

2 Rahmenbedingungen: Globalisierung und Logistikdienstleistungen

Die Entwicklung von Seehafencontainerterminals, ihre Einbindung in internationale Logistikketten und der Betrieb durch Logistikdienstleister sind eng mit den Rahmenbedingungen des weltweiten Warenhandels verbunden. Diese Rahmenbedingungen, beispielsweise global wirkende wirtschaftliche Entwicklungsprozesse, wirken in starker Weise auf die weltweiten Warentransporte ein. Dabei erfährt auch der Seeverkehr große Veränderungen, die sich letztendlich in Schiffs- und Hafenstrukturen und weitergehend im Betrieb von Seehafenterminals widerspiegeln. Im folgenden Kapitel werden daher Rahmenbedingungen beleuchtet und Grundzüge der ökonomischen Globalisierung, deren Auswirkungen auf den Welthandel sowie den daraus entstehenden Prozessen der logistischen Abwicklung dargestellt. Da die Abwicklung von weltweiten Warenströmen nur unter den Bedingungen optimaler logistischer Steuerungs- und Koordinationsprozesse verlaufen kann, ist es Ziel dieses Kapitels, die verkehrliche Abwicklung weltweiter Warenströme in Verbindung mit aktuellen Entwicklungen in der Logistikbranche darzustellen. Hierbei soll aufgezeigt werden, inwieweit Logistikdienstleister als Intermediäre im weltweiten Güterlogistikgeschäft auftreten können.

2.1 Charakteristika der Globalisierung

2.1.1 *Globalisierung aus ökonomischer Sicht*

Seit über drei Jahrzehnten ist eine zunehmende weltweite Vernetzung von Volkswirtschaften zu verzeichnen. Dieser Prozess, der sich in vielen Indikatoren, wie dem starken Anstieg von Außenhandelsvolumen, dem Wachstum ausländischer Direktinvestitionen und der Zunahme internationaler Finanztransaktionen manifestiert, wird allgemein als ökonomische Globalisierung bezeichnet. Im Allgemeinen Sprachgebrauch zeigt sich beim Begriff Globalisierung häufig eine gewisse Unschärfe, da dieser oftmals für die Bündelung vieler verschiedener Aspekte der Gesellschaft genutzt wird. Häufig werden jedoch die dahinter stattfindenden Prozesse nicht eindeutig präzisiert und geklärt (Dicken 2007: 4, Dunn 2008: 116). Zur Klärung und Abgrenzung dieser Entwicklungen bedarf es daher einer Definition des Begriffes Globalisierung.

In der Diskussion über den Begriff Globalisierung stellt sich die Frage, inwieweit es sich hierbei um ein neues, bisher nicht da gewesenes Phänomen handelt. Viele Globalisierungsmerkmale gelten grundsätzlich nicht als neue Phänomene, sondern lassen sich unter den Begriffen der internationalen Verflechtung beziehungsweise Internationalisierung bereits seit vielen Jahrzehnten zusammenführen (Duwendag 2006: 11). Einige Wirtschaftshistoriker gehen in diesem Zusammenhang davon aus, dass die Welt vor rund 100 Jahren bereits ähnliche Entwicklungen aufzuweisen hatte, jedoch wird hierbei angemerkt, dass sich die heutigen weltwirtschaftlichen Integrationsprozesse und deren Entwicklungen wesentlich dynamischer als damals darstellen (Garrett 2000: 954f., Collier/Dollar 2002: 31, Dicken 2007: 7). Deutlich wird dies in verschiedenen wirtschaftshistorischen Studien, die für die vergangenen rund 150 Jahre unterschiedliche Globalisierungsphasen identifiziert und datiert haben. Beispielhaft lassen sich Baldwin/Martin (1999: 1) nennen, die unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Indikatoren, wie Handels-, Migrations- und Kapitalströme sowie Einkommensentwicklungen, von zwei Globalisierungsphasen in der Zeit von 1870-1914 und ab 1960 bis heute ausgehen. Collier/Dollar (2002: 23ff.) identifizieren auf der Basis wirtschaftlicher Indikatoren, wie Weltexportvolumen, Direktinvestitionen sowie Migrationszahlen, zwischen 1870 und heute drei Globalisierungswellen. Die bisher letzte Globalisierungswelle, die um das Jahr 1980 begann, wird dabei als neue Globalisierungswelle bezeichnet, da hierin deutlich dynamischere Prozesse stattfinden als in früheren Zeiten. Hinsichtlich der Globalisierung merkt Robertson (2008: 87) an, dass diese in heutiger Form zwar Prozesse früherer Zeiten fortschreibt, jedoch das dahinterliegende Konzept mit all seinen Ausprägungen eindeutig auf die heutige Zeit zu beziehen ist.

