

RaumFragen: Stadt – Region – Landschaft

Michael Bär

# Hafenökonomien im Ostseeraum

Seehafencontainerterminals  
als Schnittstellen in internationalen  
Transportlogistikabläufen

 Springer VS

---

# **RaumFragen: Stadt – Region – Landschaft**

## **Herausgegeben von**

O. Kühne, Weihenstephan-Triesdorf, Deutschland

S. Kinder, Tübingen, Deutschland

O. Schnur, Berlin, Deutschland

Im Zuge des „spatial turns“ der Sozial- und Geisteswissenschaften hat sich die Zahl der wissenschaftlichen Forschungen in diesem Bereich deutlich erhöht. Mit der Reihe „RaumFragen: Stadt – Region – Landschaft“ wird Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern ein Forum angeboten, innovative Ansätze der Anthropogeographie und sozialwissenschaftlichen Raumforschung zu präsentieren. Die Reihe orientiert sich an grundsätzlichen Fragen des gesellschaftlichen Raumverständnisses. Dabei ist es das Ziel, unterschiedliche Theorieansätze der anthropogeographischen und sozialwissenschaftlichen Stadt- und Regionalforschung zu integrieren. Räumliche Bezüge sollen dabei insbesondere auf mikro- und mesoskaliger Ebene liegen. Die Reihe umfasst theoretische sowie theoriegeleitete empirische Arbeiten. Dazu gehören Monographien und Sammelbände, aber auch Einführungen in Teilaspekte der stadt- und regionalbezogenen geographischen und sozialwissenschaftlichen Forschung. Ergänzend werden auch Tagungsbände und Qualifikationsarbeiten (Dissertationen, Habilitationsschriften) publiziert.

**Herausgegeben von**

Prof. Dr. Dr. Olaf Kühne, Hochschule Weihenstephan-Triesdorf

Prof. Dr. Sebastian Kinder, Universität Tübingen

PD Dr. Olaf Schnur, Berlin

---

Michael Bär

# Hafenökonomien im Ostseeraum

Seehafencontainerterminals als  
Schnittstellen in internationalen  
Transportlogistikabläufen

Michael Bär  
Erfurt, Deutschland

Dissertation Eberhard Karls-Universität Tübingen, 2014

RaumFragen: Stadt – Region – Landschaft  
ISBN 978-3-658-10730-7      ISBN 978-3-658-10731-4 (eBook)  
DOI 10.1007/978-3-658-10731-4

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Springer VS

© Springer Fachmedien Wiesbaden 2016

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung, die nicht ausdrücklich vom Urheberrechtsgesetz zugelassen ist, bedarf der vorherigen Zustimmung des Verlags. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Bearbeitungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

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.

Der Verlag, die Autoren und die Herausgeber gehen davon aus, dass die Angaben und Informationen in diesem Werk zum Zeitpunkt der Veröffentlichung vollständig und korrekt sind. Weder der Verlag noch die Autoren oder die Herausgeber übernehmen, ausdrücklich oder implizit, Gewähr für den Inhalt des Werkes, etwaige Fehler oder Äußerungen.

Gedruckt auf säurefreiem und chlorfrei gebleichtem Papier

Springer Fachmedien Wiesbaden ist Teil der Fachverlagsgruppe Springer Science+Business Media ([www.springer.com](http://www.springer.com))

# Danksagung

An dieser Stelle möchte ich mich bei einigen Menschen bedanken, die mich auf dem Weg der Erstellung meiner Doktorarbeit in verschiedener Weise unterstützt und in dieser spannenden und lehrreichen Phase meiner beruflichen Laufbahn begleitet haben.

Zunächst danke ich sehr herzlich meinem Doktorvater Prof. Dr. Sebastian Kinder für dessen wohlwollende wissenschaftliche Begleitung meines Dissertationsprojekts. Die regelmäßigen Gespräche zum Fortgang des Vorhabens, in denen er kritisch und konstruktiv kommentiert und anregend diskutiert hat, haben wesentlich zur Reife des gesamten Projekts beigetragen. Die Betreuung war ausgezeichnet. Auch die Mitarbeit an seinem Lehrstuhl war für mich sehr lehrreich und für meine fachliche und persönliche Entwicklung prägend.

Einen herzlichen Dank spreche ich auch Prof. Dr. Elmar Kulke aus, der sich ohne Zögern bereit erklärt hat, als Zweitgutachter mein Dissertationsvorhaben zu begleiten und zu betreuen.

Danken möchte ich natürlich ausdrücklich allen Personen, die mir im Rahmen meines Dissertationsprojekts als Experten und Interviewpartner zur Verfügung gestanden haben. Ohne ihre Gesprächsbereitschaft hätte die Arbeit in der vorliegenden Form nicht umgesetzt werden können.

In diesem Zusammenhang möchte ich mich auch bei Prof. Dr. Zaiga Krišjāne von der Universität Lettlands in Riga sowie bei Prof. Dr. Mariusz Czepczyński von der Universität Gdańsk bedanken, die mir in ihren Heimatstädten als Ansprechpartner zur Verfügung standen und mich in meinem Vorhaben unterstützt haben.

