

Seminararbeit
am Institut für Wirtschaftsgeographie

Einführung in die Geographie

Leiter: Dr. Martin Heß

Wintersemester 1999/2000

Die Entwicklung des Welthandels seit Christoph Kolumbus

Basilautzkis, Lars

Max-Planck-Str.51
85748 Garching

Fachrichtung: Wirtschaftsgeographie

Fachsemester 1

Abgabetermin: 02.02.2000

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|----|--------------------------------------------------------------|----|
| 1. | Einleitung..... | 3 |
| | 1.1 Definition des Welthandels | 3 |
| | 1.2 Die Anfänge des Welthandels | 3 |
| | 1.3 Die Entdeckungsreisen | 3 |
| 2. | Der Welthandel von Kolumbus bis zur Industrialisierung | 4 |
| | 2.1 Welthandelsnationen – Seefahrernationen | 4 |
| | 2.2 Waren des damaligen Welthandels | 7 |
| | 2.3 Ideologie der Kolonisation | 8 |
| 3. | Welthandel im Zeitalter der Industrialisierung | 9 |
| | 3.1 Die Rolle Deutschlands im Welthandel | 10 |
| | 3.2 Welthandelsströme..... | 11 |
| | 3.3 Vom GATT zur WTO | 12 |
| 4. | Resümee | 13 |
| 5. | Anmerkung | 13 |
| 6. | Literaturverzeichnis..... | 14 |
| 7. | Anhang | 15 |
| 8. | Bibliographie..... | 16 |

1.) Einleitung

Als Kolumbus 1492 Amerika entdeckte, läutete er eine neue Ära in der Entstehung des Welthandels ein. Bis in das 15. Jahrhundert beschränkte sich der Welthandel weitestgehend auf die Länder Europas und den Warenaustausch mit Ländern im Fernen Osten, wie China und Indien.

Heute, am Anfang des 21. Jahrhunderts, hat sich der Welthandel globalisiert.

1.1) Definition des Welthandels

„Welthandel: im Rahmen des internationalen Handels als Folge der weltweiten Arbeitsteilung die Gesamtheit des Aussenhandels aller Staaten der Erde. Statistisch sind alle Güter, die im Zuge der Ausfuhr bzw. Einfuhr Staatsgrenzen passieren Bestandteil des W. Der W. umfasst aber neben dem reinen Warenverkehr auch den Dienstleistungs- und Kapitalverkehr. Die Ergebnisse des W. werden in der Zahlungsbilanz eines Landes deutlich.“ (Leser 1997 S.992)

1.2) Die Anfänge des Welthandels

Der eigentliche Welthandel begann mit der Schliessung der Handelsstrassen nach Osten durch den Einfall der Türken in Osteuropa im 15. Jahrhundert und der damit zusammenhängenden Suche nach neuen Möglichkeiten den Handel mit dem Osten aufrecht zu erhalten. Während die Schifffahrt früher eher eine Rolle im Binnenschiffverkehrsverkehr und im küstennahen Handel der Hansen spielte, bekam sie jetzt eine völlig neue Bedeutung.

Verbesserte Schiffskonstruktionen, die Theorie der Erde als Kugel, astronomische Navigation und Pioniergeist leiteten das Zeitalter der Entdeckungsreisen zum Ende des 15. Jahrhunderts ein. Neue Seewege wurden erforscht, Handelsstützpunkte rund um die Erde errichtet.

1.3) Die Entdeckungsreisen

Am 12. Oktober 1492 betrat Christoph Kolumbus auf der Insel San Salvador amerikanischen Boden. Der Portugiese Cabral landet am 22. April 1500 in Brasilien. 1519

begann der portugiesische Seefahrer Magellan seine Weltumseglung. Der Holländer Jan van Riebeeck gründete 1652 Kapstadt. (vgl. Conti 1983 S. 146, 147)

Mit den Entdeckungsreisen wurde die Voraussetzung geschaffen, Handelsstützpunkte in der ganzen Welt zu errichten und somit ein Netz von handelnden Kaufleuten zwischen Europa und anderen Kontinenten zu spinnen.