Im Rahmen einer Begriffsdefinition von Globalisierung ist deren Mehrdimensionalität zu berücksichtigen. Hierbei lassen sich die wirtschaftliche, soziale, politische und kulturelle Dimension nennen (Dicken 2007: 5). Diese Dimensionen können je nach Betrachtungswinkel als eigenständig oder als komplementär angesehen werden, wobei eine Kombination verschiedener Dimensionen den meisten Globalisierungsaspekten entgegenkommt. Oftmals zeigt sich, dass trotz der mehrdimensionalen Sicht insbesondere ökonomische Kriterien eine herausragende Bedeutung aufweisen (Teusch 2004: 41, Organisation for Economic Co-operation and Development [OECD] 2005: 16, Dicken 2007: 5). Der ökonomischen Dimension wird nach Teusch (2004: 41) eine Funktion als Kausalfaktor zugeschrieben, aus der sich die anderen Dimensionen ableiten und entwickeln lassen beziehungsweise sich dieser unterordnen.

Unter Berücksichtigung der vorgenannten Aspekte kann die wirtschaftliche Globalisierung wie folgt definiert werden (OECD 2005: 16, Duwendag 2006: 11, Dicken 2007: 5): Bei der Globalisierung handelt es sich um die Zunahme internationaler, wirtschaftlicher Beziehungen und Verflechtungen bei einem gleichzeitigen grenzüberschreitenden Zusammenwachsen verschiedener nationaler

Faktormärkte für Güter und Dienstleistungen sowie deren Einbindung in die globale Ökonomie. Geprägt ist diese Entwicklung durch einen stark ansteigenden Außenhandel, zunehmende Auslandsinvestitionen sowie einen Anstieg internationaler Kapitalströme.

2.1.2 Ursachen der Globalisierung

Die Grundlage der ökonomischen Globalisierung bildet die Ausdehnung des einfachen Welthandels, einem Handel mit anderenorts nicht verfügbaren Produkten, hin zu einem System globaler Produktions- und Absatzverflechtungen. Die Ursache für diese Veränderungen ist bei den Akteuren der Weltwirtschaft und des Wirtschaftsgeschehens, insbesondere bei den multinationalen Unternehmen, zu sehen, die einen hohen Beitrag zur Integration der Weltwirtschaft geleistet haben und weiterhin leisten (Duwendag 2006: 22).

Die Wirtschaftswelt besteht zu großen Teilen aus Unternehmen, die sich an den Grundzügen eines kapitalistischen Wirtschaftssystems orientieren und als Hauptziel die Erwirtschaftung von Gewinnen verfolgen (Dicken 2007: 107f.). Ein wichtiger Faktor sind hierbei die Absatzmärkte, in denen die Unternehmen ihre Umsätze generieren können. Als Problem zeigt sich jedoch, dass insbesondere bei der Herstellung und Versorgung des Marktes mit langlebigen Gütern irgendwann eine Sättigungsgrenze erreicht wird, bei der nahezu der gesamte Markt versorgt ist, die Nachfrage nachlässt und der Absatz von Produkten größtenteils nur noch aus Ersatzbeschaffungen besteht. Durch einen geringeren Absatz bei gleichbleibenden Kosten stoßen die Unternehmen an Grenzen, die das Wachstum einschränken und den Gewinn reduzieren. Um weiterhin gewinnorientiert und wettbewerbsfähig zu arbeiten, versuchen die Unternehmen unter anderem durch eine Aufspaltung des internen Produktionssystems ihre internen Kostenstrukturen zu verbessern. Als ein Schritt kommt es hierbei zu Verlagerungen von Produktionsschritten an kostengünstigere Produktionsstandorte, die oftmals im Ausland liegen (Shatz/Venables 2003: 131). Neben einer Verbesserung der internen Kostenstruktur stellt sich Unternehmen durch die Verlagerung von Produktions-, Service- und Vertriebsstätten aus Kostengründen häufig gleichzeitig eine neue Markterschließung als weiterer Vorteil ein (Duwendag 2006: 22, Dicken 2007: 113). Insbesondere Unternehmen, die intensiv multinationale Strategien verfolgen, sind im Laufe der Zeit verstärkt in der Lage aus wirtschaftsgeographischen Unterschieden einzelner Produktionsräume Vorteile zu ziehen und zwischen verschiedenen Standorten wechseln zu können (Dicken 2004: 12).

