

Dario Kulic

Automobilindustrie zwischen Globalisierung und Regionalisierung

Ist der Freihandel nur eine Illusion?



Diplomica Verlag

Dario Kulic

Automobilindustrie zwischen Globalisierung und Regionalisierung - Ist der Freihandel nur eine Illusion?

ISBN: 978-3-8366-2719-1

Herstellung: Diplomica® Verlag GmbH, Hamburg, 2009

Dieses Werk ist urheberrechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere die der Übersetzung, des Nachdrucks, des Vortrags, der Entnahme von Abbildungen und Tabellen, der Funksendung, der Mikroverfilmung oder der Vervielfältigung auf anderen Wegen und der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen, bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwertung, vorbehalten. Eine Vervielfältigung dieses Werkes oder von Teilen dieses Werkes ist auch im Einzelfall nur in den Grenzen der gesetzlichen Bestimmungen des Urheberrechtsgesetzes der Bundesrepublik Deutschland in der jeweils geltenden Fassung zulässig. Sie ist grundsätzlich vergütungspflichtig. Zuwiderhandlungen unterliegen den Strafbestimmungen des Urheberrechtes.

Die Wiedergabe von Gebrauchsnamen, Handelsnamen, Warenbezeichnungen usw. in diesem Werk berechtigt auch ohne besondere Kennzeichnung nicht zu der Annahme, dass solche Namen im Sinne der Warenzeichen- und Markenschutz-Gesetzgebung als frei zu betrachten wären und daher von jedermann benutzt werden dürften.

Die Informationen in diesem Werk wurden mit Sorgfalt erarbeitet. Dennoch können Fehler nicht vollständig ausgeschlossen werden und der Verlag, die Autoren oder Übersetzer übernehmen keine juristische Verantwortung oder irgendeine Haftung für evtl. verbliebene fehlerhafte Angaben und deren Folgen.

© Diplomica Verlag GmbH

<http://www.diplomica-verlag.de>, Hamburg 2009

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Inhaltsverzeichnis	1
Abbildungsverzeichnis.....	4
Abkürzungs- und Symbolverzeichnis	6
1. Einleitung.....	11
2. Theoretische Grundlagen und aktuelle Probleme des Welthandels.....	15
2.1 Struktur und Globalisierungstendenzen der Weltwirtschaft.....	15
2.2 Von der Außenwirtschaft zur Weltwirtschaft.....	21
2.3 Welthandel und Protektionismus	27
2.3.1 Welthandel	29
2.3.1.1. Tripolarisierung der Welthandelsströme.....	30
2.3.1.2. Freihandel als Voraussetzung für Exporterfolge	33
2.3.2 Protektionismus	37
2.3.2.1 Multilaterales Handelssystem.....	37
2.3.2.2 Handelsliberalisierung und die Rolle des GATT	38
2.3.2.3 Zölle als Instrumente der Protektion.....	42
2.3.2.3.1 Zollwirkung	42
2.3.2.3.2 Zollarten	44
2.3.2.4 Nicht-tarifäre Handelshemmnisse	46
2.4 Die Weltwirtschaft zwischen Regionalisierung und Globalisierung	49
2.4.1 Regionale wirtschaftliche Integration.....	54
2.4.2 Wirkungen regionaler Integration	60
2.5 Zusammenfassende Betrachtungen	64
2.5.1 Förderung des Freihandels oder Tendenz zur weiteren Regionalisierung des Handels?.....	65
2.5.2 Theorie und Empirie -Auswirkungen der Theorie auf die Automobilindustrie?	66
3. Ist-Analyse asiatischer & europäischer Importrestriktionen in der Automobilindustrie	69
3.1 Business Overview of the global Automotive Industry.....	69
3.1.1 Original Equipment Manufacturer (OEM)	81
3.1.2 Tier1 (Supplier - Lieferant).....	99
3.1.3 Make In-house or purchase part.....	120

3.1.3.1 Entwicklungen der Eigenleistung.....	124
3.1.3.2 Gegenwärtige Wertschöpfungssteigerungen bei den Lieferanten.....	125
3.1.3.3 Globalisierung und Standortwettbewerb.....	126
3.1.3.4 Zukunftsmärkte, so wie China	128
3.1.4 Luftverkehr und Schifffahrt im 21. Jahrhundert.....	131
3.2 Gegenwärtige internationale und interregionale Einfuhrbestimmungen zwischen dem Asiatischem und dem Europäischen "Regional Trading Blocks"	135
3.2.1 ASIAN Regional Trading Block.....	137
3.2.1.1 Association of South-East Nations (ASEAN).....	138
3.2.1.2 Other Asian Regional Trading Areas	147
3.2.2 European Regional Trading Block	151
3.2.3 „Stumbling Block“.....	154
3.2.4 „Building Block“	156
3.2.5 Lokalisierung.....	161
3.2.5.1 Lokale Produktion aus China und den ASEAN-Staaten	164
3.2.6 Vorraussetzungen für geringere Einfuhrabgaben.....	174
3.2.7 Completely Knocked Down - Overseas Assembly Team	179
3.2.8 Analyse der Importzölle der einzelnen Länder	185
3.3 Zusammenfassende Betrachtungen.....	204
3.3.1 Gegenwärtige Veränderungen in der Automobilindustrie	205
3.3.2 Entstehung von Szenarien zur Prognostizierung zukünftiger wirtschaftlicher Entwicklungen und die Auswirkungen auf die Regionalisierungsmöglichkeiten in der Automobilindustrie.....	208
4. Zukunftsszenarien und Handlungsempfehlungen	210
4.1 Mögliche Szenarien und ihre Folgen in der Automobilindustrie.....	210
4.1.1 Made in Asia	210
4.1.2 Stetige Globalisierung – Local Best and Global Best	214
4.1.3 Wertschöpfungsverlagerung und Konsolidierung	219
4.1.4 Das Ende Detroits - wer will Toyota noch einholen?	221
4.2 Mögliche Auswirkungen auf die Regionalisierungsmöglichkeiten in der Automobilindustrie	222
4.2.1 ASEAN Vision 2020.....	227
4.2.2 Freier Handel zwischen den Trading Blocks - Was setzt sich letztendlich durch, Regionalismus oder Multilateralismus?	230

