

Die gebremste Globalisierung

Der Welthandel stagniert – die Weltwirtschaft wird regionaler

Veränderte Kräfteverhältnisse:
Der chinesische Autobauer Geely kaufte
2010 die Traditionsmarke Volvo



picture alliance/dpa/Christian Orlowski

Von Hermannus Pfeiffer

Alles fließt – das gilt auch für die Globalisierung. Nehmen wir Deutschland und China. Sie standen lange Zeit für die klassische Globalisierung schlechthin: Der eine produzierte hochwertige Investitionsgüter, der andere preiswerte Konsummassenware – beide exportierten ihre Güter in alle Welt. Eine Reihe von Ländern, vor allem in Asien und Südamerika, ahmten das chinesische Exportmodell erfolgreich nach. Das Globalisierungsrad schien sich immer schneller zu drehen. Doch seit einiger Zeit zeichnet sich ein Trend zu einer gebremsten Globalisierung ab. In der Folge könnte der Welthandel langsamer wachsen und die Weltwirtschaft regionaler werden.

Die Adresse „Bei Sankt Annen 1“ findet sich in jedem anständigen Hamburg-Reiseführer. Türme und Zinnen: Das Gebäude erinnert eher an eine Burg als an eine Konzernzentrale. Doch hier herrscht die HHLA, die Hamburger Hafen und Logistik AG. Dem heute börsennotierten, 1885 gegründeten



picture alliance/dpa/Angelika Warmuth

Unternehmen gehören die weltberühmte Speicherstadt, der Containerhafen Altenwerder, der ausgedehnte Burchardkai und vieles mehr in Europas zweitgrößtem Hafen. Als Lastesel der Globalisierung dienten bislang riesige Containerschiffe mit 8000 oder gar 15000 Stahlboxen an Bord. Zwei von drei der Abermillionen Container, die Jahr für Jahr hier umgeschlagen werden, wickelt diese Urhamburger Institution ab. In den großen Sitzungssaal im 4. Stock gelangen Touristen nie: Dort residiert Klaus-Dieter Peters. Er gehört zu den wenigen Akteuren der Globalisierung, die über den eigenen Hafenrand hinausblicken. Auch an diesem Mittwoch: Während der Bilanzpressekonferenz im Mai lässt der HHLA-Boss eine Nebenbemerkung

Die Zuwachsraten im Welthandel gehen zurück, diagnostiziert der Chef der Hafen und Logistik AG in Hamburg, Klaus-Dieter Peters (links). Der Hamburger Hafen (oben) ist einer der wichtigsten Umschlagplätze des globalisierten Handels.

fallen, mit der er die populäre Sicht auf die Globalisierung gegen den Strich bürstet. Die Journalisten überhören dies.

Peters weist auf die gebremste Globalisierung hin: Wuchs in der Vergangenheit der Welthandel und damit die Schifffahrt 2,5 bis 3 Prozentpunkte schneller als die Weltwirtschaft, haben sich beide Entwicklungen seit dem Höhepunkt der Banken- und Finanzkrise angenähert. 2012 wuchs der Welthandel sogar langsamer als die Weltwirtschaft.

Erstmals blieb in vielen Häfen die saisonübliche Steigerung im Herbst aus. Peters: „Anders als in den Jahren bis 2008 gibt es derzeit in der Tat keine Anzeichen, dass wir kurzfristig zu kräftigen zweistelligen Zuwachsraten im Ladungsaufkommen und damit zu vollausgelasteten Terminals entlang der nordeuropäischen Küste zurückkehren.“ Der Grund: Die globale Arbeitsteilung regionalisiert sich – und das geht auf Kosten des Welthandels, der bislang die Globalisierung als Motor antrieb.

Dagegen rechnete die Bundesregierung im Wahlkampf noch bis zuletzt mit drastischem Wachstum. In ihrer „Seeverkehrsprognose“

wird bis 2030 für die knapp zwei Dutzend deutschen Seehäfen ein Anstieg des Containerumschlages um 131 Prozent gegenüber dem (schwachen) Basisjahr 2010 vorausgesagt.

Nun haben alle maritimen Prognosen seit den 1990er Jahren den Anstieg des Seeverkehrs weit, weit überschätzt. Immerhin lässt selbst die amtliche Regierungsvorschau die Verlangsamung ahnen: Die jährliche Steigerungsrate mit rund 4 Prozent läge weit entfernt von früheren zweistelligen Zuwachsraten.

