

EDITORIAL

Auf das Jahr 2007!

Aufregend hat das neue Jahr 2007 begonnen. Die EU-Ratspräsidentschaft Deutschlands, die Erhöhung der Mehrwertsteuer, der Ausfall der Öllieferungen aus Russland oder die ökonomischen Schäden des Sturms „Kyrill“ beschäftigten die Öffentlichkeit in Deutschland.

Die globalen Veränderungsprozesse stellen die deutsche Wirtschaftspolitik auch im neuen Jahr vor neue Herausforderungen. Die Erfolgchancen dieser Prozesse stellt das HWWI in seiner neuen Studie mit dem Titel „Maritime Wirtschaft und Transportlogistik“ vor. Eine andere HWWI-Studie liefert aufschlussreiche Ergebnisse für die Zuwanderungsdebatte in Deutschland, die vor dem Hintergrund des Fachkräftemangels auch in 2007 ganz oben auf der Agenda stehen wird. Wirtschaftspolitiker sollten in 2007 die sich aus der Globalisierung ergebenden positiven Konjunkturaussichten gut nutzen und nicht mögliche Chancen verhindern. Die Konjunkturdaten des HWWI belegen schließlich einen robusten Wirtschaftsaufschwung und eine weitere Verbesserung der Lage am deutschen Arbeitsmarkt. EL

IN DIESER AUSGABE

Boom der Hafenwirtschaft Seite 1/2

Corporate Social Responsibility (CSR) – die lokale Sicht Seite 3

Die Arbeitsmarkteffekte der Zuwanderung in Deutschland Seite 4

Robuster Wirtschaftsaufschwung in Deutschland Beilage I/II

STRATEGIE 2030

Boom der Hafenwirtschaft

Infolge der expansiven Entwicklung des internationalen Warenhandels zählte die Frachtschifffahrt in den vergangenen Jahrzehnten zu den wachstumsstarken Wirtschaftsbereichen. Die fortschreitenden weltweiten Integrationsprozesse, der weitere Abbau von Handelshemmnissen und die zu erwartende Steigerung des Wohlstands in zahlreichen Regionen der Welt werden auch zukünftig eine deutliche Expansion des Welthandels und der Frachtschifffahrt mit sich bringen. In der Studie „Maritime Wirtschaft und Transportlogistik“ werden die Determinanten des Seehandels analysiert und potentielle Auswirkungen des expandierenden Handels für europäische Hafenstandorte bis zum Jahr 2030 abgebildet. *Von Alkis Otto und Silvia Stiller*

Kaum eine Entwicklung hat den Alltag der Menschen in den letzten Jahrzehnten mehr verändert und zur Steigerung des Wohlstands weiter Teile der Welt beigetragen als die rapide voranschreitende Intensivierung des Welthandels und der internationalen Arbeitsteilung. Dem zügigen Anstieg der Nachfrage nach Transporten stand ein hiermit Schritt haltendes Angebot an Transportleistungen gegenüber, das auf bedeutenden technischen und techno-

logischen Fortschritten basierte. Insbesondere die Fortschritte in der Seeschifffahrt, dem Hauptverkehrsträger des intraregionalen und interkontinentalen Handels, sind dabei herauszuheben: Um 1600 kreuzten schätzungsweise 1000 Handelsschiffe mit einer Tragfähigkeit von insgesamt 90.000 Tonnen im Gebiet der Hanse. Heute trägt allein das derzeit größte Containerschiff der Welt, die Emma Maersk, rund 157.000 Tonnen Nutzlast.