4.2.3 Handlungsempfehlungen für die Automobilindustrie	238
5. Schlussbetrachtung	242
Literaturverzeichnis	247

Abbildungsverzeichnis

	Seite
Abbildung 1: Welthandelsströme im Jahr 2000.	32
Abbildung 2: Die wichtigsten regionalen Organisationen	64
Abbildung 3: Weltautomobilproduktion 2004	69
Abbildung 4: Kraftfahrzeugproduktion deutscher Hersteller nach Regionen 2004.....	78
Abbildung 5: Die weltweit wichtigsten Frachthäfen 2002.....	131
Abbildung 6: Transportierte Luftfracht jährlich 2002	133
Abbildung 7: Mitgliedsländer der ASEAN	139
Abbildung 8: Gründungsmitglieder der AFTA	141
Abbildung 9: Externe wirtschaftliche Kooperationsgemeinschaft	146
Abbildung 10: Mitgliedsländer der APEC.....	148
Abbildung 11: Asiatisch-Pazifische Netzwerk regionaler Handelszonen...	150
Abbildung 12: Mitglieder des Europäischen Wirtschaftsraumes (EWR)...	152
Abbildung 13: Europäisches Netzwerk regionaler Handelszonen	153
Abbildung 14: Übersicht über Toyotas IMV-Projekt.....	166
Abbildung 15: Transportwege der Fahrzeuge und Komponenten des IMV-Projektes.....	169
Abbildung 16: Einfuhr wichtiger Kfz-Teile nach China 2004.....	187
Abbildung 17: Einfuhr wichtiger Kfz-Teile nach Indien 2004	189
Abbildung 18: Einfuhr wichtiger Kfz-Teile nach Japan 2004	192
Abbildung 19: Einfuhr wichtiger Kfz-Teile nach Taiwan 2004.....	194
Abbildung 20: Einfuhr wichtiger Kfz-Teile in die Philippinen 2004	196
Abbildung 21: Einfuhr wichtiger Kfz-Teile nach Thailand	198
Abbildung 22: Einfuhr wichtiger Kfz-Teile nach Malaysia 2004	200
Abbildung 23: Einfuhr wichtiger Kfz-Teile nach Indonesien 2004.....	202
Abbildung 24: Einfuhr wichtiger Kfz-Teile nach Vietnam 2004	203
Abbildung 25: Die Triademärkte	214
Abbildung 26: Markterschließung Chinas in der Zukunft.....	216
Abbildung 27: Chancen der Optimierung der lokalen Produktionskosten	217
Abbildung 28: Neue Favoriten des optimalen Produktionsnetzwerkes.....	218
Abbildung 29: Die 4 wichtigsten Freihandelszonen (FTA) der Welt	223
Abbildung 30: Die Steueroasen der Welt.....	225

Abbildung 31: Mitglieder der Welthandelsorganisation	226
Abbildung 32: Die größten Freihandelszonen der Welt.....	234
Abbildung 33: Das Durchsetzen der regionalen Handelsblöcke	236

Abkürzungs- und Symbolverzeichnis

ADB	Asian Development Bank
Abs.	Absatz
ADI	Auslandsdirektinvestitionen
AFTA	ASEAN Free Trade Area
AG	Aktiengesellschaft
AIA	Asian Investment Area
AMF	Asian Monetary Fund
AP&A	Asia Pacific & Africa
APEC	Asia Pacific Economic Cooperation
ARF	ASEAN Regional Forum
Art.	Artikel
ASEAN	Association of Southeast Asian Nations
ASEAN+10	Brunei+Indonesien+Malysia+Philippinen+Thailand+ Singapur+Vietnam+Myanmar+Kambodscha+Laos.
ASEAN+3	ASEAN+China+Japan+Südkorea.
ASEAN+6	Brunei+Indonesien+Malysia+Philippinen+Thailand+ Singapur
ASEM	Asia-Europe Meeting
Aufl.	Auflage
Bd.	Band
BIMSTEC	Süd-/südostasiatische Institution
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BiW	Body in White
BoM	Bill of Material
BSP	Bruttosozialprodukt
bspw.	Beispielsweise
BU	Build Unit
bzgl.	Bezüglich
Bzw.	Beziehungsweise
ca.	Circa
CAN	Comunidad Andina de Naciones (Andengemeinschaft)
CARICOM	Caribbean Community (Andengemeinschaft)

CBG	Customer Business Unit
CCC	Quality Certification Centre
CEO	Chief Executive Officer
CEPT	Common Effective Preferential Tariff
CER	Closer Economic Relations (Australia New Zealand Closer Economic Relations Trade Agreement)
CIF	Carry Insurance Freight
CKD	Completely Knocked Down
CV	Commercial Vehicle
CVS	Commercial Vehicle Segment
d.h.	das heißt
EAEC	East Asian Economic Caucus (Ostasiatische Wirtschaftsgemeinschaft)
EAEG	East Asia Economic Group
EBIT	Earnings before Interests and Taxes
EFTA	European Free Trade Association
EG	Europäische Gemeinschaft
EMFTA	European Mediterranean Free Trade Area
EU	European Union
evtl.	Eventuell
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
EWR	Europäischer Wirtschaftsraum
f.	folgende
FAW	First Automotive Works
FDI	Foreign Direct Investments
ff.	Fortfolgende
FSS	Full Service Supplier
FTA	Free Trade Area
FTAA	Free Trade Area of the Americas
GATS	General Agreement on Trade in Services
GATT	General Agreement on Tariffs and Trade
ggf.	Gegebenenfalls
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GUS	Gemeinschaft unabhängiger Staaten
HLL	Hochlohnland

