl- oder Kleiderschrank nicht aus Deutschland stammt, ist hierbei eine wesentliche, aber eben nur eine Komponente. Gleiches gilt etwa für die Tatsache, dass wir unser Geld in ausländischen Fonds oder Aktien anlegen.

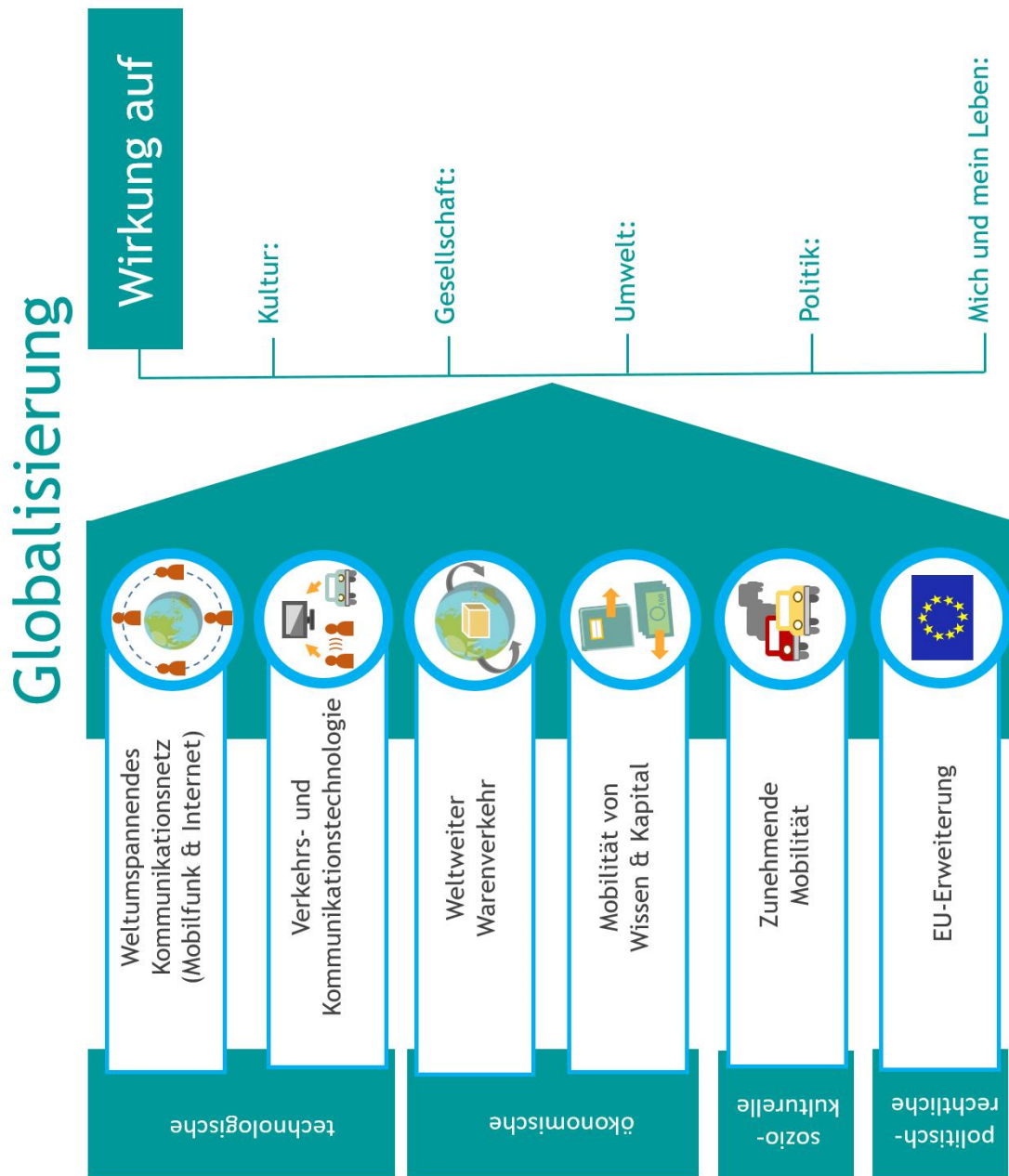


Globale Vernetzungen spielen auch in anderen Bereichen und auf anderen Ebenen unseres Lebens eine immer wichtigere Rolle: Als Schüler oder Studierende gehen wir ins Ausland, um unseren Erfahrungshorizont und unsere Qualifikationen zu erweitern. Als Arbeitnehmer sind wir in anderen Staaten tätig, oder aber wir kooperieren mit ausländischen Arbeitnehmern in einem deutschen Unternehmen. Unsere Informationen holen wir uns aus dem World Wide Web, wir tauschen uns selbstverständlich mit Menschen aus aller Welt aus und lernen andere Kulturen kennen und schätzen. Die Musik, die wir hören, die Filme, die wir sehen, und die Bücher, die wir lesen, stammen aus aller Welt und prägen unseren Geschmack. Und politisch-gesellschaftliche Veränderungen in fernen Ländern bekommen eine immer stärkere Bedeutung für uns: Egal ob in den USA der Immobilienmarkt einbricht, im Nahen Osten ein neuer Konflikt entbrennt oder in Asien die Nachfrage nach Nahrungsmitteln steigt – die Wirkungen spüren wir direkt bei uns.

Die wenigen Beispiele zeigen, dass die Globalisierung alle Lebensbereiche betrifft bzw. von vielen Bereichen auch angestoßen wird. So lassen sich die Ursachen der zunehmenden globalen Vernetzung in vier Felder kategorisieren: technologische, ökonomische, soziokulturelle und politisch-rechtliche.

Arbeitsauftrag

1. Beschreiben Sie die Wirkung der Globalisierung auf die Bereiche Kultur, Gesellschaft, Umwelt und Wirtschaft. Finden Sie für jeden Bereich mindestens ein Beispiel.
2. Analysieren Sie, welche Wirkung die Globalisierung auf Ihr Leben hat. Untersuchen Sie Ihre Einbindung in globale Prozesse und Strukturen. Vergleichen Sie diese mit den Erfahrungen älterer Verwandter und Bekannter und beschreiben Sie den Entwicklungsprozess.
3. Finden Sie Vor- und Nachteile der Globalisierung für die unter 1. genannten Lebensbereiche. Halten Sie Ihre Ergebnisse in der nachfolgenden Grafik fest.



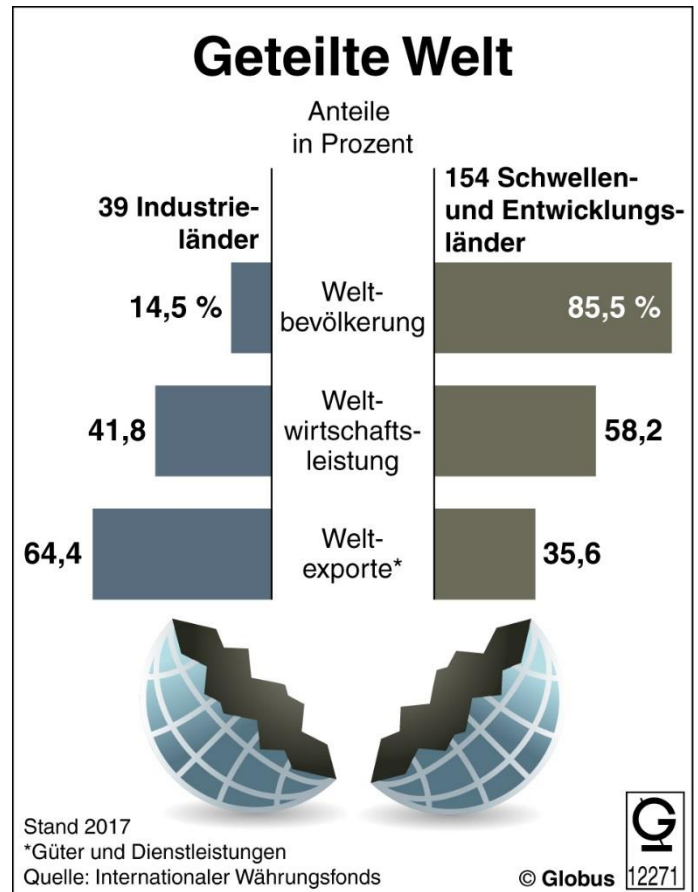
3. Welthandel und seine Produkte

Grundsätzlich unterteilt man die am Welthandel beteiligten Staaten mindestens in zwei (vgl. Grafik), häufiger jedoch in die folgenden vier Gruppen:

- **Industrielländer** sind technisch hoch entwickelt und verfügen über eine bedeutende eigene industrielle Produktion von Gütern. Dabei entfällt das Gros auf eine Gruppe von zehn bis 15 Staaten. Zu diesen Staaten zählen v. a. die westlichen Mitgliedstaaten der Europäischen Union, die USA, Kanada und Japan.

- Im Gegensatz dazu sind die **Entwicklungsländer** durch einen niedrigen Stand der wirtschaftlichen, sozialen und politischen Entwicklung gekennzeichnet. Auf sie entfällt ein Viertel des Welthandelsvolumens. Diese Staaten gelten i.d.R. als „arm“. Sie bilden allerdings keine homogene Gruppe, sondern man subsumiert unter diesem Begriff Staaten mit sehr unterschiedlichen Handelsstrukturen.

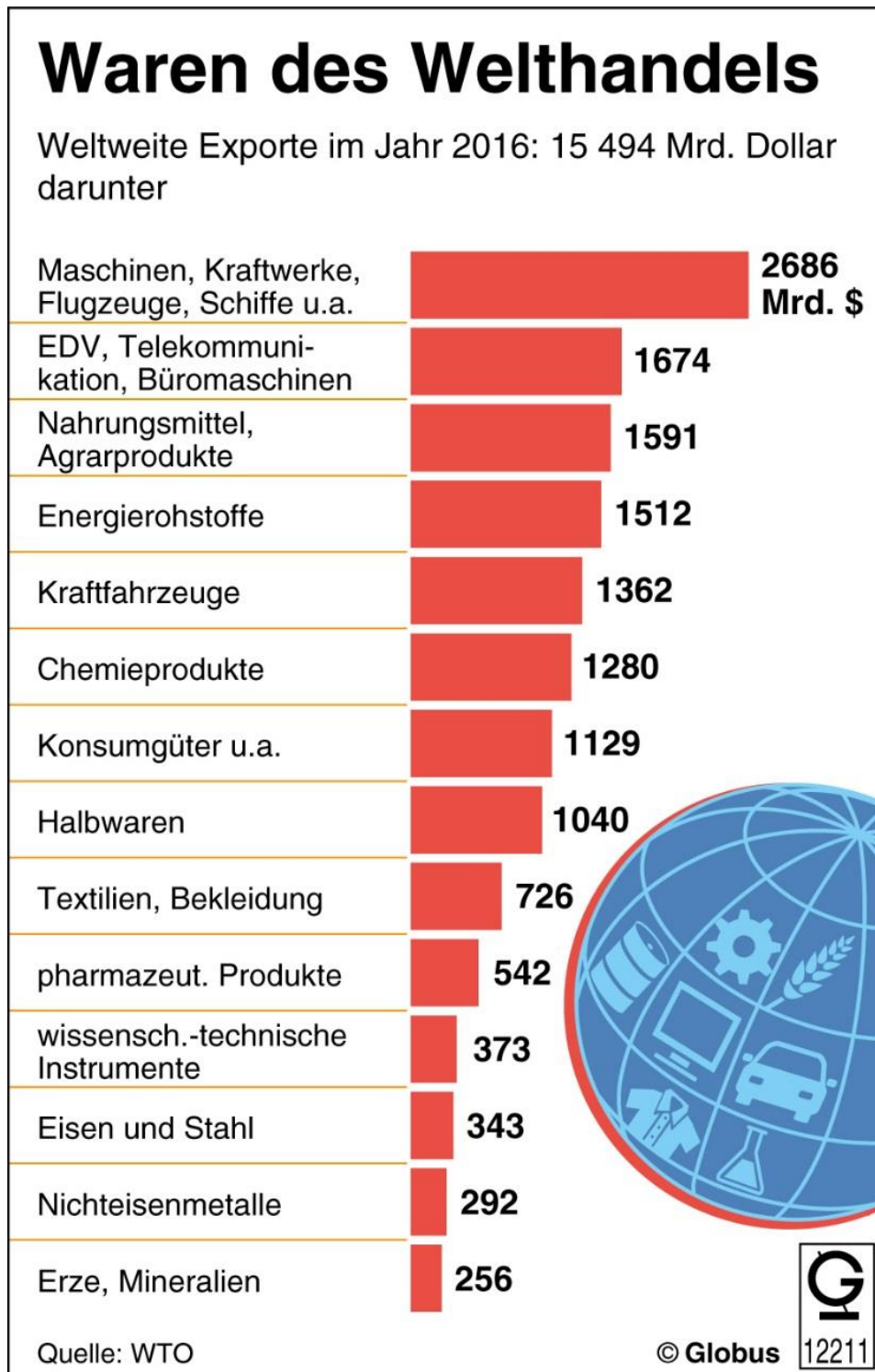
- Entwicklungsländer, die sich im Zuge wirtschaftlichen Wachstums weiterentwickeln und sich schrittweise den Industriestaaten annähern, bezeichnet man als **Schwellenländer**. Die bekanntesten sind Brasilien, Russland, Indien, China und Südafrika (so genannte BRICS-Staaten).



- Der Begriff **Transformationsländer*** fasst schließlich all diejenigen Staaten zusammen, die sich im Zuge der Veränderung ihrer Wirtschaftsordnung von einer Plan- zu einer Marktwirtschaft zunehmend in den internationalen Handel integrieren. Dies gilt v. a. für die Staaten Mittel- und Osteuropas, von denen mittlerweile viele der Europäischen Union angehören. Zu beachten ist, dass sich die letzte Kategorie von den vorherigen dreien unterscheidet, da sie nicht den wirtschaftlichen Entwicklungsstand bestimmter Staaten, sondern deren politischen Entwicklungshintergrund beleuchtet. Ein Transformationsland ist beispielsweise gleichzeitig auch ein Schwellenland.

