



Die Welt als Markt

Eine kurze Geschichte der ökonomischen Globalisierung

KARL-JOSEF BURKARD

Die lange Vorgeschichte der Globalisierung

Chinesischer Welthandel

Weltweite Handelsbeziehungen zwischen Europa, Asien und Afrika gab es bereits im Altertum. So fand schon vor zweitausend Jahren über die sogenannte „Seidenstraße“, die eigentlich ein Netz unterschiedlicher Handelsrouten war, ein Austausch von Luxusgütern statt, z. B. kostbare chinesische Seide gegen wertvolles römisches Glas. Selbst aber in der Blütezeit der Seidenstraße im 13. Jahrhundert, als der venezianische Kaufmann Marco Polo nach China reiste, blieb der Umfang dieses Handels aufgrund der enormen Entfernungen und der begrenzten Transportmöglichkeiten beschränkt.

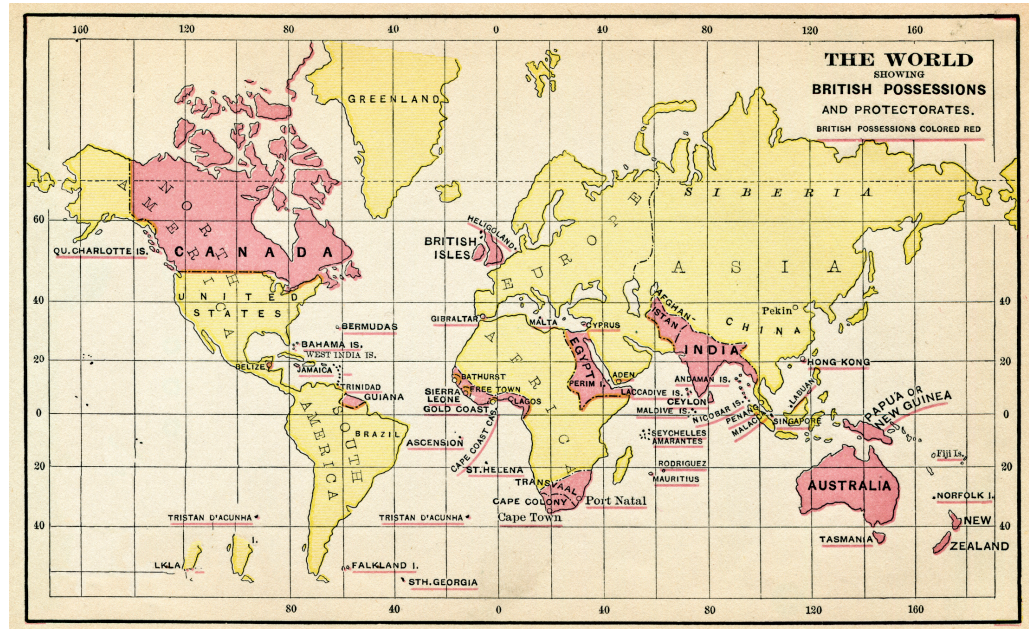
Für das wirtschaftlich führende China, das um 1100 rund 20 % seiner Steuereinnahmen aus dem Außenhandel bezog, war der Seehandel mit Südostasien, Indien und Arabien viel bedeutender. Die für damalige Verhältnisse riesigen chinesischen Dschunken (traditionelle chinesische Segelschiffe) segelten im 14. und 15. Jahrhundert sogar bis an die Küsten Ostafrikas.

Europäische Entdeckungen und Eroberungen

Bis 1500 spielte sich der Fernhandel der europäischen Kaufleute noch überwiegend zwischen Mittelmeer, Nordsee- und Ostseeraum ab. Das änderte sich mit den europäischen Entdeckungsreisen und Eroberungen. Die Blockade der Landwege durch das Osmanische Reich (Reich der Türken) veranlasste Portugiesen und Spanier, einen Seeweg nach Indien und China zu suchen. Portugiesische Seefahrer erkundeten den östlichen Seeweg um die Südspitze Afrikas herum.

Abb. 1: Das britische Empire im Jahr 1883.

Das Weltreich sollte 1922 seine größte Ausdehnung erfahren. Auf dem Höhepunkt umfasste es mit 458 Millionen Einwohnern ein Viertel der damaligen Weltbevölkerung und erstreckte sich über eine Fläche von ca. 33,67 Millionen km², also etwa ein Viertel der Landfläche der Erde.



1498 erreichten sie Indien, 1513 China, 1543 Japan. Dagegen versuchte der aus Genua stammende Christoph Kolumbus, Indien auf der Westroute zu erreichen; stattdessen entdeckte er auf seinen vier Fahrten zwischen 1492 und 1502 den „neuen“ Kontinent Amerika.

Während in der Folgezeit die Spanier das Aztekenreich in Mexiko und das Inkareich in Südamerika mit großer Brutalität eroberten und dort spanische Siedlungskolonien errichteten, beschränkten sich die Portugiesen im Wesentlichen auf Handelsstützpunkte an den Küsten Afrikas und Indiens, später auch in China (Macau) und Japan. Ihnen folgten englische, niederländische und französische Entdecker, Kaufleute und Eroberer, die weltumspannende Handelsreiche errichteten. Im Ergebnis ihrer Entdeckungen und Eroberungen stiegen die Europäer aufgrund ihrer fortgeschrittenen Militärtechnik zu Beherrschern der Weltmeere und des Welthandels auf, auch wenn China, Indien und Japan ihnen noch für lange Zeit wirtschaftlich überlegen bleiben sollten.

Britisches Weltreich

Nachdem die Engländer dank ihrer überlegenen Flotte im 16. Jahrhundert die spanischen und im 17. Jahrhundert die niederländischen Rivalen im Kampf um die Vorherrschaft im Welthandel besiegt hatten, kam es von 1756 bis 1763 zwischen Briten und Franzosen zum ersten globalen Krieg, der in Europa, Nord- und Mittelamerika, Indien und Westafrika ausgetragen wurde. Während Frankreich seine Streitkräfte auch in Europa einsetzen musste, konnte sich Großbritannien ganz auf den Kampf in den Kolonien konzentrieren. Der vollständige Sieg in diesem „Siebenjährigen Krieg“ legte die Grundlage für das britische Weltreich. Es sollte zwar noch weitere 150 Jahre dauern, bis das Vereinigte Britische Königreich auf dem Höhepunkt seiner Macht rund ein Viertel der Weltbevölkerung und der Landfläche der Erde umfassen sollte. Dennoch profitierte das Empire schon zuvor von einem Kontinente-übergreifenden Wirtschaftsraum (Abb. 1).