2.) Der Welthandel von Kolumbus bis zur Industrialisierung

Die Rolle des Welthandels bestand in der Beschaffung von Stoffen wie Seide, Edelmetallen sowie Gewürzen oder Rohstoffen aus Asien. Die Landwege in den Osten waren jedoch sehr gefährlich, es kam zu Überfällen, zudem mussten auch geographische Hindernisse gemeistert werden. Die Reisen dauerten aufgrund der grossen Distanzen sehr lange. Somit war auch die Anzahl der zu transportierenden Güter stark eingeschränkt.

Europäische Handelsleute nahmen jedoch, ohne nach anderen Wegen zu suchen, diese Strapazen auf sich, da sie den Seeweg als noch gefährlicher ansahen.

Auf die Frage warum die Europäer erst so spät mit den Entdeckungsreisen begannen spielen religiöse, politische und kulturelle Einflussgrößen eine Rolle. Die Kirche z.B. propagierte lange das Weltbild der Scheibe. Auch waren der Schiffsbau sowie die Navigation noch nicht ausreichend entwickelt worden.

Als 1453 Konstantinopel in die Hände des Islam fiel, waren die bisherigen Handelswege in den Osten versperrt. Etwa zur gleichen Zeit begann Portugal mit der Entwicklung hochseefähiger Schiffe, die es ermöglichten neue Seehandelswege in der ganzen Welt zu entdecken. (vgl. Hugill 1993 S. 18)

2.1) Welthandelsnationen - Seefahrernationen

Mit Inkrafttreten des päpstlichen Vertrages von Tordesillas 1494 erlangte Portugal als erstes europäisches Land im 15. Jahrhundert die Vormachtstellung auf den Weltmeeren. Der Vertrag teilte die Welt in eine spanische und eine portugiesische Hälfte, wobei die portugiesische Sphäre Brasilien, Afrika, Indien und die Hälfte Indonesiens umfasste. (vgl. Hugill 1993 S. 13)

Die Vormachtstellung Portugals war auf die Entwicklung kanonenbestückter, hochseetauglicher Schiffe und Navigationssysteme zurückzuführen. Diese ermöglichten es, auch auf offener See zu navigieren und nicht nur wie bisher in Küstennähe zu segeln.

Ein weiterer Grund war das Staatsregime unter „Heinrich dem Seefahrer“, der die Bedeutung der Schifffahrt erkannte und seine Staatspolitik daraufhin ausrichtete. Er liess eine moderne Flotte erbauen und unterstützte Expeditionen entlang der afrikanischen Küste. 1482 wurde zum ersten Mal das Kap der Guten Hoffnung umsegelt. 1498 erreichte Vasco da Gama Indien auf dem Seeweg. In den darauffolgenden Jahrzehnten errichtete Portugal ein Netzwerk von Stützpunkten in Afrika, Indien und Südamerika. (vgl. Conti 1983 S. 79 ff)

Spanien war ebenfalls zu einer grossen Seefahrernation herangewachsen und verbündete sich mit Portugal durch königliche Heirat. (vgl. Hugill 1993 S. 13) Die Welt wurde wie oben bereits erwähnt, im Vertrag von Tordesillas, in eine portugiesische und spanische Hälfte aufgeteilt. Mit der Entdeckung Amerikas durch Kolumbus 1492 läutete auch Spanien seine Seefahrerperiode ein. In den darauffolgenden Jahrzehnten errichteten die Konquistadoren das spanische Kolonialreich, wobei Kulturen wie die der Azteken und der Inkas fast gänzlich ausgelöscht wurden. (vgl. Conti 1983 S. 81 ff)

Nun dominierten spanische und portugiesische Schiffe die Weltmeere und verteidigten ihren Handel sowie die errichteten Handelsstützpunkten rund um den Globus.

Ein entscheidender Wendepunkt in der Vormachtstellung der Iberier war zum einen die Reformation 1517 durch Luther und 1536 durch Calvin. Die damit verbundene Lossagung von der katholischen Kirche und somit vom päpstlichen Vertrag von Tordesillas betraf vor allem die nordeuropäischen Länder wie England und die Niederlande. Von nun an bekamen Portugal und Spanien protestantische Konkurrenz.