Hrsg.	Herausgeber
HS	Harmonised System
I u K	Informations- und Kommunikationstechnologie
i.d.R.	in der Regel
IMF	International Monetary Fund
Inc.	Incorporated
IT	Informationstechnologie
ITO	International Trade Organisation
JV	Joint Venture
Kap.	Kapitel
KD	Knocked Down
Kfz	Kraftfahrzeug
KG	Kommanditgesellschaft
LDC	Least Developed Countries
Lkw	Lastkraftwagen
LV	Light Vehicle
LVA	Light Vehicle Aftermarket
LVS	Light Vehicle Segment
MERCUSOR	Mercado Comun del Sur
MFN	Most Favorite Nation (Meistbegünstigung)
Mio.	Millionen
MNF	Multi National Firm
MOFTEC	Ministry of Foreign Trade and Economic Cooperation
MP&L	Material Planning and Logistics
Mrd.	Milliarden
NAFTA	North American Free Trade Agreement
NLL	Niedriglohnländer
Nr.	Nummer
OECD	Organization for Economic Cooperation and Development
OEM	Original Equipment Manufacturer
OPEC	Organization of Petroleum Exporting Countries
p.a.	per annum (pro Jahr)
PAFTA	Pacific Free Trade Area
PECC	Pacific Economic Cooperation Conference
PICTA	Pacific Island Countries Trade Agreement

PIF	Pacific Islands Forum
Pkw	Personenkraftwagen
PMC	Post Ministerial Conference
PS	Pferdestärken
RD&D	Research Development & Design
RTA	Regional Trade Area
S.	Seite
s.o.	siehe oben
s.u.	siehe unten
SAARC	South Asian Association for Regional Cooperation
SAFTA	South Asian Free Trade Area
Sog.	sogenannte(n)
SUV	Sport Utility Vehicle
TAFTA	Trans Atlantic Free Trade Area
TG	Tochtergesellschaft
Tier	Rangfolge
TR&R	Tool Repair & Replacement
TRIPS	Agreement on Trade-Related Aspects of Intellectual Property Rights (Übereinkommen über handelsbezogene Aspekte des geistigen Eigentums)
u.a.	unter anderem
u.U.	unter Umständen
UN	United Nations
UNO	United Nations Organization
US	United States
USA	United States of America
usw.	und so weiter
VACT	Vinck's Agency for Consulting and Trading
VDA	Verband der Automobilindustrie
vgl.	Vergleiche
VR	Volksrepublik
WTO	World Trade Organization
z.B.	zum Beispiel
z.T.	zum Teil
z.Z.	zur Zeit

1. Einleitung

Das vorliegende Buch untersucht in einer wettbewerbsorientierten Analyse, hauptsächlich innerhalb der globalen Automobilindustrie, gegenwärtige und zukünftige Freihandelstendenzen und damit einhergehende Auswirkungen auf den freien Handel durch Abschottungsmaßnahmen, auch bekannt unter dem Namen Regionalisierung, angeführt von der Triade selbst.

Was ist die Triade oder besser gefragt wer definiert sich als die globale Triade? Was bedeutet überhaupt Regionalisierung?

Für die Befürworter sind die Regionalisierungstendenzen in unserer Welt lediglich Vorboten, auf einer vom Freihandel geprägten Globalisierung.

Kritikern jedoch zufolge werden diskriminierende Handelshemmnisse immer weiter zunehmen und letztlich nicht nur den globalen Wohlstand der Triade, sondern auch den Fortbestand einer Welthandelsorganisation gefährden. Es erblühen, die für Investoren und multinationale Unternehmen attraktivsten Regionen dieser Welt, so vor allen anderen der Asia-tisch-Pazifische Wirtschaftsraum, mit Hilfe gesteuerter Freihandelszonen.

Durch die immer weiter voranschreitende Verflechtung internationaler und interregionaler wirtschaftlicher Beziehungen, erreichen wir bald einen Punkt global angeglichenen und fragmentierter Produktionsstandards, an dem es multinationalen Unternehmen nicht mehr einfach gemacht wird, regionale Wettbewerbsvorteile zu sichern und Produktionskosten innerhalb des Produktlebenszyklus zu senken. Man könnte meinen unser Wohlstand hätte so langsam aber sicher seinen Zenit erreicht. Was wir momentan verzweifelt versuchen ist, diesen Zenit zu überschreiten.

Dies hat triploare Folgen: es entstehen drei mächtige Handelsblöcke, die zunehmend einen interregionalen Handelsanstieg innerhalb der Blöcke

verzeichnen. Somit werden protektionistische Maßnahmen zwischen den Handelsblöcke stärker, die sich damit immer weiter abschotten.

Die globale Automobilindustrie ist gegenwärtig mit den meisten Handelshemmnissen konfrontiert und bedarf zukünftig neuer Unternehmensstrategien und innovativer Geschäftsideen. Das verfolgte Ziel des Buches ist daher:

1. Die Weltwirtschaft und der Welthandel sollen mittels einer Fokussierung auf die gegenwärtigen Regionalisierungstendenzen beschrieben und erklärt werden.
2. Der Leser soll ein klares Verständnis über die Vorgänge internationaler, interregionaler und intraindustrieller Handelsgeschäfte, sowie über die Begriffsdefinitionen der Fachsprache innerhalb Automobilindustrie erlangen.
3. Sollen Möglichkeiten der Regionalisierung aufgezeigt und ihre möglichen Auswirkungen auf die Automobilindustrie dargestellt werden, um so mittels Handlungsempfehlungen, neue Strategien für die Branche aufzuzeigen.

