



## DER AUTOR



**Prof. Dr. Thomas Straubhaar**

*Direktor des HWWI*

*Prof. Dr. Thomas Straubhaar ist Universitätsprofessor für Volkswirtschaftslehre, insbesondere Wirtschaftspolitik, an der Universität Hamburg. 1998 wurde er Direktor des Instituts für Integrationsforschung des Europa-Kolleg Hamburg. Seit 2005 ist er Direktor des Hamburgischen WeltWirtschafts-Instituts (HWWI).*

*Seine Forschungsschwerpunkte sind: Internationale Wirtschaftsbeziehungen, Ordnungspolitik, Bildungs- und Bevölkerungsökonomie.*

## ENDE DER GLOBALISIERUNG?

### Geht der Globalisierung der Sprit aus?

Wie ein Sturm fegte die Globalisierung in den letzten zwanzig Jahren über die Welt. Schutzzäune und Eiserne Vorhänge sind niedergerissen worden. Nationale Grenzen wurden weggespült. Internationale Arbeitsteilung und Spezialisierung erlangten eine neue, eine weltweite Dimension. Die Glieder der Wertschöpfungskette wurden in immer kleinere Teile zerlegt und über die ganze Welt verteilt. Hauptsache billiger lautete die Devise. Alles schien möglich. Die Erde wurde zur flachen Scheibe erklärt. Große Entfernungen und die Kosten, weite Distanzen zu überwinden, spielten in dieser neuen ökonomischen Geografie offenbar keine Rolle mehr.

Möglich wurde die Globalisierung durch den rasanten Fall der Transport- und Transaktionskosten. Die Beseitigung politischer Handelshemmnisse im Rahmen zunächst des GATT und später der WTO öffnete nationale Märkte der internationalen Konkurrenz. Das enorm billige Öl machte es ökonomisch erschwinglich, Rohstoffe, Vorleistungen, Endprodukte und Personen über immer weitere Distanzen zu transportieren. Große und riesig werdende Containerschiffe schufen die technischen Voraussetzungen, immer größere Handelsmengen immer billiger über die Meere von Kontinent zu Kontinent verschiffen zu können. Nur ein Beispiel: die Emma Maersk, das größte Containerschiff der Welt, ist in der Lage, 11.000 mit jeweils 14 Tonnen voll beladene Container und damit insgesamt über 150.000 Tonnen Ladung an Bord zu nehmen. Das ist ein Vielfaches dessen, was noch vor hundert Jahren ganze Flotten zu transportieren vermochten. Großraumflugzeuge, Hochgeschwindigkeits-

züge, riesige Sattelschlepper, moderne Telekommunikation und das Internet taten ein Übriges, um die einzelnen Regionen der Welt enger und enger zusammenzubringen.

Bei einem Ölpreis von über 145 US-Dollar pro Barrel, bei dramatisch steigenden Energiekosten, bei lange anhaltenden Staus auf Autobahnen, Engpässen in Seehäfen und auf Wasserstraßen sowie überfüllten Flugräumen und -häfen beginnt ein Nachdenken. Geht der Globalisierung der Sprit aus? Hat die internationale Arbeitsteilung ihren Höhepunkt überschritten? Findet eine Wiederbelebung lokaler Produktion für heimische Konsumenten statt? Kommt das kühle Bier bald wieder aus der Brauerei von nebenan und nicht aus den USA, Australien oder Lateinamerika? Fast scheint es so. Es mehren sich die Beispiele, dass deutsche Firmen ihre Fertigungsstätten nach Hause zurückholen. Gerade hat der schwäbische Stofftierhersteller Steiff beschlossen, die seit 2004 aus Kostengründen nach China verlagerte Produktion an den Stammsitz nach Giengen zurückzubringen. Gründe für die Heimkehr der Spielzeugfertigung seien Qualitätsprobleme und lange Transportzeiten. So wären Kuscheltiere aus den chinesischen Betrieben per Schiff oft zwei bis drei Monate unterwegs – zu lange, um rasch und flexibel auf die kurzlebigen Verkaufstrends in Europa reagieren zu können. Nicht nur für Konsumgüter, sondern auch für Investitionsgüter, also Maschinen, Fahrzeuge, Geräte oder Werkzeuge sind die Fertigungskosten in verschiedenen Billiglohnländern so hoch geworden, dass es sich zu lohnen beginnt, über eine Rückkehr der Produktion an die deutschen Stamm-

sitze nachzudenken. Steigende Transportkosten machen den Prozess eines Backsourcings attraktiver.