Zum anderen war die Niederlage der spanischen Armada gegen die englische Flotte 1588 ein weiterer Rückschlag für die Iberier. (vgl. Hugill 1993 S. 20 ff)

Zunächst gewannen jedoch nicht die Briten die Vorherrschaft auf den Weltmeeren, sondern die Holländer. Grund dafür war die weitaus grössere und besser ausgerüstete Handelsflotte der Holländer. Die Handelsflotte rührte von der Vorherrschaft in der Nordsee her, dem Korn- und Holzhandel mit den baltischen Staaten und aus dem Handel mit den Iberiern und Franzosen in Bezug auf Salz und Wein. (vgl. Hugill 1993, S.21)

Ein weiterer Grund für die übermächtige Handelsflotte der Holländer war die Billigbauweise der Schiffe. Niedrige Löhne und ein ausgeklügeltes Bankensystem trieben den Ausbau der Flotte voran. Auch die Möglichkeit der Käufer Anteile, sprich Aktien an

den Schiffen zu erwerben, war bisher einzigartig. Somit konnte das Risiko eines Verlustes abgefangen und umverteilt werden. (vgl. Hugill 1993 S. 21 ff)

Nach Gewinnung der endgültigen Unabhängigkeit von Spanien im westfälischen Frieden von 1648 entwickelten sich die Niederlande im 17. Jahrhundert zur bedeutendsten Handelsmacht Europas und konnte 90 Prozent des Welthandels auf sich vereinigen. (vgl. Conti 1983 S. 137)

Hierzu trugen massgeblich die Ost- und Westindische Handelskompanie bei. Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen wurden zur Drehscheibe des Handels in Europa. Die Niederländer waren führend im Gewürzhandel, im Handel mit Diamanten, Elfenbein, Reis, Zucker, Kaffee sowie Fellen. (vgl. Conti 1983 S. 136) Die niederländischen Handelskompanien (Vereinigte Ostindische Kompanie, gegründet 1602; Westindische Kompanie, gegründet 1621) errichteten Handelsniederlassungen an der Goldküste, auf Ceylon, Malakka, Taiwan und dem Malaiischen Archipel und Stützpunkte an der arabischen, persischen und indischen Küste sowie im Nordosten der heutigen USA. Während die meisten Kolonien in Afrika und Indien an Großbritannien verloren gingen, endete die niederländischen Kolonialherrschaft über den größten Teil der Sundainseln, die Molukken und West- Neuguinea erst 1949–63. Die Niederländischen Antillen und Surinam erhielten 1954 innerhalb des Königreichs der Niederlande die Autonomie. (vgl. Brockhaus 1994 S. 690 ff.)

Das Ende der niederländischen Kolonialära wurde durch die englisch- niederländischen Seekriege zum Ende des 17. Jahrhunderts eingeleitet. (vgl. Hugill 1993 S. 23)

Von nun an waren die Briten zur führenden Seemacht Europas aufgestiegen. Der Grundstein der englischen Kolonialmacht wurde mit der Gründung der ersten englischen Kolonie in Nordamerika (1584) und der Bildung der Ostindien Kompanie (1600) gelegt.

Die Antriebskraft ging weniger vom Staat aus, sondern von privaten Handelsgesellschaften, die sich aus dem Überseehandel Profit und Ruhm versprachen.

Durch den Zuspruch von Privilegien durch die Krone wurden die Handelsgesellschaften gegründet. Zur Kapitalbeschaffung dienten Aktien, die an Anteilseigner veräußert wurden. (vgl. Conti 1983, S. 92 ff)

Gegen Ende des 17. Jahrhunderts weitete England, aufgrund seiner gewonnenen maritimen Vormachtstellung, seine Überseegebiete durch Eroberungen von den vorangegangenen Kolonialmächten aus. Es entstand ein gigantisches Handelsimperium, das „British Empire“, welches von nun an den Welthandel dominierte.

Mit eine der wichtigsten Kolonien waren die Besitztümer in Nordamerika. Hier wurde aufgrund der schier unerschöpflich scheinenden Rohstoffe ein Grossteil der englischen

Handelsflotte gebaut. 1775 betrug der Weltanteil Amerikas 15 Prozent an der Eisenherstellung. Ein Drittel der britischen Handelsflotte war in amerikanischen Häfen registriert. Es entwickelte sich eine regelrechte Konkurrenz zu Grossbritannien, die sich 1776 in der Unabhängigkeitserklärung der Vereinigten Staaten von Amerika manifestierte. Auslöser waren vor allem die Erhebung neuer Steuern, strengere Handels- und Zollgesetze sowie britischer Bestrebungen zur Zentralisierung der Verwaltung. Mit der Anerkennung der Unabhängigkeit der USA 1783 erschien eine neue Weltmacht auf der Schaubühne. (vgl. Hugill 1993 S. 25 ff)

England versuchte, die erlittenen Verluste durch Eroberungen in Asien (Singapur, Hongkong), Australien, Neuseeland und Afrika zu schmälern. (vgl. Brockhaus 1994 S. 384 ff.) Grossbritannien blieb bis zum Statute of Westminster 1931, in dem das British Empire in einen losen Staatenbund umgewandelt wurde mit Frankreich zusammen wichtigste Seemacht Europas.