Mit dem Aufstieg Großbritanniens zur Weltmacht ging auch sein Aufstieg zur führenden Wirtschaftsmacht einher. Dass es sich als erster Staat zum Industrieland entwickeln konnte, hat neben vielen anderen Gründen auch mit seiner frühen Ausrichtung auf den Weltmarkt zu tun: Die Rohbaumwolle, die in den englischen Fabriken zu Garnen und Stoffen verarbeitet wurde, kam zu hundert Prozent aus dem Ausland. Und die konkurrenzlos billigen Baumwollstoffe wurden wiederum zum weitaus größten Teil in andere Länder exportiert.

Erste Globalisierung und De-Globalisierung

Industrielle Revolution

Ende des 18. Jahrhunderts begann in Großbritannien die „Industrielle Revolution“. Kein plötzlicher Umsturz, keine schlagartige Veränderung, keine Barrikaden, keine Schüsse. Aber eine Revolution im Sinne des lateinischen Wortstammes: Die größte „Umwälzung“ von Wirtschaft und Gesellschaft seit 10.000 Jahren, als die Menschheit vom Nomadentum zur Sesshaftigkeit überging.

Die bis dahin durch Landwirtschaft und bäuerliche Arbeit geprägte „Agrargesellschaft“ wich in wenigen Generationen der „Industriegesellschaft“ mit arbeitsteiliger und maschineller Massenproduktion in Fabriken und städtisch-industriellen Ballungsräumen. Diesen weltgeschichtlichen Wandel, der in England einsetzte und sich mit einiger Zeitverzögerung auf dem europäischen Kontinent, in den USA, in Russland, in Japan und immer weiteren Ländern fortsetzte, beschrieben die Zeitgenossen Karl Marx und Friedrich Engels 1848 in ihrem „Kommunistischen Manifest“ als das Werk einer neuen Klasse von industriellen Unternehmern, die sie „Bourgeoisie“ nannten (Abb. 2).

Zu dieser Entwicklung trugen aber nicht nur die industriellen Kapitalisten in ihrem Streben nach Gewinnen und

Marktanteilen bei, sondern auch die Regierungen der beteiligten Länder, etwa durch den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und des Bildungswesens, die Einführung der Gewerbefreiheit und der Freizügigkeit der Arbeitnehmer, die Sicherung der Eigentumsrechte und nicht zuletzt durch ihre Handelspolitik.

Auf dem Weg zum Freihandel

Für die Einführung des Freihandels durch die britische Regierung waren weniger wirtschaftstheoretische Argumente (Abb. 3) als konkrete wirtschaftliche und soziale Interessen ausschlaggebend. Zwar brauchten die britischen Unternehmer die ausländischen Konkurrenten dank ihres Wettbewerbsvorsprungs nicht zu fürchten. Sie sahen aber ihre Interessen sowohl durch die Schutzzölle der anderen Staaten auf britische Industriewaren als auch durch die britischen Einfuhrzölle auf europäische Agrarprodukte verletzt.

Ein Beispiel: Die von den adligen britischen Landbesitzern hartnäckig verteidigten Kornzölle erhöhten die Lebenshaltungskosten der Arbeiter und damit letztlich auch die Lohnkosten der Unternehmen. Den Durchbruch im Kampf gegen die „Corn Laws“ brachte ausgerechnet die „Große Hungersnot“ (Great Famine) von 1845 in Irland, als infolge einer Kartoffelfäule eine Million Menschen, etwa zwölf Prozent der damaligen irischen Bevölkerung, starben und weitere zwei Millionen auswandern mussten.

Das „goldene Zeitalter“ des Freihandels

Die Abschaffung der Getreidezölle 1846 bildete den Auftakt für das „goldene Zeitalter“ des Freihandels. 1860 wurde zwischen Frankreich und dem Vereinigten Königreich das erste Freihandelsabkommen der Geschichte geschlossen. Darin vereinbarten die beiden Vertragspartner nicht nur einen

massiven Zollabbau, sondern verpflichteten sich auch, dem jeweils anderen dieselben Zollvorteile einzuräumen, die sie künftig anderen Staaten („Drittstaaten“) gewähren würden. Dieses sogenannte **Meistbegünstigungsprinzip** wurde in alle übrigen 56 Handelsverträge aufgenommen, die die europäischen Staaten in den Folgejahren untereinander schlossen. So auch in das Handelsabkommen von 1862 zwischen Frankreich und dem Deutschen Zollverein, zu dem sich etliche deutsche Staaten zusammengeschlossen hatten.

Dieses engmaschige Netz von zweiseitigen („bilateralen“) Freihandelsverträgen war allerdings störanfällig, da es keine übergeordnete Institution gab, die gegen Vertragsverletzungen hätte einschreiten können. Zusammen mit den neuen Verkehrs- und Kommunikationsmitteln (Eisenbahn, Dampfschiffahrt, Telegrafie), dem Ausbau der Infrastruktur (Kanäle, Häfen, Straßen, Brücken, Tunnel etc.) und zahlreichen weiteren Faktoren trugen die Zollsenkungen zu einer **„Ersten Globalisierung“** bei, die trotz mancher Rückschläge bis zum Ersten Weltkrieg anhielt (Abb. 4).

Der 1873 erschienene Roman von Jules Verne „Reise um die Erde in 80 Tagen“ verdeutlicht eindrucksvoll das Ausmaß, in dem sich die Entfernungen von Raum und Zeit in der „Ersten Globalisierung“ durch Eisenbahnen, Dampfschiffe und den Bau des Suezkanals verringert hatten. Vorbild für die fiktive Weltreise des Romanhelden Phileas Fogg war die Weltreise des Amerikaners George Francis Train im Jahre 1870, dem es 1892 gelang, die Erde sogar in nur 60 Tagen zu umrunden.