Die 15 umschlagsstärksten Häfen 2030 – HWWI-Prognose

Rang 2030	Rang 2004	Hafen	Durchschnittliche jährliche Wachstumsrate Gesamtumschlag bis 2030	Durchschnittliche jährliche Wachstumsrate Containerumschlag bis 2030	Umschlag 2030 in 1000 t
1	(1)	Rotterdam	3,6%	8,1%	825871
2	(3)	Hamburg	6,6%	8,3%	527724
3	(2)	Antwerpen	5,0%	7,9%	485853
4	(9)	Algeciras	5,7%	7,9%	217903
5	(13)	Bremische Häfen	6,0%	7,6%	205396
6	(29)	Gioia Tauro	7,2%	7,2%	179703
7	(5)	Le Havre	3,3%	7,4%	169188
8	(35)	Felixstowe	7,7%	8,4%	159496
9	(23)	Valencia	6,2%	7,9%	155303
10	(4)	Marseille	1,5%	7,5%	133400
11	(21)	Barcelona	5,1%	7,9%	132925
12	(12)	Genua	3,7%	7,7%	118438
13	(8)	London	2,6%	7,3%	104671
14	(18)	Southampton	3,8%	8,8%	102214
15	(16)	Taranto	3,1%	8,4%	86032

Quelle: Eurostat, HWWI-Prognose

Die Entwicklung der Seetransporte bis 2030 wird zuvorderst durch die Entwicklung des Welthandels bestimmt, der die Nachfrage auf dem Markt für internationale und damit in Verbindung stehende nationale Transportleistungen repräsentiert. Die treibende Kraft für das Wachstum des Welthandels ist vor allem das Wirtschaftswachstum der einzelnen Regionen, das nach der für diese Studie verwendeten optimistischen Prognose der Weltbank in allen Regionen der Welt bis zum Jahr 2030 zu substantziellen Einkommensanstiegen führen wird. Aufbauend auf diesen Wachstumswerten wird der Handel der EU in der HWWI-Projektion jährlich um 6,6% zunehmen. Die Entwicklung vergangener Jahre legt nahe, dass das zu erwartende Handelsvolumen in Tonnen dann um jährlich 3,3% ansteigen dürfte.

Die Ursachen dafür, dass der Handelswert stärker als das Handelsvolumen wächst, liegen im technischen Fortschritt, dem Strukturwandel der Volkswirtschaften der EU und ihrer Handelspartner sowie in den sich daraus ergebenden Änderungen der Handelsstrukturen begründet. Im Zuge dieser Entwicklung werden weniger schwere Rohstoffe und stattdessen mehr Vorprodukte und hochwertige Güter gehandelt. Der Boom der Containerverkehre spiegelt diese Entwicklung bereits eindrucksvoll wider.

Der Anteil des Verkehrsträgers Schiff am Welthandel ist historisch betrachtet recht konstant, so dass auch für das Volumen der Seetransporte jährlich 3,3% Zuwachs prognostiziert werden. Dabei wird sich die relative Bedeutung der festen Massengüter, flüssigen Massengüter und Containergüter sehr unterschiedlich entwickeln.

Die flüssigen Massengüter werden lediglich mit einer Rate von 0,4% im Jahr wachsen. Diese Prognose basiert im Wesentlichen auf der Projektion der zukünftigen europäischen Erdölimporte, die in einer zuvor veröffentlichten Gemeinschaftsstudie des HWWI und der Berenberg Bank zu Energierohstoffen dargestellt wird. Nach dieser Projektion stagniert die europäische

Nachfrage nach Erdöl bis 2030. Die Nachfrage nach dem Energieträger Gas, das derzeit eine untergeordnete Rolle bei den flüssigen Massengütern spielt, dürfte hingegen jährlich leichte Zuwächse verzeichnen. Die europäischen Umschläge bei den festen Massengütern werden jährlich mit 2,4% expandieren. Hier spielt vor allem die Nachfrage nach Kohle eine wichtige Rolle, für die in der oben genannten Studie bis 2030 ein leichter Rückgang vorhergesagt wird. Daneben ist auch Eisenerz ein wichtiges trockenes Massengut, für das eine jährliche Zunahme der Umschläge von 1,1% angenommen wird.