Hat die klassische Globalisierung mit der Lieferung von A nach B und B nach A also ihren Zenit überschritten?

Der stete Fluss der Veränderung zeigt sich an vielen Orten konkret. So verzeichnet die Deutsche Post – unter der Marke DHL einer der größten weltweit operierenden Logistikkonzerne – eine Stagnation der Seetransporte auf der traditionsreichen Ost-West-Handelsroute zwischen Asien, Amerika und Europa. Während innerhalb Asiens mehr Schiffe als je zuvor für DHL unterwegs sind.

Einen anderen Blickwinkel bietet der Solar-Zollstreit der EU mit China. Im Mittelpunkt standen Dumpingpreisvorwürfe in Richtung Peking. China hat seine Kapazitäten in der Sonnenenergieindustrie in wenigen Jahren verzehnfacht. Soweit nichts Neues. Angesichts üppiger Subventionen für die Solarindustrie in Europa scheint es allerdings zu kurz gegriffen, die Entwicklung allein auf eine Dumpingpolitik in Peking zurückzuführen. Chinesische Unternehmen beherrschen inzwischen drei Viertel des EU-Solarmodulmarktes von knapp 30 Milliarden Euro. Das Neue und Wesentliche daran: Die großen Schwellenländer sind eben nicht mehr „die verlängerte Werkbank“ der westlichen Welt für anspruchslöse Billigprodukte.

Ein Fortschritt für die Struktur der Weltwirtschaft, meinen linke und rechte Ökonomen. Doch auch die Globalisierung ist voller Widersprüche. Statt volumenstarker Massengüter werden vermehrt handliche Hightech-Produkte über See transportiert – in der Folge sinken die Handelsvolumina. Zugleich sind Krisen und Pleiten beispielsweise in der europäischen Photovoltaikindustrie die Folge der chinesischen Qualitätsoffensive. Andererseits sanken Kosten und Preise für die Abnehmer der Solarmodule rapide, und die Errichtung von Sonnenstromanlagen auf privaten Hausdächern und auf kommerziellen Flächen in Europa und Amerika boomt. Davon profitieren Abertausende Installateure in den alten Wirtschaftsnationen – und deut-



Größte Einzelinvestition in der Geschichte des deutschen Chemiekonzerns: der BASF-Verbundstandort in Nanjing (Eröffnungsfeier im September 2005)

sche Industrieunternehmen in den Branchen Maschinenbau und Chemie. Sie rüsten nämlich Chinas Solarfabriken aus und fertigen Vorprodukte für die Module.

Die Maschinen für die „Fabrik der Welt“ (*The Economist*) werden bis auf Weiteres von Unternehmen aus Deutschland und anderen alten Industriestaaten geliefert. Aber sie werden nicht mehr unbedingt von dort eingeführt! Ein wachsender Teil der gesamten Wertschöpfung wird in den Empfängerländern selbst produziert, in eigenen und fremden Werken der deutschen Lieferanten. Vielerorts auf unserem Globus entstehen neue regionale Inseln der Globalisierung, auf denen in anspruchsvollen Produktionsprozessen und mit wachsender Wertschöpfung für den heimischen Markt geschafft wird.

Anschaulich beschreibt diesen Megatrend die neue OECD-Studie „Interconnected Economies – Benefiting from Global Value Chains“. Hier zeigen sich Differenzierungen, die in linken Diskussionskreisen über die Globalisierung und angesichts der Katastrophen in asiatischen Textilfabriken wenig Beachtung finden. Gerade in Deutschland

wird die Diskussion immer noch von apokalyptischen Reitern angeführt, die vor zwei Jahrzehnten etwa vom damaligen *Spiegel*-Redakteur Harald Schumann (*Die Globalisierungsfalle*, zusammen mit Hans-Peter Martin) oder *Konkret*-Autor Thomas Ebermann (*Die Offenbarung der Propheten*, zusammen mit Rainer Trampert) auf die mediale Reise geschickt wurden. Mittlerweile hat die erste Welle der modernen Globalisierung (siehe Infobox) in China und Südostasien, in Lateinamerika und in einigen Staaten Afrikas einen kaufkräftigen Mittelstand heranwachsen lassen, mit westlichen Konsumgewohnheiten vom Automobil bis zur Urlaubsreise.