**Kann man aus der Heimkehr der Kuscheltiere nach Deutschland einen Trend erkennen, der durch steigende Transportkosten beschleunigt, zu einer Umkehr der Globalisierung führen wird? Die Antwort lautet klar: nein, im Gegenteil.**

Zunächst einmal werden die Reeder und Spediteure auf die massiv höheren Treibstoffkosten durch neue, klügere und vor allem effizientere Lösungen reagieren. Sie werden Routen und Ladungen optimieren. Sie werden das Schiff und die Bahn anstelle der Straße benutzen. Sie werden alle Möglichkeiten ausschöpfen, Distanzen und Gewichte zu minimieren. Sie werden mit verderblichen oder kurzlebigen Gütern rascher und mit Massenware langsamer fahren. Ein Beispiel: Drosselt ein großes Containerschiff die Geschwindigkeit um 10 Prozent, lassen sich die Treibstoffkosten um bis zu 30 Prozent verringern. Verlangsamt es die Geschwindigkeit von 25 auf lediglich 20 Seemeilen pro Stunde, verbraucht es gar nur halb so viel Treibstoff. Als Quintessenz der gedrosselten Geschwindigkeit und dadurch verlängerten Transportzeiten werden im Endeffekt sogar mehr Schiffe benötigt, um dieselben Gütermengen wie heute transportieren zu können. Die Nachfrage nach Transportkapazitäten wird somit steigen, nicht fallen.

**Für einige Produktionsprozesse werden die gestiegenen Transportkosten zu einer neuen Struktur der internationalen Arbeitsteilung führen. In der Tendenz dürfte eine (gegenüber heute noch weitergehende) wertsteigende Veredelung bereits an den Fundstätten von Ressourcen oder an den Meeresküsten in Hafennähe erfolgen.**

Denn vor allem bei schweren, sperrigen oder einfachen Anfangsgliedern der Wert-

schöpfungsketten spielen steigende Transportkosten in der Tat eine wichtige Rolle. Das gilt auch für Waren, die über Straßen verschoben werden müssen. So kostet der Straßentransport eines chinesischen Flachbildschirms von Hamburg nach München wesentlich mehr, als für die Überfahrt von Shanghai nach Hamburg zu bezahlen ist. Je veredelter und damit höherwertig Güter jedoch werden, umso bedeutungsloser werden die Transportkosten. Gemessen am Endwert machen Logistikkosten bei Industriegütern weniger als 10 Prozent aus; der Anteil der Treibstoffkosten dürfte in der Größenordnung von einem Prozent liegen. Bei Konsumgütern unterscheiden sich die Verhältnisse nicht wesentlich. Hier dürfte selbst eine Vervielfachung des Ölpreises lediglich einen begrenzten Einfluss auf Standortentscheidungen ausüben.

**Letztlich befördern und beschleunigen die steigenden Transportkosten nur die erfreuliche Entwicklung, dass die internationale Arbeitsteilung endgültig zu einem weltumspannenden, globalen Phänomen wird, das alle Erdteile gleichermaßen mit einbezieht. Die Globalisierung wird nicht mehr länger eine Einbahnstraße sein.**

Die Länder außerhalb Nordamerikas und Europas werden künftig weniger denn je nur die Rolle der attraktiven, weil bevölkerungsreichen Absatzmärkte und verlängerten Werkbänke des Westens spielen. Sie werden nicht mehr lediglich Sitzland von Tochterfirmen oder Zulieferer westlicher Konzerne sein wollen. Schon heute ist es ein fataler Irrtum zu glauben, China liefere nur billige Massengüter, Russland oder Arabien günstige Energie, Brasilien preiswerte Biomasse oder Indien kostengünstige Software-Programme oder Kommunikationsdienstleistungen.

Die neuen Mitspieler der Globalisierung werden in steigendem Ausmaße genauso hochwertige und vielfältige Güter und Dienstleistungen anbieten, wie die Länder

des Westens. Sie werden ihrerseits in mehr und mehr Bereichen zu globalen Schwergewichten, die zunächst Kostenführer und früher oder später sogar Technologieführer auf den Weltmärkten sein werden. Sie werden das Netz der global verknüpften Wertschöpfungsketten noch engmaschiger werden lassen. Das gilt nicht nur für die Gütermärkte, sondern auch für die Arbeits-, Kapital- und Finanzmärkte. Die Herausforderer aus Osten und Süden werden Firmen im Westen kaufen, umkrepeln und mit ihren Organisations- und Führungsmodellen sowie ihrer Strategie weltweit agieren lassen.

Steigende Transportkosten verstärken die neue Welle der Globalisierung. Sie führen nicht zu einer Umkehrung der Globalisierung, sondern zu einer Abkehr von eindimensionalen Hub und Spoke-Beziehungen zwischen einem hochentwickelten Westen in der Nabe und den billigen Lieferanten standardisierter Konsumgüter und Abnehmern europäischer Industriegüter in den Speichen. An ihre Stelle treten mehrdimensionale, eng verflochtene wirtschaftliche Beziehungen, auch zwischen den einzelnen Speichen und zunehmend auch ohne die Nabe. Transportkosten spielen dabei natürlich eine wichtige Rolle, aber nur soweit, dass sie nun in einer globalen Perspektive optimiert werden.

**Somit wird die neue Welle der Globalisierung in der Tat dafür sorgen, dass die Welt wieder rund werden wird. Anders als bei einem Rad wird es jedoch kein westliches Zentrum mehr geben, an deren Peripherie die anderen Kontinente ein Randdasein führen. Stattdessen werden weltumspannende Netzwerke mit unterschiedlichen, aber gleichstarken Partnern die globale Arbeitsteilung vorantreiben. Das Weltbild der Europäer sollte schleunigst diesen neuen Realitäten angepasst werden.**

*Dieser Beitrag ist am 15. Juli 2008 in „Die Welt“ erschienen.*