Den Handelstrends der vergangenen Jahrzehnte folgend dürfte das Volumen der in Containern transportierten Waren hingegen mit knapp 8% kräftige Zuwächse verzeichnen. Unter den Containergütern dominieren industriell gefertigte Waren und Vorprodukte. In der HWWI-Prognose bleibt die Wachstumsrate der Containertransporte hinter der Entwicklung der Umschlagszahlen der vergangenen Jahre zurück, die durchschnittlich bei 10% jährlich lag. Dies liegt daran, dass das Wachstum im Containerbereich in der Vergangenheit nicht allein durch den rege expandierenden Welthandel gespeist wurde. Neben dieser Hauptkomponente spielte auch die Implementierung der Drehkreuzstrategie, bei der große Häfen als Anlauf- und Verteilzentren dienen, eine Rolle, da durch die hieraus entstehenden Feeder-Dienste zwischen großen und kleineren Häfen zusätzliches Umschlagsvolumen erzeugt wurde. Daneben leistete auch die Zunahme des Containergrades im Stückgutbereich, also des Anteils der in Containern verschifften Stückgüter, einen Beitrag zum Umschlagswach-

STUDIE

HWWI, Berenberg Bank: Strategie 2030 – Vermögen und Leben in der nächsten Generation, Teil 4 „Maritime Wirtschaft und Transportlogistik“ (erscheint demnächst in englischer Sprache), Teil 1 „Energierohstoffe“. Download unter: www.hwwi.org (Publikationen, Partnerpublikationen).

tum im Containerbereich. Hier ist allerdings eine allmähliche Sättigung zu beobachten, so dass der Wachstumsbeitrag des zunehmenden Containergrades verebben dürfte. So betrug der Containergrad beispielsweise im Hamburger Hafen im Jahr 2005 knapp 97%.

Aufbauend auf der HWWI-Prognose der Umschläge für einzelne Güterarten werden in der Studie Szenarien für die Umschläge einzelner Hafenstandorte in den europäischen Fahrtgebieten simuliert. Das hier präsentierte Szenario berücksichtigt die hafenspezifischen internationalen Handelsverflechtungen bei den Containerumschlägen in besonderer Weise. Grundgedanke dieses Szenarios ist, dass es im Containerbereich, der stark durch Liniendienste geprägt ist, stabile Beziehungen zwischen einzelnen Häfen und Regionen gibt. Die Tabelle zeigt die nach der HWWI-Prognose umschlagsstärksten 15 Häfen im Jahre 2030 für dieses Szenario.

Auffällig ist, dass in dem dargestellten Szenario z. T. erhebliche Abweichungen beim Wachstum der Containerumschläge von der durchschnittlichen Rate, die bei 7,9% liegt, auftreten. Mit 8,8% liegt der Hafen wie Southampton fast 1% über dem Durchschnitt. Auch Hamburg, Felixstowe und Taranto expandieren mit etwa einem halben Prozent über dem Durchschnitt deutlich stärker. Ebenso können Häfen wie Gioia Tauro, Valencia, Felixstowe und die Bremschen Häfen in Bezug auf den Gesamtumschlag überdurchschnittlich von der Expansion des Welthandels profitieren. Der Hafen Hamburg kann aufgrund der deutlich höheren Wachstumsrate der Containerumschläge an Antwerpen vorbeiziehen. Voraussetzung für diese Entwicklung ist jedoch, dass Hafenbetreiber die investiv wie technologisch notwendigen und kostenintensiven Maßnahmen ergreifen, um langfristige Engpässe an Terminals und der Hinterlandanbindungen zu vermeiden.

In der Reihe „Strategie 2030“ wird in der ersten Jahreshälfte 2007 eine neue Studie zum Thema „Ökonomische Effekte des Klimawandels“ erscheinen.