Die Auslagerung von einzelnen Produktionsschritten hat letztendlich zu einem enormen Handelsanstieg auf der Welt geführt. Innerhalb von Unternehmen werden die einzelnen Produktkomponenten zu den nächsten Verarbeitungsschritten transportiert. Dieser unternehmensinterne Außenhandel nimmt heutzutage bereits ein Drittel des Welthandels ein (United Nations Conference on Trade and

Development [UNCTAD] 2002: 153) und zeigt wie stark unternehmerische Aktivitäten global ausgedehnt sind.

Die Globalisierung und deren Dynamik, wie sie sich seit Beginn der 1980er Jahre darstellt, ist durch verschiedene Entwicklungen verstärkt worden, die sich gegenseitig bedingen: Außenhandelsliberalisierungen, weltweite politische Entwicklungen und technologische Fortschritte. Diese Entwicklungen werden zwar oftmals als Ursachen der Globalisierung gesehen, jedoch sind sie nicht die eigentlichen Gründe dafür, sondern stellen flankierende Prozesse dar.

Außenhandelsliberalisierungen: Die verstärkte Integration weltweiter Volkswirtschaften kann auf verschiedene multilaterale Liberalisierungsmaßnahmen, wie den Abbau von Handelshemmnissen zurückgeführt werden. Insbesondere Organisationen wie GATT (General Agreement on Tariffs and Trade) sowie die Nachfolgeorganisation WTO (World Trade Organization) spielen hierbei eine große Rolle. Über das 1947 gegründete GATT wurden auf der Basis des Freihandelsgedankens, der sich an den Prinzipien der komparativen Kostenvorteile² orientiert, zahlreiche multilaterale Regelungen zur Eindämmung und Senkung tarifärer und nicht-tarifärer Handelshemmnisse eingeführt (Dicken 2007: 533, Gaebe 2008: 99). Seit 1995 verlaufen diese Verhandlungen im Rahmen der GATT-Nachfolgeorganisation WTO, der eine weitaus höhere Aufgabenvielfalt sowie Regulierungsmechanismen zugesprochen worden sind, wodurch die Rechtsverbindlichkeit der supranationalen Deregulierung gestärkt wurde. Durch den Beitritt einer Reihe neuer Staaten und den insgesamt 153 Mitgliedern regelt die Organisation heute über 90 % des Welthandels (Dicken 2007: 533, Gaebe 2008: 99, WTO 2011). In ihrer Arbeit verfolgt die WTO drei wesentliche Prinzipien, deren Einhaltung für die Mitgliedsstaaten verbindlich ist (Gaebe 2008: 99f.): 1) das Prinzip der Reziprozität, bei der sich die Vertragspartner den gegenseitigen Zugang zu Märkten gewährleisten, 2) das Prinzip der Inländerbehandlung, bei der Waren aus dem Ausland gegenüber inländischen Waren nicht benachteiligt, sondern diesen gleichgestellt werden und 3) das Prinzip der Meistbegünstigung, bei der Handelserleichterungen, die einem Handelspartner zugesprochen werden, auch allen anderen Handelspartnern gewährt werden müssen.