Die Industrieländer dominieren den Welthandel, wobei sich in den letzten Jahren asiatische Staaten ökonomisch stark entwickelt und ihre globale Position immens ausgebaut haben.

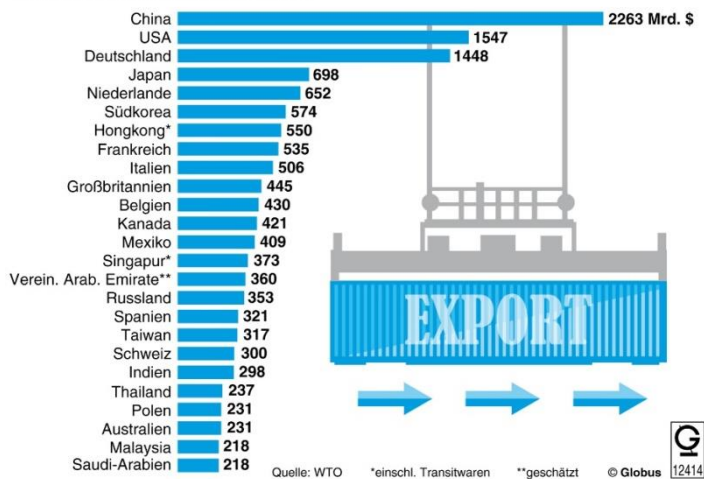
Es gibt fast nichts, was nicht global getauscht werden kann, wie die nachfolgende Grafik zeigt.



Sieht man sich die Strukturen des Welthandels in der folgenden Grafik an, insbesondere die Anteile der Industriestaaten, so stellt man große Unterschiede fest.

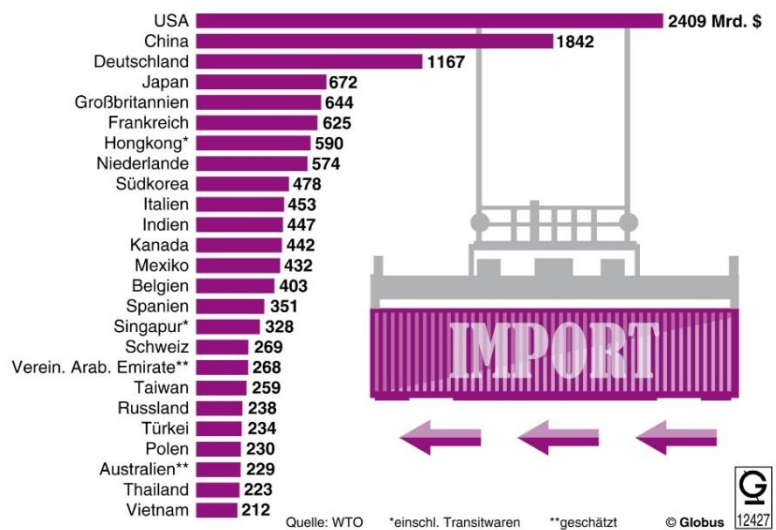
Die größten Exporteure der Welt

Ausfuhren im Jahr 2017 in Milliarden Dollar



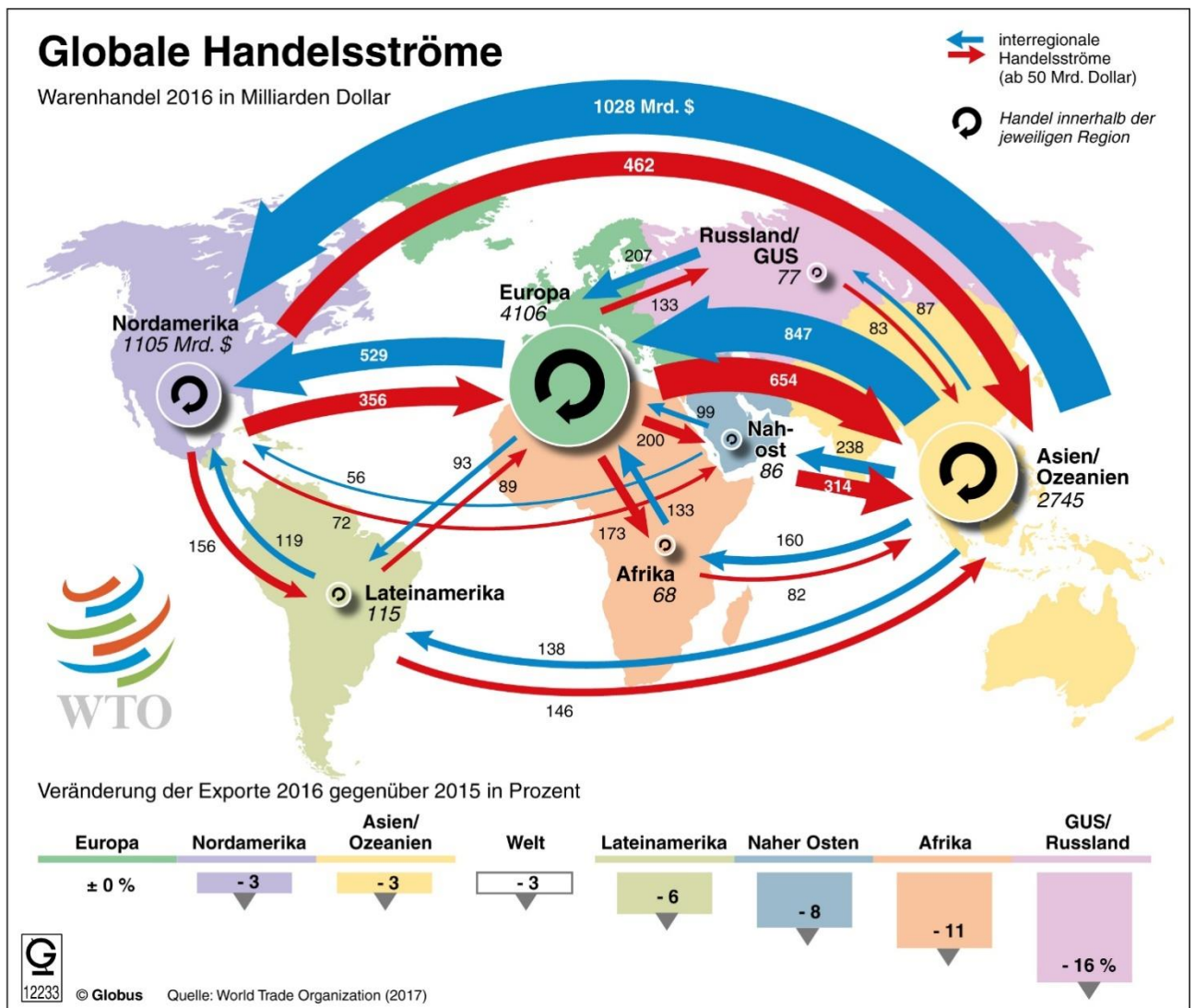
Die größten Importeure der Welt

Einfuhren im Jahr 2017 in Milliarden Dollar



Um festzustellen, welche Position ein Staat im globalen Handel einnimmt, reicht es dabei nicht, zu untersuchen, wie groß das Volumen aller im- und exportierten Güter ist. Von entscheidender Bedeutung ist der Handelsbilanzsaldo. Beispielsweise hat Deutschland im Jahr 2017 insgesamt Güter im Wert von 1.279,4 Milliarden Euro ins Ausland geliefert. Im gleichen Zeitraum sind Güter im Wert von 1.034,6 Milliarden Euro ins Land importiert worden. Zusammengenommen weist die Bundesrepublik für dieses Jahr somit einen positiven Handelsbilanzsaldo von 244,8 Milliarden Euro aus. Im Gegensatz dazu weisen die USA 2017 einen negativen Handelsbilanzsaldo aus, das heißt, sie haben mehr Güter ein- als ausgeführt.

i HANDELSBILANZ
 Eine Handelsbilanz stellt die Einfuhren eines Landes den Ausfuhren gegenüber. Der Saldo ist positiv, wenn die Exporte die Importe übersteigen.



Die Grafik verdeutlicht, dass sich die Welthandelströme zwischen den Staaten und Regionen sehr unterschiedlich verteilen. Auffällig ist die bedeutende Stellung des europäischen Wirtschaftsraumes, insbesondere aufgrund seines „regionalen“ Handels im Rahmen des EU-Binnenmarktes. Auch wenn über die Jahrzehnte ein stetiges Anwachsen des Welthandelsvolumens zu erkennen ist, hängt dieses trotz allem stark von der konjunkturellen Entwicklung der Weltwirtschaft ab. Gibt es beispielsweise eine Rezession, also einen anhaltenden Wirtschaftsabschwung, wie etwa im Zuge der Weltwirtschaftskrise 2007/08, so verändern sich auch die Handelsströme.

Arbeitsauftrag

1. Bestimmen Sie mithilfe der Grafiken die Stellung der folgenden Staaten im internationalen Wirtschaftsgeschehen: USA, Deutschland, China, Großbritannien, Russland, Singapur. Nehmen Sie dabei sowohl Bezug auf das Handelsvolumen als auch auf die Handelsbilanz.
2. Ermitteln Sie wesentliche Gründe für den Aufstieg Chinas zur Handelsnation. Diskutieren Sie, welche „Standortfaktoren“ eine Rolle spielen könnten.
3. Recherchieren Sie, wie sich die Weltwirtschaft und damit der Welthandel derzeit entwickeln. Legen Sie dar, inwieweit eher von einem Auf- oder Abschwung gesprochen wird.
4. Erläutern Sie die aktuellen Einflussfaktoren auf den Welthandel.

4. Gründe für weltweiten Handel

Es gibt viele Erklärungsansätze, warum internationaler Handel von Unternehmen betrieben wird. Zusammengefasst liegen die Gründe für den globalen Austausch von Sachgütern und Dienstleistungen grundsätzlich in

- der **Verfügbarkeit** von Produktionsfaktoren, Rohstoffen und Gütern
- und den **Kostenunterschieden** bei der Herstellung von Gütern oder der Bereitstellung von Dienstleistungen.

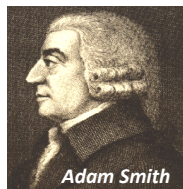
Viele Güter sind günstig, weil Unternehmen sie in einem Land herstellen lassen, in dem die Kosten für die Produktion geringer sind als im eigenen Land. Hierbei spielt z. B. eine Rolle, wie ein Land mit den Produktionsfaktoren Arbeit, Boden und Kapital ausgestattet ist. Ein Land mit viel Boden (wie z. B. Argentinien oder Kanada) konzentriert sich z. B. eher auf die Herstellung von Getreide, Holz oder Rindfleisch. Ein Land mit viel bzw. im Vergleich günstiger Arbeitskraft (wie z. B. Bangladesch oder Indien) stellt vor allem arbeitsintensive Produkte her.

Klassische Außenhandelstheorien

Die klassische Volkswirtschaftslehre beschäftigt sich seit jeher mit der Frage, warum und unter welchen Umständen es zu grenzüberschreitenden Wirtschaftsbeziehungen kommt. Zu den klassischen Außenhandelstheorien gehört seit dem 18. Jahrhundert die Theorie der „Kostenvorteile“:

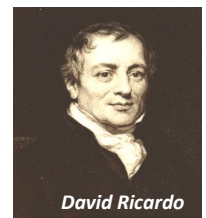
Absolute Kostenvorteile

Die Vorteilhaftigkeit des internationalen Handels wird klassischerweise mit den absoluten Kostenvorteilen für Länder begründet. Diese Erklärung geht insbesondere auf den als Gründungs-vater der Wirtschaftswissenschaften angesehenen Adam Smith (1723-1790) zurück. Dieser wollte aufzeigen, dass Handelsgewinne nicht allein auf Kosten anderer Volkswirtschaften realisierbar sind, die es dann mit protektionistischen Maßnahmen abzusichern gilt. Vielmehr sind absolute Vorteile schon für ein Land und ein Gut gegeben. Außenhandel ist kein Nullsummenspiel, und Handel bietet nicht nur Vorteile für das Land, das mehr ex- als importiert. Vielmehr sind Wohlfahrtsgewinne generell auch dann zu erzielen, wenn keine Ausfuhrüberschüsse realisiert werden, weil durch die internationale Arbeitsteilung die internationale Produktivität steigt. Die Theorie von Adam Smith besagt, dass die Steigerung der Wohlfahrt durch den Außenhandel für die Welt am höchsten ist, wenn sich jedes Land auf jene Güter spezialisiert, die es am kostengünstigsten herstellen kann, d. h., wenn es einen absoluten Kostenvorteil besitzt.



Komparative Kostenvorteile

Die Überlegungen von Adam Smith können jedoch nicht erklären, warum Länder Güter exportieren, die keine absoluten Preisvorteile besitzen. Eine Weiterentwicklung erfolgte durch David Ricardo (1772-1823), der eines der berühmtesten Theoreme der Wirtschaftswissenschaften formuliert hat: jenes der komparativen Kostenvorteile. Es besagt, dass ein Land die Vorteile der internationalen Arbeitsteilung für sich nutzen kann, indem es sich auf jene Güter spezialisiert, für die es komparative Kostenvorteile besitzt. Das heißt, dass es auch dann Gründe für einen Handel zwischen zwei Ländern gibt, wenn ein Land A alle Produkte kostengünstiger herstellen kann als der Handelspartner Land B. Ein kleines Beispiel:



Der berühmteste Schriftsteller der Stadt ist gleichzeitig auch deren bester Buchhalter und Steuerexperte. Trotzdem kann es sich für ihn lohnen, einen externen Berater mit der Steuererklärung und Buchführung zu beauftragen, um so mehr Zeit für die gewinnbringendere schriftstellerische Arbeit zu erlangen.

Wesentliche Werke:

- David Ricardo (1817): On The Principles of Political Economy and Taxation, London u.a.: Dent u.a. 1817 (deutsch: Grundsätze der politischen Ökonomie und Besteuerung (1969)).
- Adam Smith (1776): An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations (deutsch: Wohlstand der Nationen).