Gang der Untersuchung

Die zugrunde liegende Untersuchung gliedert sich daher auch in drei Hauptteile:

1. Der Anfang des Buches dient der Einführung in die theoretischen Grundlagen der internationalen Ökonomie und der aktuellen Problematik des Welthandels. Dabei wird zuerst auf die Struktur und Tendenz der Weltwirtschaft und des Welthandels eingegangen, um die Entwicklung der Außenwirtschaft zu einer Weltwirtschaft zu erläutern und den weltweiten Protektionismus mit seinen Abschottungstendenzen zu erklären. Anschließend wird die Regionalisierung der Globalisierung gegenübergestellt.

Es wird einerseits auf die regionale wirtschaftliche Integration eingegangen und andererseits auf das multilaterale Handelssystem, um dann in einer zusammenfassenden Betrachtung erste Vermutungen darüber zu erstellen ob globaler Freihandel möglich ist oder eher eine Tendenz zur weiteren Regionalisierung des Handels besteht. Zweite vorsichtige Vermutung wird die Auswirkungen der theoretischen Grundlagen auf die Automobilindustrie betreffen.

2. Der zweite Hauptteil des Buches befasst sich erstens mit einer Gesamtübersicht über die globale Automobilindustrie, in der einmal die Original Equipment Manufacturer (OEM)¹ und dann die Tier1 mit ihrer aktuellen Geschäftslage vorgestellt werden. Des Weiteren stelle ich die Eigenfertigungs- und Fremdfertigungstendenzen der Industrie dar und gehe auch noch auf den Transportbereich der Industrie ein.

Zweitens werden die gegenwärtigen internationalen und interregionalen Einfuhrbestimmungen zwischen dem asiatischen und dem europäischen regionalen Handelsblock analysiert, um dann spezifisch in die Analyse von Lokalisierung und lokaler Fertigung zu gehen, damit aufgezeigt werden kann, wie und mit welchen Möglichkeiten, ein in Einzelteile zerlegtes Fahrzeug, kostengünstig exportiert und wieder importiert werden kann.

Im letzten Kapitel des zweiten Hauptteils wende ich mich der Analyse der spezifischen Importzölle der einzelnen Länder und auch die Hauptmodule des Fahrzeugs (Commodities)² mit einbeziehen. Hier werden nur die tarifären Handelshemmnisse besprochen. Ab-

¹ Nachfolgend werden in dieser Arbeit die Automobilhersteller als OEM (Original Equipment Manufacturer) bezeichnet und die Zulieferer als Tier1 (Supplier). In der Regel sind aber OEM immer die Hersteller von Originalen, Dritthersteller kommen nach den OEM auf den Markt und versuchen die Originale durch "Kopien" zu ersetzen.

² Commodities bezeichnen die Hauptgruppen eines Fahrzeugs, wie z.B. Karosserie, Elektronik, Rohmaterialien, Innenausstattung u.s.w.

geschlossen wird der zweite Hauptteil mit einer zusammenfassenden Betrachtung, in der ich die gegenwärtigen Veränderungen der Automobilindustrie aufzeige.

3. Der dritte Hauptteil behandelt zwei bestimmte Optionen, die zugleich meine zwei Synthesen betreffen:

- Ich zeige dem Leser zukünftige Szenarien, wie sich die Automobilindustrie als Ganzes womöglich aufgrund von Studien, den Erkenntnissen des zweiten Hauptteils und meiner Ansicht nach entwickeln könnte.
- Ich stelle zukünftige Regionalisierungsentwicklungen vor, anhand schon realisierter Freihandelsabkommen und geplanter Handelszonen und stelle dar, welche Auswirkungen diese auf die Zukunft der Automobilindustrie haben.
Darüber hinaus zeige ich einige Varianten auf, wie und in wiefern sich OEM und Zulieferer, auf neue Marktzusammenschlüsse vorbereiten sollten, und zwar in Form von gut durchdachten Handlungsempfehlungen für die Automobilindustrie

Das Buch endet mit einem Ausblick auf die gesamtwirtschaftlichen Entwicklungen der Weltwirtschaft und wird durch eigene Gedanken und Perspektiven bereichert.

Das Ziel freien und offenen Handels, auch über die Grenzen einer übergeordneten überwachenden Organisation, wie der WTO, hinaus sollte dabei immer im Vordergrund stehen.

Köln, der 09.04.2009

Dario Kulic

2. Theoretische Grundlagen und aktuelle Probleme des Welthandels

Was ist Außenhandel und was ist Welthandel? Wo liegt der Unterschied zwischen Internationalisierung und Globalisierung? Was hat die Regionalisierung überhaupt damit zu tun? Was bedeutet Protektionismus und welche konkreten Auswirkungen hat das nun auf den Welthandel. Der erste Teil des Buches soll die allgemein auftretenden Fragen theoretischer Grundlagen unserer Wirtschaft beantworten und einige aktuelle Probleme sowie Tendenzen der Veränderung des Welthandels einleiten.

2.1 Struktur und Globalisierungstendenzen der Weltwirtschaft

Die Weltwirtschaft bezeichnet die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Staate / Regionen / Kontinenten und zwar nicht mehr nur auf grenzüberschreitenden Außenhandel begrenzt, sondern mehr kontinentalübergreifend bezogen. Die einzelnen Außenwirtschaften aller Länder werden zu Regionen oder meist Kontinenten zusammengefasst und ergeben in ihrer Gesamtheit, in einem Zahnwerk und der gemeinsamen Handels- und Kapitalverflechtungen untereinander eine Weltwirtschaft.