Allerdings zeigten sich schon bald erste Risse im Netz europäischer Freihandelsverträge. In Reaktion auf die 1873 einsetzende und bis 1896 anhaltende schwere Wirtschaftskrise führte das Deutsche Reich ab 1878/79 unter dem massiven Druck von Großlandwirten und Stahlindustriellen „Schutzzölle“ auf Getreide, Holz, Eisen und Vieh zur Stützung der Inlandspreise ein. Auch andere Staaten erhöhten ihre Einfuhrzölle und nahmen sie auch nicht wieder zurück, als die Weltwirtschaft in den 1890er-Jahren in eine neue Aufschwungsphase eintrat, die bis zum Ersten Weltkrieg breiten Bevölkerungsschichten einen bis dahin unerreichten Wohlstand brachte. Nur Großbritannien blieb seinen Freihandelsidealen treu.

Abb. 2: Karl Marx (1818–1883) und Friedrich Engels (1820–1895) begründeten den Marxismus. Das untenstehende Zitat stammt aus dem „Kommunistischen Manifest“ (1848):

„Die Bourgeoisie [...] kann nicht existieren, ohne die Produktionsinstrumente [...] fortwährend zu revolutionieren. [...] Die uralten nationalen Industrien sind vernichtet worden und werden noch täglich vernichtet. Sie werden verdrängt durch neue Industrien [...], die nicht mehr einheimische Rohstoffe, sondern den entlegensten Zonen angehörige Rohstoffe verarbeiten und deren Fabrikate nicht nur im Lande selbst, sondern in allen Weltteilen zugleich verbraucht werden. [...] Die Bourgeoisie hat [...] massenhaftere und kolossale Produktionskräfte geschaffen als alle vergangenen Generationen zusammen. Unterjochung der Naturkräfte, Maschinerie, Anwendung der Chemie auf Industrie und Ackerbau, Dampfschiffahrt, Eisenbahnen, elektrische Telegraphen, Urbarmachung ganzer Weltteile, Schiffbarmachung der Flüsse, ganze aus dem Boden hervorgestampfte Bevölkerungen [...]“ (MEW 4, 465 ff.)

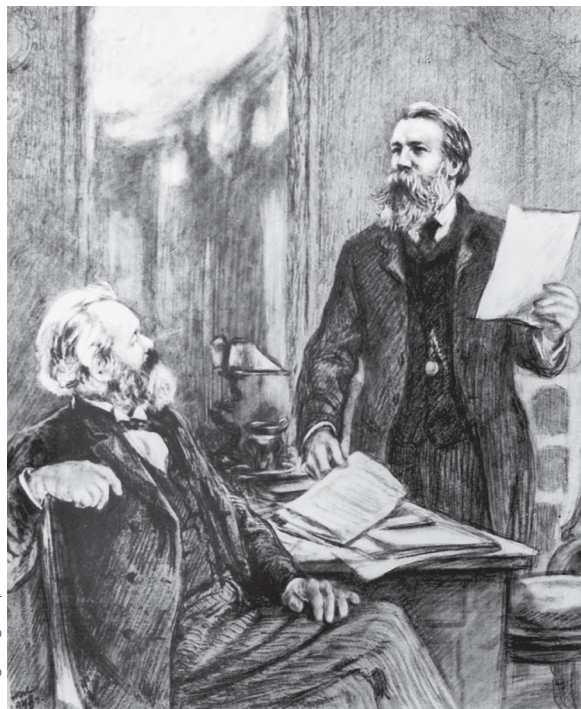




Abb. 3: Adam Smith (1723–1790)

Schon 1776 hatte sich der schottische Philosoph und Ökonom Adam Smith in seinem Hauptwerk „Der Wohlstand der Nationen“ scharf gegen die damals vorherrschende Wirtschaftspolitik gewandt, die die heimische Wirtschaft durch Subventionen, Einfuhrzölle und Importverbote vor der ausländischen Konkurrenz zu schützen versuchte. Eine solche protektionistische Politik (Protektion = Schutz) schade letztlich allen Beteiligten. Sie verhindere nämlich mögliche Wohlstandssteigerungen durch internationale Arbeitsteilung, bei der jedes Land sich auf die Produktion der Güter spezialisiere, die es am kostengünstigsten herstellen könne. Deshalb trat er für einen möglichst freien Handel ein: „Räumt also alle Begünstigungs- oder Beschränkungssysteme völlig aus dem Wege.“

Sowjetunion und Großbritannien darin einig, „künftige Geschlechter vor der Geißel des Krieges zu bewahren, die zweimal zu unseren Lebzeiten unsagbares Leid über die Menschheit gebracht hat“. So steht es in der Charta der Vereinten Nationen, die am 26. Juni 1945 in San Francisco von den 50 Gründungsstaaten beschlossen wurde. Keine Einigkeit aber bestand darüber, wie eine Weltwirtschaftsordnung beschaffen sein müsste, die einen erneuten Zusammenbruch des Welthandels wie in den 1930er-Jahren verhindern könnte. Denn in dem 1946/47 einsetzenden „Kalten Krieg“ war die Welt in zwei „Blöcke“ gespalten: hier der liberal-kapitalistische „Westen“ unter Führung der Supermacht USA, dort der planwirtschaftlich-sozialistische „Osten“ unter Führung der angehenden Supermacht Sowjetunion. Erst mit dem Zusammenbruch der Sowjetsystems in den Jahren 1989/91 und der Reform- und Öffnungspolitik der Volksrepublik China löste sich diese weltpolitische Gesamtlage auf.

De-Globalisierung

Nach einer kurzen Wiederbelebung der „Ersten Globalisierung“ in den sogenannten „Goldenen Zwanziger Jahren“ setzte mit der Weltwirtschaftskrise von 1929 eine **De-Globalisierung** ein. Ausgerechnet die stark globalisierten USA, die zur größten Wirtschaftsmacht aufgestiegen waren, zogen sich als erste ins nationale Schneckenhaus zurück. Gegen den Widerstand führender Industrieller wie Henry Ford und gegen die Proteste zahlreicher Staaten beschloss der US-Kongress im Mai 1930 den Smoot-Hawley Tariff Act. Durch dieses Gesetz wurden die US-Zölle für über 20.000 Produkte erhöht.