Weiterentwicklungen und ergänzende Erklärungsansätze

Die klassische Außenhandelstheorie reicht allerdings nicht aus, um die globalen Prozesse heutzutage ausreichend zu erklären. Deshalb wurde sie von verschiedenen Ökonomen weiterentwickelt und ergänzt. Einige der wichtigsten neueren Erklärungsansätze, die insbesondere die Unternehmen als Handel treibende Akteure in den Blick nehmen, werden hier kurz skizziert:

Faktor-Proportionen-Theorem

Während das Ricardo-Theorem auf die Produktivitätsunterschiede (genauer auf die Arbeitsproduktivität) abzielt, haben die Schweden Heckscher (1879-1952) und Ohlin (1899-1979) untersucht, welchen Einfluss die Faktorausstattung eines Landes im Hinblick auf die komparativen Kostenvorteile hat: Je reichlicher ein Land über einen bestimmten Faktor verfügt, desto relativ günstiger werden die Preise des Faktors sein. Es geht also nicht darum, welche Länder absolut gesehen über mehr Kapital oder mehr Arbeiter verfügen. Vielmehr kommt es auf das Verhältnis an, in dem diese Faktoren in den Ländern jeweils zur Verfügung stehen.

Das Theorem vom Ausgleich der Faktorpreise		
Ausgangspunkt	Deutschland: - kapitalreich - arbeitsarm	China: - kapitalarm - arbeitsreich
Spezialisierung	auf kapitalintensive Güter	auf arbeitsintensive Güter
Folgen	steigende Kapitalnachfrage führt zu steigenden Zinsen	steigende Arbeitsnachfrage führt zu steigenden Löhnen
tendenzielle Angleichung des Lohn-Zins-Verhältnisses		

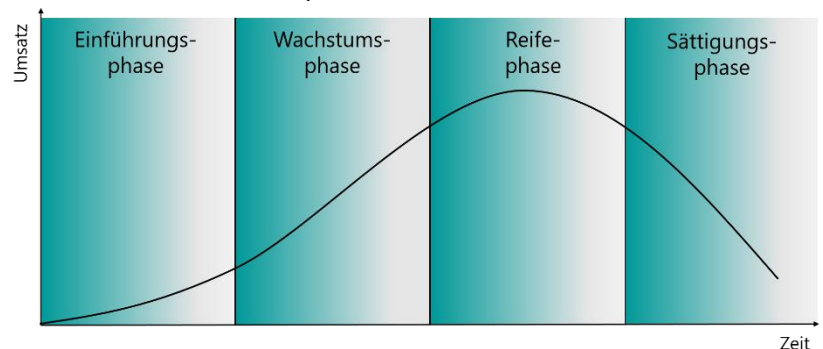
Wesentliche Werke: Bertil Ohlin (1933): Interregional and International Trade.

Quelle: Kaminski, H. et al. (2012), S. 388

Produktlebenszyklustheorie

Wie ändern sich komparative Vorteile im Laufe der Zeit? Wie kann ein Land seine komparativen Vorteile beeinflussen und gestalten? Die Produktlebenszyklustheorie ist eine Weiterentwicklung des Faktor-Proportionen-Theorems und geht auf die Amerikaner Vernon und Hirsch zurück. Diese Theorie geht davon aus, dass ein neues Produkt drei Lebensphasen durchläuft:

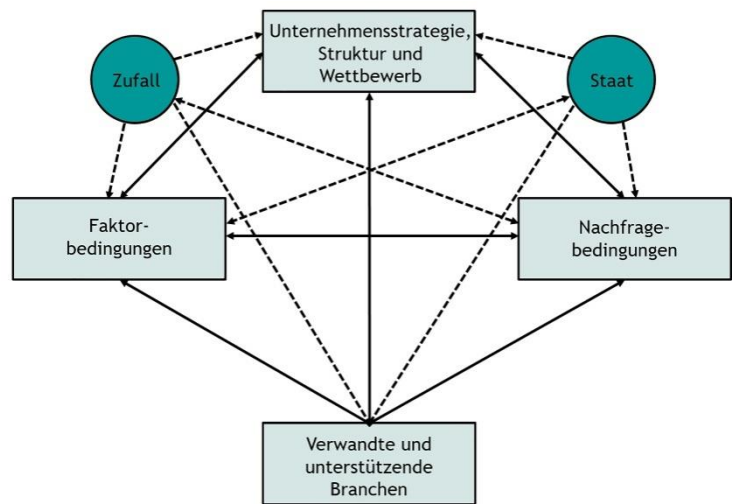
Während die Einführungsphase zumeist im Heimatland des jeweiligen Unternehmens erfolgt, beginnt in der Reifungsphase der Export ins Ausland, die Imitation durch ausländische Unternehmen sowie ggf. die Teilverlagerung der Produktion in andere Länder. Die Sättigungsphase ist durch Massenproduktion gekennzeichnet, hier werden v. a. Länder mit entsprechenden Kostenvorteilen produzieren.



Wesentliche Werke: Raymond Vernon (1966): International Investment and International Trade in the Product Cycle.

Wettbewerbsmodell

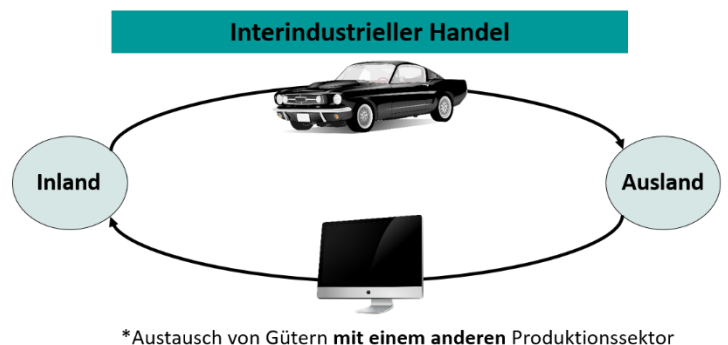
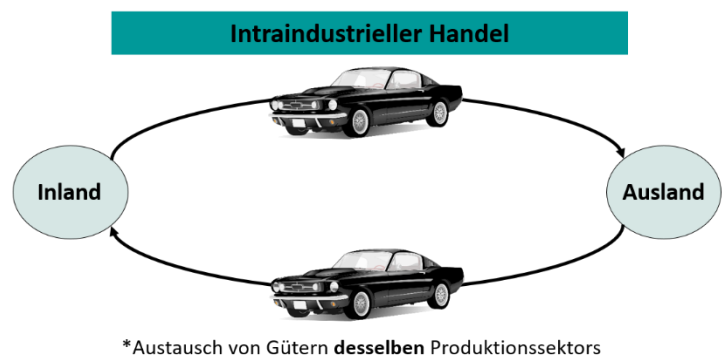
Michael Porter (*1947), Professor an der Harvard Business School, stellte Ende des 20. Jahrhunderts die Frage, warum einige Länder in bestimmten Industriezweigen besonders erfolgreich sind. Nach Porter gibt es gute und weniger gute Bedingungen für die Wettbewerbsfähigkeit, wobei nicht die Wettbewerbsfähigkeit einer Volkswirtschaft, sondern die Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen oder Branchen gemeint ist. Die „Diamantentheorie“ besagt, dass die Wettbewerbsfähigkeit von vier Haupt- und zwei Nebenelementen der Gesamtwirtschaft eines Landes abhängt. Diese Elemente entscheiden darüber, ob Innovationen gefördert, neue Produktionsverfahren umgesetzt und Wissen und Fähigkeiten zügig verbreitet werden.



Wesentliche Werke: Porter, M. (1991): Nationale Wettbewerbsvorteile. Erfolgreich konkurrieren auf dem Weltmarkt.

Intraindustrieller Handel

Beim „intraindustriellen Handel“ finden Im- und Export mit ähnlichen oder gleichen Gütern zwischen sehr ähnlichen Ländern (Industrieländern) statt. Der intraindustrielle (auch: intrasektorale) Handel bestimmt etwa die Hälfte des gesamten Welthandels. Die gehandelten Waren unterscheiden sich kaum im Hinblick auf die Kapital- und Arbeitsintensität, mit der sie hergestellt worden sind. Dies gilt ebenfalls für die Faktorproduktivitäten der Technologien, mit denen sie produziert wurden. Die beteiligten Länder sind weiterhin auf einem vergleichbaren technologischen Stand. Intraindustrieller Handel tritt hauptsächlich bei Produkten des verarbeitenden Gewerbes auf, sehr viel weniger bei Rohstoffen und Vorprodukten. Entsprechend ist intraindustrieller Handel bei Industrieländern stärker ausgeprägt als bei Entwicklungsländern. Die hohe Bedeutung des intraindustriellen Handels hat v. a. zwei Ursachen: Die Bedürfnisse der Nachfrager werden immer spezieller, gleichzeitig erhöhen sich die Möglichkeiten der schnellen Realisierung von Produktweiterentwicklungen und Innovationen.



Quelle: Kaminski, H. (Hg.) (2012)

Quelle: Kaminski, H. (Hg.) (2012), S. 389

5. Leitbilder des weltweiten Handels

Es sind in erster Linie Unternehmen, nicht Länder, die auf regionaler, nationaler und internationaler Ebene Handel miteinander betreiben und dabei auf logistische Leistungen angewiesen sind. Die Regierungen der Staaten versuchen dabei auf vielfältige Weise, Einfluss auf die außenwirtschaftlichen Handelsbeziehungen zu nehmen. Häufig geht es um den Schutz der eigenen Volkswirtschaft vor ausländischen Konkurrenten, die Waren oder Dienstleistungen zu besseren Konditionen anbieten können. Befürworter benennen insbesondere die Arbeitsplatzsicherung im Inland, die Vermeidung einseitiger Produktionsstrukturen durch starke Spezialisierung sowie die Sicherstellung der eigenen Versorgung als Argumente für den Schutz der eigenen Wirtschaft. Beispiele für solche Maßnahmen sind die Einführung von Schutzzöllen auf Importwaren, Subventionen heimischer Industriezweige und andere rechtliche Regelungen.

Der Außenwirtschaftspolitik eines Staates oder einer Staatengemeinschaft (wie der EU) liegt in der Regel ein Leitbild zugrunde, welches Einfluss auf die konkrete Ausgestaltung der Außenwirtschaftspolitik hat. Man unterscheidet zwischen den Leitbildern „Freihandel“ und „Protektionismus“. Hierbei handelt es sich jedoch um Idealtypen, die in keiner Volkswirtschaft in Reinform auftreten.

Freihandel

Gemeint ist damit, den internationalen Waren-, Dienstleistungs- und Kapitalverkehr von allen Einschränkungen und Behinderungen zu befreien.

Ordnungspolitisch entspricht dieses Leitbild jenem der freien Marktwirtschaft, d. h., der Entscheidungsfreiheit der Wirtschaftssubjekte wird oberste Priorität eingeräumt.

Im uneingeschränkten Wettbewerb setzen sich nach Meinung der Befürworter die besten Güter und Produktionsmethoden durch. Die freie Preisbildung nach Angebot und Nachfrage sorgt außerdem für den bestmöglichen Ausgleich zwischen den Interessen der Produzenten und Konsumenten. Die Arbeitsteilung erhöhe zudem den Wohlstand aller beteiligten Länder. Obwohl jeder sein Eigeninteresse verfolgt, profitieren alle vom Wettbewerb. Es wird argumentiert, dass sich durch den Freihandel die Wahlmöglichkeiten der Konsumenten erhöhen, Arbeitsplätze geschaffen, Wirtschaftswachstum ermöglicht und die Entwicklung besserer Technologien begünstigt würden.

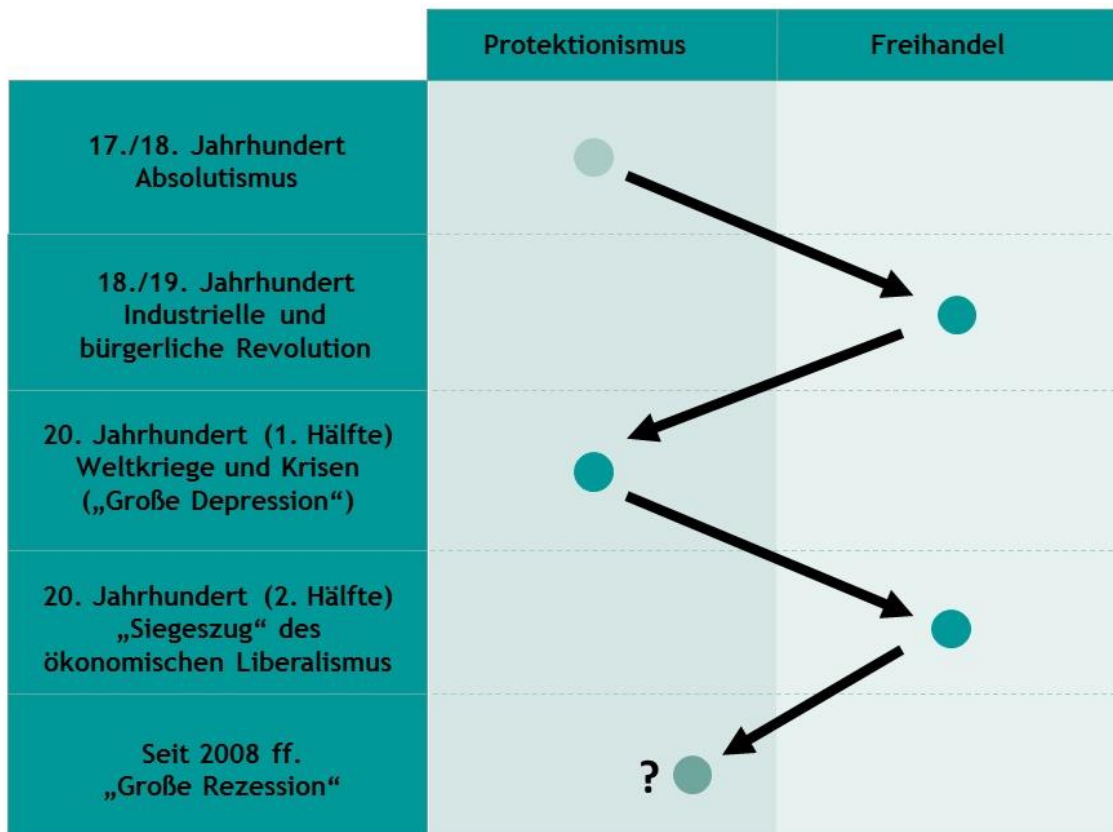
Protektionismus

Generelles Ziel protektionistischer Maßnahmen ist der Schutz der einheimischen Wirtschaft vor ausländischer Konkurrenz. Zu diesem Zweck werden mit unterschiedlichen Instrumenten Ausfuhren erleichtert oder Einfuhren erschwert. Dazu gehören die Einrichtung tarifärer Handelshemmnisse (Einfuhrzölle auf bestimmte Waren) und nicht tarifärer Handelshemmnisse wie Exportsubventionen, Mengenbeschränkungen, Festlegung von Produktionsstandards usw. Beim Protektionismus wird vom Grundsatz der zentralen Planung der Außenwirtschaftsbeziehungen ausgegangen. Eine Entscheidungsfreiheit der Wirtschaftssubjekte ist nicht gegeben.