Corporate Social Responsibility (CSR) – die lokale Sicht

Am 7. Dezember 2006 veranstaltete das HWWI in Kooperation mit der Internationalen Weiterbildung und Entwicklung gGmbH (InWEnt) und der Senatskanzlei der Freien und Hansestadt Hamburg einen Workshop zum Thema „Sozial verantwortliche Unternehmensführung in Entwicklungs- und Schwellenländern – Mehrwert und Möglichkeiten für den deutschen Mittelstand“. Vorreiter bei der Einführung sozialer Standards in Schwellenländern in den letzten zehn Jahren war Indien. *Von Dietrich Kebschull*

In enger Zusammenarbeit mit deutschen Unternehmen und Verbänden wurden in Indien schon zu Beginn der neunziger Jahre tiefgreifende Maßnahmen zur Beseitigung von Kinderarbeit in der Teppichindustrie geplant und durchgeführt. Kurz darauf folgten die ersten umfassenden Ansätze zur Durchsetzung sozialer und ökologischer Mindeststandards in der Schuhindustrie. In Zusammenarbeit mit der Firma Deichmann und der Deutschen Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ) entwickelte das Indo-German Export Promotion Project (IGEP) einen Standard für die wichtigsten Sozial- und Umweltkategorien. Die Durchsetzung wurde dadurch erleichtert, dass er sich ausschließlich an indischen Gesetzen und Regelungen orientierte. Auf der Basis der hier gewonnenen Erfahrungen konnten ab 1998 Testläufe für Mitgliedsunternehmen der Außenhandelsvereinigung des deutschen Einzelhandels (AVE) in Kooperation mit der GTZ durchgeführt werden. Sie erfassten insbesondere die Industrien für Textil und Bekleidung einschließlich Heimtextilien sowie den gesamten Lederbereich. In der Folge wurde dieses Projekt auf fünfzehn Entwicklungsländer ausgedehnt. In Indien sind nach diesen Vorschriften bis heute mehr als tausend Unternehmen auditiert und zum Teil auch zertifiziert worden.

Die Einstellung der Regierung Indiens zu diesen Aktivitäten kann am ehesten als „positiv tolerierend“ beschrieben werden. Die Einführung und Einhaltung von Sozial- und Umweltstandards wird begrüßt und gefördert, so lange sie freiwillig und auf Unternehmensebene erfolgt. Besonderer Nachdruck wird darauf gelegt, dass diese Form von Standards keinen Eingang in die Verhandlungen der Welthandelsorganisation (WTO) findet und so Teil einer neuen

Handelsordnung werden könnte. Entscheidend für die Akzeptanz durch die Regierung ist außerdem die durch die Standards erhoffte Verbesserung des Investitionsklimas und die damit erhöhte Attraktivität des Standorts Indien. Diese Absicht wird durch die staatlich initiierte Gründung einer Stiftung für Good Corporate Governance belegt, die von Verbänden und Privatwirtschaft getragen wird.

Für Verbände und Kammern bezieht sich Good Governance allerdings noch überwiegend auf ehrliche und transparente Bilanzierung und die Einhaltung aller in diesem Zusammenhang wichtigen Regelungen. Sozial- und Umweltstandards werden vor allem von den zahlreichen sektoral gegliederten Außenhandelsverbänden forciert. Zusätzlich haben die Dachverbände der Industrie inzwischen eigene Organisationen gegründet, die sich sozialen Aspekten innerhalb und außerhalb der Unternehmen widmen.

Im Unternehmensbereich gehören die Kenntnis und Einhaltung von Sozial- und Umweltstandards bei exportabhängigen Betrieben und modernen Großunternehmen heute zum „normalen“ Geschäft. Der internationale Wettbewerb zwingt Unternehmer, alle entsprechenden Auflagen ihrer Auftraggeber zu erfüllen. Außerdem setzt sich zunehmend die Erkenntnis durch, dass eine enge Korrelation zwischen vernünftigem Sozialverhalten und Arbeitsproduktivität besteht.