Weltweite politische Entwicklungen: Hierunter können mehrere unterschiedliche Entwicklungslinien aufgeführt werden, die den Prozess der Globalisierung verstärkt haben. Eine Entwicklung stellt dabei die marktwirtschaftliche Öffnung von vorher weitgehend abgeschotteten Weltregionen dar. Neben den politischen und wirtschaftlichen Transformationsprozessen in den früher sozialistischen

² Die Theorie der komparativen Kostenvorteile nach Ricardo (1817) geht davon, dass räumliche Arbeitsteilung zwischen Ländern, bei denen sich diese auf jeweils bestimmte Produktionsgüter konzentrieren, Kostenersparnisse hervorbringt. Hierin wird aufgezeigt, dass auch wenn ein Land gegenüber einem anderen Land Kostenvorteile bei der Herstellung aller Güter hat, Außenhandel von Vorteil ist, wenn sich die Länder auf das Produktionsgut konzentrieren, bei welchem für sie ein komparativer Kostenvorteil vorliegt (Schätzl 1998: 123ff., Kulke 2008: 232ff.).

Staaten Mittel- und Osteuropas sind hierbei auch Bestrebungen verschiedener Entwicklungs- und Schwellenländer (vor allem in Asien) seit Beginn der 1990er Jahre zu nennen, die durch eine Abkehr von wirtschaftspolitischen Ansätzen, wie Importsubstitution und Marktabshottung, hin zu Markttöffnung und Nutzung komparativer Kostenvorteile geprägt sind (Ostertag 2000: 18, Flörkemeier 2001: 32, Duwendag 2006: 19f.).

Als weitere Entwicklung lassen sich verstärkte regionale Integrationsbemühungen von Ländern einzelner Kontinente nennen, die zur Bildung supranationaler Integrationsräume führen und den Abbau von Handelshemmnissen im Blick haben. Hierdurch ist es unter anderem in asiatischen Ländern zu einer hohen wirtschaftlichen Dynamik gekommen. Diese Staaten agieren nun als neue Wettbewerber in der Weltwirtschaft und weisen neben Nordamerika und Europa einen hohen Anteil an der weltwirtschaftlichen Entwicklung auf (Flörkemeier 2001: 31).

Technologische Fortschritte: Technologische Innovationen im Transportbereich sowie im Informations- und Kommunikationswesen gelten als wichtige flankierende Entwicklungen der wirtschaftlichen Verflechtung einzelner Weltwirtschaftsregionen. Neben den eigentlichen Neuerungen bei Kommunikationsgeräten, wie Telefon oder -fax, spielen hierbei die Kapazitätserweiterungen der verschiedenen Übertragungsnetze eine herausragende Rolle. Insbesondere die Zusammenführung von Kommunikations- mit Computertechnologien, der Ausbau leistungsfähiger Breitbandkabelnetze sowie verbesserte Möglichkeiten der Satellitenübertragung haben erhebliche Kapazitätssteigerungen hervorgebracht, die mit Zeitgewinnen und hohen Kostenreduzierungen bei der Datenübermittlung verbunden sind (Flörkemeier 2001: 30, Dicken 2007: 77).

Durch technische Verbesserungen im Transportwesen und damit verbundener Kostensenkungen für Transporte ist es zur Ausweitung von Güterströmen gekommen (Kummer/Schramm/Sudy 2009: 24). Hierbei ist eine Interdependenz zwischen Welthandel und Entwicklung des Transportwesens zu beobachten: Bedingt durch den Anstieg der Welthandelsströme und der Notwendigkeit diese abzuwickeln, haben sich die Transportbedingungen sukzessive verbessern müssen, wodurch wiederum weitere Transporte stimuliert worden sind. So wurden immer mehr Neuentwicklungen an Transportgefäßen hervorgebracht, die zur Verbesserung der Transporteffizienz beigetragen haben. Als innovativ hat sich dabei die Einführung genormter Paletten und insbesondere des Containers im Jahr 1956 erwiesen. Vor allem die Anwendung des Containers als Transportgefäß bietet der modernen Logistik wesentliche Vorteile: Erstens können unterschiedliche Losgrößen verschiedener Güter im Container für die gesamte Transportdauer gebündelt werden. Zweitens bieten die Standardabmessungen von Containern Möglichkeiten einer effizienten und kostengünstigen Umladung und Lagerung, da hierfür spezifisch angepasste Umschlagsvorrichtungen genutzt werden können (Stroman/Volk 2005: 149, Lenz/Menge 2007: 18).