Die Wirkungen des Gesetzes waren verheerend: Nicht nur die Importe, sondern auch die Exporte der USA fielen allein im Zeitraum von 1929 bis 1933 um rund 60%. Andere Staaten reagierten ihrerseits mit protektionistischen „Vergeltungsmaßnahmen“, insbesondere mit gezielten Abwertungen ihrer Währungen. „Beggary-Neighbour-Politik“ (deinen Nachbarn zum Bettler machen) nannte man in Anlehnung an einen Satz von Adam Smith diese Strategie, die entscheidend zur Schrumpfung des Welthandels auf ein Drittel des Vorkrisenniveaus beitrug (Abb 5).

Die zweite Globalisierung

Halbierte Globalisierung

Gegen Ende des Zweiten Weltkriegs waren sich die in der Anti-Hitler-Koalition vereinten ungleichen Partner USA,

Institutionen der Weltwirtschaft

1945 befand sich die Weltwirtschaft auf einem absoluten Tiefpunkt: Große Teile Europas und Asiens lagen in Trümmern, Millionen Menschen waren auf der Flucht, traditionelle Handelsverbindungen unterbrochen. Das besiegte Deutschland war viergeteilt; die durch den Krieg wirtschaftlich geschwächten Siegermächte Großbritannien und Frankreich sahen sich immer stärkeren Unabhängigkeitsbewegungen in ihren Kolonien gegenüber. Allein die USA befanden sich in einer Position der Stärke, aus der heraus sie die Institutionen einer liberalen Weltwirtschaftsordnung durchsetzen konnten:

- das System fester Wechselkurse mit dem US-Dollar als Ankerwährung, das von seiner Gründung 1944 bis zu seinem Zusammenbruch 1973 vom **Internationalen Währungsfonds (IWF)** überwacht und gestützt wurde,
- die ebenfalls 1944 gegründete **Weltbank**, die zunächst den Wiederaufbau der kriegszerstörten Länder und später die wirtschaftliche Entwicklung von weniger entwickelten Mitgliedstaaten durch langfristige Kredite finanzierte,
- das 1948 in Kraft getretene Allgemeine Zoll- und Handelsabkommen **GATT (General Agreement on Tariffs and Trade)**, das sich den schrittweisen Abbau

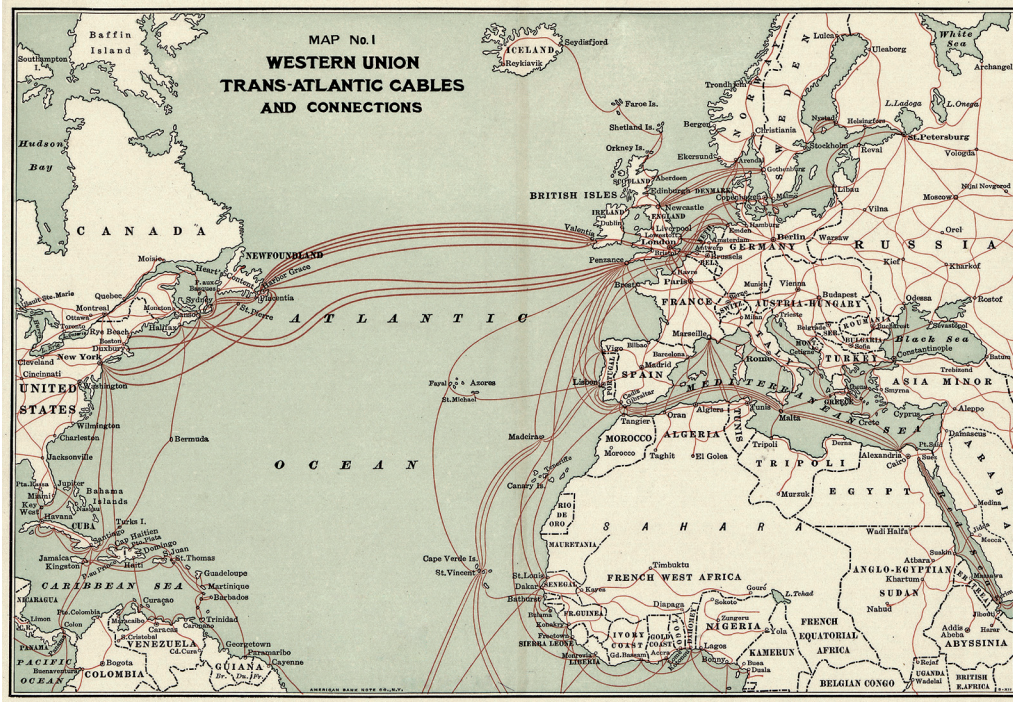


Abb 4: Die Telegraphen-Kabel der Western-Union im Jahr 1900.

Durch die „Verkabelung der Welt“ rückten die Kontinente enger zusammen. 1858 wurde das erste Transatlantikkabel verlegt, das die USA und Europa verband, in den Jahrzehnten danach folgten weitere Leitungen rund um die Welt. Die Western Union kümmerte sich in den USA um die telegraphischen Verbindungen und die Nachrichtenübermittlung. Sie entdeckte dabei ein neues Geschäftsfeld: Über die Kommunikationskanäle konnten Überweisungen und Geldgeschäfte getätigt werden. So legten die Kabel auch den Grundstein für den internationalen Börsenhandel. „Das große neue Medium mit globalisierender Wirkung war im 19. Jahrhundert der Telegraph.“

Zitiert aus: Osterhammel, J. (2011): Die Verwandlung der Welt. Eine Geschichte des 19. Jahrhunderts, Sonderausgabe, München: C.H. Beck, S. 1024.

von Zöllen, Abgaben und anderen Handelshemmnissen zum Ziel setzte.