Kritiker merken an, dass protektionistische Maßnahmen importierte oder im Inland hergestellte Waren verteuerten und die Auswahlmöglichkeiten der Verbraucher einschränkten. Häufig führe zudem der fehlende Wettbewerbsdruck zu einer Qualitätsminderung. Notwendige Anpassungen der heimischen Wirtschaft bzw. bestimmter Branchen an Veränderungen blieben aus und auf lange Sicht gingen Arbeitsplätze verloren.

Die Historie zeigt, dass der Welthandel immer wieder zwischen den beiden Leitbildern Freihandel und Protektionismus hin und her pendelt.

Die Pendelbewegung der Ökonomie (stark vereinfacht)



Quelle: Dr. Karl-Josef Burkard/IÖB

Bereits 1664 versuchte der Schatzmeister von König Ludwig XIV eine drohende Staatspleite mittels Einfuhrzöllen für Güter aus dem Ausland zu verhindern. Er wollte damit die heimische Produktion schützen. 1846 wiederum schaffte Großbritannien die Zölle für Korn ab, wodurch dessen Preis fiel und die Lebenshaltungskosten sanken, was wiederum zu mehr Zufriedenheit der Bürger führte.

Auffällig ist, dass besonders nach Wirtschaftskrisen der Protektionismus wieder mehr Befürworter aufweist. Sowohl nach der Wirtschaftskrise 1873 als auch nach der Krise 1929 wurden wieder Schutzzölle eingeführt, mit dem Ergebnis einer drastischen Abnahme des Welthandels. Dies ist auch heute wieder zu beobachten: Seit der Finanz- und Wirtschaftskrise 2007/08 erfährt der Protektionismus wieder einen Aufschwung. So kündigt beispielweise US-Präsident Donald Trump Handelsabkommen, führt Einfuhrzölle ein und macht die Grenzen der USA dicht. Und auch in Europa steigt die Zahl der Protektionismus-Anhänger. Dennoch bleibt abzuwarten, in welche Richtung das Pendel ausschlägt.

Quelle: Dr. Karl-Josef Burkard/IÖB

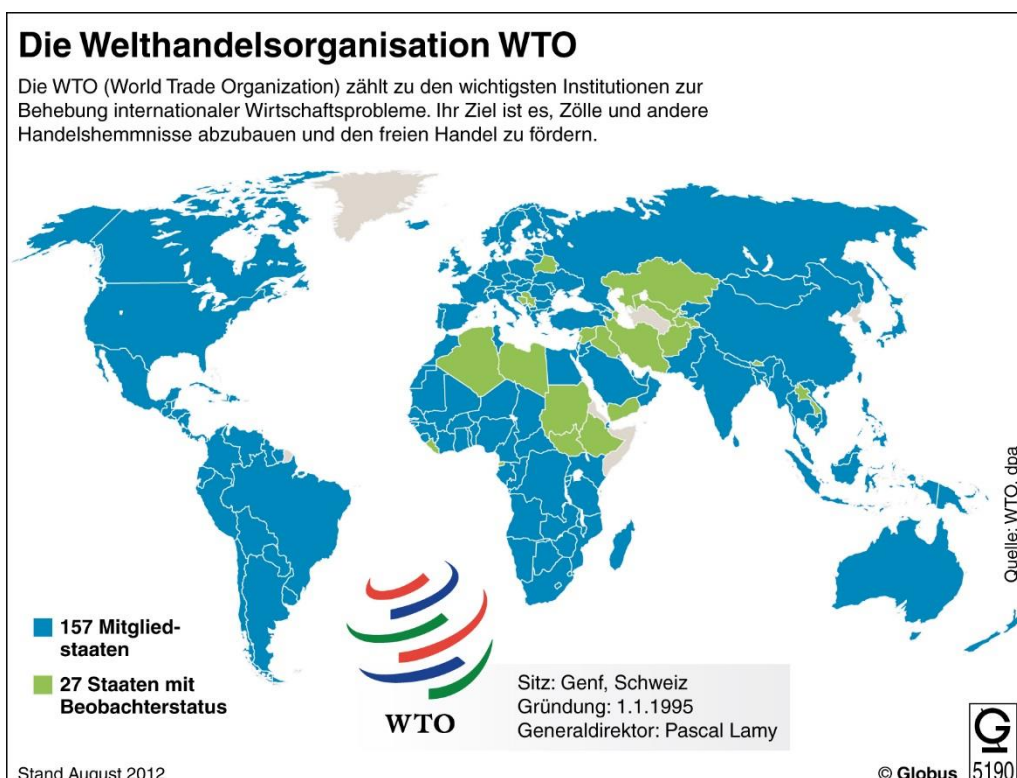
Institutionen der Weltwirtschaft

Es gibt verschiedene Organisationen, wie z. B. die Welthandelsorganisation (World Trade Organisation, WTO), die sich um die Förderung weitgehend ungehinderter internationaler Wirtschaftsbeziehungen und die Festlegung notwendiger, international gültiger Regeln bemühen.

Die WTO ist eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen (UN) und weltweit die bedeutendste Institution, die Regeln für internationale Handelsbeziehungen festlegt. Derzeit gehören ihr über 150 Mitgliedstaaten an, die über 90 Prozent des Welthandels abwickeln. Ziel der WTO ist die Erleichterung des Handels durch unparteiliche Vorgaben und Streitschlichtung bei Handelskonflikten. Zudem wird die Integration der Entwicklungsländer in den Welthandel angestrebt. Im Jahr 1995 ist die WTO aus dem GATT, dem Allgemeinen Zoll- und Handelsabkommen von 1947, hervorgegangen. Der historische Hintergrund für das GATT sind die für die Weltwirtschaft schlechten Erfahrungen mit dem Protektionismus der 1930er Jahre. Um Wiederholungen für die Zukunft zu vermeiden, wurde das GATT als Baustein einer liberalen Welthandelsordnung ausgehandelt.

Das Vertragswerk sieht unter anderem vor, dass Handelsvorteile allen Mitgliedern in gleicher Weise gewährt werden müssen und kein Mitgliedstaat benachteiligt werden darf. Ausländische Produkte sind so zu behandeln wie vergleichbare inländische Produkte. Weiterhin dürfen keine geheimen Abkommen getroffen werden.

Einheitliche Rahmenbedingungen für den weltweiten Handel oder gar eine globale Wirtschaftsordnung zu schaffen, ist eine schwierige Aufgabe. Staaten haben sehr unterschiedliche Ausgangsvoraussetzungen (z. B. Wirtschaftsordnung, politisches System, kultureller Hintergrund) und verfolgen stets eigene Interessen und Ziele. Kooperative Zusammenarbeit wird dadurch oft erschwert.



WTO-Chef Azevêdo warnt vor Abschwung

Der weltweite Warenhandel präsentiert sich in einer robusten Verfassung – noch. Denn die Attacken auf den internationalen Warenaustausch durch US-Präsident Donald Trump und die entsprechenden Gegenmaßnahmen anderer Staaten drohen den Schwung der Globalisierung empfindlich zu verlangsamen. [...]

[Laut der Welthandelsorganisation WTO] wuchs der Warenhandel 2017 um 4,7 Prozent. Das war das stärkste Plus seit sechs Jahren, betont die WTO. Im laufenden Jahr 2018, so lautet die Prognose, soll das Plus 4,4 Prozent betragen. Im kommenden Jahr werde es mit plus vier Prozent weiter aufwärts gehen, wenn auch nicht mehr ganz so stark. Allerdings könnten die Prognosen der WTO-Statistiker in sich zusammenbrechen.

Die tatsächlichen Zahlen drohen laut der Organisation nämlich „viel niedriger“ auszufallen, wenn sich die aktuellen Handelskonflikte weiter verschärfen. WTO-Generaldirektor Roberto Azevêdo betonte: „Ein Kreislauf der Vergeltung ist das letzte, was die Weltwirtschaft braucht.“ Die WTO erkennt schon jetzt, dass die protektionistische Politik das Geschäfts- und Investitionsklima eintrübt.

Gleichzeitig ermahnte der Brasilianer Azevêdo die Regierungen zur Zurückhaltung und zum Dialog. Denn ein kräftiger Warenaustausch zwischen den Ländern stimuliere das Wachstum und schaffe dringend benötigte Jobs. Insbesondere führende Handelsnationen wie Deutschland leben von einem konfliktfreien Warenaustausch. [...]

US-Präsident Trump verhängte im März Strafzölle auf Stahl- und Aluminiemeinfuhren. Später kündigte er Sanktionen gegen Importe aus China in Höhe von Dutzenden Milliarden US-Dollar. Damit will Trump den mutmaßlichen Diebstahl geistigen Eigentums und von Technologie der Amerikaner durch das Reich der Mitte bestrafen. Als Reaktion verhängten die Chinesen Strafzölle auf US-Waren.

Quelle: Herbermann, J. D., Handelsblatt, 19.04.2018

Arbeitsauftrag

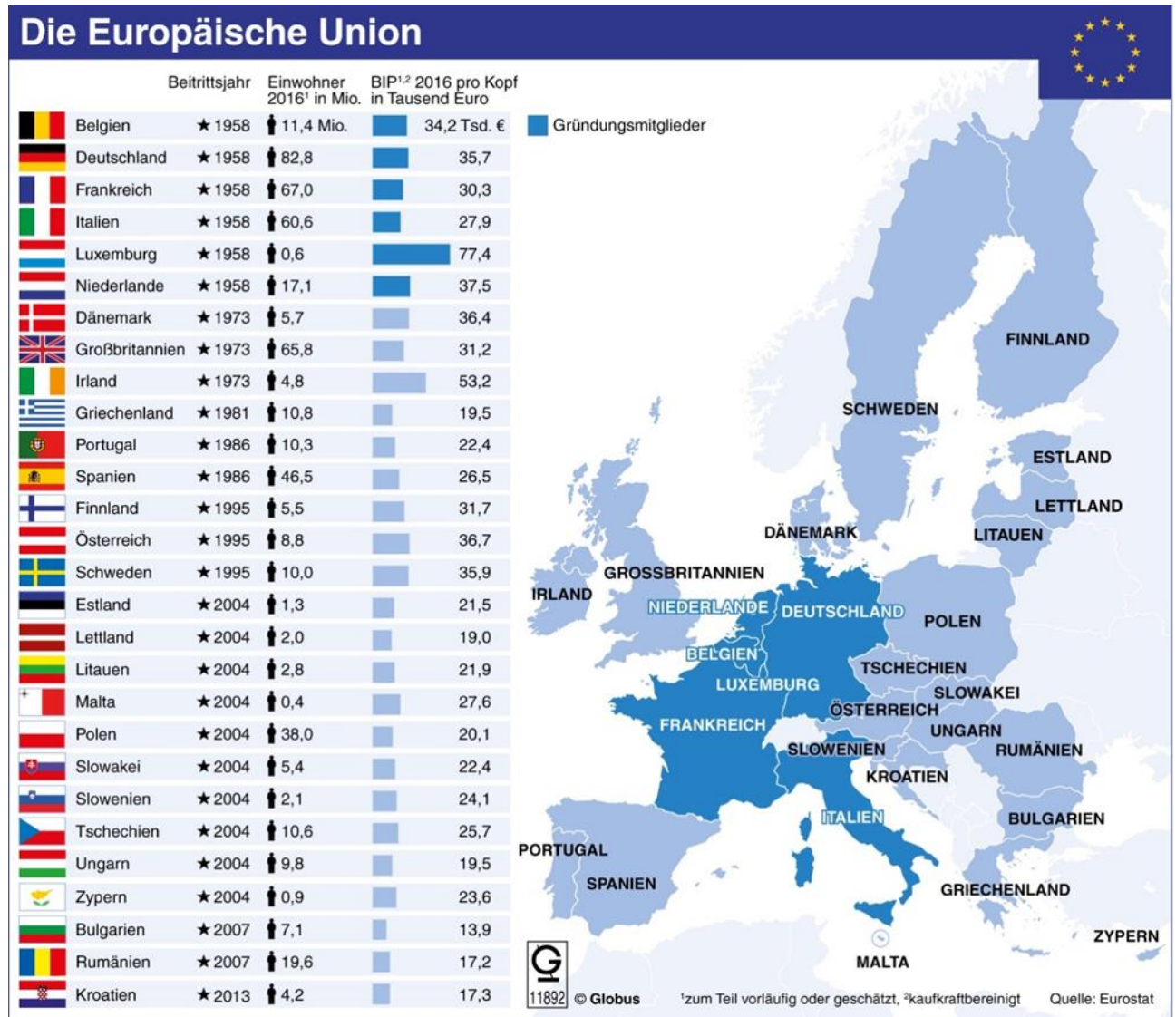
1. Erläutern Sie, welche Argumente für und gegen Freihandel bzw. Protektionismus sprechen. Recherchieren Sie ggf. weitere Informationen.
2. Erörtern Sie, inwieweit der Freihandel gegenüber protektionistischen Ansätzen generell als vorteilhafter gilt. Begründen Sie Ihre Meinung.
3. Recherchieren Sie den aktuellen Stand der von der US-Administration ausgelösten Handelskonflikte (vgl. Artikel) und arbeiten Sie die unterschiedlichen Interessen der Beteiligten heraus.
4. Beschreiben Sie die Aufgabe der Welthandelsorganisation WTO.



Lined writing area consisting of 25 horizontal lines.