Schwierigkeiten ergeben sich in der Praxis vor allem wegen des fehlenden stringenten Zusammenhangs von Standarderfüllung und damit zu erwartenden Aufträgen durch ausländische Einkäufer. Hinzu kommt der Eindruck einer gewissen Dis-

kriminierung, so lange Unternehmen in Industriestaaten und konkurrierenden Entwicklungsländern – vor allem in China und der Türkei – nicht mit ähnlich strikten Auflagen wie indische Hersteller konfrontiert werden. Hier spielt ein immer noch vorhandener Kolonialkomplex und die Angst vor ausländischer Bevormundung weiterhin eine nicht zu unterschätzende Rolle.

Einer schnellen und umfassenden Akzeptanz abträglich ist auch die große Zahl unterschiedlicher Standards, da viele einkaufende Unternehmen auf ihre speziellen Vorschriften und auf eigenen Audits und Zertifizierungen bestehen. Das europaweit greifende System des AVE der Business Social Compliance Initiative (BSCI), bei dem ein Audit für alle Mitgliedsunternehmen gültig ist, stellt einen großen Fortschritt dar. Es ist allerdings immer noch zu wenig bekannt. Gewisse Verwirrung entsteht auch, weil immer noch viele deutsche und andere ausländische Unternehmen in Indien einkaufen, ohne irgendwelche Standards zu verlangen. Zudem gibt es Schwierigkeiten bei der Durchsetzung wegen der Größe des Landes, der schwierigen und in der Regel unzureichenden Erfassung von Zulieferern sowie wegen der nicht durch Gesetze und Regelungen erfassten Kontraktarbeiter.

Bis zur umfassenden Einführung und dauerhaften Anwendung von Sozialstandards ist deshalb in Indien und in Entwicklungsländern allgemein noch ein weiter Weg zurückzulegen. Notwendig ist neben der Offenheit auf allen Seiten vor allem eine umfassende Werbung und Aufklärung. Dabei sollte weniger die Anklage von Unternehmen im Vordergrund stehen, sondern viel mehr das Herausstellen von positiven Entwicklungen und die Erarbeitung von Verfahren zu konstruktiver Kooperation.

Die Arbeitsmarkteffekte der Zuwanderung in Deutschland

Eine der zentralen Fragen in der wirtschaftspolitischen Diskussion um Zuwanderung ist, inwiefern sich diese auf die Löhne und die Beschäftigung der inländischen Bevölkerung auswirkt. Eine häufig geäußerte Befürchtung ist, dass es in Folge eines Anstiegs der Zuwanderung zu sinkenden Löhnen und steigender Arbeitslosigkeit der inländischen Bevölkerung kommt. *Von Max Steinhardt*

Während in den USA seit vielen Jahren eine ökonomische Migrationsforschung existiert, nahm die ökonomische Analyse der Zuwanderung in Deutschland lange Zeit eine Außenseiterrolle ein. So wurde in den USA bereits im Jahr 1982 von Grossman eine erste empirische Untersuchung der Arbeitsmarkteffekte der Zuwanderung durchgeführt, wohingegen die erste empirische Analyse für Deutschland in diesem Zusammenhang erst im Jahr 1994 von DeNew und Zimmermann veröffentlicht wurde. Die unterschiedliche Rolle der Migrationsforschung in den USA und Deutschland erklärt sich mit der historischen Rolle der Vereinigten Staaten als klassischem Einwanderungsland, sowie mit der einfacheren Identifizierbarkeit von Zuwanderern in amerikanischen Datensätzen.

In einer aktuellen HWWI-Studie werden die Arbeitsmarkteffekte der Zuwanderung für Deutschland auf Grundlage des Skill Group Approach analysiert. Der Skill Group Approach stellt einen relativ neuen Ansatz in der empirischen Migrationsforschung dar, und untersucht die Auswirkungen der Zuwanderung auf Beschäftigung und Löhne inländischer Arbeitnehmer auf Basis von Qualifikationsgruppen. Die Zugehörigkeit eines Individuums zu einer Qualifikationsgruppe definiert sich neben seiner Ausbildung über seine Arbeitsmarkterfahrung.