Im Bereich des internationalen Wirtschaftsverkehrs werden zwei grundsätzliche Formen der Außenhandelspolitik unterschieden. Zunächst kann der grenzüberschreitende Handel von Waren und Dienstleistungen durch Hemmnisse eingeschränkt oder gänzlich verhindert werden.³ Diese auf den Merkantilismus⁴ zurückgehende Außenhandelspolitik wird als Protektionismus bezeichnet. Dem steht der Freihandel als Leitbild der klassischen Nationalökonomie gegenüber.

³ Broich, Asia-Pacific Economic Cooperation, S. 5.

⁴ Der Begriff des Merkantilismus bezeichnet die Außenhandelspolitik zur Zeit des Absolutismus (1600-1750), nach welcher durch die strikte staatliche Regulierung des Außenhandels einerseits Exporte gefördert und andererseits Importe beschränkt wurden, um durch Handelsbilanzüberschüsse den nationalen Reichtum zu stärken (Wagner, Einführung in die Weltwirtschaftspolitik, 4. Auflage, 1999, S. 32).

Diese Form des zwischenstaatlichen Umgangs bezeichnet eine Situation, in welcher der internationale Handel keinerlei Beschränkungen unterworfen ist.

Der erste Teil des Buches soll dem ungeübten Leser einen leichten Einstieg in die Weltwirtschaft und den Welthandel ermöglichen. Was bedeutet Freihandel und was Protektionismus? Was bedeutet Welthandel und was ist Weltwirtschaft denn überhaupt? Daher gehe ich zuerst, auf den Wandel der Außenwirtschaft zur Marktintegration, ein. Dabei erkläre ich zunächst einige bekannte Außenwirtschaftstheorien und werde mich dann der Dynamik der Marktintegration zuwenden.

Von der Außenwirtschaft zur Marktintegration

Internationale und interregionale Wirtschaft kann man durch den Außenhandel zweier Staaten und / oder Länder miteinander am Besten beschreiben. Unter Außenwirtschaft verstehen wir diejenigen wirtschaftlichen Beziehungen, die staatsrechtliche Grenzen überschreiten. Somit wäre erklärt was Außenwirtschaft bedeutet und beinhaltet. Doch die Außenwirtschaft bezieht nur die wirtschaftlichen Beziehungen der einzelnen Länder untereinander mit ein. An dieser Stelle muss ich anmerken, dass der Sprung zur Marktintegration nicht mehr in der Macht der einzelnen Staaten lag, da die außenwirtschaftlichen staatlichen Beziehungen nicht ausreichten einen gemeinsamen Markt zu erschaffen.

Von diesem Punkt an, womöglich meiner Meinung nach, übernahmen die Multinationalen Unternehmen (MNF) die Kontrolle über den anfangs nur grenzüberschreitenden Handel. Da sich mit der Zeit immer mehr MNF weltweit an Niedriglohnstandorten niederlassen konnten, dank dem rasanten Anstieg der Auslandsdirektinvestitionen, betrieben nun nicht mehr einzelne Staaten Handel über staatsrechtliche Grenzen hinweg, sondern die MNF, da sie praktisch in jedem der attraktivsten Standorte dieser Welt

vertreten waren und somit die wirtschaftlichen Beziehungen der Staaten untereinander ablösten.

Dann lernten die MNF dazu und betrieben nicht nur grenzüberschreitenden Handel, sie versuchten sich fortan auch in der grenzüberschreitenden Produktionsfragmentierung⁵. Diese stellt mittlerweile die treibende Kraft des Welthandels dar, denn mit ihr wurden auch Möglichkeiten entdeckt, Zölle innerhalb von regionalen Handelszonen oder Freihandelszonen drastisch zu senken und somit auch Kosten zu sparen.⁶

Die eigentliche Marktintegration entstand durch die räumliche/geografische Verschmelzung von Unternehmen (UN) und Märkten und weiter vorangetrieben wurde sie durch die Integration MNF in regionale Freihandelszonen oder regionale Präferenzzonen. Dies erklärt auch den rasanten Anstieg interregionaler Handelsströme, wie eben bspw. durch Freihandelszonen oder regionale Abkommen. Als nächstes wenden wir uns den verschiedenen Außenwirtschaftstheorien zu, die beschreiben sollen, wie internationale Arbeitsteilung überhaupt möglich ist und zudem auch noch Wohlfahrtsgewinne beschieren soll.

Außenwirtschafts-Theorien

Die Einsicht, dass internationale Arbeitsteilung nichts anderes ist als eine Sonderform von Arbeitsteilung überhaupt, nutzt Adam Smith (1723 – 1790) für seine Erklärung: Arbeitsteilung folgt absoluten Kostenvorteilen. Länder konzentrieren sich auf die Produktion derjenigen Güter, die sich mit geringeren Kosten produzieren lassen als andere Länder dies kön-

⁵ Die Produktionsfragmentierung beschreibt den globalen Herstellungsprozess des MNF; dabei werden die Produkte so in Teile zerlegt, dass die Vorprodukte von billigen Herstellern in Niedriglohnstandorten vorgefertigt werden und der wichtige Endprozess in den Hochlohnstandorten (Triade), denn dort soll auch der größte Teil der Wertschöpfung hängen bleiben, dort wo mittels Marketing, aus einem billig hergestellten Vorprodukt, ein nachgefragtes Markenprodukt wird.

⁶ Siehe Kapitel "Lokalisierung".

nen.⁷ Im Weiteren werden nun einige Modelle erläutert, die alle eines gemeinsam haben: es geht immer um Kostenvorteile, die durch spezialisierte / effiziente Produktivitätsunterschiede und Technologieausstattung entstehen.

Das Ricardo-Modell

Was geschieht in Ländern, die bei allen Gütern Kostennachteile haben? Die Antwort formuliert David Ricardo (1772 – 1823) mit seiner Theorie der komparativen Kostenvorteile.⁸ Bei manchen Gütern liegen die Produktionskosten eines Landes A sehr weit, bei anderen Gütern weniger weit unter den Produktionskosten eines Landes B. Dann ist es für beide Länder vorteilhaft, wenn sich Land A auf die Güter mit höheren, das Land B auf die Güter mit geringeren Kosten-Untervorteilen konzentriert.