Das Aufkommen des Containers als effizientes Transportgefäß für den Seeverkehr hat zum Bau immer größerer Containerschiffe geführt. Durch die Auslastung dieser Schiffe konnten verstärkt Skaleneffekte erzielt werden, die sich wiederum in einer Minderung von Transportkosten niedergeschlagen haben. Während in den 1960er Jahren ein Containerschiff eine maximale Ladekapazität von unter 1.000 TEU (twenty-foot equivalent unit) aufwies, steigerten sich diese Ladekapazitäten bis in die 1980er Jahre auf rund 4.000 TEU. Seit Ende des ersten Jahrzehnts der 2000er Jahre liegen die Ladekapazitäten der Containerschiffe bei rund 10.000 TEU und inzwischen deutlich darüber. Die einzelnen Wachstumsschübe waren neben Aspekten der technischen Umsetzung stark an Kapazitätsgrenzen von Schifffahrtswegen orientiert, wie zum Beispiel den Größenabmessungen von Kanal- und Schleusendurchfahrten. Mittlerweile gibt es jedoch Containerschiffe, deren Abmessungen nicht mehr für alle Seeregionen geeignet sind. Diese Schiffe können demnach nur noch in bestimmten Regionen eingesetzt werden und verkehren im Pendelverkehr zwischen großen Häfen in Nordamerika, Europa und Asien. Die Zu- und Ablaufwege von diesen Häfen werden durch *transshipment*-Verkehr³ über kleinere Containerschiffe abgewickelt (Nuhn 2007: 7, Nuhn 2008a: 52).

Das Aufkommen des Containerverkehrs und die Schiffsgrößenentwicklungen haben großen Einfluss auf einzelne Hafenökonomien und deren Wettbewerbspotenziale genommen. Waren einzelne Hafenökonomien vormals durch spezialisierte Umschlagsleistungen charakterisiert, anhand derer sich Seehäfen teilweise voneinander abheben konnten, so hat die Einführung des Containers zu einer Standardisierung von Umschlagsleistungen und einer Verringerung von Spezialisierungsmustern geführt. Da in jedem Containerhafen eine annähernd gleiche Umschlagsdienstleistung angeboten wird, sind die Häfen austauschbar geworden und es existiert ein sehr hoher Wettbewerbsdruck (Organisation for Economic Co-operation and Development/International Transport Forum [OECD/ITF] 2009: 6).

2.1.3 Entwicklungen im weltweiten Warenhandel

Der Containerseeverkehr wird vor allem durch die Entwicklungen des globalen Warenhandels beeinflusst. Qualitative und quantitative Änderungen von Warenströmen haben unmittelbaren Einfluss auf die Gestaltung des Seeverkehrs und seiner Abwicklung in den Häfen. Im Jahr 2010 wurden weltweit Waren in einem Exportwert von 14.851 Mrd. US \$ gehandelt. Damit waren die Exporte seit 1948 (59 Mrd. US \$) um rund das 252fache angestiegen (WTO 2011: 22). Aus inflati-

³ Unter *transshipment* wird die Güterumladung zwischen zwei Gütertransportmitteln bezeichnet, wobei es sich entweder um gleiche oder unterschiedliche Transportmittel handeln kann. (Rodrigue/Comtois/Slack 2009: 344). Im hier angesprochenen Fall handelt es sich um Umladevorgänge zwischen Containerseeschiffen.

onsbereinigter Sicht fällt der Anstieg des Welthandels zwar geringer aus, weist dennoch mit einem 27fachen Wachstum zwischen 1950 und 2005 eine sehr starke Dynamik auf (Hahn 2009: 45). Das Wachstum des Welthandels verlief innerhalb der letzten rund 60 Jahre nicht immer kontinuierlich und es gab immer wieder verschiedene Einbrüche, die jedoch in Folgejahren kompensiert werden konnten. So schrumpfte der Welthandel (gemessen an Werten) beispielsweise zu Beginn der 1980er Jahre, Anfang der 2000er Jahre mit der New Economy Krise sowie in der globalen Wirtschaftskrise von 2009 (WTO 2011: 203)

Unter Berücksichtigung der Inflation haben die weltweiten Exporte vor der globalen Wirtschaftskrise 2009 im Zeitraum zwischen 1950 und 2008 jährlich um rund 5,8 % zugenommen. Im Vergleich dazu hat das weltweite BSP im gleichen Zeitraum jährlich lediglich um 3,5 % im zugelegt (WTO 2009: 174.) Zwischen 2003 und 2008 sind die weltweiten Exporte im zweistelligen Bereich angewachsen, wobei in den Jahren 2007 und 2008, unmittelbar vor der Krise im Jahr 2009 (-23 %), Wachstumswerte von 15,6 % beziehungsweise 15,1 % verzeichnet wurden (WTO 2009: 174, WTO 2011: 220)⁴. Nach Hahn (2009: 45) lassen sich diese hohen Wachstumswerte zu großen Teilen auch auf den Wert des Dollars zurückführen, der in dieser Zeit an Wert verloren hat (Hahn 2009: 45).