Ein Fall auch für die Allianz. Der Versicherer zielt heute auf lateinamerikanische Märkte. In Brasilien wachse die Bevölkerung stark an und sei jung. „Inzwischen gehört rund die Hälfte der Bevölkerung zur Mittelschicht.“ Durch den wachsenden Wohlstand steige die Nachfrage nach Versicherungsprodukten. Die Nachfrage steigt auch nach tierischen Lebensmitteln – eine weitere Folge wachsender Einkommen. Mit Konsequenzen: „Die Preis- und Kostenniveaus haben sich zwischen Europa und dem Rest der Welt in den letzten zehn Jahren immer mehr angeglichen“, sagt Claus Deblitz, Agrarökonom am Braunschweiger Thünen-Institut. „Etliche Staaten in Asien, Nordafrika und im Mittele-

ren Osten gehören inzwischen zu den Hochpreis- und Kostenländern.“

Inzwischen gilt unter Top-Managern als effizient nicht mehr unbedingt die zentrale Endfertigung von Vorprodukten – die ihrerseits zuvor aus vielen Ländern angeliefert wurden – mit anschließendem Export. Auch dies belegt die OECD-Studie „Interconnected Economies“. Stattdessen werden Design und Herstellung, Montage, Marketing oder auch der Vertrieb von Dienstleistungen und Produkten regionalisiert: Dort wo der Markt ist, wird möglichst viel hergestellt, gemanagt und abgesetzt.

Eine Folge dieser Regionalisierung ist eine „gebremste“ Globalisierung.

Auch dazu liefert China Anschauungsmaterial: Im Jahr 2011 wurde die Volksrepublik erstmals zum größten Markt für die deutsche Automobilindustrie. Der Aufstieg zur Nummer eins hatte als Exportmarkt begonnen. Lange waren die Wagen vor allem in Deutschland produziert und dann über Bremen und Rotterdam auf dem Seeweg nach Fernost geschippert worden. Heute werden aber weniger als 300 000 Neuwagen, meist Luxuskarossen, hierzulande für den chinesischen Markt hergestellt – aber rund 3 Millionen Stück vor Ort in China produziert und verkauft.

Zukunft: Dort, wo der Markt ist, wird produziert

Auch der bundesdeutsche Chemie-Gigant und Börsenstar BASF aus Ludwigshafen am Rhein will zukünftig vor allem in Asien wachsen. 10 Milliarden Euro sollen bis 2020 im Asien-Pazifik-Raum investiert werden: 75 Prozent der Vorprodukte sollen dann lokal bezogen werden. Um Kosten zu sparen – und um die international immer verschlungeneren und daher immer störanfälligeren Logistikketten zukünftig wieder besser in den Griff zu bekommen.

Eine tiefere Verankerung in den hart umkämpften regionalen Märkten strebt auch der schwächelnde Siemens-Konzern an. Nach einer Vereinbarung mit der südkoreanischen Regierung wird Siemens sein asiatisches Projektgeschäft für den Bau von Kraftwerken – das bislang in Erlangen und Wien abgewickelt wurde – demnächst nach Korea verlagern.

Und auch der Software-Konzern SAP geht immer öfter dorthin, wo die Märkte sind. „In den alten Tagen war es egal, wo wir unsere Software programmiert haben“, sagte SAP-



Dort, wo der Markt ist, wird möglichst viel hergestellt: Reifenfabrik von Continental in Brasilien

Globalisierung

Populär wurde „Globalisierung“ erst in den 1990er Jahren. Der Begriff blieb bis heute schwammig, steht aber für eine fortschreitende weltweite Arbeitsteilung. Internationalisierung in großem Umfang ist jedoch kein neuartiges Phänomen, sondern begleitet die Ökonomie seit Langem. Bereits um 1900 sprach man vom Welthandel. Eine erste „Globalisierungswelle“ (Christopher Kobrak) hatte Europa bereits 500 Jahre zuvor in der Hanse-Zeit erlebt.

Gründer Hasso Plattner in einem Zeitungsinterview. „Heute müssen wir global auftreten, um Erfolg zu haben.“ Er sieht die Zukunft seines Unternehmens in Amerika und Asien.

Entwicklungs- und Fertigungskapazitäten werden von europäischen und nordamerikanischen Unternehmen freilich nicht allein in Asien, sondern auch in den Wachstumsregionen Südamerikas und in der sogenannten MENA-Region (Nahost und Nordafrika) aufgebaut. Zu den bevorzugten Zielregionen der deutschen Wirtschaft gehören auch Mittel- und Osteuropa – deren Bedeutung inzwischen jener von Frankreich und den USA zusammen entspricht. Die Region Osteuropa-Zentralasien hält beispielsweise der Vorstand von HeidelbergCement neben Asien-Pazifik und Afrika (!) derzeit für einen „der spannendsten Wachstumsmärkte“. Daher baue das Unternehmen dort Produktionskapazitäten auf. Mit den Werken Tula in Russland und Shetpe in Kasachstan habe sich der Konzern erstmals an zwei Projekte auf der grünen Wiese gewagt.