Für anregende Diskussionen und wertvolle Hinweise möchte ich auch meinen Kollegen am Lehrstuhl für Wirtschaftsgeographie sowie anderer Bereiche am Geographischen Institut der Eberhard Karls Universität Tübingen danken, insbesondere Dr. Anja Erdmann, Sybille Hegele, Lucian-Bojan Brujan, Dr. Gerhard Halder, Dr. Lukas, Radwan, Dr. Timo Sedelmeier, Dr. habil. Olaf Schnur, Richard Szydlak.

Ein besonderer Dank gilt meiner Familie.

Die Arbeit wurde in Teilen mit Stipendienmitteln des Deutschen Akademischen Austauschdienstes (DAAD) unterstützt.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Abbildungsverzeichnis .....</b>	<b>13</b>
<b>Tabellenverzeichnis .....</b>	<b>17</b>
<b>1 Einleitung.....</b>	<b>19</b>
1.1 Problemstellung.....	19
1.2 Zielsetzung der Arbeit.....	21
1.3 Aufbau der Arbeit.....	22
<b>2 Rahmenbedingungen: Globalisierung und Logistikdienstleistungen .....</b>	<b>25</b>
2.1 Charakteristika der Globalisierung.....	25
2.1.1 Globalisierung aus ökonomischer Sicht.....	25
2.1.2 Ursachen der Globalisierung.....	27
2.1.3 Entwicklungen im weltweiten Warenhandel.....	30
2.1.4 Verkehrliche Abwicklung weltweiter Warenströme .....	32
2.2 Entwicklung und Wandel von Logistikdienstleistungen .....	35
2.2.1 Der Dienstleistungsbegriff .....	36
2.2.2 Definition von Logistikdienstleistungen .....	37
2.2.3 Nachfrageveränderungen nach Logistikdienstleistungen.....	39
2.2.4 Logistikdienstleistungen: Entwicklung von Angebots- und Ausprägungsformen .....	41
2.2.5 Veränderungen und Merkmale von Transport- und Logistikabläufen.....	43
<b>3 Theorieansätze zu globalen Wertschöpfungs- und Warenketten: Möglichkeiten der Übertragung auf Transportlogistikabläufe.....</b>	<b>49</b>
3.1 Die Organisation wirtschaftlicher Beziehungen in Wertschöpfungs- und Warenketten.....	49
3.2 Erklärungsansätze der globalen Wertschöpfungs- und Warenkettenforschung.....	52

3.2.1	Der Value Chain Begriff als analytischer Ausgangspunkt.....	52
3.2.2	Das Konzept der Wertkette nach Porter .....	55
3.2.3	Das Filière-Konzept .....	56
3.2.4	Das Konzept der Global Commodity Chains .....	63
3.2.5	Das Konzept der Global Value Chain .....	72
3.2.6	Konzept des Global Production Networks .....	78
3.3	Zusammenfassung relevanter Aspekte der Erklärungsansätze .....	84
3.4	Einbettung von Containerseehäfen und -terminals in Transportlogistikabläufe .....	87
3.4.1	Integration von Containerseehäfen in Logistik- und Transportketten .....	87
3.4.2	Seehafencontainerterminals als Schnittstellen in Transportlogistikabläufen.....	97
3.5	Synthese der theoretischen Grundlagen und Ableitungen für die weitere Vorgehensweise .....	109
<b>4</b>	<b>Forschungsfragen und methodische Vorgehensweise .....</b>	<b>115</b>
4.1	Ableitung der forschungsrelevanten Fragestellungen.....	115
4.2	Methodische Vorgehensweise .....	116
4.2.1	Auswahl des Untersuchungsraums und Identifizierung der Untersuchungsbeispiele.....	116
4.2.2	Ausgewählte Methoden: leitfadengestützte Interviews, Analyse sekundärstatistischer Daten und Dokumentenanalyse..	122
4.3	Kritische Anmerkung zur Methodik.....	125
<b>5</b>	<b>Untersuchungsraum Ostsee: Seeverkehr und Hafenökonomien.....</b>	<b>129</b>
5.1	Abgrenzung des Ostseeraums und seine Stellung im Weltseeverkehr .	129
5.2	Struktur des Seeverkehrs in der Ostsee .....	132
5.2.1	Allgemeine Strukturen .....	132
5.2.2	Strukturen des Containerverkehrs .....	134
5.3	Strukturelle Ausprägungen der Hafenökonomien im Ostseeraum .....	136
5.3.1	Allgemeine Bedeutung der Hafenökonomien .....	136
5.3.2	Hafenökonomien und Containerumschlag .....	140
5.3.3	Containerterminals im Ostseeraum .....	142