Das französische Kolonialreich, entstand in Afrika, Amerika und Indochina im Wesentlichen in zwei Expansionswellen im 17. und 19. Jahrhundert. Nach 1945 wurde es bis auf kleine Restbestände im Zuge der Entkolonisation aufgelöst.

Bis 1682 eroberte Frankreich Gebiete in Afrika, Guayana und auf den Westindischen Inseln, ferner Louisiana, Neufundland, Kanada entlang dem Sankt-Lorenz-Strom sowie erste Stützpunkte in Indochina. Dieser ausgedehnte Besitz fiel nach dem Siebenjährigen Krieg im Frieden von Paris (1763) größtenteils an Großbritannien.

1830 begann mit der Eroberung von Algier eine neue Phase der französischen Kolonialexpansion. Im Zeitraum von 1830 bis 1848 drangen die Franzosen in das Hinterland der Elfenbeinküste vor, erweiterten ihren Einflussbereich in Gabun und sicherten sich Stützpunkte auf den Komoren sowie auf Französisch-Polynesien. In den 1850er- und 1860er-Jahren wurden Plätze in Somaliland und Neukaledonien erworben. 1858–62 wurde die Grundlage für die französische Herrschaft über Indochina gelegt. Im Zuge der imperialistischen Expansion der europäischen Großmächte erwarb die französische Republik ein riesiges überseeisches Reich in Form von Kolonien, Protektoraten und Militärterritorien. (vgl. Brockhaus 1994 S. 321 ff.)

2.2) Waren des damaligen Welthandels

Bereits weit vor Christi Geburt gab es Handel mit dem fernen Osten. Waren wie Seide, Tee, seltene Gewürze, die nur in Indien oder China anzutreffen waren oder gar Parfums

waren seit jeher begehrte Handelswaren. Dies änderte sich auch zur Zeit der Kolonialmächte nicht.

Spanien importierte Gold und Silber aus seinen Kolonien in Südamerika. Das Land erlangte dadurch zunächst einen gewissen Reichtum. Der damalige Glaube, dass sich der Reichtum einer Nation in der Menge des Gold- und Silberbesitzes widerspiegelt, wurde der spanischen Wirtschaft jedoch zum Verhängnis. Durch die Überflutung des Marktes mit den Edelmetallen kam es bald zu einer Inflation. Auch Exporte der im eigenen Land erzeugten Waren in die Kolonien verknappten die Güter in Spanien und trugen somit ebenfalls zur Preissteigerung bei. (vgl. Nitsche 1953 S. 283)

Andere Handelsgüter waren Tabak und Kaffee aus Südamerika. Kaffee stellt heute noch einen Hauptexportfaktor einiger südamerikanischer Länder dar.

Aus den nordamerikanischen Kolonien wurden zunächst Schmuck der eingeborenen Bevölkerung sowie Felle exportiert. Später, zur britischen Kolonialzeit auch Holz und Eisen, die zur Schiffsherstellung verwendet wurden.

Sklaven aus Afrika, die billige Arbeitskräfte darstellten, wurden überall in die Welt exportiert. Sie dienten in Minen zur Gold-, Silbergewinnung und zur Gewinnung von Diamanten. Später wurden sie wie z.B. im Süden der USA zur Bewirtschaftung riesiger Baumwollarreale eingesetzt.

2.3) Ideologie der Kolonisation

Die Kolonisation begann im Zeitalter der Entdeckungen im 15. Jahrhundert in einer Verbindung von Rohstoffausbeutung und Missionsgedanken und bestimmte seither in mehreren Schüben das Verhältnis der europäischen Staaten zu den überseeischen Gebieten. Zugleich suchten die Mächte durch Kolonialexpansion auch ihren europäischen Führungsanspruch materiell und politisch abzustützen.

So spielten England und Frankreich auch heute noch führende Rollen im Welthandel.