Es geht ganz klar vordergründig um Kostenunterschiede in der Produktion. Dabei kommt es vor das bspw., dass völlig identische Fahrzeug in Deutschland höhere Produktionskosten verursacht als bspw. in Thailand oder den Philippinen, da die Lohnkosten in Deutschland wesentlich höher sind als in den ASEAN-Staaten. Das „Heckscher-Ohlin-Theorem“ befasst sich explizit mit der Frage nach der Ursache für Kostenunterschiede.

Das Heckscher-Ohlin-Theorem

Wo liegt die Ursache für Kostenunterschiede? Eli F. Heckscher (1879 – 1952) und Bertil Ohlin⁹ (1899 – 1979) nennen die unterschiedliche Ausstattung von Produktionsfaktoren als Ursache für Kostenunterschiede. Die unterschiedliche Faktor-Ausstattung bewirkt unterschiedliche relative Faktor-Kosten von Arbeit, Kapital und Natur. Länder mit großem Arbeits-

⁷ Gieler, Internationale Wirtschaftsorganisationen, S. 170.

⁸ Gieler, Internationale Wirtschaftsorganisationen, S. 171.

⁹ Vgl. hierzu Ohlin, Bertil: Interregional and International Trade, 1933, Neuauflage und Neudruck, Cambridge, 1968.

Arbeitskräfte-Potential und deshalb niedrigen relativen Arbeitskosten exportieren arbeitsintensive, importieren kapitalintensive Güter. Länder mit niedrigem Arbeitskräfte-Potential und deshalb hohen relativen Arbeitskosten exportieren kapitalintensive, importieren arbeitsintensive Güter. Heckscher und Ohlin folgern daraus ihr Theorem über den Ausgleich der Faktorpreise: In Ländern, die arbeitsintensive Güter exportieren, steigt die Nachfrage und damit der Preis von Kapital. Die Unterschiede in den Faktorpreisen gleichen sich aus.

Absolute und relative komparative Kostenvorteile und Unterschiede der Faktorausstattung bleiben nicht für alle Zeiten erhalten. Technischer Fortschritt, Innovationen ändern die Produktionsfunktionen, die Kombinationen der Produktionsfaktoren Arbeit, Kapital, Natur. Natürlich beziehen Ökonomen solche Veränderungen in die Außenwirtschaftstheorie ein – mit dem Ergebnis: "Die ursprünglich allgemeine Theorie, die auf der Grundlage weniger Informationen zu generellen Aussagen gelangte, wird durch die Erweiterung um Faktoren, die komparative Vorteile begründen können, letztlich zum Investitionskalkül, das alle für bestimmte Projekte relevanten Produktions- und Absatzbedingungen erfasst."¹⁰

Das bedeutet aber auch wiederum, dass dieses Theorem über die eigentlichen Faktorausstattungen hinaus blickt, um dann schließlich die Kostenvorteile auch von den Wettbewerbsbedingungen abhängig zu machen. Da aber der Außenhandel mit anderen MNF ergänzender oder ersetzender Natur sein kann, bietet sich einige Möglichkeiten, meiner Meinung nach, Kostenvorteile zu erlangen oder Kostenunterschiede zu kompensieren.

Komplementärer und substitutiver Außenhandel

Außenhandel kann entweder komplementär (ergänzend) sein, d.h. er kann sich auf Güter beziehen, die im anderen Land wenig oder gar nicht produziert werden, wie z.B. Rohstoffe und Maschinen. Oder aber er kann substi-

¹⁰ Sell, Einführung in die internationalen Wirtschaftsbeziehungen, S. 134.

tativ (ersetzend) sein, d.h. er kann sich auf Güter beziehen, die in beiden Ländern produziert werden, wie z.B. Autos. Schon der Anschein zeigt, dass mengenmäßig und für den Wohlstand der hoch entwickelten Länder der substitutiv Außenhandel wesentlich bedeutsamer ist als der komplementäre Außenhandel.

Das belegt, dass der Begriff der Internationalen Arbeitsteilung die heutigen Strukturen der Weltwirtschaft nicht mehr zutreffend beschreibt. Auf den Handel mit Ländern mit unterschiedlichem Entwicklungsstand bezogen bedeutet das – beispielhaft gesagt: Es liegt im deutschem Interesse, wenn der Handel mit Polen und Mexiko so schnell wie möglich ähnliche Strukturen aufweist wie der Handel mit Frankreich und den USA.

Die Dynamik der Markt-Integration

Spricht man vom Investitions-Kalkül, so wechseln wir von der makro- zur mikro-ökonomischen Sichtweise. Das bedeutet, dass (nach der Transformation der Staatshandels-Länder) i.d.R. nicht Länder miteinander Wirtschaftsbeziehungen eingehen, sondern Unternehmen und Konsumenten, dass auf den Automobilmärkten z.B. nicht Länder miteinander in Konkurrenz stehen, sondern Unternehmen.

Das allerdings tun sie unter zwei Bedingungen, die Wirtschaftsbeziehungen zu internationalen Beziehungen machen, unter den Bedingungen

- verschiedener Währungen und / oder
- staatsrechtlicher Grenzen.¹¹

Diese Bedingungen beeinflussen die Kosten von Produktion und Transaktion. Kosten bestimmen Standort-, Absatz- und Beschaffungsentscheidungen. Die Analyse internationaler Wirtschaftsbeziehungen wird Teil der

¹¹ Gieler, Internationale Wirtschaftsorganisationen, S. 175.