Deutsche Unternehmen erhöhten ihre Direktinvestitionen seit Mitte der 1990er Jahre bis vergangenes Jahr um fast das Vierfache auf einen Bestand von 1 144 Milliarden Euro. Die Zahl der Auslandsbeschäftigten verdop-

pelte sich auf über 6 Millionen. Mehr als die Hälfte davon entfällt auf Osteuropa und Asien. „Die deutschen Unternehmen nutzten die Öffnung der Schwellenländer und der Länder Osteuropas nach dem Fall des Eisernen Vorhangs dazu, ihre Wettbewerbsposition zu stärken, indem sie dort Produktionsstandorte eröffneten und neue Absatzmärkte erschlossen“, analysiert die Deutsche Bank in einer Untersuchung.

Das ist nicht nur „mehr“ Globalisierung, es ist auch eine andere Globalisierung. Die Regionalisierung der Globalisierung unterscheidet sich von dem früheren Outsourcing von Firmenteilen grundlegend: In den 1990er und 2000er Jahren sollten vor allem Kosten durch eine „verlängerte Werkbank“ minimiert werden. Die hergestellten Produkte wurden großteils in Drittländer exportiert. Dagegen wird heute „Regio-Global“ von der Nachfrageseite gesteuert – nicht von der Angebotsseite! Produziert wird für den Markt im Gastland und für angrenzende regionale Märkte.

Um kein Missverständnis aufkommen zu lassen. Mit dieser Entwicklung verschwanden nicht alle hässlichen Seiten des Kapitalismus: So wachsen Hunderte Millionen junger Menschen weltweit ohne berufliche und ohne wirtschaftliche Perspektive auf. Doch eine regionalisierte Globalisierung weckt vielerorts Hoffnungen auf soziale Verbesserungen.

Keine Einbahnstraße: Volvo

Optimismus nährt auch die Verschiebung politischer Gewichte. Nach den Jahrzehnten der bipolaren Pattsituation zwischen Kapitalismus und Realsozialismus, der kurzen Phase US-amerikanischer Allmachtsphantasien (*Das Ende der Geschichte*, Francis Fukuyama) entwickeln sich nun neue Machtzentren. Neben China sind dies Indien und Brasilien; Russland nutzt die Syrien-Krise für ein Comeback auf der Weltbühne, und einige asiatische Tiger-Staaten wie Indonesien oder die Golf-Staaten drängen in die erste ökonomische Liga. Sinnbildlich dafür ist das Fußball-Business: Der Paris Saint-Germain Football Club gehört einem Investor aus Katar, über den britischen Vizemeister Manchester City bestimmt ein Scheich aus Abu Dhabi und kürzlich kaufte ein indonesischer Medien-Tycoon den italienischen Traditionsverein Internazionale Mailand.

Das Erstarken der Regionen geht auf Kosten der USA – deren polit-ökonomische

Schon einmal ging die Globalisierung schief

„Ein anderer Rhythmus war in der Welt. Ein Jahr, was geschah jetzt alles in einem Jahr! Eine Erfindung, eine Entdeckung jagte die andere, und jede wiederum wurde im Fluge allgemeines Gut. Vierzig Jahre Frieden hatten den wirtschaftlichen Organismus der Länder gekräftigt, die Technik den Rhythmus des Lebens beschwingt, die wissenschaftlichen Entdeckungen stolz gemacht. Nie habe ich unsere alte Erde mehr geliebt als in diesen letzten Jahren vor dem Ersten Weltkrieg.“

Stefan Zweig, *Die Welt von Gestern*



Schattenseiten der Globalisierung längst nicht überwunden: Indische Textilarbeiter fertigen in den Slums von Mumbai für Hungerlöhne Exportware (20. November 2012)

Klasse sich dagegen wehrt und ihren geostrategischen Schwerpunkt vom Atlantik in den Pazifik verlegt und statt auf Demokratisierung wieder stärker auf autoritäre Systeme setzt. Das Erstarken der „Regionen“ geht auch auf Kosten europäischer Interessen. „Auch wenn wir das in Deutschland nicht so empfinden mögen“, mahnt der Hamburger Friedensforscher Michael Brzoska, „wir leben in stürmischen Zeiten, was die Veränderung der Weltarchitektur betrifft.“ Ähnlichkeiten mit der multipolaren Welt vor dem Ersten Weltkrieg sind nicht zu übersehen.