Nach dem zweiten Weltkrieg setzte jedoch der Verfall der europäischen Herrschaft in Afrika und Asien ein. Die Kolonien wurden in ihre Unabhängigkeit entlassen oder lösten sich durch Befreiungskriege von ihren Besatzern. Die von den Kolonialregierungen geschaffenen innenpolitischen, sozialen und wirtschaftlichen Verflechtungen blieben meist bis heute bestehen und manifestieren sich in der Abhängigkeit der ehemaligen Kolonien von den westlichen Industrienationen.

3.) Welthandel im Zeitalter der Industrialisierung

Mit dem Zeitalter der Industrialisierung begann eine neue Epoche des Welthandels. Der Welthandel bis zum 19. Jahrhundert bestand aus kleinen Gütermengen und vorwiegend aus nicht verderblichen Konsumgütern, bei denen die Transportzeit eine geringe Rolle spielte. (vgl. Ritter 1994 S. 144 ff)

Neue Erfindungen wie Dampfschiffe, Kraftfahrzeuge, die Lokomotive und das Flugzeug ermöglichten nicht nur den Transport von Gütern aus der ganzen Welt, sondern verringerten auch die Transportzeiten sowie die Kosten.

Die Industrialisierung setzte zunächst Mitte des 18. Jahrhunderts in Grossbritannien ein, in Deutschland am Anfang des 19. Jahrhunderts. Zunehmende Arbeitsteilung, Spezialisierung, der Einsatz und die Entwicklung neuer Technologien, Massenproduktion, Mechanisierung sowie Rationalisierung sind kennzeichnend für diese Epoche. Neue Energiequellen, wie Öl, Kohle, wurden notwendig.

Neben den bisherigen Kolonialmächten erlangten auch Kontinentalmächte wie Deutschland oder Russland Bedeutung am Welthandelsgeschehen.

Heute sind zwei Handelsstaaten, Japan und die USA sowie die Europäische Union im Welthandel dominierend, was die Tabelle II (Anhang) verdeutlicht.

Ein Novum in der bisherigen Entwicklung des Welthandels ist die Europäische Union, ein Zusammenschluss von 15 europäischen Staaten, die eine gemeinsame Aussen- und Handelspolitik besitzen.

Im asiatischen Raum ist Japan die bedeutendste Handelsmacht. Japans Aussenhandel ist geprägt vom Export von Maschinen (23,8%) gefolgt von elektronischen Erzeugnissen (23,7%) und Transportmitteln (21,5%). (vgl. Baratta 1999 S. 402)

Der nordamerikanische Handelsraum ist geprägt von den USA. Hauptexportgüter sind Maschinen (45%), industrielle Rohstoffe (22%), Kraftfahrzeuge (16%) und Computer (7%). (vgl. Baratta 1999 S. 836)

Im Agrarsektor gehören die USA zu den bedeutendsten Exporteuren in Bezug auf Fleisch und Getreide (bei Futtergetreiden sogar über 50% am Weltexport). (vgl. Baratta 1999 S.1139 ff)

Am Welthandel mit Maschinen besitzen die USA einen Anteil von 18% und liegen hinter der EU auf Platz zwei. Japan liegt mit 16% an dritter Stelle. (vgl. Baratta 1999 S. 1184)