<b>6 Untersuchungsergebnisse: Seehafencontainerterminals von Hafenökonomien des Ostseeraums .....</b>	<b>145</b>
6.1 Die Seehafenstandorte Gdańsk und Gdynia (Polen).....	146
6.1.1 Charakteristika der Hafenstandorte .....	146
6.1.1.1 Entwicklungslinien und Umschlagskapazitäten der Hafenstandorte Gdańsk und Gdynia.....	146
6.1.1.2 Eigentums- und Organisationsformen der Hafenstandorte Gdańsk und Gdynia.....	153
6.1.1.3 Hafeninfra- und -suprastrukturen der Standorte Gdańsk und Gdynia .....	155
6.1.2 Das Containerverkehrssegment in den Seehäfen Gdańsk und Gdynia .....	158
6.1.2.1 Terminalfazilitäten und Umschlagsleistungen .....	158
6.1.2.2 Akteure und Strategien im Terminalgeschäft.....	167
6.1.2.3 Hinterlandanbindung und Transitfunktion .....	180
6.1.2.4 Ausbauplanungen und Entwicklungsperspektiven im Containerverkehr .....	188
6.1.3 Zusammenfassung der Fallbeispiele unter Berücksichtigung theoretisch-konzeptioneller Aspekte .....	191
6.2 Der Seehafenstandort Klaipėda (Litauen) .....	197
6.2.1 Charakteristika des Hafenstandortes .....	197
6.2.1.1 Entwicklungslinien und Umschlagskapazitäten des Hafenstandortes Klaipėda.....	197
6.2.1.2 Eigentums- und Organisationsform des Hafenstandortes Klaipėda .....	201
6.2.1.3 Hafeninfra- und -suprastrukturen des Seehafens Klaipėda.	203
6.2.2 Das Containerverkehrssegment im Seehafen Klaipėda.....	205
6.2.2.1 Terminalfazilitäten und Umschlagsleistungen .....	205
6.2.2.2 Akteure und Strategien im Terminalgeschäft.....	209
6.2.2.3 Hinterlandanbindung und Transitfunktion .....	215
6.2.2.4 Ausbauplanungen und Entwicklungsperspektiven im Containerverkehr .....	223
6.2.3 Zusammenfassung des Fallbeispiels unter Berücksichtigung theoretisch-konzeptioneller Aspekte .....	226

---

6.3	Der Hafenstandort Riga (Lettland) .....	229
6.3.1	Charakteristika des Hafenstandortes .....	229
6.3.1.1	Entwicklungslinien und Umschlagskapazitäten des Hafenstandortes Riga .....	229
6.3.1.2	Eigentums- und Organisationsform des Hafenstandorts Riga .....	232
6.3.1.3	Hafeninfra- und -suprastrukturen des Seehafens Riga .....	233
6.3.2	Das Containerverkehrssegment im Seehafen Riga .....	236
6.3.2.1	Terminalfazilitäten und Umschlagsleistungen .....	236
6.3.2.2	Akteure und Strategien im Terminalgeschäft .....	239
6.3.2.3	Hinterlandanbindung und Transitfunktion .....	242
6.3.2.4	Ausbauplanungen und Entwicklungsperspektiven im Containerverkehr .....	247
6.3.3	Zusammenfassung des Fallbeispiels unter Berücksichtigung theoretisch-konzeptioneller Aspekte .....	249
6.4	Der Hafenstandort Tallinn (Estland) .....	252
6.4.1	Charakteristika des Hafenstandortes Tallinn (Estland) .....	252
6.4.1.1	Entwicklungslinien und Umschlagskapazitäten des Hafenstandortes Tallinn .....	252
6.4.1.2	Eigentums- und Organisationsform des Hafenstandorts Tallinn .....	255
6.4.1.3	Hafeninfra- und -suprastrukturen des Standortes Tallinn .....	257
6.4.2	Das Containerverkehrssegment im Seehafen Tallinn .....	260
6.4.2.1	Entwicklungslinien der Terminalkapazitäten .....	260
6.4.2.2	Akteure und Strategien im Terminalgeschäft .....	264
6.4.2.3	Hinterlandanbindung und Transitfunktion .....	268
6.4.2.4	Ausbauplanungen und Entwicklungsperspektiven im Containerverkehr .....	278
6.4.3	Zusammenfassung des Fallbeispiels unter Berücksichtigung theoretisch-konzeptioneller Aspekte .....	280
6.5	Die Seehafenstandorte Kotka und Helsinki (Finnland) .....	283
6.5.1	Charakteristika der Hafenstandorte .....	283
6.5.1.1	Entwicklungslinien und Umschlagskapazitäten der Hafenstandorte Kotka und Helsinki .....	283

---

6.5.1.2	Eigentums- und Organisationsform der Hafenstandorte Kotka und Helsinki.....	287
6.5.1.3	Hafeninfra- und -suprastrukturen der Standorte Kotka und Helsinki .....	290
6.5.2	Das Containerverkehrssegment in den Seehäfen Kotka und Helsinki .....	294
6.5.2.1	Terminalfazilitäten und Umschlagsleistungen .....	294
6.5.2.2	Die Akteure im Terminalgeschäft in Kotka und Helsinki ..	298
6.5.2.3	Hinterlandanbindung und Transitfunktion .....	305
6.5.2.4	Ausbauplanungen und Entwicklungsperspektiven im Containerverkehr .....	309
6.5.3	Zusammenfassung der Fallbeispiele unter Berücksichtigung theoretisch-konzeptioneller Aspekte .....	311
<b>7</b>	<b>Schlussbetrachtung: Seehafencontainerterminals des Ostseeraums als Schnittstellen in Transportlogistikabläufen .....</b>	<b>315</b>
7.1	Diskussion der empirischen Ergebnisse .....	315
7.2	Ergebnisse zur Anwendbarkeit dargelegter Erklärungsansätze .....	331
	<b>Literatur- und Quellenverzeichnis .....</b>	<b>335</b>