So entstand ein auf die USA ausgerichtetes „westliches“ Weltwirtschaftssystem, das wesentliche Voraussetzungen für hohe Wachstumsraten und eine zunehmende wirtschaftliche Verflechtung der beteiligten Volkswirtschaften bot. Allerdings wurde die amerikanische Vormachtstellung spätestens Anfang der 1970er-Jahre genau von den Kräften herausgefordert, deren Aufstieg die USA erst ermöglicht hatten: Zum einen entwickelte sich die 1957 als Zollunion gegründete Europäische Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) rasch zum größten Wirtschaftsraum der Welt. Zum anderen stieg Japan durch staatliche Wirtschaftsförderung, neue Formen der Arbeitsorganisation und eine langfristige internationale Marketingstrategie zum schärfsten Konkurrenten der USA und der Europäer auf.

Welthandel wächst schneller als Weltproduktion

Die wachsende internationale Verflechtung spiegelt sich in der Entwicklung des Warenhandels im Verhältnis zur Warenproduktion. So nahm zwischen 1960 und 2007 der globale Warenexport um den Faktor 15,3 zu, während die Warenproduktion um den Faktor 5,7 wuchs. Das bedeutet für die beteiligten Volkswirtschaften: Ein steigender Teil der Produktion ist für die Ausfuhr in andere Länder bestimmt. Im Gegenzug steigt natürlich auch der Teil der inländischen Nachfrage, der durch Einfuhren gedeckt wird (Abb. 6).

Ausgehend von dem niedrigen Niveau der Nachkriegszeit wies der weltweite Warenexport in den 1950er- und 1960er-Jahren zwar besonders hohe prozentuale Zuwächse auf; in absoluten Zahlen aber wuchs er am stärksten seit den 1990er-Jahren, die den Durchbruch zur „zweiten Globalisie-

rung“ brachten. Wie schon ein Jahrhundert zuvor ist auch dieser Globalisierungsschub auf ein Bündel technologischer, ökonomischer und politischer Ursachen zurückzuführen.

Innovationen der Kommunikation und des Transports

Die im 19. Jahrhundert begonnene Verkürzung der Entfernungen setzte sich in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts in hohem Tempo fort: Telefonie, Internet, Mobilfunk erlaubten den immer kostengünstigeren und schnelleren Informations- und Datenaustausch zwischen den entferntesten Gegenden der Erde. 2014 wurden weltweit 1,32 Milliarden Passagiere auf Auslandsflügen befördert. Und im selben Jahr betrug der Anteil des Luftfrachtverkehrs am Gesamtwert des weltweiten Warentransports rund 40 Prozent, darunter hochwertige Maschinen, medizinische Instrumente, pharmazeutische Produkte, aber auch verderbliche Güter. So ist der Frankfurter Flughafen heute Deutschlands größter Fischereihafen. Hier wird mehr Fisch „angelandet“ als in Bremerhaven oder Hamburg.

Eine wichtige Rolle spielt zudem der Container als Großraum-Behälter für den Transport von Gütern (Abb. 8). Der Container kann ohne Probleme be- und auf verschiedene Transportmittel verladen werden. Inzwischen führen immer größer werdende Containerschiffe große Teile des grenzüberschreitenden Warenverkehrs durch und sind somit zu einem Symbol für die Globalisierung der Wirtschaft geworden.

Internationalisierung der Produktion

Multinationale Unternehmen, die über nationalstaatliche Grenzen hinweg Produktions- und Lieferketten organisieren, lassen sich zwar schon bis zum späten 19. Jahrhundert zurückverfolgen. Relativ neu aber ist die Aufspaltung („Fragmentierung“) der Wertschöpfungsketten. Damit ist

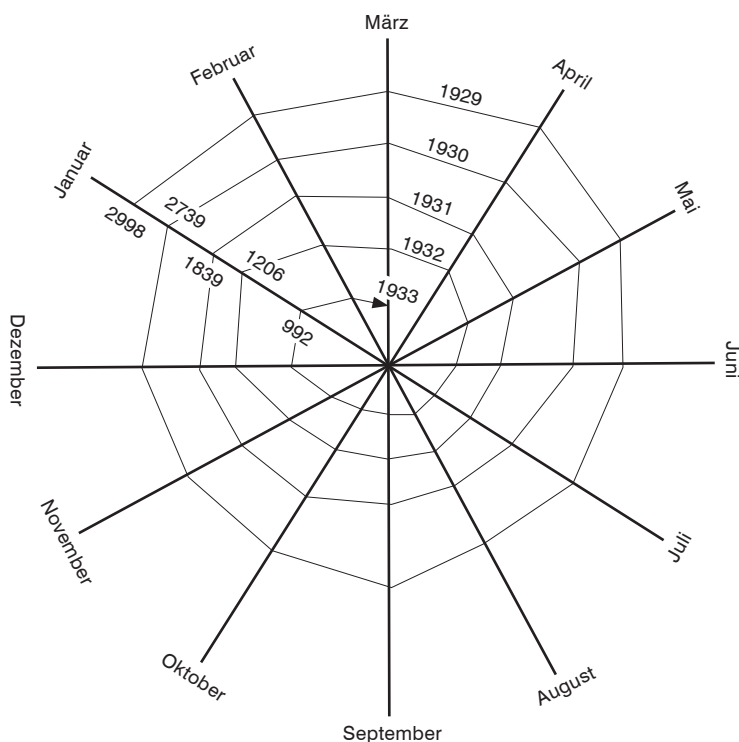


Abb. 5: Die „Kindleberger-Spirale“

Charles P. Kindleberger (1910–2003) war ein Experte auf dem Gebiet der internationalen Geld- und Währungsfragen. Seine „Kindleberger-Spirale“ zeigt die Entwicklung des Welthandels in den Jahren 1929–1933. Sie umfasst die Gesamtimporte von 75 Ländern, Monatswerte in Millionen US-Dollar (Charles P. Kindleberger: Die Weltwirtschaftskrise, München 1973, 179).