| Die führenden Welthandelsländer 1997 (1996) (Einfuhr cif, Ausfuhr fob) | | | | <i>Ausfuhr</i> 1997 (1996) | | <i>in Mrd. US-\$</i> 1997 (1996) | |
|----------------------------------------------------------------------------------|-------|-------------------------------------|-------------------|-------------------------------|-------|-------------------------------------|-------------------|
| <i>Einfuhr</i> 1997 (1996) | | <i>in Mrd. US-\$</i> 1997 (1996) | | | | | |
| 1. | (1.) | USA | 899,019 (822,025) | 1. | (1.) | USA | 688,697 (625,073) |
| 2. | (2.) | Deutschland | 445,556 (458,810) | 2. | (2.) | Deutschland | 512,502 (524,228) |
| 3. | (3.) | Japan | 338,829 (349,176) | 3. | (3.) | Japan | 421,051 (410,928) |
| 4. | (5.) | Großbritannien | 306,591 (287,537) | 4. | (4.) | Frankreich | 290,408 (288,658) |
| 5. | (4.) | Frankreich | 270,554 (280,436) | 5. | (5.) | Großbritannien | 281,082 (262,004) |
| 6. | (7.) | Hongkong | 208,614 (198,550) | 6. | (6.) | Italien | 238,306 (250,355) |
| 7. | (6.) | Italien | 208,286 (208,193) | 7. | (7.) | Kanada | 214,428 (201,636) |
| 8. | (9.) | Kanada | 200,880 (174,962) | 8. | (8.) | Niederlande | 196,146 (197,420) |
| 9. | (8.) | Niederlande | 179,147 (180,642) | 9. | (9.) | Hongkong | 188,059 (180,750) |
| 10. | (10.) | Belgien-Luxemburg ... | 155,488 (152,802) | 10. | (11.) | VR China | 182,690 (151,197) |
| 11. | (11.) | Rep. Korea | 144,615 (150,339) | 11. | (10.) | Belgien-Luxemburg ... | 165,580 (165,856) |
| 12. | (12.) | VR China | 142,377 (138,944) | 12. | (12.) | Rep. Korea | 136,741 (129,715) |
| 13. | (13.) | Singapur | 132,442 (131,340) | 13. | (13.) | Singapur | 124,990 (125,016) |
| 14. | (14.) | Spanien | 122,722 (121,794) | 14. | (14.) | Rep. China | 121,850 (115,730) |
| 15. | (15.) | Rep. China | 113,220 (101,290) | 15. | (15.) | Spanien | 104,369 (102,002) |
| 16. | (20.) | Mexiko | 76,746 (61,179) | 16. | (16.) | Rußland | 87,368 (89,110) |
| 17. | (16.) | Schweiz | 71,075 (74,471) | 17. | (17.) | Schweden | 82,812 (84,860) |
| 18. | (19.) | Rußland | 67,619 (62,278) | 18. | (18.) | Schweiz | 72,506 (76,205) |
| 19. | (18.) | Australien | 65,910 (65,429) | 19. | (20.) | Mexiko | 65,583 (59,072) |
| 20. | (17.) | Schweden | 65,028 (66,857) | 20. | (19.) | Australien | 62,910 (60,300) |

Tabelle I (Baratta 1999 S. 1219)

3.1) Die Rolle Deutschlands im Welthandel

Die erste multinationale Handelsorganisation Deutschlands war die Hanse. Die Hanse war ein Städtebündnis zur Wahrung gemeinsamer Aussenhandelsinteressen der ihr angehörenden Kaufleute. Im 14. und 15. Jahrhundert unter der politischen Führung Lübecks kontrollierte die Hanse den Handel in Nordeuropa, vor allem in der Ostsee. Der Untergang der Hanse wurde durch die zunehmende Konkurrenz aus Holland und England zum Ende des 16. Jahrhundert eingeleitet. (vgl. Brockhaus 1994 S. 389, 399)

Eine weitere deutsche Handelsorganisation mit internationalem Ausmass etablierten die Fugger. Die Dynastie der Fugger erstreckte sich über weite Teile Europas und beeinflusste Politik und Handel im 15. und 16. Jahrhundert. Das Fuggerimperium war im

ostindischen Handel, im Bergbau sowie im Bankengeschäft tätig und erlangte als Handelsgesellschaft Weltgeltung. (vgl. Conti 1983 S. 82 ff)

Ein entscheidender Schritt in der deutschen Welthandelsgeschichte war die Gründung des Deutschen Zollvereines 1834. Unter preussischer Führung schlossen sich die Staaten des Deutschen Bundes (ausser Österreich) zusammen, mit dem Ziel des Abbaus von Zöllen sowie anderen wirtschaftlichen Hemmnissen. (vgl. Brockhaus 1994 S. 1108)

Mit einsetzender Industrialisierung und der entgeltigen Gründung des Deutschen Reiches 1871 wurde Deutschland zur europäischen Zentralmacht. Vor allem Schwerindustriestandorte wie das Ruhrgebiet und das Saarland sicherten Deutschlands Stellung nicht nur als wirtschaftliche, sondern auch als politische Macht.

Nach den beiden Weltkriegen profitierte die deutsche Wirtschaft zunächst vom Marshallplan, der eine Wiederherstellung und Neuordnung der wirtschaftlichen Verhältnisse Europas vorsah. Weitere Ziele des Plans war die Gewinnung von leistungsfähigen Handelspartnern für die USA sowie die Eindämmung des Kommunismus im Osten Europas.