# Abbildungsverzeichnis

<i>Abbildung 1:</i>	Aufbau der Arbeit .....	23
<i>Abbildung 2:</i>	Schematischer Aufbau eingliedriger und mehrgliedriger Transportketten .....	44
<i>Abbildung 3:</i>	Wandel der Organisationsformen von Transportketten .....	45
<i>Abbildung 4:</i>	Theoretische Funktion einer Schnittstelle in intermodalen Transportketten .....	47
<i>Abbildung 5:</i>	Grundschema einer Value Chain .....	53
<i>Abbildung 6:</i>	Segmente im Produktionsprozess einer Filière .....	58
<i>Abbildung 7:</i>	Schematischer Aufbau einer Global Commodity Chain .....	64
<i>Abbildung 8:</i>	Schematischer Aufbau einer produzentengesteuerten Global Commodity Chain .....	66
<i>Abbildung 9:</i>	Schematischer Aufbau einer käufergesteuerten Global Commodity Chain .....	68
<i>Abbildung 10:</i>	Koordinationsformen in Global Value Chains .....	74
<i>Abbildung 11:</i>	Optionen zur Einbindung von Seehäfen in Transportlogistikketten .....	94
<i>Abbildung 12:</i>	Schematischer Aufbau eines Seehafencontainerterminals .....	108
<i>Abbildung 13:</i>	Schematische Einbindung von Seehafenterminals als zentrale Schnittstellen im Transportlogistikablauf .....	111
<i>Abbildung 14:</i>	Untersuchungsraum Ostseeraum mit ausgewählten Fallbeispielen .....	121
<i>Abbildung 15:</i>	Entwicklung des jährlichen Seehafencontainerumschlags im Ostseeraum von 2000 bis 2010 .....	135
<i>Abbildung 16:</i>	Anteile der Ostseeanrainerstaaten am Hafenumschlag im Ostseeverkehr 2007 und 2009 .....	138
<i>Abbildung 17:</i>	Anteile der Ostseeanrainerstaaten am jährlichen Seehafencontainerumschlag in den Jahren 2007 und 2008 .....	140
<i>Abbildung 18:</i>	Containerumschlag der größten Ostseecontainerhäfen zwischen 2007-2010 .....	141

<i>Abbildung 19:</i> Entwicklung des Gesamtumschlags und Transitverkehrsanteils im Seehafen Gdańsk zwischen 1995 und 2011 .....	148
<i>Abbildung 20:</i> Entwicklung des Gesamtumschlags und Transitverkehrsanteils im Seehafen Gdynia zwischen 1995 und 2011 .....	151
<i>Abbildung 21:</i> Entwicklung des Containerumschlags im Seehafen Gdańsk von 2000 bis 2011 .....	159
<i>Abbildung 22:</i> Entwicklung des Containerumschlags im Seehafen Gdynia von 1980 bis 2011 .....	163
<i>Abbildung 23:</i> Containerumschlag im Seehafen Gdańsk unterteilt in geladene und abgeladene Container mit Berücksichtigung von Leercontaineranteilen von 2004 bis 2011 .....	181
<i>Abbildung 24:</i> Containerumschlag im Seehafen Gdynia unterteilt in geladene und abgeladene Container mit Berücksichtigung von Leercontaineranteilen von 2004 bis 2011 .....	182
<i>Abbildung 25:</i> Entwicklung des Gesamtumschlags und Transitverkehrsanteils im Seehafen Klaipėda von 1994 bis 2011 .....	200
<i>Abbildung 26:</i> Entwicklung des Containerumschlags im Seehafen Klaipėda von 1994 bis 2011 .....	205
<i>Abbildung 27:</i> Containerumschlag im Seehafen Klaipėda unterteilt in geladene beziehungsweise abgeladene Container mit Berücksichtigung von Leercontaineranteilen .....	215
<i>Abbildung 28:</i> Entwicklung der jährlichen Containertransporte des Viking-Zugs .....	220
<i>Abbildung 29:</i> Entwicklung des Gesamtgüterumschlags im Seehafen Riga (Mio. t.) .....	230
<i>Abbildung 30:</i> Entwicklung des Containerumschlags im Seehafen Riga von 2000 bis 2011 .....	236
<i>Abbildung 31:</i> Entwicklung des Gesamtgüterumschlags und des Transitverkehrsanteils im Seehafen Tallinn von 1988 bis 2011 (Mio. t.) ..	253
<i>Abbildung 32:</i> Entwicklung des Containerumschlags im Seehafen Tallinn von 1999 bis 2011 .....	261
<i>Abbildung 33:</i> Entwicklung des Containerumschlags im Muuga Ro-ro und Muuga Container Terminal von 1993 bis 2011 .....	263
<i>Abbildung 34:</i> Containerumschlag im Seehafen Tallinn untergliedert in auf Estland bezogene Import- und Exportcontainer sowie ein- und ausgehende Transitcontainer (TEU) .....	269

---

<i>Abbildung 35:</i> Entwicklung des Gesamtgüterumschlags und des Transitverkehrsanteils im Seehafen Kotka von 2000 bis 2010 ..	284
<i>Abbildung 36:</i> Entwicklung des Gesamtgüterumschlags und des Transitverkehrsanteils im Seehafen Helsinki von 2000 bis 2011 .....	286
<i>Abbildung 37:</i> Entwicklung des Containerumschlags im Seehafen Kotka von 2000 bis 2010 .....	294
<i>Abbildung 38:</i> Entwicklung des Containerumschlags im Seehafen Helsinki von 2000 bis 2011 .....	297
<i>Abbildung 39:</i> Containerumschlag im Seehafen Kotka unterteilt in geladene und abgeladene Container mit Berücksichtigung von Leercontaineranteilen von 2000 bis 2010 .....	305
<i>Abbildung 40:</i> Containerumschlag im Seehafen Helsinki unterteilt in geladene und abgeladene Container mit Berücksichtigung von Leercontaineranteilen von 2000 bis 2011 .....	306
<i>Abbildung 41:</i> Gründungen sowie Organisations- und Strukturveränderungen in den Containerterminals der untersuchten Hafenoekonomien .....	316