6. Europäische Union und europäischer Binnenmarkt

Die Europäische Union (EU) wächst seit 1957 kontinuierlich und gilt mit ihren 28 Mitgliedstaaten als der größte Wirtschaftsraum der Welt.



Seit 2016 steht die EU jedoch vor einem Wendepunkt. Erstmals in der Geschichte der EU hat sich ein Mitgliedstaat, Großbritannien, nach Volksentscheid für den Austritt aus der EU entschieden. Der sogenannte Brexit soll 2019 vollzogen werden, wobei eine Brexit-Übergangsphase bis Ende 2020 eingeplant ist.

Offen bleibt bisher die Frage, welche wirtschaftliche Folgen der Brexit für Großbritannien und ganz Europa haben wird? Zwar zeigen Studien, dass der Brexit voraussichtlich zumindest für die Wirtschaft in der EU verkräftbar sein wird, jedoch können sich für einzelne Branchen und Unternehmen ungünstigere Entwicklungen einstellen.

Die EU in ihrer heutigen Form ist u. a. durch mehrere wirtschaftliche Integrationsstufen entstanden:

1. Freihandelszone

Beseitigung tarifärer Handelshemmnisse zwischen den Mitgliedstaaten, wie z. B. Zölle

2. Zollunion

Gegenüber Drittländern wird ein gemeinsamer Außenzoll erhoben

3. Gemeinsamer Markt

Freiheit des Waren-, Dienstleistungs- und Kapitalverkehrs sowie Freizügigkeit für Arbeitnehmer und Niederlassungsfreiheit für Unternehmen in allen Mitgliedstaaten

4. Wirtschafts- und Währungsunion

Gemeinsame Finanz- und Währungspolitik

5. Politische Union

Vollständige wirtschaftliche, politische und institutionelle Integration



Zu den wichtigsten Zielen der EU gehören:

- Sicherung des Friedens
- Wirtschaftliche Einigung, die den Lebensstandard der EU-Bürger steigert
- Politische Einigung in Form von gemeinsamer Politik
- Sozialer Zusammenhalt

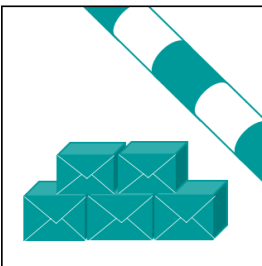
Europäischer Binnenmarkt

Der Europäische Binnenmarkt umfasst die Mitgliedstaaten der EU sowie die Schweiz, Island, Norwegen und Liechtenstein. In einem Binnenmarkt gibt es für das wirtschaftliche Geschehen einheitliche Regeln. D.h., es bestehen gleiche Rechte und Pflichten für alle. Die Voraussetzungen sind die sogenannten „Vier Freiheiten“, die Schritt für Schritt umgesetzt werden sollen.



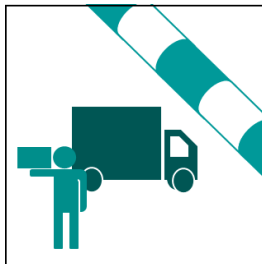
Freier Personenverkehr

Personen und Unternehmen können sich innerhalb der EU ohne Grenzkontrollen frei bewegen. Dabei ist das freie Niederlassungs- und Wohnrecht inbegriffen.



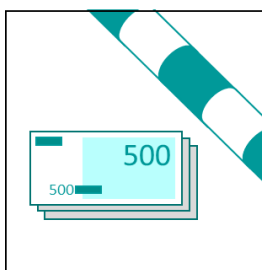
Freier Warenverkehr

In Anlehnung an den freien Personenverkehr sollen auch Waren innerhalb der EU-Grenzen frei, d. h. ohne Grenzkontrollen, Zölle o. Ä. gehandelt werden.



Freier Dienstleistungsverkehr

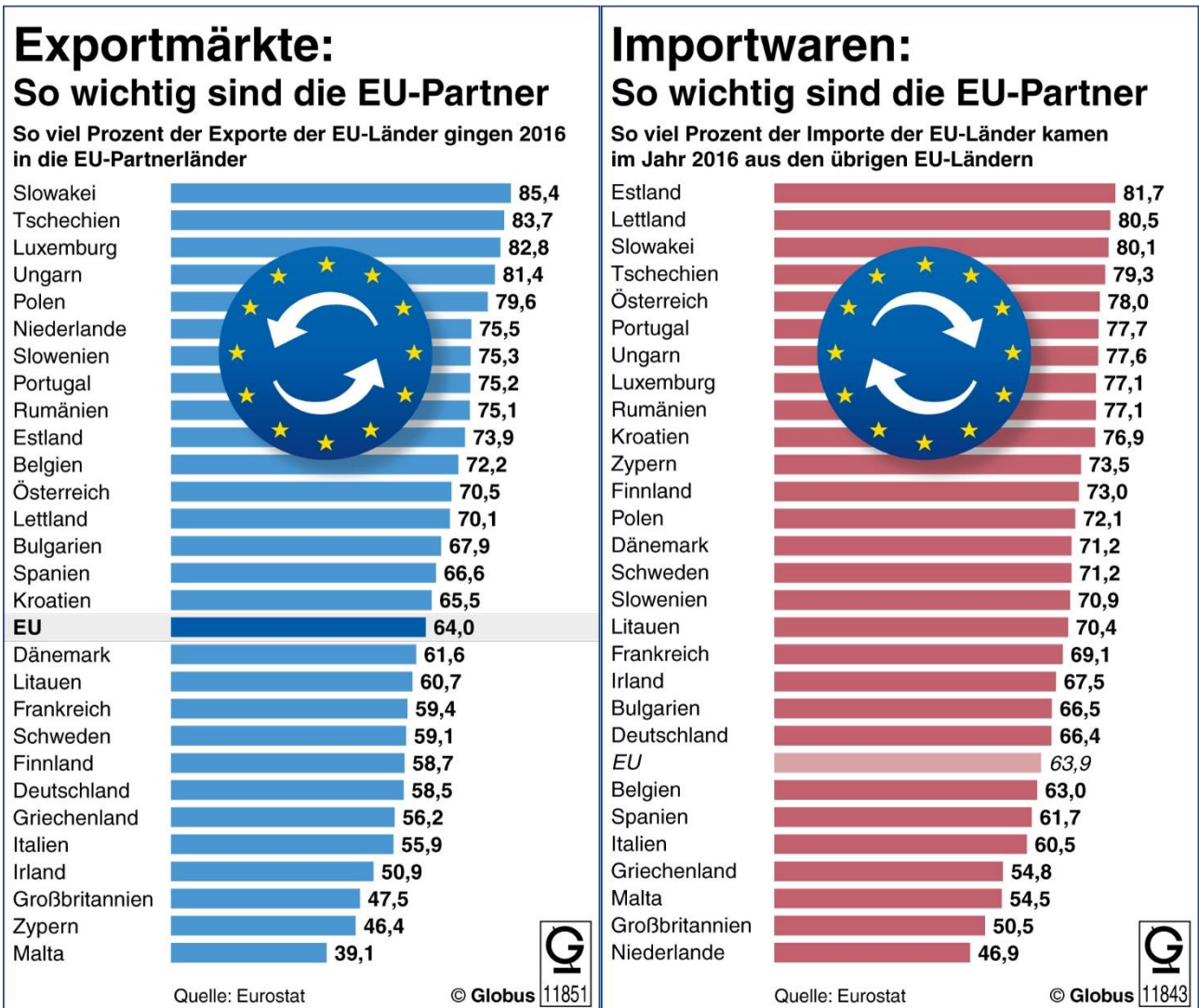
Dieser Aspekt ermöglicht auch Dienstleistungsunternehmen ihre Niederlassungen innerhalb der EU-Grenzen frei zu wählen. Hierbei ist es jedoch von Nöten, das bestimmte Märkte ebenfalls geöffnet werden, wie z. B. der Logistik- und Energiemarkt.



Freier Kapitalverkehr

Es gibt einen gemeinsamen Finanzdienstleistungsmarkt innerhalb der EU. Die hohe Relevanz des Binnenhandels zwischen den EU-Mitgliedstaaten veranschaulichen die beiden folgenden Grafiken. So gehen beispielsweise ca. 64 Prozent der gesamten deutschen Exporte in EU-Partnerländer und ebenfalls ca. 64 Prozent der deutschen Importe kamen aus EU-Partnerländern.

Quelle: Kaminski (Hg.) (2014), S. 323



Arbeitsauftrag

1. Nennen Sie die ökonomischen Vorteile der "Vier Freiheiten". Erörtern Sie weitere Vorzüge, aber auch Schwierigkeiten bei der Realisierung der einzelnen Freizügigkeiten.
2. Analysieren Sie die Bedeutung der EU-Partner innerhalb des europäischen Binnenhandels anhand der zwei oben abgebildeten Grafiken.

7. Internationalisierung von Unternehmen

Viele Unternehmen sind nicht nur in der Region tätig und handeln mit Unternehmen anderer Länder, sondern sind auch in anderen Ländern tätig. So haben viele deutsche Unternehmen den Hauptsitz im Inland und sind daneben in vielen verschiedenen Ländern der Welt aktiv. Mit diesen Direktinvestitionen wird ein wesentlicher Beitrag zur Vernetzung der Weltwirtschaft geleistet.



Die Verbesserung der eigenen Kostensituation, indem gewisse Standortvorteile anderer Länder wie zum Beispiel günstige Löhne oder Rohstoffe genutzt werden, ist nicht das einzige Motiv für internationale Geschäftstätigkeit. Es gibt daneben auch Unternehmen, die ihre Produkte in bestimmten Ländern besser verkaufen können, wenn sie vor Ort eine Niederlassung haben und als Arbeitgeber auftreten. Weitere Motive sind auch die Nähe zu den Märkten und Kunden, um auf neue Trends oder Änderungen des Verbraucherverhaltens zeitnah reagieren zu können. Das Umgehen von Handelshemmnissen wie Zöllen oder Importrisiken und die Unabhängigkeit von der Entwicklung der Devisenkurse können weitere Anreize für internationale Unternehmensaktivitäten bieten.

■ DIREKTINVESTITIONEN

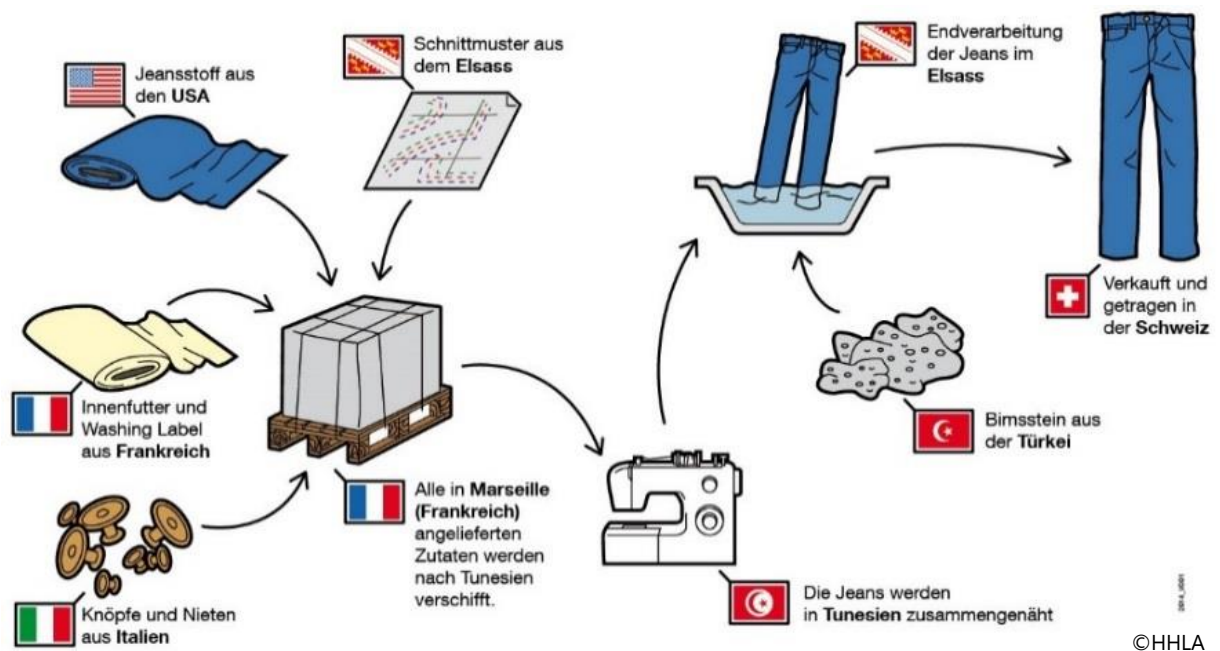
Direktinvestitionen sind Kapitalexporte, bei denen Unternehmen im Ausland z. B. eine Niederlassung gründen, ausländische Unternehmen erwerben oder sich an ihnen beteiligen.

Zudem ist die Erschließung neuer Märkte ein besonders wichtiger Grund dafür, dass Unternehmen über Landesgrenzen hinweg agieren. Zum einen verbessern sich dadurch ihre Chancen erheblich, ihre Produkte absetzen zu können. Zum anderen können eventuell bereits vorhandene Fertigungskapazitäten besser ausgelastet werden.