Lesehilfe: Im Januar 1929 importierten die 75 Länder Waren im Wert von 2.998 Mio. Dollar, im Januar 1933 nur noch für 992 Mio. Dollar.

gemeint, dass der gesamte Prozess von der Planung, Herstellung und Vermarktung von Gütern (z. B. eines Automobils) rund um den Globus auf verschiedene Länder und Regionen verteilt wird, um die jeweiligen Kostenvorteile auszunutzen. Diese Internationalisierung der Produktion hat einerseits eine gewaltige Ausdehnung des Handels mit Vor- und Zwischenprodukten zur Folge. Andererseits bedeutet sie auch, dass die Güter eines Landes zunehmend Vorleistungen aus unterschiedlichen Drittländern beinhalten oder aber als Vorleistungsprodukte für die Endprodukte anderer Länder dienen. 2011 steckten in den deutschen Exporten zu 30,4 Prozent aus dem Ausland importierte Vorleis-

Abb. 7: Anteile am Welthandel nach Handelspartnern

	FVV mit FVV	FVV mit SL	SL mit SL
1990–94	63 %	32 %	5 %
2010–15	38 %	45 %	17 %

FVV: Fortgeschrittene Volkswirtschaften, SL: Schwellenländer; Quellen der Daten: IWF, WTO, Weltbank

tungen. Man kann sagen: Wo „made in Germany“ draufsteht, ist Globalisierung drin.

Weltweiter Abbau von Handelshemmnissen

Transportrevolution und Internationalisierung der Produktion hätten ihre Wirkungen nicht entfalten können ohne die Liberalisierung der Märkte, die seit 1948 vor allem im Rahmen des GATT vorangetrieben wurde. Bis 1994 gelang es in acht zähen Welthandelsrunden, die durchschnittliche Zollbelastung bei Importwaren von anfangs 40 Prozent schrittweise auf 4 Prozent zu senken. Allerdings gibt es nach wie vor hohe Zölle auf bestimmte Produkte, z. B. auf landwirtschaftliche Erzeugnisse. Der Abbau der nicht-tarifären Handelshemmnisse kam hingegen kaum voran. Darunter versteht man Beschränkungen des freien Handels durch Grenzformalitäten, technische Standards und Normen, Gesundheits- oder Umweltschutzvorschriften etc., die nicht nur dem Verbraucherschutz dienen, sondern auch zur gezielten Benachteiligung ausländischer Anbieter genutzt werden können.

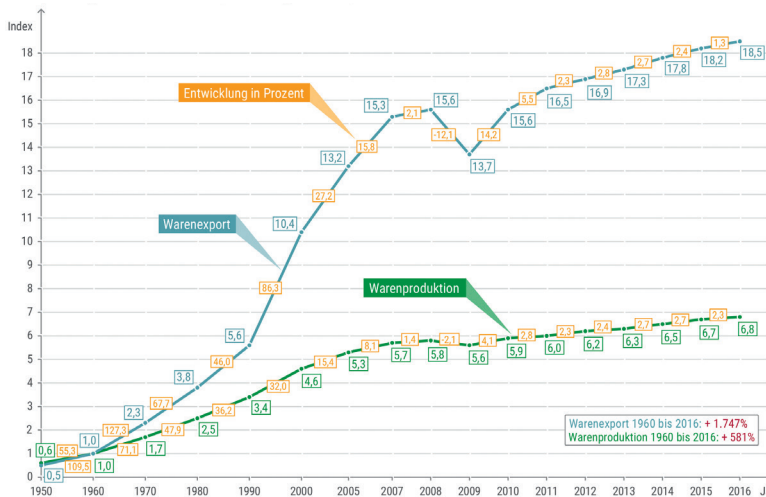
1995 wurde das GATT in die neue Welthandelsorganisation WTO (World Trade Organization) eingegliedert, die erstmals über ein wirksames Streitschlichtungsorgan verfügt. Dieses internationale Handelsgeschichtliche Gericht kann bei Verstößen gegen die WTO-Regeln Sanktionen (z. B. Strafzölle) verhängen. Auf die derzeit 164 WTO-Mitglieder entfallen rund 98 Prozent des weltweiten Warenhandels. Außer dem GATT bzw. der WTO haben auch regionale Wirtschaftszusammenschlüsse wie die Europäische Union mit ihrem ehrgeizigen Binnenmarktprojekt erheblich zur Ausweitung des internationalen Handels beigetragen.

Globalisierung in der Krise

Die globale Finanz- und Wirtschaftskrise als weltgeschichtlicher Wendepunkt?

2007 löste das Platzen der Spekulationsblase am US-amerikanischen Immobilienmarkt eine Banken- und Finanzkrise aus, die in kürzester Zeit nach Europa überschwappte und 2008/09 zu einer globalen Wirtschaftskrise führte. Der Verlauf der Krise offenbarte nicht nur die Gefahren unzureichend regulierter Finanzmärkte, sondern auch das Ausmaß der globalen Verflechtungen. Anders als nach der Weltwirtschaftskrise 1929 reagierten die Staaten nicht mit nationalen Abschottungsmaßnahmen, sondern mit global abgestimmten milliardenschweren Programmen zur Stärkung der Nachfrage, Stützungsmaßnahmen für notleidende Banken, Zinssenkungen usw.

Auf dem Höhepunkt der Krise trat am 16.11.2008 in Washington erstmals die Gruppe der zwanzig wichtigsten Industrie- und Schwellenländer (G20) auf der Ebene der Staats- und Regierungschefs zusammen. Auch wenn dieser „Weltfinanzgipfel“ erwartungsgemäß nur Absichtserklärungen zur weltweiten Regelung der Finanzmärkte und gegen einen Rückfall in den Handelsnationalismus abgab, markierte er doch nach Ansicht mancher Beobachter einen weltgeschichtlichen Wendepunkt:



© World Trade Organization (WTO): World Trade Statistical Review 2017, Bundeszentrale für politische Bildung, www.bpb.de, Lizenz: cc-by-nc-nd/3.0/de/

Abb. 6: Entwicklung von globaler Produktion und globalem Warenexport.