# Tabellenverzeichnis

<i>Tabelle 1:</i>	Entwicklung der Gütertransportmengen im internationalen Seeverkehr im Zeitraum 1970-2009 .....	33
<i>Tabelle 2:</i>	Typen unterschiedlicher Hafenverwaltungsmodelle .....	90
<i>Tabelle 3:</i>	Typologisierung von Containerseehafentypen .....	98
<i>Tabelle 4:</i>	Formen von Eigentums- und Organisationsstrukturen in Seehafencontainerterminals .....	100
<i>Tabelle 5:</i>	Merkmale von konventionellen Stückgutterminals und Containerterminals im Vergleich.....	107
<i>Tabelle 6:</i>	Übersicht zu den Forschungsfragen und gewählten Untersuchungsmethoden .....	117
<i>Tabelle 7:</i>	Die 20 größten Containerseehäfen des Ostseeraums im Zeitraum 2006 bis 2008.....	119
<i>Tabelle 8:</i>	Anteile des Ostseeverkehrs am Gesamtweltseeverkehr in ausgewählten Jahren .....	130
<i>Tabelle 9:</i>	Strukturen des Ostseeverkehrs mit Untergliederung in ostseeexternen und ostseeinternen Verkehr .....	132
<i>Tabelle 10:</i>	Güterumschlag der 15 größten Ostseehäfen in den Jahren 2007 und 2009 mit Berücksichtigung des Anteils am Ostseegesamtumschlag.....	139
<i>Tabelle 11:</i>	Güterumschlag und Gesamtanteil der 20 größten Seehafencontainerterminals im Ostseeraum im Jahr 2008 .....	143
<i>Tabelle 12:</i>	Verhältnis der ein- und ausgehenden Verkehre im Seehafen Gdańsk zwischen 2005 und 2011 (in %) .....	149
<i>Tabelle 13:</i>	Verhältnis der ein- und ausgehenden Verkehre im Seehafen Gdynia zwischen 2005 und 2011 (in %).....	152
<i>Tabelle 14:</i>	Anteile der Containerterminals im Seehafen Gdańsk am Gesamtcontainerumschlag im Seehafen von 2007 bis 2011.....	162
<i>Tabelle 15:</i>	Anteile der Containerterminals im Seehafen Gdynia am Gesamtcontainerumschlag im Seehafen von 2006 bis 2011.....	166

---

<i>Tabelle 16:</i> Anteile einzelner Staaten am Gesamttransitverkehr des Seehafens Klaipėda in den Jahren 2010 und 2011 sowie Veränderungen zwischen beiden Jahren.....	201
<i>Tabelle 17:</i> Anteile der Containerterminals im Seehafen Klaipėda am Gesamtcontainerumschlag im Seehafen von 2007 bis 2011.....	208
<i>Tabelle 18:</i> Anteile des Containertransitverkehrs am Gesamtcontainerumschlag im Seehafen Klaipėda von 2000 bis 2008 .....	218
<i>Tabelle 19:</i> Verhältnis der ein- und ausgehenden Verkehre im Seehafen Riga im Zeitraum von 1991 - 2011 (in %) (ausgewählte Jahre)...	231
<i>Tabelle 20:</i> Anteile der Containerterminals im Seehafen Riga am Gesamtcontainerumschlag im Seehafen von 2009 bis 2011.....	239
<i>Tabelle 21:</i> Anteile des Containertransitverkehrs am Gesamtcontainerumschlag im Seehafen Riga 1995 und 2000 bis 2008 .....	243
<i>Tabelle 22:</i> Entwicklung der transportierten Containermengen des Blockzugs Baltika-Transit von 2006 bis 2011 (in TEU) .....	244
<i>Tabelle 23:</i> Anteile des Containertransitverkehrs am Gesamtcontainerumschlag im Seehafen Tallinn 1995 und 1997 bis 2011 .....	271
<i>Tabelle 24:</i> Verhältnis der ein- und ausgehenden Verkehre im Seehafen Kotka im Zeitraum 2000 bis 2010 (in %).....	285
<i>Tabelle 25:</i> Verhältnis der ein- und ausgehenden Verkehre im Seehafen Helsinki im Zeitraum 2000 bis 2011 (in %) .....	287



# 1 Einleitung

## 1.1 Problemstellung

Im August 2010 titelte die polnische Zeitung *Gazeta Wyborcza* in ihrem Wirtschaftsteil „*Polnische Häfen kämpfen mit der deutschen Konkurrenz*“<sup>1</sup>. Der Hintergrund zu diesem Artikel war die Entscheidung der Schiffslinie Maersk ab dem Jahr 2010 die im Containerverkehr zwischen China und Europa eingesetzten Containerschiffe nicht mehr nur bis zur Nordsee fahren zu lassen, sondern den polnischen Seehafenstandort Gdańsk in der Ostsee als Anlaufhafen für Direktverkehre aufzunehmen. Diese Entwicklung stellte ein Novum im Containerseeverkehr der Ostsee dar, da dieser bis dahin nahezu ausschließlich als Feederverkehr der Nordsee abgewickelt wurde und somit lediglich einen vor- oder nachgelagerten Charakter zu weltweit stattfindenden Containerseeverkehren hatte. Grundlage für die Entscheidung war das Vorhandensein eines neuen Containerterminals im Seehafen Gdańsk, das durch einen privaten Investor mit der expliziten Ausrichtung auf Direktverkehre sowohl finanziert als auch gebaut wurde und seitdem privatwirtschaftlich betrieben wird.