Zusammengefasst gibt es folgende Motive für die Internationalisierung:

- Erschließung neuer Märkte
- Wettbewerbssituation, spezieller Markt für das Produkt
- Kundenwünsche, Nähe zum Kunden
- niedrigere Personal- oder Sachkosten
- bessere Verfügbarkeit von qualifiziertem Personal
- bessere staatliche Rahmenbedingungen

Die nachstehende Grafik veranschaulicht die internationale Arbeitsteilung am Beispiel einer Jeans:



Grundsätzlich werden vier Typen international tätiger Unternehmen unterschieden:

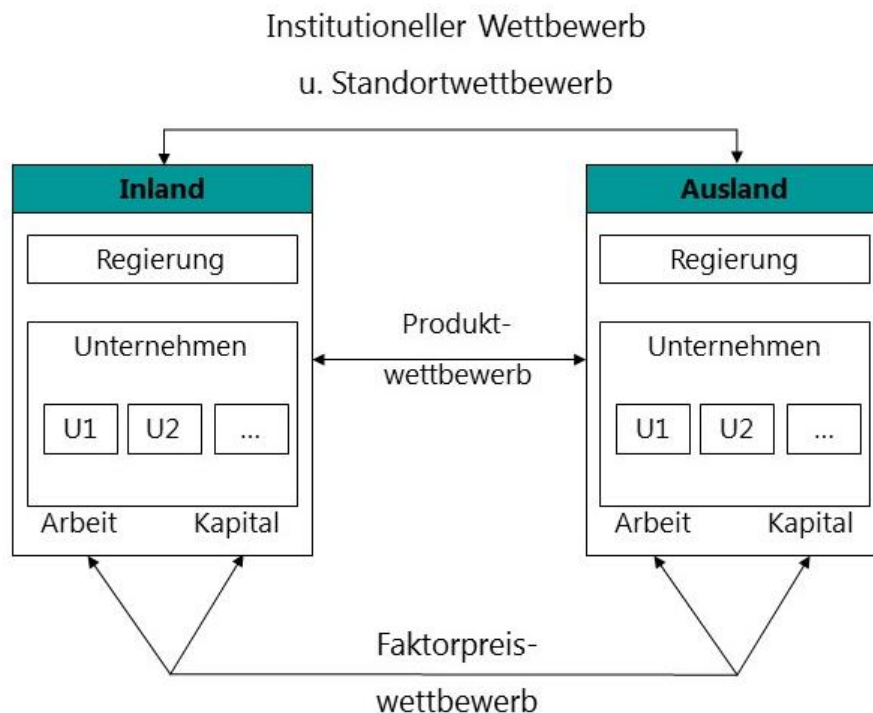
- Es gibt Unternehmen, die über **Import und Export** von Waren und Dienstleistungen mit anderen Ländern verbunden sind und auf diese Weise am internationalen Wettbewerb teilnehmen.
- Ein **internationales Unternehmen** betreibt selektiv Geschäfte im Ausland. Werden Tochtergesellschaften im Ausland gegründet, dann übernehmen diese die Strategie des Mutterkonzerns, der über weitreichende Entscheidungskompetenzen verfügt. Ziel ist eine unternehmensweite Nutzung des Know-hows der Muttergesellschaft.
- Ein **multinationales Unternehmen** ist mithilfe ausländischer Produktionsstätten und Tochtergesellschaften auf internationalen Märkten vertreten. Die Unternehmensführung ist weitgehend dezentral organisiert, damit die Tochtergesellschaften als heimische Unternehmen am Markt auftreten können. Besondere nationale Eigenheiten können auf diese Weise bei der Entwicklung und Verbreitung der Produkte oder Dienstleistungen berücksichtigt werden, um eine starke Präsenz vor Ort zu schaffen.
- Ein **globales Unternehmen** (Global Player) will sich mit internationalen Produkten Weltmarktanteile sichern. Strategische Planung und Koordination der Geschäftstätigkeit erfolgen zentral. Global Player standardisieren ihre Produkte weltweit, steuern Forschung und Entwicklung, Beschaffung, Produktion und Marketing zentral, konzentrieren Forschung, Entwicklung und Produktion auf wenige Länder und verlagern die Wertschöpfung im Produktionsbereich überwiegend in Länder mit niedrigem Lohnniveau. Auf diese Weise sollen Kostenvorteile erzielt werden. Eine Anpassung an lokale Gegebenheiten kann zwar nicht erfolgen, dies wird jedoch zugunsten der allgemeinen Effizienz in Kauf genommen.

Wettbewerbssituation im internationalen Handel

Im internationalen Handel konkurrieren die Unternehmen mit ihren Produkten auf den Märkten, man spricht vom „**Produktionswettbewerb**“. Hierbei spielt die Qualität und Ausgestaltung der Produkte eine wichtige Rolle, z. B. im Automobilmarkt. Eine entscheidende Komponente ist jedoch der Preis. Können die Unternehmen des Landes A ihre Produkte wesentlich günstiger anbieten als die Konkurrenten im Land B, so werden sie eine höhere Nachfrage generieren.

Ursachen hierfür könnten z. B. niedrigere Herstellungskosten sein, weil etwa die Durchschnittslöhne in Land A deutlich unter denjenigen des Landes B liegen. Die Unternehmen des Landes B werden deshalb versuchen, ihre Produktion dorthin zu verlagern, wo die Löhne ein vergleichbares oder niedrigeres Niveau aufweisen. Es entsteht also zwischen den Unternehmen der Länder Wettbewerb um Produktionsfaktoren, wozu neben Arbeitskraft v. a. auch das Kapital zählt. Man spricht von **Faktorpreiswettbewerb**.

Die Regierungen der beiden Staaten stehen diesem Wettbewerb nicht neutral gegenüber. Ihr Interesse ist es u.a., Produktionsstandorte soweit möglich im eigenen Land zu erhalten bzw. diese auszubauen. Dies schafft Arbeitsplätze und damit Wohlstand und sorgt für staatliche Einnahmen in Form von Steuern und Abgaben. Daher werden die Regierungen und politischen Entscheidungsträger versuchen konkurrenzfähige Rahmenbedingungen für Unternehmen zu schaffen. Der **Standortwettbewerb** spielt wirtschaftspolitisch eine große Rolle. Keine Unternehmenssteuerdebatte kommt beispielsweise ohne den Verweis darauf aus.



Quelle: Kaminski, H./ IÖB

Arbeitsauftrag

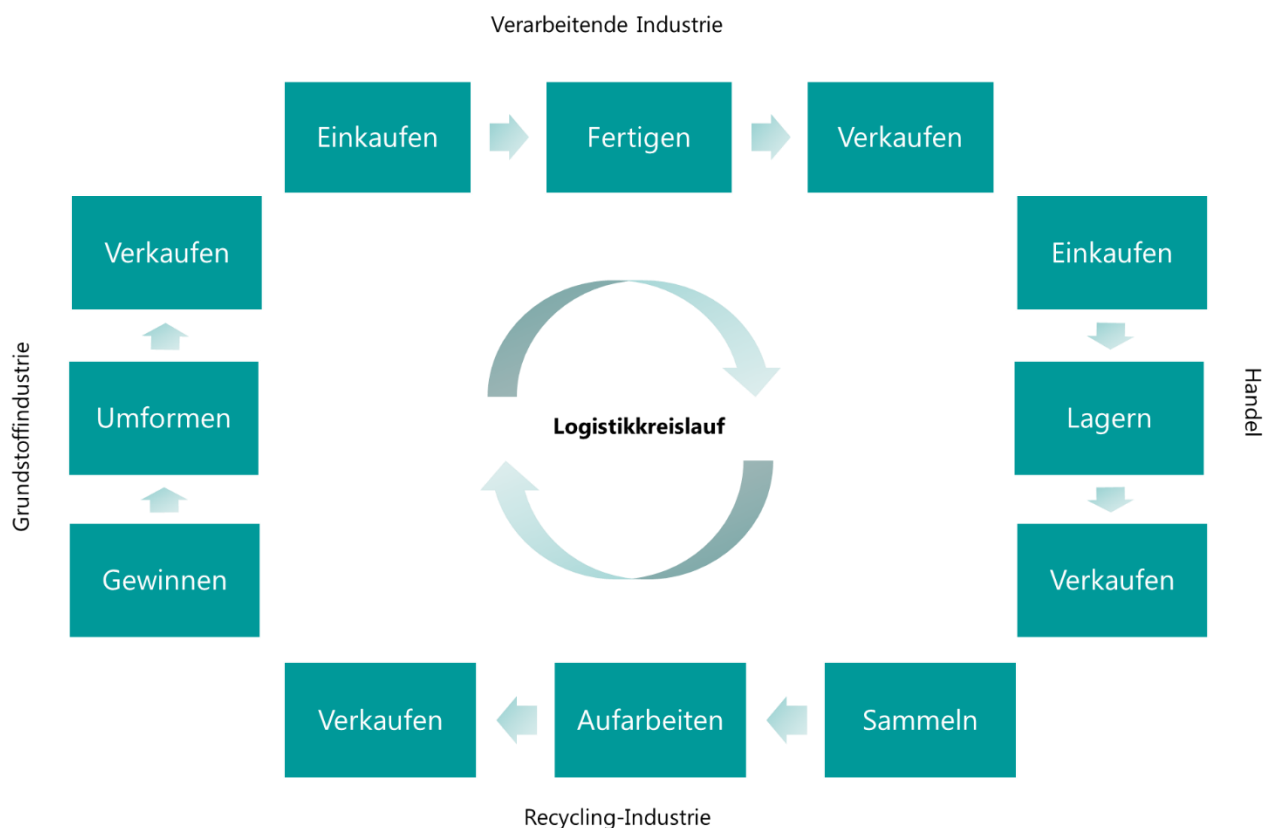
- 1. Beschreiben Sie kurz die Merkmale der vorgestellten Typen international tätiger Unternehmen.
- 2. Finden Sie für jeden Typen ein Beispielunternehmen. Recherchieren Sie die internationalen Aktivitäten des Unternehmens und beschreiben Sie diese kurz.
- 3. Welche Vor- und Nachteile bzw. Chancen und Risiken sehen Sie bei den jeweiligen Typen von international tätigen Unternehmen?

8. Logistik des Welthandels

Eine elementare Voraussetzung der Globalisierung und der damit einhergehenden Internationalisierung von Unternehmen stellt die Logistik dar.

Die Logistik ist mit rund drei Millionen Beschäftigten in Deutschland der größte Wirtschaftsbereich nach der Automobilwirtschaft und dem Handel. Die Steuerung und der Transport von Gütern und ihre Lagerung sind für die Handelsnation Deutschland und die Sicherung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit von größter Bedeutung: Ohne effiziente Logistikstrukturen geht es nicht.

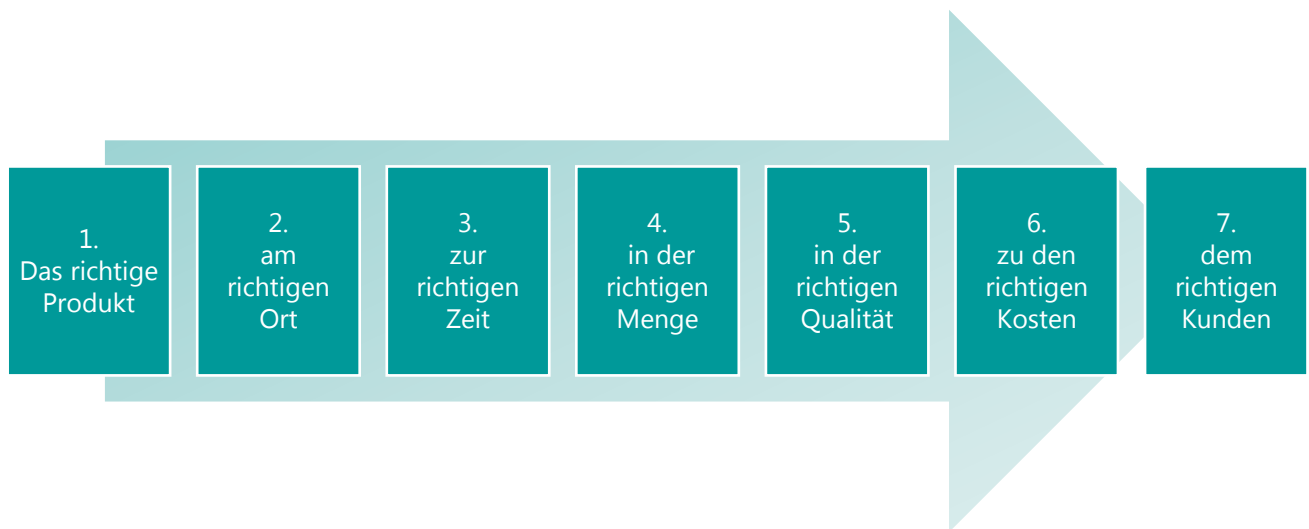
Die Logistik beschäftigt sich insbesondere mit der Verfügbarkeit von Materialien und Einzelteilen zur Herstellung und dem Transport von Produkten. Je nachdem, an welchem Punkt man sich im sogenannten Wertschöpfungsprozess (siehe Abschnitt „Wertschöpfungsketten“) eines Gutes befindet, sind unterschiedliche Unternehmen (z. B. Produktions-, Logistikunternehmen, Groß- und Einzelhändler) beteiligt.



Der Logistikkreislauf in der Grafik verdeutlicht, wie Logistik die verschiedenen Wirtschaftsbereiche verbindet. Ausgehend von der Grundstoffindustrie verläuft der Material- und Informationsfluss durch die verarbeitende Industrie und den Handel. Der Rücklauf zur Grundstufe wird durch die Recycling-Industrie geleistet. In alle Prozessketten und -kreisläufe fließen verschiedene Teilgebiete der Logistik ein. Die wichtigsten sind die Beschaffungs-, Produktions-, Distributions- und Entsorgungslogistik.

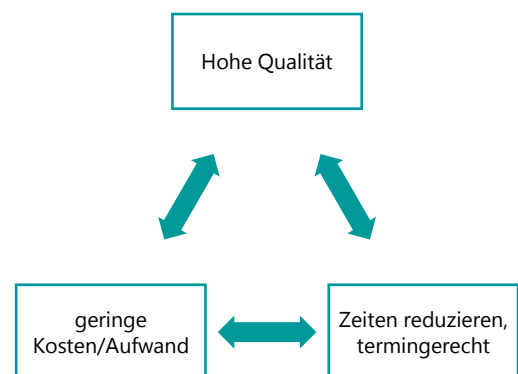
Ziele in der Logistik

Der Transport ist neben der Lagerung die wesentliche physische Logistikleistung. Priorität hat dabei die Sicherung der Verfügbarkeit der benötigten Materialien, ausgedrückt durch die „sieben R“, deren Erfüllung durch den Handel über Landesgrenzen hinweg erschwert wird:



Insbesondere wenn Güter von ausländischen Lieferanten aus Billiglohnländern bezogen werden, kommt es beispielsweise häufig zu Qualitätsmängeln und Lieferverzögerungen.