Die wachsende internationale Verflechtung spiegelt sich in der Entwicklung des Warenhandels im Verhältnis zur Warenproduktion. So nahm zwischen 1960 und 2007 der globale Warenexport um den Faktor 15,3 zu, während die Warenproduktion um den Faktor 5,7 wuchs. Das bedeutet für die beteiligten Volkswirtschaften: Ein steigender Teil der Produktion ist für die Ausfuhr in andere Länder bestimmt. Im Gegenzug steigt natürlich auch der Teil der inländischen Nachfrage, der durch Einfuhren gedeckt wird

„Bisher war es der Westen, der die Regeln setzte und die Bedingungen diktierte – den Südamerikanern, den Russen und den Asiaten. Vorbei. [...] Tatsächlich wird es Zeit, dass die wichtigsten Schwellenländer wie China, Indien, Brasilien, Russland und Saudi-Arabien endlich gleichberechtigt am Konferenztisch der westlichen Industrienationen sitzen. Beim Finanzgipfel sind sie schon dabei. [...] Jedermann wird [...] beobachten können, wie sich die Gewichte verschieben. Alle werden auf China schauen, das mit seinen Währungsreserven von fast zwei Billionen Dollar zum wichtigsten Gegenspieler des Westens avanciert [aufgestiegen] ist.“ (Matthias Nass am 13.11.2008 in der „Zeit“)

Veränderte Kräfteverhältnisse und Strukturwandel

Wie sehr der Aufstieg der großen Schwellenländer die Gewichte in der Weltwirtschaft verschoben hat, verdeutlicht ein Blick in die Welthandelstatistik: Während in den 1990er-Jahren der Welthandel von den Industrieländern beherrscht wurde, begegnen ihnen nun die Schwellenländer auf Augenhöhe. Im Zuge der zweiten Globalisierung verwandeln sich Schwellenländer in Industriestaaten und fortgeschrittene Industriestaaten in „nachindustrielle“ Volkswirtschaften.

Dieser Wandel geht mit einer Verlagerung industrieller Produktion von den Industrieländern in die Schwellenländer einher. Die Konsumenten der fortgeschrittenen Industrieländer profitieren zwar von den niedrigeren Preisen der importierten Güter, gleichzeitig gehen aber viele Arbeitsplätze in den „alten Industrien“ (z. B. Kohle und Stahl) verloren. Im Gegenzug erzielen Arbeitskräfte in den Schwel-

lenländern (wie etwa in China) nach einiger Zeit höhere Einkommen und werden zu Nachfragern nach hochwertigen Waren und Dienstleistungen aus den fortgeschrittenen Volkswirtschaften – vorausgesetzt, diese verfügen über entsprechende Angebote (Abb. 7).

Politik kann den Strukturwandel gestalten

Politik und Wirtschaft in den fortgeschrittenen Volkswirtschaften sind dem globalen Wandel aber keineswegs hilflos ausgeliefert. Sie können ihn auf vielfältige Weise aktiv gestalten:

- der Staat beispielsweise durch gute Schulen und Ausbildungsstätten, Wissenschaftsförderung, günstige Rahmenbedingungen für innovative Unternehmen, aber auch durch soziale Unterstützungsleistungen für Arbeitslose,
- die Unternehmen zum Beispiel durch die Entwicklung neuer, konkurrenzfähiger Produkte, die Erschließung neuer Geschäftsfelder, die betriebliche Qualifizierung der Mitarbeiter, aber auch durch neue Formen der Arbeitsorganisation.

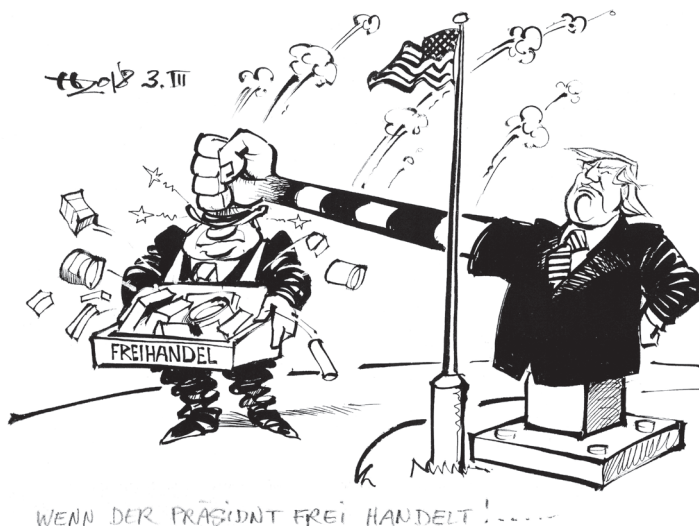
Überall dort, wo der Strukturwandel verschleppt wird, kommt es früher oder später zu Unternehmenszusammenbrüchen, Arbeitslosigkeit und Verarmung. Und dann versammeln sich die Unzufriedenen – wenn ihnen keine glaubwürdigen Alternativen aufgezeigt werden – hinter Politikern und Parteien, die einfache Erklärungen und einfache Lösungen für

Abb. 8: Eine Kiste aus Stahl, 6 m lang, 2,44 m breit, 2,60 m hoch: der Standardcontainer (TEU)

Eine folgenreiche Innovation im Bereich des Warentransports ist der gut verlad- und stapelbare Standard-Container. Dank immer größerer und schnellerer Containerschiffe, moderner Verladeanlagen und vielfältiger Weitertransportmöglichkeiten mit LKW, Eisenbahn und Binnenschiff hat die „Containerisierung“ zu einer erheblichen Beschleunigung des Transports und zu einer enormen Senkung der Frachtkosten geführt. Beispielsweise kostet der Transport einer Flasche Wein von Australien nach Europa nur noch 12 Cent. Es ist daher keine Übertreibung, wenn man den Container als eine „Kiste der Globalisierung“ bezeichnet.