Ein Blick auf die Welthandelsströme zeigt eine deutliche Konzentration auf die Wirtschaftsräume der Triade (Nordamerika, Europa, Ostasien), zwischen denen ein intensiver Warenaustausch und -verkehr stattfindet. Demgegenüber sind die Kontinente Afrika und Südamerika trotz hoher Anteile an der Weltbevölkerung nur relativ schwach am Welthandel beteiligt (Gaebe 2008: 95). Für beide Erdteile zeigt sich, dass die relativen Anteile am Welthandel in den letzten Jahrzehnten stetig gesunken sind und aktuell bei einem Niveau zwischen 3 % und 4 % verharren. Dies ist in erster Linie auf das starke Wachstum der Welthandelsanteile in anderen Weltregionen, insbesondere Asien, zurückzuführen (WTO 2009: 10f.). Zudem liegt es aber auch in einem strukturellen Wandel des Welthandels begründet, bei dem eine Verschiebung im Bereich der transportierten Güter von Rohmaterialien hin zu Fertigprodukten zu verzeichnen ist. Im Zuge dieses strukturellen Wandels sind die Anteile von Halbfertig- und Fertigwaren aus der Industrieproduktion deutlich stärker gestiegen als der Handel mit Rohstoffen und Agrarprodukten. Diese Entwicklung ist dabei nicht nur im Handel zwischen den Industrienationen zu beobachten, sondern insbesondere zwischen den westlichen Industriestaaten und den Ländern Asiens und zum Teil Lateinamerikas. Insbesondere Länder Asiens sind in den letzten Jahren verstärkt Ziele für die Verlagerung von Produktionsprozessen gewesen, in deren Folge sich

⁴ Da Warenexporte von der WTO in US-\$ angegeben und gegebenenfalls umgerechnet werden, lassen sich die hohen Wachstumswerte zu großen Teilen auch auf Wertverluste des Dollars zu dieser Zeit gegenüber anderen Währungen zurückführen (Hahn 2009: 45).

neue Transportnotwendigkeiten ergeben haben (WTO 2009: 173ff., UNCTAD 2009: 13).

2.1.4 Verkehrliche Abwicklung weltweiter Warenströme

Die Zunahme des weltweiten Warenhandels führt zu einer steigenden Nachfrage nach Transportleistungen, die mit Hilfe unterschiedlicher Transportmittel und Verkehrsträger erbracht werden können. Hierbei stehen grundsätzlich die Straße und die Schiene sowie Wasser- als auch Luftwege und Rohrfernleitungen zur Verfügung. In welchem Maße sich das Transportaufkommen auf die Verkehrsträger verteilt, hängt von vielen Faktoren ab. Durch die neuen internationalen Produktionskonzepte sowie Verschiebungen in einzelnen Sektoren der Wirtschaft haben sich auch Veränderungen bei den Güterstrukturen ergeben, was letztendlich den Einsatz bestimmter Verkehrsträger begünstigt (Nuhn/Hesse 2006: 29).