Die empirische Analyse erfolgt auf Grundlage von Daten der aktuellen Version der Beschäftigtenstichprobe des Institutes für Arbeitsmarkt und Berufsforschung (IAB). Die Stichprobe umfasst für den Zeitraum 1975-2001 zwei Prozent aller sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten, die im betrachteten Zeitraum mindestens einen

Beschäftigungseintrag aufgewiesen haben. Die Zuordnung eines Individuums als Ausländer erfolgt ausschließlich anhand der Nationalität. Aufgrund der mangelnden Differenzierung der ausländischen Beschäftigten nach ihrer Aufenthaltsdauer werden im Ausländeranteil sowohl Neuzuwanderer als auch Ausländer der zweiten Generation erfasst. Anhand der in der Stichprobe enthaltenen Variable Schulbildung und der neu generierten Variable Arbeitserfahrung werden die Individuen in der Stichprobe insgesamt 72 Skill Groups zugeordnet. Die Schätzung der Arbeitsmarkteffekte erfolgt auf der so genannten Mesoebene, da als Untersuchungseinheit nicht Individuen, sondern Skill Groups gewählt werden.

Die Ergebnisse der Regressionsanalyse deuten darauf, dass Zuwanderung insgesamt lediglich einen geringen negativen Effekt auf die Löhne und die Beschäftigung der deutschen Bevölkerung hat. So führt ein Anstieg des Anteils der ausländischen Beschäftigten in einer Skill Group um einen Prozentpunkt lediglich zu einer Senkung der inländischen Löhne um 0,059%. Allerdings sind von dem insgesamt schwachen negativen Lohneffekt der Zuwanderung Beschäftigte mit geringer Bildung im Vergleich zu Personen mit hoher Bildung stärker betroffen. Dieses Ergebnis überrascht nicht, da die Zuwanderung nach Deutschland vornehmlich durch Personen mit geringer Qualifikation geprägt war. Bezüglich des Beschäftigungseffektes zeigen die Schätzungen, dass ein Anstieg des Ausländeranteils an der Gesamtbeschäftigung in einer Skill Group um einen Prozentpunkt, einen Anstieg der inländischen Arbeitslosenquote um 0,052 Prozentpunkte

zur Folge hat. Die Ergebnisse der Schätzung stehen insofern im Einklang mit den bisher für Deutschland durchgeführten Studien, als dass Zuwanderung unabhängig vom gewählten Ansatz der empirischen Untersuchung nur geringe Effekte auf inländische Löhne und Beschäftigung hat.

Das geringe Ausmaß der geschätzten Arbeitsmarkteffekte der Zuwanderung kann neben der unzulänglichen Erfassung des Status von Ausländern und ihren Qualifikationen in deutschen Datensätzen damit erklärt werden, dass Ausländer und Inländer auch im Falle einer gemeinsamen Skill Group Komplemente zueinander bilden. So ist aus verschiedenen Gründen davon auszugehen, dass inländische und ausländische Arbeitskräfte mit gleicher Bildung und Erfahrung trotz allem eine Reihe von arbeitsmarktrelevanten Unterschieden aufweisen, wie beispielsweise kulturspezifische Fähigkeiten und Motivation. Aus diesem Grund wird das HWWI weitere Untersuchungen durchführen, welche in der Modellierung explizit berücksichtigen, dass Ausländer und Inländer hinsichtlich ihrer sozioökonomischen Charakteristika und ihrer Humankapitalausstattung grundsätzlich keine identischen Produktionsfaktoren darstellen.

HWWI RESEARCH

Max Steinhardt: Arbeitsmarkt und Migration – eine empirische Analyse der Lohn- und Beschäftigungseffekte der Zuwanderung in Deutschland. HWWI Research Paper 3-4, Hamburg, November 2006.