© erandic/stock.adobe.com





Kommentare zu der Strafzölle-Politik des US-Präsidenten

Der Wirtschaftswissenschaftler Heiner Flassbeck: Sehen Sie, wenn ein Land dauernd Defizite hat, dann ist es irgendwann berechtigt – und sogar im Rahmen der WTO –, Gegenmaßnahmen zu ergreifen. Das ist völlig klar und ist sogar auch legal. (Deutschlandfunk 03.03.2018)

Der Wirtschaftswissenschaftler Stefan Kooths: Zu den vielen, die (in den USA) unter Strafzöllen leiden würden, gehören ja auch andere Industriebereiche. Denken Sie etwa an die Automobilindustrie als wichtiger Abnehmer von Stahl und Aluminium-Produkten. Die werden dann im internationalen Handel auch schlechter gestellt. (tagesschau 24. 02.03.2018)

Der Journalist Claus Hulverscheidt: Trump selbst sagt, wenn ein Land im Warenverkehr mit anderen stets Defizite verbuche, sei „ein Handelskrieg gut und leicht zu gewinnen“. Dahinter stecken gleich zwei fundamentale Irrtümer: Dass Handel nämlich ein Nullsummenspiel ist, bei dem sich einer auf Kosten des anderen bereichert – und dass dabei stets der Stärkere obsiegt. Beim Handel gewinnen aber im Idealfall beide. (Süddeutsche Zeitung, 02.03.2018)

© Horst Haitzinger

Abb. 9: Karikatur von Horst Haitzinger (Nordwest-Zeitung, 03.03.2018). Titel: Wenn der Präsident frei handelt! ...

die komplizierten Probleme einer vernetzten Welt anbieten. Abhilfe schaffen sollen Mauern aus Zement und Zöllen und der Rückzug in den vermeintlich sicheren Hafen der Nation.

Droht das Ende des freien Welthandels?

Die heimische Wirtschaft vor „unfairer“ ausländischer Konkurrenz durch Zölle und andere Handelshemmnisse zu schützen, ist eine alte Idee. So schlug Finanzminister Jean Baptiste Colbert bereits im Jahre 1664 dem französischen König Ludwig XIV. vor, die französischen Manufakturen (Großbetriebe mit arbeitsteiliger Massenfertigung) durch hohe Zölle vor den günstigen Einfuhren aus den Niederlanden zu schützen und durch Subventionen zu unterstützen: „Je mehr wir die Handelsgewinne der Holländer und den Konsum der von ihnen eingeführten Waren verringern, desto mehr vergrößern wir die Menge des hereinströmenden Bargeldes und vermehren wir die Macht, Größe und Wohlhabenheit des Staates.“ Nicht nur der Herrscher würde davon profitieren: „Durch die Manufakturen wird sicherlich eine Million zur Zeit arbeitsloser Menschen ihren Lebensunterhalt gewinnen.“ (Dotterweich, V., Mehl, A., Walther, H.G. (Hrsg.), Grundriss der Geschichte. Dokumente, Bd. 1, Stuttgart 1985, 122f.)

Heute nennen wir solche handelspolitischen Maßnahmen zum Schutz (Protektion) der inländischen Wirtschaft gegen ausländische Konkurrenz **Protektionismus**. Ziele und Methoden sind seit Colbert weitgehend gleichgeblieben. Immer dann, wenn bestimmte Wirtschaftszweige dem internationalen Wettbewerbsdruck nicht standhalten können, fordern die betroffenen Unternehmer, Arbeitnehmer und lokalen Politiker, dass der Staat durch Zölle oder mengenmäßige Beschränkungen die Importe begrenzen solle. Das jüngste Beispiel sind die „Strafzölle“ auf Stahl- und Aluminiumeinfuhren, die von US-Präsident Trump im März 2018 einseitig verkündet wurden (Abb. 9). Für Stahl soll der Zoll bei 25 Prozent, für Aluminium bei zehn Prozent des Warenwerts liegen. Damit soll der US-Stahl- und Aluminiumindustrie (und ihren Beschäftigten) geholfen werden, die sich in einer Dauerkrise befindet. Von 2000 bis 2017 mussten zehn

US-Stahlwerke schließen; die Beschäftigung in der Stahlindustrie ging um 35 Prozent zurück.

Auch wenn es in der Vergangenheit immer wieder protektionistische Maßnahmen der USA gab, so ist doch eines neu an der Politik Präsident Trumps – die Absage an eine Welthandelsordnung, in welcher die Staaten nach gemeinsam vereinbarten Regeln Handel treiben und ihre Handelsstreitigkeiten im Rahmen der WTO austragen. Droht wie in den 1930er-Jahren ein internationaler Handelskrieg mit einer Spirale aus Strafzöllen und Vergeltungsmaßnahmen? Kündigt sich gar das Ende der Globalisierung an? Oder hat EU-Handelskommissarin Cecilia Malmström Recht, wenn sie sagt: „Wir können die Globalisierung nicht aufhalten. Stattdessen sollten wir [sie] gemeinsam gestalten.“

Literatur

- Hahn, B. (2009): Welthandel. Geschichte, Konzepte, Perspektiven, Heidelberg: Springer Spektrum.
- Hobsbawm, E.J. (1969): Industrie und Empire, 2 Bde., Frankfurt a. M.: Suhrkamp.
- Kindleberger, Ch. P. (1973): Die Weltwirtschaftskrise, München 1973.
- Marx, K./Engels, F. (1848): Manifest der Kommunistischen Partei, in: Marx-Engels-Werke (MEW), Bd. 4, Berlin (Ost), S. 459–493.
- Osterhammel, J. (2011): Die Verwandlung der Welt. Eine Geschichte des 19. Jahrhunderts, Sonderausgabe, München: C.H. Beck.
- Osterhammel, J./Petersson, N.P. (2012): Geschichte der Globalisierung. Dimensionen, Prozesse, Epochen, 5. Auflage, München: C.H.Beck.
- Osterhammel, J. (2018): Zur Geschichte des Freihandels, in: Aus Politik und Zeitgeschichte, 4–5/2018, S. 11–17.
- Pierenkemper, T. (2015): Wirtschaftsgeschichte. Die Entstehung der modernen Volkswirtschaft, 2. Aufl., Berlin/Boston: Walter de Gruyter.
- Smith, A. (2005): Untersuchung über Wesen und Ursachen des Reichtums der Völker (1776), deutsche Übersetzung von M. Streissler, Tübingen: Mohr Siebeck.
- Wolf, N. (2014): Kurze Geschichte der Weltwirtschaft, in: Aus Politik und Zeitgeschichte, 1–3/2014, S. 9–15.
- Zeiler, T.W. (2014): Offene Türen in der Weltwirtschaft, in: Iriye, A. (Hrsg.): Geschichte der Welt 1945 bis heute. Die globalisierte Welt, Lizenzausgabe für die Bundeszentrale für politische Bildung, Bonn, S. 183–356.