Preis- und Markt-Theorie. Nach Borchert ist dies der meso-ökonomische Ansatz der Analyse.¹²

Damit können wir den wesentlichen Vorteil grenzüberschreitender Wirtschaftsbeziehungen bestimmen. Sie ermöglichen es, zwei Bedingungen wirtschaftlicher Effizienz zugleich zu erfüllen, die auf begrenzten Märkten mit kleineren Absatzmengen miteinander in Konflikt geraten können. Auf begrenzten Märkten können entweder Unternehmen im Wettbewerb stehen, aber zu erhöhten Stück – Kosten produzieren. Oder sie können Größen – Vorteile nutzen, weil sie Wettbewerb ausgeschaltet haben. Grenzüberschreitendes Wirtschaften erlaubt es, Größen – Vorteile und Wettbewerbs – Dynamik gleichzeitig zu sichern. Doch sollte man hinzufügen, dass es manchmal Zeiten gibt, in denen die Gesetze der Ökonomie keine Bedeutung finden und ein Restrisiko bei jedweder UN-Entscheidung übrig bleibt, vor allen Dingen in Zeiten der Globalisierung.

2.2 Von der Außenwirtschaft zur Weltwirtschaft

Durch die weltweit zunehmende wirtschaftliche Verknüpfung und Verflechtung von Kapitalmärkten, Absatzmärkten, Produktionsmärkten und Beschaffungsmärkten begeben wir uns in eine Ära, die womöglich einen völlig anderen Ausgang für unsere Weltwirtschaft und unseren Welthandel bereit hält, da erstens eine Art Globalisierung vorher nie existiert hat und demnach auch nicht erprobt werden können und wir uns zweitens aller Voraussicht nach nicht darauf vorbereiten werden (können), als wir uns gegenwärtig erahnen können. Meiner Meinung nach gilt das Motto: Je enger die Märkte und Regionen der Welt zusammenrücken, sich ineinander verflechten und noch abhängiger voneinander werden, desto sensibler wird der eine große Handelsblock werden und dazu auch anfälliger für kurzzeitige Wirtschaftrezessionen, da ein Geflecht unweigerlich aus meh-

¹² Vgl. Borchert, Außenwirtschaftslehre, S. 137.

rerer Teilen besteht, wird die Krise des einen Teils auch die Krise des anderen Teils.

Globalisierung – die neue Dimension

In der weltweiten Verbindung von Größenvorteilen und Wettbewerbsbedingungen wird eine neue Dimension internationaler Wirtschaftsbeziehungen wirksam, die in einem neuen Begriff zum Ausdruck kommt, dem der Globalisierung. Die ausgeprägte Dynamik weltwirtschaftlicher Beziehungen Ende des 20. Jahrhunderts ist allerdings kein völlig neues Phänomen. Unter Globalisierung wird inzwischen vor allem die unumgängliche, irreversible und alternativlose Marktfreiheit der Unternehmen verstanden, die einer globalen Verheißung gleichkommt, indem sie die tendenziell vollständige Entgrenzung der Wirtschaftsprozesse und damit das Ende aller einhegenden staatlichen Maßnahmen in Aussicht stellt.¹³

Die Ungleichzeitigkeit der Industrialisierung in den einzelnen Ländern löste Ende des 19. Jahrhunderts wieder Abschottungsbestrebungen durch Schutzzölle aus.

Gründe für die schnelle Entwicklung des Welthandels waren nach Ott / Schäfer:

- die Entwicklung der Verkehrs- und Kommunikationsinfrastruktur
- schnell wachsende Auslandsdirektinvestitionen
- ein Geflecht zwischenstaatlicher Verträge
- das System „Goldwährung“ mit seiner Tendenz zu währungspolitischer Disziplin und zum Zahlungsbilanz-Ausgleich.¹⁴

Außenhandel als Ausgangsgrundlage für die weltweite Verflechtung von interregionalen mit internationalen Handelsströmen. Die neue Qualität des

¹³ Le Monde Diplomatique, Atlas der Globalisierung, S. 6.

¹⁴ Vgl. Ott / Schäfer, S. 410 – 411.

Prozesses zeigt sich in den Wachstumsfaktoren ökonomischer Größen im letzten Drittel des 20. Jahrhunderts: In dieser Zeit wuchsen nominal:

- das Weltinlandsprodukt mit dem Faktor 8,
- die Weltexporte mit dem Faktor 9,
- die Auslandsdirektinvestitionen mit dem Faktor 25 und
- die Finanzkapitalströme mit dem Faktor 43.¹⁵

Vor allem letzte beide Zahlen dürften am auffälligsten in Erscheinung treten, da es vordergründig meist um einen kapitalvermehrenden Anstieg der monetären Verflechtungen in der Weltwirtschaft geht. Im Folgenden beschreibe ich die Ausprägungen der Globalisierung und ihre Auswirkungen auf die Weltwirtschaft.

Ausprägungen der Globalisierung und ihre Auswirkungen auf die Weltwirtschaft

In diesen Größenordnungen zeigt sich der Übergang von außenwirtschaftlichen zu weltwirtschaftlichen Beziehungen. Sie sind durch fünf Tendenzen gekennzeichnet:¹⁶

- Monetär durch die elektronische Vernetzung von Geld- und Kapitalmärkten,
- Ökonomisch durch die Öffnung von Faktor- und Absatzmärkten,
- Politisch durch die wachsende Bedeutung transnationaler Regelungen,
- Ökologisch durch die Interdependenz der Umwelt / en,
- Sozial die Angleichung von Lebensstilen.

¹⁵ Vgl. UNCTAD, Trade and Development Report, 2001 / WTO, Annual Report, 2001.

¹⁶ Gieler, Internationale Wirtschaftsorganisationen, S.175.