Auf der globalen Maßstabsebene dominieren die Verkehrsträger Wasser und Luft mit den wichtigsten Verkehrsmitteln Seeschiff und Flugzeug. Jedoch werden auch mit den Landverkehrsmitteln Eisenbahn, Lkw, Binnenschiff und Rohrfernleitung große Gütermengen transportiert. Die einzelnen Verkehrsträger dürfen dabei jedoch nicht isoliert voneinander betrachtet werden, da diese zu- meist nur im Zusammenspiel die Erfüllung von Transportvorgängen gewährleisten. Für die Abwicklung der Transporte besitzen die einzelnen Verkehrsträger unterschiedliche Vorteile. Während für Flugzeuge und Seeschiffe grundsätzlich relativ wenig Einsatzbeschränkungen existieren, da sie mit Ausnahme der Start- und Zielpunkte kaum spezifische Infrastrukturen benötigen, ist der Einsatz der Landverkehrsmittel stark von naturräumlichen sowie wirtschaftlichen Bedingungen der jeweiligen Einsatzgebiete abhängig. Die Einsatzgebiete der Landverkehrsträger können zwischen kürzeren Transportabschnitten, die lediglich als Vor- und Nachlauf längerer Transportketten dienen, beziehungsweise langen Transportabschnitten, zur Überbrückung interkontinentaler Verkehrswege, unterschieden werden. Diese transkontinentalen Landverkehrswege lassen sich auf allen Kontinenten in unterschiedlicher Qualität finden und leisten einen hohen Anteil an der Abwicklung von Welthandelsströmen (Woitschützke 2006: 239).

Mit Blick auf die Thematik der Untersuchung, die den Seeverkehr in den Fokus stellt, wird im Folgenden auf diesen Verkehrsträger eingegangen und aufgezeigt, welchen Beitrag dieser in der Abwicklung weltweiter Verkehre, insbesondere im Bereich der Containerschifffahrt leistet.

Die Entwicklung des weltweiten Warenhandels hat zu einer verstärkten Nachfrage nach Transporten in Weltseeverkehr geführt. Der Seeverkehr stellt heutzutage den Hauptverkehrsträger im Weltverkehr und -warenhandel dar, über den rund 80 % aller grenzüberschreitenden Warenströme abgewickelt werden (UNCTAD 2008: xiii). Der Seeweg bietet neben spezifischen Transportnachtei-

len, wie einer geringen Geschwindigkeit und hohen Investitionskosten in neue Schiffe sowie Hafenanlagen eine Reihe von Vorteilen. Bezogen auf die Transportmengen ergeben sich geringe Transportkosten pro Ladungseinheit oder -tonne sowie relativ geringe Energieverbräuche. Zudem können an den Umschlagsstellen des Seeverkehrs verschiedene Transportmodi effektiv miteinander verbunden werden (Nuhn/Hesse 2006: 115).

Der Seeverkehr ist trotz seiner Vorteile in der Abwicklung weltweiter Warenverkehre nicht ohne Konkurrenz. In einigen Regionen der Welt stehen den Seeverkehrstransporten Landbrückenverkehre per Eisenbahn gegenüber, die weitläufige Kontinentumschiffungen substituieren. Als Beispiel kann die Containerlandbrücke auf dem nordamerikanischen Kontinent genannt werden, bei der sich in den letzten Jahren verschiedene stark befahrene Ost-West-Routen herausgebildet haben, die durch Umladeknoten im Binnenland gekennzeichnet sind. Die Abwicklung erfolgt über Doppelstockzüge, wodurch hohe Ladungskapazitäten erreicht werden können (Exler 1997: 745f., Exler 2001: 7f.). Als Konkurrenz zum Seeverkehr können auch Gütertransporte im Luftverkehr angesehen werden. Ein Wettbewerb besteht hierbei vor allem bei hochwertigen und zeitkritischen Gütern, bei denen qualitative Aspekte beim Transport, wie Schnelligkeit und Zuverlässigkeit, eine sehr große Rolle spielen. Im Bereich von gewichtsintensiven Massengütern ist keine Konkurrenz vorhanden (Nuhn/Hesse 2006: 137, Woitschütze 2006: 259f.).

Trotz der einsetzenden Wirtschaftskrise im Jahr 2008 stieg der Handel von Gütern über die Weltmeere im Vergleich zum Vorjahr um 3,6 % an und es wurden insgesamt 8,17 Mrd. t Güter transportiert (UNCTAD 2009: 6f.). Insbesondere in den letzten drei Dekaden war der Seeverkehr durch eine hohe Wachstumsdynamik mit einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von 3,1 % gekennzeichnet (UNCTAD 2008: xiii). In der Tabelle 1 ist die Entwicklung der transportierten Gütermengen im Seeverkehr seit 1970 dargestellt.