Obwohl die Ausrichtung auf derartige Direktverkehre eine Neuheit für den Ostseeraum ist, steht der Bau dieses Terminals beispielhaft für die Dynamik des Ostseecontainerverkehrs, die seit den 1990er Jahre durch einen langjährigen Wachstumstrend sowie die Einführung neuer Transport- und Umschlagstechnologien gekennzeichnet ist. Ein wesentliches Merkmal dieser Dynamik sind dabei Umstrukturierungen von Hafenökonomien, in deren Zuge eine Privatisierung von Teilbereichen der Seehäfen stattgefunden hat und verschiedene private Akteure unter anderem in Containerterminals eingestiegen sind. Insbesondere in den Ostseehäfen der Transformationsstaaten Polen, Litauen, Lettland, Estland, aber auch Russland, haben sich dabei durch die Neuorientierung der Staaten zur Marktwirtschaft seit Anfang der 1990er Jahre relevante Veränderungen der Organisationsstrukturen sowie neue ökonomische Möglichkeiten ergeben. Aber auch in Seehäfen Finnlands und Schwedens sind Tendenzen einer stärkeren privatwirtschaftlichen Öffnung von Hafenbereichen erkennbar.

Wie der Blick auf andere Schifffahrtsgebiete weltweit zeigt, folgt die skizzierte Entwicklung des Ostseeraums einem seit Jahren weitläufig zu beobachtenden Prozess. Der Einstieg privater Akteure in den Betrieb von Containertermi-

---

<sup>1</sup> Artikelüberschrift im Original: *Polskie porty walczą z niemiecką konkurencją*

nals bei einem gleichzeitigen Rückzug der öffentlichen Hand ist mit dem Gedanken verbunden, dass die Seehafen- und Terminalstandorte aufgrund der privatwirtschaftlichen Strukturen eine verbesserte Wettbewerbsfähigkeit im globalen Wettbewerb erhalten sollen (Midoro/Musso/Parola 2005: 90, Nuhn 2005: 112, Bichou 2009: 36). Dies wird umso wichtiger, da Seehäfen aufgrund veränderter Rahmenbedingungen immer stärker in einen Wettbewerb eingebunden sind und hierin als zentrale Schnittstellen in weltweit organisierten logistischen Abläufen fungieren (Panayides 2007: 27, Hesse/Neiberger 2010: 258). Der Fokus liegt dabei jedoch vor allem auf den Terminals der Seehäfen, da diese jeweils durch die Betreiber als eigentliche Schnittstelle in die spezifischen globalen Transportlogistikabläufe, beispielsweise Containerverkehre, eingebunden werden (Slack/Wang 2002: 166, Slack 2007: 47). Als private Terminalbetreiber treten dabei Hafenumschlagsunternehmen, Schifffahrtsunternehmen oder Speditionsunternehmen auf, die aufgrund diverser Privatisierungs- und Deregulierungsprozesse Möglichkeiten erhalten haben, sich durch die Übernahme vor- oder nachgelagerter Logistikdienstleistungen als hochkompetente Logistikdienstleister zu entwickeln (Neiberger/Bertram 2005: 13).

Die Bedeutung von Containerterminals als Investitionsobjekt zeigt sich in zahlreichen Terminalinvestitionen privater Akteure. Bei den Betreibern ergibt sich eine Bandbreite von lokal bis international agierender Unternehmen, wobei in den letzten Jahren eine zunehmende Verdrängung lokaler Akteure durch international agierender Terminalbetreiber zu beobachten war (Slack/Fremont 2005: 117ff.). Im Vordergrund derartiger Entwicklungen stehen zumeist die großen weltweit bedeutenden Seehäfen mit ihren Containerterminals, beispielsweise Rotterdam. Jedoch sind diese Prozesse auch verstärkt in eher nachrangigen Seehäfen und deren Containerterminals, wie sie zum Beispiel im Ostseeraum zu finden sind, zu verzeichnen. In diesen Seehäfen können, wie nicht nur das Beispiel Gdańsk zeigt, ebenfalls Aktivitäten international agierender Betreiberunternehmen beobachtet werden (Bär 2009: 219f.).