Politische, ökonomische und technische Entwicklungen bewirkten den als Globalisierung bezeichneten „Take off weltwirtschaftlicher Verflechtung“:¹⁷

- Politisch die Beschleunigung der europäischen Integration und die Öffnung kommunistischer Länder Mittel- und Osteuropas und Asiens,
- Ökonomisch die zunehmende Weltmarkt-Integration durch GATT / WTO und die Entstehung neuer Wachstumszonen in Südostasien und Lateinamerika,
- Technisch die Optimierung von Transport-Systemen, vor allem aber das Internet als weltumspannendes Echtzeit-Kommunikationsnetz.

Die Beziehungen zwischen weltwirtschaftlicher Verflechtung und wirtschaftlichem Wachstum sind offensichtlich. Die Entwicklung im 19. und 20. Jahrhundert zeigt, dass mit zunehmender Offenheit die Wachstumsrate des Bruttoinlandsprodukts (BIP) pro Kopf zunimmt.¹⁸ Spezialisierungseffekte, Verbindung von Größenvorteilen und Wettbewerb, Produkt-Differenzierung sowie die Verbreitung von Neuerungen sind Grundlagen der Wachstumseffekte.

Zunehmende Offenheit der Weltwirtschaft bedeutet erweiterte Entscheidungsspielräume für Unternehmen, bedeutet

- weltweiten Verkauf von Produkten und Dienstleistungen,
- weltweiten Einkauf von Vorprodukten und Kapitalgütern,
- weltweite Auswahl von Standorten mit geringsten Faktorkosten,
- weltweite Auswahl von Standorten mit höchstqualifiziertem Personal,
- weltweite Arbeitsteilung statt standortgebundener Produktion,
- Trennung von Produktionsstandort und Unternehmenssitz,

¹⁷ Kutschker / Schmid, Internationales Management, S. 176.

¹⁸ Siebert, Weltwirtschaft, S.92, 103.

- Konkurrenz von Produktions-Standorten.¹⁹

Der weltweite Verkauf von Produkten konnte durch zahlreiche neu entwickelte Formen der Markteintrittsstrategien erst richtig in den Kreislauf integriert werden genauso wie der weltweite Einkauf von Halbfertigwaren und Kapital internationaler Geldmärkte. Dann erst entwickelte sich allmählich erst die internationale Standortwahl in Niedriglohnländern sowie dem Transfer oder dem Finden hochqualifizierter Mitarbeiter aus Niedriglohnländern, sowohl als auch aus Hochlohnländern. Dadurch konnte sich auch die internationale Arbeitsteilung schneller ausbreiten, da der UN-Sitz nicht mehr am selben Standort wie die international verteilten Produktionsstätten vorzufinden war und dies führte unweigerlich dazu, dass nicht nur ein UN diesem Trend oder wohl eher dem unvermeidlichen Wandel aufgesprungen ist sondern fast alle international ausgerichteten UN und daher an selben Standorten konkurrieren und sich mit neuen Geschäftsmodellen gegeneinander bewähren müssen um zu überleben.

Diese erweiterten Entscheidungs-Spielräume von Unternehmen und deren Hinnahme oder gar Förderung durch die Wirtschaftspolitik sind Gegenstand der Globalisierungs-Kritik: Kommt Globalisierung nur einzelnen Unternehmen zu gute?

Ich beschränke mich bei der Kritik auf einen wesentlichen Punkt, der von dem Physiker Peter Kafka stammt. Aus den Erwägungen der Systemtheorie stammt der Begriff der „Globalen Beschleunigungskrise“ und danach führt ein „sehr schneller und global vereinheitlichter Strukturwandel zwangsläufig in eine instabile Gesamtlage der menschlichen Zivilisation und der menschenfreundlichen Biosphäre.“ Als Nächstes widme ich mich den Tendenzen der Weltwirtschaft und werde dann eine Überleitung zum heutigen Welthandel und dem Protektionismus erstellen.

¹⁹ Kutschker / Schmid, Internationales Management, S. 178.

Tendenzen der Weltwirtschaft

Zunehmend bestimmen drei Tendenzen die Entwicklung der Weltwirtschaft: Direktinvestitionen, Dienstleistungs-Handel und Finanztransaktionen.

Im letzten Drittel des 20. Jahrhunderts sind die Direktinvestitionen deutlich stärker gestiegen als die Welt-Exporte. Dabei geht es vor allem auch um Produktions-Verlagerungen in Länder mit geringeren Faktorkosten von Arbeit, Energie, Rohstoffen, Umwelt, Staat. Bedeutsamer aber sind andere Gründe:²⁰

- die Erschließung neuer regionaler Märkte, für welche die Präsenz vor Ort aus wirtschaftlichen, sozialen, politischen Gründen sinnvoll ist, die Erschließung neuer Märkte aufgrund von Wettbewerbsvorteilen durch Produkt-, Prozess-, Marketing-Innovationen,
- die Vermeidung von Such- und Verhandlungskosten, wenn Eigenproduktion günstiger ist als Lizenzproduktion oder Agenturvertrieb,
- die Sicherung des Exports durch Investitionen in Marketing, Vertrieb und Kundenservice vor Ort.

Eine Folge ist, dass der unternehmensinterne Handel, Lieferungen also innerhalb von multinationalen Konzernen, heute 30-50% des Welthandels ausmacht.²¹ Dabei gewinnt der Dienstleistungs-Sektor immer mehr an Bedeutung. Mit zunehmendem Handel wachsen auch grenzüberschreitende Nachfrage und Angebot von Telekommunikations-, Reise-, Beratungs-, Finanzierungs-, Versicherungs-, Transport- und Qualifikations-Leistungen. Mit der Konzentration von Unternehmen auf Kernkompetenzen und der Auslagerung von Funktionen werden Leistungen wie Montage

²⁰ Dunning, Trade and foreign-owned production Services, 108f.

²¹ Vgl. UNCTAD, Trade and Development Report, 2001.