Tabelle 1: Entwicklung der Gütertransportmengen im internationalen Seeverkehr im Zeitraum 1970-2009

	1970	1980	1990	2000	2006	2007	2008	2009
Gütermengen (Mrd. t)	2.566	3.704	4.008	5.984	7.682	7.983	8.210	7.843

Quelle: eigene Darstellung nach UNCTAD 2009: 8, UNCTAD 2010: 8

Neben dem Transportaufkommen stellt auch die Verkehrsleistung einen guten Indikator zur Darstellung von Warenstromentwicklungen dar⁵, da diese sowohl

⁵ Die Verkehrsleistung setzt sich als ein Produkt von Transportaufkommen und der Versandweite zusammen (Kille/Schmidt 2008: 32).

Rückschlüsse auf die Entwicklung des Transportaufkommens als auch der Transportentfernungen ermöglicht. Im Jahr 2008 betrug die Verkehrsleistung im Seeverkehr rund 32.746 Mrd. Tonnenseemeilen, was gegenüber 2007 einen Rückgang um 186 Mio. Tonnenseemeilen bedeutete. Trotz dieses Rückgangs zeigt sich, dass die Tonnenseemeilen im Seeverkehr im Zeitraum zwischen 1970 und 2008 von 10.654 Mrd. auf 32.746 Mrd. um rund das Dreifache angestiegen sind. Zwischen dem Jahr 2000 und dem Jahr 2008 hat die Verkehrsleistung um 43 % zugenommen. Diese Veränderungen und Zuwächse lassen sich auf die neu auf gekommenen Strukturen des Handels, beispielsweise einer verstärkten Nachfrage nach Rohstoffe sowie den Austausch von Halb- und Fertigwaren zwischen den einzelnen Weltregionen zurückführen (UNCTAD 2009: 13f.).

Seit den 1970er Jahren haben sich die Anteile einzelner Güterarten am Weltseeverkehr verändert. Während im Jahr 1970 der Anteil von Rohöl und rohölbasierten Gütern einen Anteil von rund 61 % an der Gesamtverkehrsleistung erreichte und Trockenladungen noch einen relativ geringen Wert aufwiesen (Haupttrockengüter⁶ 19 %, andere Trockenladungen 20 %), haben sich die Werte dieser Gütergruppen bis 2008 sukzessive angenähert (Rohöl und rohölbasierte Produkte 34,5 %, Haupttrockengüter 34,2 %, andere Trockenladungen 31,3 %). Diese Entwicklung ist nicht auf einen Rückgang von Rohöltransporten und ähnlichen Ladungen zurückzuführen, sondern insbesondere auf den enormen Anstieg von Trockenladungen. So haben sich die Verkehrsleistungen bei den Haupttrockenladungen im Zeitraum von 1970 bis 2008 um 447 % und bei den anderen Trockenladungen um 484 % erhöht (UNCTAD 2009: 14).

Ein Blick auf die Hauptquell- und -zielländer des internationalen Warenhandels im Seeverkehr zeigt eine deutliche Konzentration auf die Länder der Triade (UNCTAD 2009: 185f.). Demnach manifestieren sich die am stärksten frequentierten Seerouten zwischen Europa, Nordamerika und Südostasien. Hinzu kommen Verbindungen zu den rohstoffreichen Gebieten (Ölprodukte) des Nahen Ostens (Woitschützke 2006: 279).

Wie bereits angesprochen, sind es auch technische und organisatorische Innovationen im weltweiten Güterverkehr gewesen, die durch das Hervorbringen größerer Ladungseinheiten sowie die Einführung des Containers als standardisiertes Transportgefäß, Transportvorgänge effizienter, schneller und kostengünstiger gemacht haben. Die Seeschifffahrt hat dadurch einen erheblichen Entwicklungsschub erfahren und konnte für die Abwicklung weltweiter Warenströme effizienter genutzt werden.

⁶ Die Gütergruppe der Haupttrockengüter umfasst insgesamt fünf Trockengüter: Eisenerz, Kohle, Getreide, Aluminium/Bauxit und Phosphat

Hafenökonomien im Ostseeraum
Seehafencontainerterminals als Schnittstellen in
internationalen Transportlogistikabläufen

Bär, M.

2016, XVIII, 336 S. 41 Abb., Softcover

ISBN: 978-3-658-10730-7