Festzuhalten ist, dass sich die Logistikziele eines Unternehmens aus den übergeordneten Unternehmenszielen ableiten lassen: Im Vordergrund steht, die Probleme der Kunden zu lösen. Daneben sollen die Gesamtkosten minimiert und Zeiten reduziert werden, indem beispielsweise Produktionsprozesse auf unnötige Arbeitsschritte hin überprüft werden. Insgesamt soll die Qualität gesichert oder gar erhöht und eine Steigerung des Marktanteils erreicht werden.

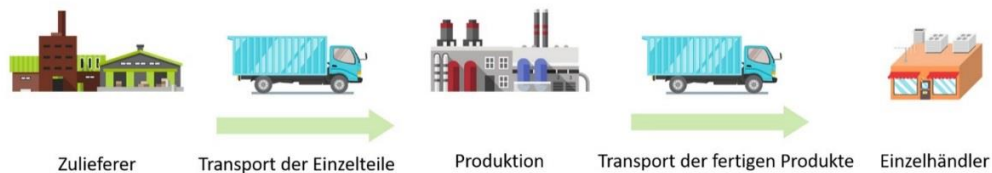


Arbeitsauftrag

1. Erklären Sie die wesentlichen Aufgaben der jeweiligen Teilbereiche der Logistik (Beschaffungslogistik, Produktionslogistik, Distributions- und Entsorgungslogistik) in einem Produktionsunternehmen sowie in einem Dienstleistungsunternehmen.
2. Erläutern Sie die Ziele der Beschaffungslogistik, Produktionslogistik, Distributions- und Entsorgungslogistik, die aus den übergeordneten Unternehmenszielen (niedrige Kosten, Marktanteil erhöhen, hohe Qualität) herleiten lassen.
3. Recherchieren Sie nach weiteren Herausforderungen für die Logistik, die sich aus dem internationalen Handel von Unternehmen ergeben.

Logistik- und Wertschöpfungsketten

Bis Produkte wie Kleidung, Autos oder Benzin für den Konsum fertiggestellt sind und den Endverbrauchern angeboten werden, haben sie in der Regel eine lange Reise hinter sich und durchlaufen oft mehrere Produktionsschritte. Diese finden häufig nicht in einem einzigen Unternehmen statt, sondern werden von verschiedenen Unternehmen an unterschiedlichen Standorten (vielfach in unterschiedlichen Ländern) erbracht. Die Logistik der Waren ist ein wichtiges Element in dieser Kette. In der folgenden Grafik ist eine stark vereinfachte Logistikkette zu sehen:



Die Logistik ist ein zentrales Element auf dem Weg von der Herstellung bis zum Verkauf vieler Waren. Wie erhalten aber die Produkte und Dienstleistungen ihren Wert? Bis aus Erdöl Benzin oder aus Baumwolle ein T-Shirt wird, sind mehrere Produktionsschritte notwendig. Auf jeder Stufe wird ein zusätzlicher Wert geschaffen.

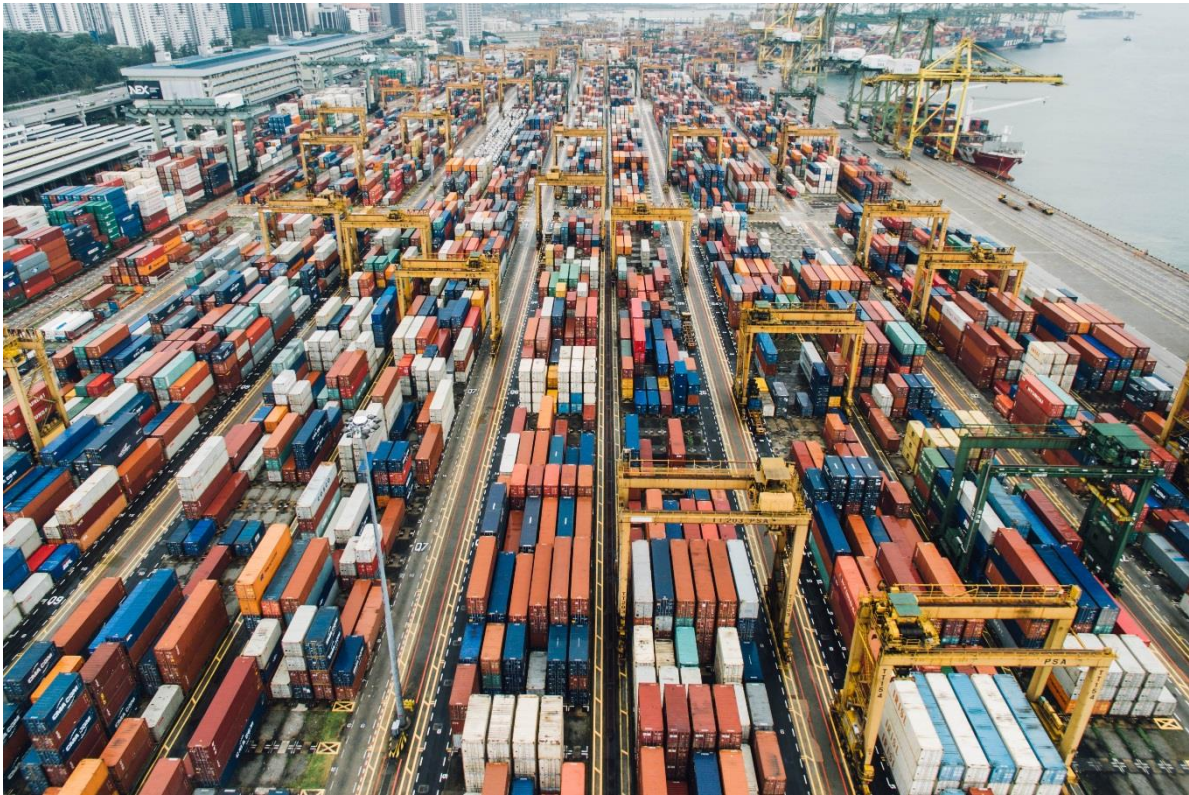
Das Prinzip der Wertschöpfung gilt für alle unternehmerischen Aktivitäten. Es bedeutet, dass die eingekauften Ausgangsmaterialien günstiger sind als das mit Arbeitskräften, Arbeitsmitteln und Maschinen kombinierte „Ergebnis“, welches weiterverkauft wird. Diese Prozesse laufen in jedem einzelnen Unternehmen ab. Da sich in der Wirtschaft solche Vorgänge aneinanderreihen, spricht man auch von „Wertschöpfungsketten“.

Oft sind einer einzelnen Wertschöpfungsstufe aber gleich mehrere Anbieter und/oder Abnehmer vor- bzw. nachgeschaltet, sodass sich statt einer linearen Kette ein ganzes Wertschöpfungsnetz ergibt. Es entstehen unzählige Lieferbeziehungen, die dazu führen, dass Unternehmen mit vielen anderen verflochten sind. Werte werden dabei nicht nur durch Umwandlungsprozesse geschaffen oder gesteigert, sondern auch durch Transport und Handel.

Beispiel Erdöl: Ein Liter Benzin, mit dem hierzulande ein Auto betankt werden kann, ist viel wertvoller als ein Liter Erdöl an einer weit entfernten Förderquelle.



9. Häfen – Drehscheiben des Welthandels



Internationale Arbeitsteilung und der Handel zwischen den Volkswirtschaften können nur funktionieren, wenn sämtliche Güter zuverlässig und kostengünstig an die Orte transportiert werden, an denen sie benötigt und nachgefragt werden. Die Häfen spielen hierbei eine zentrale Rolle. Mehr als 95 Prozent des interkontinentalen Handels laufen über die Seewege. Die deutschen Seehäfen sind Knotenpunkte an der Schnittstelle zwischen See und Land. Sie sind logistische Dienstleister für die gesamte deutsche Wirtschaft und für weite Teile Mittel- und Osteuropas. In den Häfen angekommen, werden die Güter dann auf Lkw, Binnenschiffe oder Güterzüge verladen - man bezeichnet dies auch als „Umschlag“ - und an ihre Bestimmungsorte gebracht.

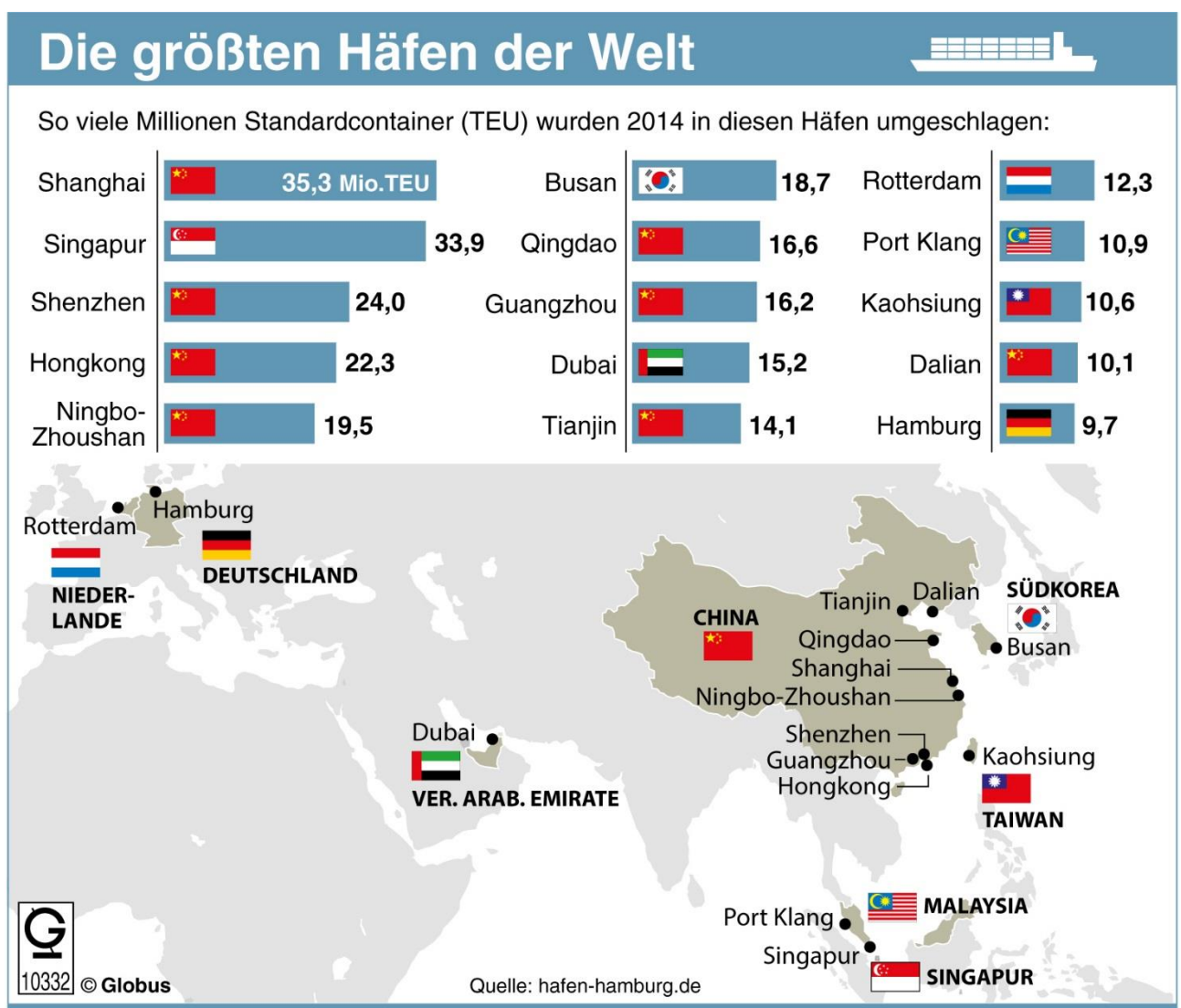
Gründe für die hohe Bedeutung des Seetransports im Vergleich zum Lufttransport sind die günstigen Frachtkosten. Sie machen beim Seetransport heutzutage gerade einmal ein Prozent des Endpreises bei vielen Produkten aus. Die Luftfracht ist um etwa das Zehnfache teurer. Wer in Europa eine Jeans aus den USA oder eine Digitalkamera aus Asien kauft, bezahlt für die gesamte Logistikkette von der Fabrik des Herstellers in Übersee bis in den europäischen Einzelhandel rund 40 Cent – also weniger als für einen einfachen Brief.

Die Erfindung und Standardisierung des Containers hat den internationalen Handel in der heutigen Form überhaupt erst ermöglicht. So werden Lebensmittel, Elektrogeräte und Kleidungsstücke meist in Containern transportiert. Aber auch Massengüter, wie zum Beispiel Getreide, werden auf Schiffen verladen.

İ STANDARDCONTAINER
 Ein Standardcontainer ist 2,44 m breit, 6,1 m lang und 2,59 m hoch. Er kann z. B. ca. 50 verpackte Waschmaschinen oder 34.800 Gläser Spargel aufnehmen. Der Container ermöglicht ohne Umweg einen effizienten Transport zu Wasser und auf dem Land.