Geopolitisch wird die Entwicklung häufig als „Achsendrehung“ (Barack Obama) gen Asien gelesen. Doch gibt dieses Bild nur einen Ausschnitt wieder. Die Regionalisierung der Globalisierung fährt nicht auf einer Einbahnstraße: Dank wachsender Industrialisierung und eines Rohstoffbooms, der die Kriegskassen in vielen Schwellenländern füllte, drängen private Konzerne und Staatsunternehmen aus den BRIC-Staaten Brasilien, Russland, Indien und China „gen Westen“.

Als Wendepunkt der neuen Entwicklung könnte später der Volvo-Deal gelten: 2010 zahlte der chinesische Konzern Geely für den schwedischen Autobauer 1,3 Milliarden US-Dollar in bar an den US-amerikanischen Ford-Konzern. Spektakulär, aber kein Einzelfall: Allein in Deutschland verdoppelte sich laut den global operierenden Unternehmensberatern von Ernst & Young die Zahl der ausländischen Investitionsprojekte auf 624 pro Jahr. Weltweit gelten neben den üblichen Verdächtigen – China und Brasilien,

Russland und Indien – als attraktivste Investitionsstandorte

- die Vereinigten Staaten
- Deutschland
- Polen
- Großbritannien

Dabei scheint auch hier die alte Zeit großer Industrieprojekte – wie der Bau koreanischer und japanischer Autofabriken nach 1990 in Osteuropa – vorbei zu sein. „Die Investitionsprojekte werden tendenziell kleiner“, sagt ein Sprecher von Ernst & Young, „der Dienstleistungssektor gewinnt an Bedeutung, Industrieinvestitionen werden seltener.“

Nun auch noch „Industrie 4.0“

Die Gründe für die Regionalisierung sind – wie könnte es anders sein – vielfältig. Sie reichen von der neuen Nachfragemacht, die in den Schwellenländern durch das Entstehen einer kaufkräftigen Mittelschicht, Neureiche und Oligarchen entstanden ist, bis zum neuen Selbstbewusstsein der politischen Klasse, welche die Öffnung der Märkte für multinationale Konzerne und ausländische Staatsunternehmen nun an striktere Bedingungen knüpft. Immer wichtiger wird auch die Kenntnis spezieller Markt nuances, die in speziell zugeschnittene Produkte einfließt – die Cola in Rio schmeckt daher süßer als in Hamburg, und der Luxuswagen eines Konzerns in Stuttgart fährt sich dort anders als auf Pekings Straßen. Begünstigt wird die Regionalisierung auch durch die technische Entwicklung und zukünftig durch die Informatisierung der klassischen Industrien („In-

dustrie 4.0“). Was die dezentrale Produktion selbst von Massenprodukten in Hochlohnländern wieder wettbewerbsfähiger machen könnte – auf Kosten des Welthandels.

Ein sichtbares Ergebnis des Trends zur Regionalisierung ist das offenkundige Scheitern der liberalen Welthandelsrunde WTO. Statt auf globalen Freihandel setzen Industriestaaten und Top-Schwellenländer nun auf bilaterale Abkommen mit ausgewählten Ländern. Beide Seiten erwarten von solchen strategischen Partnerschaften, dass Solarkraftwerke, Flugzeuge oder chemische Stoffe teilweise oder ganz vor Ort und unter Beteiligung heimischer Zulieferer produziert werden.

„Kolonialismus auf Samtpfoten“, beklagt Guido Speckmann in den *Blättern für deutsche und internationale Politik*. Wohl kaum. Dagegen scheinen sich die Rahmenbedingungen für die alten „Imperien“ und „Empires“ nachhaltig zu wandeln und neue Imperien zu entstehen. HHLA-Chef Peters treibt diese Ahnung um. Sein Hamburger Hafen würde dann mittelfristig zu den Verlierern zählen.



Hermannus Pfeiffer, Soziologe und Wirtschaftswissenschaftler in Hamburg, schreibt als freier Wirtschaftspublizist u.a. für die *Frankfurter Rundschau*, *Die Tageszeitung* und *Neues*

Deutschland. Jüngste Buchveröffentlichung: *Der profitable Irrsinn. Was auf den Finanzmärkten geschieht und wer dabei gewinnt* (Ch. Links Verlag).