Bezüglich der Investitionstätigkeiten in Containerterminals im Ostseeraum ergeben sich die Fragen, welche Intentionen hinter diesen Investitionen stecken, in welcher Art und Weise die Containerterminals durch die Betreiber genutzt und wie diese in internationale Transportlogistikabläufe integriert werden. Insbesondere beim Terminalbetrieb durch privat agierende Betreiberunternehmen ergibt sich dabei die Annahme, dass diese verstärkt versuchen, ihre Terminals in internationale Transportlogistikabläufe einzubinden und dabei sowohl vor- und nachgelagerte Logistikaktivitäten im Fokus haben und diese mitgestalten wollen. Vor allem bei Terminalbetreibern, die in mehreren Seehafenstandorten tätig sind, kann vermutet werden, dass zwischen diesen Terminalstandorten eigene Transportabläufe gestaltet werden und die Terminals direkt in Strukturen zur Abwicklung gesamtheitlicher Transportlogistikabläufe eingebunden werden. Abhängig von der Größe und Stärke eines Terminalbetreibers ist hierbei anzunehmen, dass

die Möglichkeiten der Verknüpfung von Terminalstandorten eines Betreiberunternehmens nicht immer gleich sind, sondern durch unterschiedliche Faktoren und deren Zusammenspiel beeinflusst werden. Diese Einflussfaktoren bewegen sich im Bereich zwischen der lokalen und globalen Maßstabebene und stehen in Wechselwirkung miteinander. So wirken einerseits weltweite Entwicklungstrends, die auch im Lokalen direkt oder indirekt zum Tragen kommen, und andererseits aber auch vor Ort gesetzte Rahmenbedingungen auf die Art des Terminalbetriebs ein. Da hierzu in eher als nachrangig zu bezeichnenden Schifffahrtsgebieten und den darin lokalisierten Containerterminals fundierte Kenntnisse zum Zusammenhang zwischen Betreiberstrukturen und den Integrationsprozessen in Transportlogistikabläufen fehlen, bietet es sich an, diese als Untersuchungsgegenstand heranzuziehen. Hierbei wird die Ostsee als Untersuchungsgebiet ausgewählt und der konkrete Schwerpunkt vor allem auf Seehäfen der Transformationsländer des Ostseeraums und auf finnische Seehäfen gelegt.

## 1.2 Zielsetzung der Arbeit

Die vielfältigen Veränderungen in den Organisationsstrukturen von Seehäfen und in weltweiten Logistikketten haben in verschiedenen Wissenschaftsdisziplinen, wie der Logistikforschung, dem Verkehrswesen oder den Raumwissenschaften eine Fülle an Untersuchungen zu maritimen Fragestellungen hervorgebracht. Oftmals ist hierbei eine Konzentration auf einzelne Hafenökonomien beziehungsweise der Blick auf große bedeutende Hafenstandorte zu beobachten. Zudem zeigt sich, dass es aufgrund der Vielschichtigkeit des gesamten Themenkomplexes eine Vielfalt unterschiedlicher Fragestellungen und wissenschaftlicher Herangehensweisen gibt. Für die vorliegende Untersuchung erweist es sich daher als wichtig, eine klare Zielstellung zu definieren, die den Rahmen der wissenschaftlichen Vorgehensweise absteckt und gleichzeitig aufzeigt, inwieweit ein eigener gedanklicher Ansatz und somit ein Alleinstellungsmerkmal der Arbeit besteht.

Ausgehend von der Annahme, dass Containerterminals in eher nachgeordneten Seehäfen wichtige Bausteine bei der räumlichen Ausdehnung und Absicherung von weltweiten Logistikabläufen darstellen und daher für private Terminalbetreiber interessante Investitionsobjekte darstellen, verfolgt die vorliegende Arbeit folgende Zielsetzung: Die Strukturen und Rahmenbedingungen des Containerseehafen- und -terminalgeschäfts des Ostseeraums sollen detailliert untersucht und eine Analyse zur Integration von Containerterminals dieses eher nachrangigen internationalen Schifffahrtsgebiets in internationale Transportlogistikabläufe vorgenommen werden. Hierbei ist zu überprüfen, welche strukturellen und organisatorischen Veränderungen in den Containerhäfen und -terminals des Ostseeraums in den letzten Jahren aufgetreten sind, inwieweit spe-