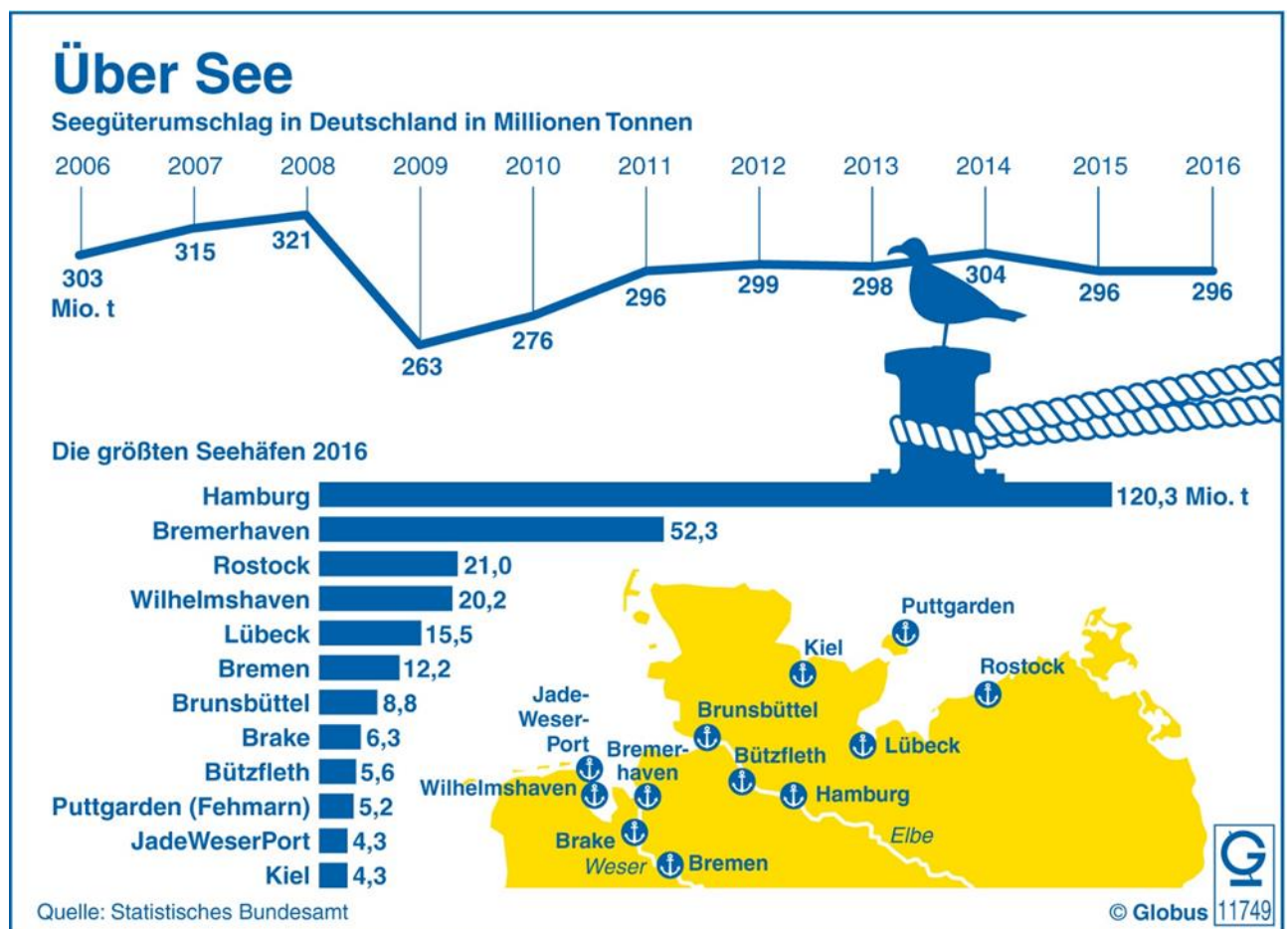
Internationale Häfen

Die größten Seehäfen der Welt sind in den asiatischen Ländern anzutreffen. Allen voran Shanghai, in dessen Hafen 2014 35,3 Mio. Standardcontainer umgeschlagen wurden. Der größte europäische Hafen liegt global auf Platz 11: Rotterdam, mit einem Umschlag von 12,3 Mio. Standardcontainern. Auf Platz 15 liegt der Hamburger Hafen mit einem Umschlag in Höhe von 9,7 Mio. Containern. Insgesamt stehen die Seehäfen unter einem starken Wettbewerbsdruck.

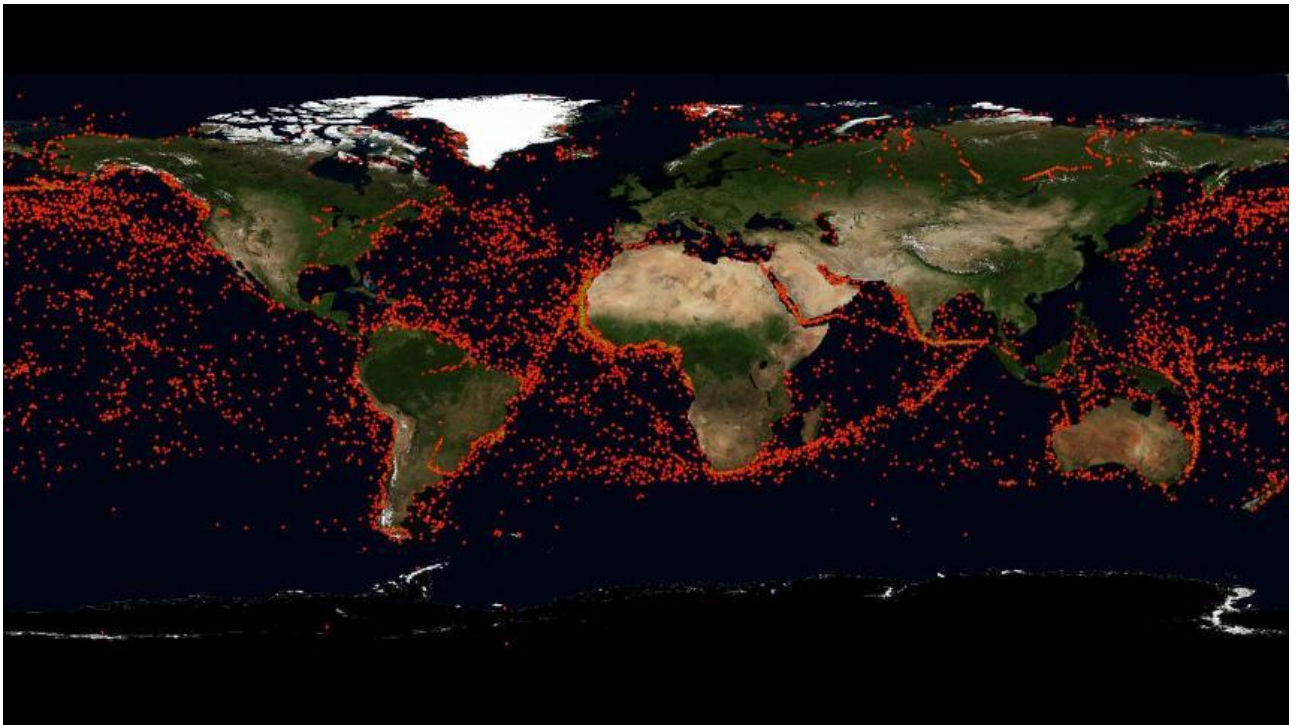


Seehäfen in Deutschland

Zu den größten deutschen Seehäfen zählen Hamburg und die bremischen Häfen (Bremen und Bremerhaven) sowie Wilhelmshaven. Diese stehen miteinander, aber auch mit den großen Häfen der Nachbarländer in großer Konkurrenz. Deshalb spielt Spezialisierung eine wichtige Rolle. So verfügen die Nordseehäfen Bremerhaven, Emden, Hamburg und Cuxhaven über große Automobil-Terminals, mit deren Hilfe Pkw schnell verladen werden können.



Weitere Informationen zu dem Thema, insbesondere detaillierte Hafensteckbriefe, finden Sie auf unserem Online-Portal www.marwilo.de.



Seewege aus dem Weltall gesehen ©DLR

Arbeitsauftrag

Vergleichen Sie das Satellitenbild mit der Grafik „Globale Handelsströme“ auf Seite 10 und analysieren Sie den weltweiten Handel anhand der beiden Grafiken.

10. Zusammenfassung und Wissenscheck

Das Wichtigste in Kürze

Die Globalisierung ist ein stetiger Prozess der weltweiten Vernetzung. Es gibt fast nichts, was nicht global getauscht werden kann, hinzu kommt die einfache Übermittlung aller Formen von Daten. Die Gründe für globalen Handel bestehen u. a. in Kostenvorteilen und Verfügbarkeiten von Produktionsfaktoren, in der modernen Gesellschaft kommen jedoch weitere Motive hinzu. Eine besondere Rolle nimmt dabei der europäische Binnenhandel ein, der einen großen Teil der gesamten Im- und Exporte von Deutschland ausmacht.

Eine der wichtigsten Voraussetzungen für internationale Arbeitsteilung und für den globalen Handel ist die Logistik, die Materialien und Waren zuverlässig und kostengünstig an die Orte transportiert, an denen sie benötigt werden. Die Logistik ist wiederum auf eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur, die auch die Seewege und die Seehäfen umfasst, angewiesen.

Wichtige Begriffe:	Globalisierung Internationalisierung Globale Handelsströme Importeure und Exporteure Außenhandelstheorien	WTO Freihandel Protektionismus Europäischer Binnenmarkt Logistikketten Wertschöpfungsketten
--------------------	---	--

Wissenscheck

1. Beschreiben Sie in eigenen Worten, was unter dem Begriff Globalisierung verstanden wird. Legen Sie dar, inwieweit hierunter nicht nur ökonomische Prozesse gefasst werden.
2. Erklären Sie am Beispiel des Marktes für Kraftfahrzeuge, weshalb die klassischen Erklärungsansätze des internationalen Handels von Smith und Riccardo heute nicht mehr ausreichen.
3. Ermitteln Sie aktuelle Beispiele für protektionistische Maßnahmen einzelner Staaten. Analysieren Sie deren erhoffte sowie reale Wirkungen.
4. Verorten Sie die deutschen Unternehmen im internationalen Wirtschaftsgeschehen. Überprüfen Sie, inwieweit die deutsche Volkswirtschaft hiervon profitiert bzw. negativ beeinflusst wird.
5. Erläutern Sie Stellung und Relevanz der deutschen Seehäfen im internationalen Wirtschaftsgeschehen. Arbeiten Sie die im Wesentlichen von ihnen übernommenen Aufgaben heraus.

Literaturhinweise (Auswahl)

Internationale Wirtschaftsbeziehungen und Globalisierung

- Becker, M./John, S./Schirm, A. S. (2007): Globalisierung und Global Governance, Paderborn: UTB
- Brock, D. (2008): Globalisierung: Wirtschaft-Politik-Kultur-Gesellschaft, Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften
- Güida, J. J. (2007): Internationale Volkswirtschaftslehre. Eine empirische Einführung, Stuttgart: Kohlhammer
- Hofstede, G. J. (2017): Lokales Denken, globales Handeln: Interkulturelle Zusammenarbeit und globales Management, 6. Auflage, Bad Heilbrunn: Klinkhardt
- Kaminski, H. (Hg.) (2014): Praxis, Wirtschaft Gesamtband, Braunschweig: Westermann
- Kaminski, H. (Hg.) (2012): oec. Grundlagen der Ökonomie, Braunschweig: Westermann
- Koch, E. (2006): Internationale Wirtschaftsbeziehungen, 3. Auflage, München: Vahlen
- Krugman, P. R./Obstfeld, M. (2015): Internationale Wirtschaft. Theorie und Politik der Außenwirtschaft, 10. Auflage, München: Pearson Studium
- Rehbein, B. (2012): Theorien der Globalisierung, 2. Auflage, Konstanz: UTB
- David Ricardo (1817): On the Principles of Political Economy and Taxation, London u.a.: Dent u.a. 1817 (deutsch: Grundsätze der politischen Ökonomie und Besteuerung (1969))
- Samuelson, P. A./Nordhaus, W. D./William, D. (2016): Volkswirtschaftslehre. Das internationale Standardwerk der Makro- und Mikroökonomie, 5. Auflage, Landsberg: Mi-Fachverlag
- Sperber, H./Sprink, J. (2007): Internationale Wirtschaft und Finanzen, München: Oldenbourg
- Stiglitz, J. E. (2006): Die Chancen der Globalisierung, 2. Auflage, München: Siedler
- Stiglitz, J. E. (2004): Die Schatten der Globalisierung, München: Goldmann
- Wagner, H. (2014): Einführung in die Weltwirtschaftspolitik. Globalisierung: Internationale Wirtschaftsbeziehungen. Internationale Organisationen. Internationale Politikkoordination, 7. Auflage, München: Oldenbourg

Maritime Wirtschaft und Logistik

- Deecke, H. (2006): Arbeitgeber Meer. Berufe an Bord und an Land, Hamburg: Koehlers Verlagsgesellschaft
- Göpfert, I. (2013): Internationale Logistik: in und zwischen unterschiedlichen Weltregionen, 2. Auflage, Wiesbaden: Gabler
- Gudehus, T. (2012): Logistik 1. Grundlagen, Verfahren und Strategien, 4. Auflage, Berlin: Springer
- Gudehus, T. (2012): Logistik 2. Netzwerke, Systeme und Lieferketten, 4. Auflage, Berlin: Springer
- Hecht, H./Pawlik, T. (2007): Containerseeschifffahrt, Königswinter: Hehl
- Huber, A./Laverentz, K. (2011): Logistik, München: Vahlen

Schick, U. (2009): Logistikketten verstehen, München: Vogel

Selzer, G. (2010): Koordination von Dienstleistungen und Warenströmen im globalen Wettbewerb, Eine Einführung in die Logistik, 4. Auflage, Aachen

Fachzeitschriften

FM. Das Logistik-Magazin (12 Ausgaben im Jahr), Stuttgart: Verlag Industrie und Logistik GmbH

Logistik heute (12 Ausgaben im Jahr), Berlin/München: Huss-Verlag

Schiff und Hafen (12 Ausgaben im Jahr), Hamburg: DVV Media Group GmbH

Logistics Pilot (6 Ausgaben im Jahr), Hamburg: DVV Media Group GmbH

Methodik/Didaktik:

Kaminski, H. (2018): Fachdidaktik der ökonomischen Bildung, Paderborn: Schoeningh/UTB

Kaiser, F.-J./Kaminski, H. (2012): Methodik des Ökonomieunterrichts, 4. Auflage, Bad Heilbrunn: Klinkhardt

Koch, M./Eggert, K. (2012): Das Unterrichtsmaterial für den Wirtschaftsunterricht zum Thema: Globalisierung, 5. Auflage, Handelsblatt macht Schule

Bildquellenverzeichnis

Cover: unsplash.com (1. Philipp Sewing, 2. Christine Roy, 3. Florian Wehde)

DLR, Köln: 37

Globus Infografik GmbH, Hamburg: 7, 8, 9, 10, 18, 21, 24, 35, 36

HHLA, Hamburg: 27

pixabay.com: 1, 5, 22, 26

unsplash.com: 2 (Jonny Kennaugh), 34 (Chuttersnap)

Alle übrigen Grafiken: Institut für Ökonomische Bildung