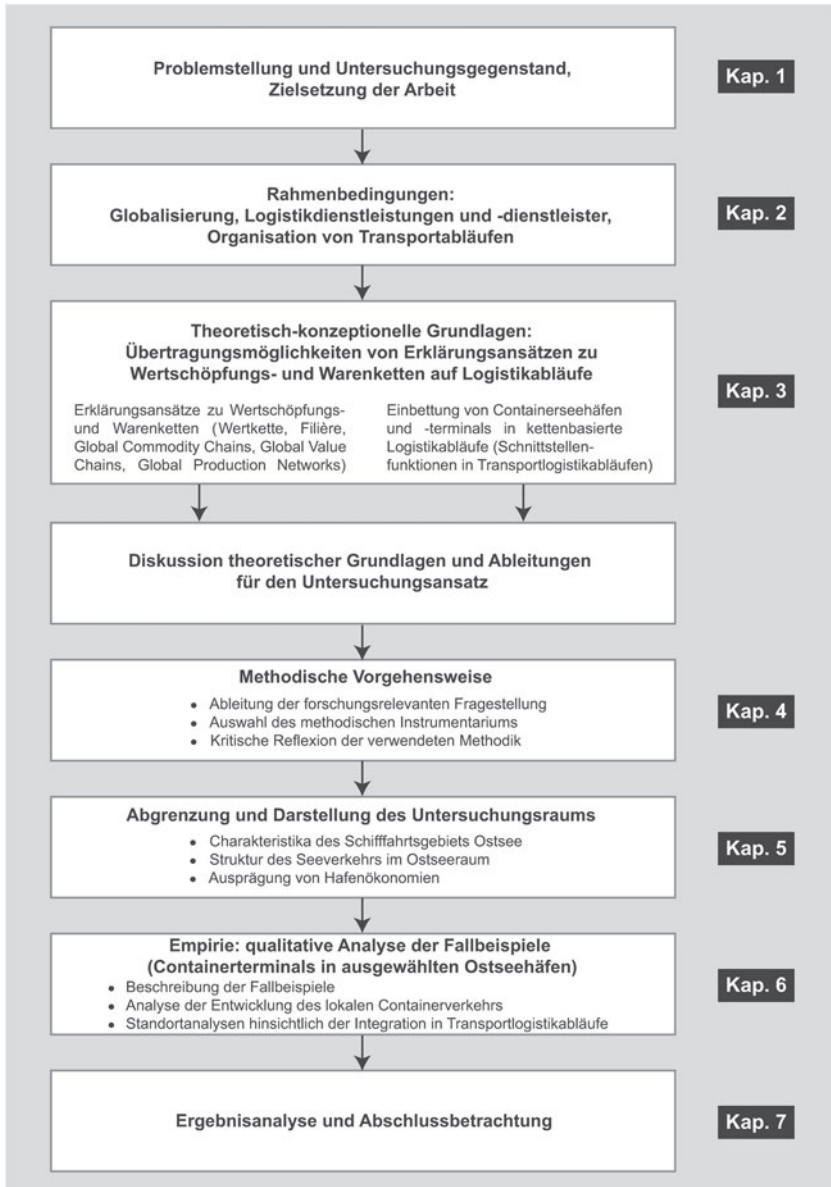
zifische Entwicklungsmuster als Gemeinsamkeit oder Unterschiede der zu untersuchenden Standorte zu identifizieren sind und in welcher Weise hierdurch die Integration in Transportlogistikabläufe stattfinden kann und in differenzierender Weise gefördert oder gehemmt wird. Der Blick richtet sich dabei auf die Einflüsse, die durch Akteure und Entwicklungstrends auf unterschiedlichen Maßstabsebenen, von lokal bis global, auf das Containergeschäft einwirken.

Als fortschrittlicher Aspekt der Untersuchung ist die Herangehensweise an die Analyse der logistischen Integration der Terminals zu sehen, bei der Ansätze zur Erklärung weltweiter Produktionsprozesse herangezogen werden. Das verbindende Element ergibt sich hierbei aus der Annahme, dass es innerhalb der Transportlogistikabläufe zur Entstehung des Produkts Logistikdienstleistung kommt. Dieser kettenartige Prozess kann somit theoretisch mit Aussagen diverser theoretischer Erklärungsansätze zu weltweiten Wertschöpfungs- und Warenketten unterlegt werden. Die vorliegende Arbeit bietet somit durch die Verwendung und der Suche nach Übertragungsmöglichkeiten derartiger Ansätze auf Transportlogistikabläufe eine neuartige Betrachtungsweise. Die Umsetzung dieses Arbeitsgedankens erfolgt dabei neben einer theoretischen Basis, bei der die Anwendbarkeit verschiedener Ansätze auf Strukturen von Transportlogistikabläufen diskutiert wird, auch auf einer praktischen Ebene. Hierbei werden die konzeptionellen Überlegungen anhand mehrerer Beispiele angewandt und versucht als Erklärungsmuster für die Einbindung in Transportlogistikabläufen zu verwenden.

### 1.3 Aufbau der Arbeit

Die vorliegende Arbeit gliedert sich in insgesamt sieben Kapitel (siehe Abbildung 1). Im Anschluss an das einleitende Kapitel widmet sich das **Kapitel 2** Aspekten der Globalisierung, der damit verbundenen Entstehung von Logistikdienstleistungen und -dienstleistern sowie Merkmalen von Transportabläufen. In **Kapitel 3** erfolgt eine Darlegung theoretisch-konzeptioneller Ansätze zur Erklärung weltweiter Wertschöpfungs- und Warenketten, die unter Berücksichtigung von logistischen Strukturen im weltweiten Seeverkehr, und konzeptioneller Verknüpfung mit diesen, das Theoriegerüst der Arbeit bilden. **Kapitel 4** umfasst die methodischen Grundlagen der Arbeit und stellt die entwickelten Forschungsfragen dar. Anschließend widmet sich **Kapitel 5** der detaillierten Vorstellung des Untersuchungsraums und der Identifikation der Untersuchungsbeispiele. Im **Kapitel 6** erfolgt die empirische Analyse der ausgewählten Untersuchungsbeispiele, die hinsichtlich der zentralen Fragestellungen qualitativ analysiert werden. In **Kapitel 7** werden abschließend die gewonnenen Ergebnisse hinsichtlich der Terminalakteure und der logistischen Integrationsprozesse zusammenfassend diskutiert.

Abbildung 1: Aufbau der Arbeit



Quelle: eigene Darstellung

## 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. Beispielfähig 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 Cooperation 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 Kostenvorteile<sup>2</sup> 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

---

<sup>2</sup> 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 Marktabschottung, hin zu Marktöffnung 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*-Verkehr<sup>3</sup> 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-

---

<sup>3</sup> 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 Containerschiffen.

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)<sup>4</sup>. 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

---

<sup>4</sup> 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 Maßstabebene 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 (Woitschütze 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, Woitschützke 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
<b>Gütermengen (Mrd. t)</b>	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 dar<sup>5</sup>, da diese sowohl

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