Um die Bundesrepublik Deutschland vor dem Einflussbereich der unmittelbar angrenzenden sozialistischen Staaten zu schützen wurden Investitionen vor allem aus den USA getätigt. Die daraus resultierenden Handelsbeziehungen mit den USA und Westeuropäischen Staaten wurden bis heute vertieft.

Ein weiterer entscheidender Schritt in der wirtschaftlichen Entwicklung war die Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG), später Europäische Union (EU) in der Deutschland eine bedeutende Rolle spielt. Somit ist die stark exportorientierte deutsche Wirtschaft mit den USA und Japan führend im Welthandel (vgl. Tabelle I)

3.2) Welthandelsströme

Die bedeutendsten Welthandelsströme zeichnen sich zwischen den westlichen Industrienationen ab. So entfielen 1998 67% der weltweiten Exporte auf die führenden Welthandelsmächte. Im Vergleich dazu besaßen die OPEC-Staaten (Organisation der Erdöl exportierenden Länder) 1998 lediglich einen Anteil von 4,2% aller Exporte. Die Entwicklungsländer kamen auf einen Anteil von 29,3% an den Gesamtausfuhren. (vgl. Baratta 1999 S. 1220)

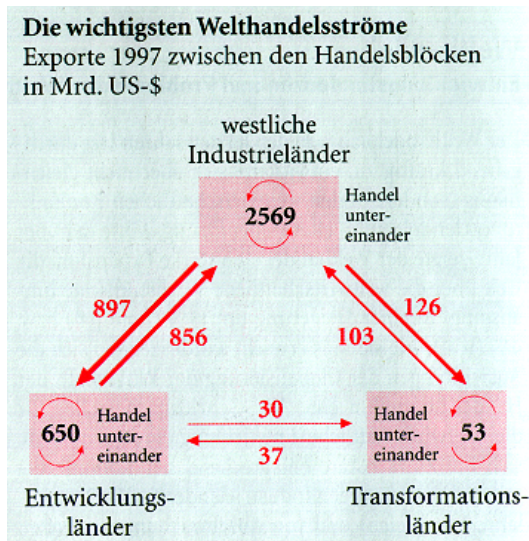


Abbildung 1 (Baratta 1999, S. 1220)

3.3) Vom GATT zur WTO

Nach dem Zweiten Weltkrieg beschloss eine Kommission aus 45 Teilnehmerstaaten Regularien für den internationalen Handel einzuführen, um einer Weltwirtschaftskrise wie 1929/30 vorzubeugen.

1948 trat das GATT (**G**eneral **A**greement on **T**ariffs and **T**rade), ein internationales Zoll- und Handelsabkommen in Kraft. Die Grundprinzipien waren zum einen das Meistbegünstigungsprinzip, welches vorsah, dass jedes Land, das einem anderen Handelserleichterungen gewährt, diese auch anderen Mitgliedsstaaten des GATT gewähren muss. Ausserdem wurde vereinbart, dass ausländische Waren handelspolitisch nicht schlechter gestellt werden dürfen, als inländisch erzeugte Produkte. Des weiteren sollten handelspolitische Erleichterungen von beiden Seiten in vergleichbarem Ausmass gewährt werden. (vgl. Windfuhr 1995 S. 35 ff)

1994 wurde die WTO (**W**orld **T**rade **O**rganization) als Dachorganisation von GATT, GATS (Abkommen über den Handel mit Dienstleistungen) und Trips (Schutz geistiger Eigentumsrechte) gegründet. Die Aufgaben der Organisation bestehen in der Überwachung der Handelspraktiken, Senkung von Zöllen und der Schlichtung bei Handelsstreitigkeiten. (vgl. Baratta 1999 S. 1037 ff)

4.) Resümee

Seit Christoph Kolumbus Amerika entdeckte sind über 500 Jahre vergangen. Ihm folgten zahlreiche Entdecker, die Auslöser für die Errichtung von Handelsstützpunkten in der ganzen Welt waren. Portugal und Spanien waren die ersten europäischen Staaten, die Kolonien rund um den Globus errichteten und somit den Welthandel bestimmten.

Am prägendsten für den Welthandel war jedoch die englische Kolonialherrschaft. Handelsverknüpfungen des „British Empire“ bestehen bis heute fort.

Mit der Kolonisation wurde jedoch nicht nur der Welthandel geschaffen, sondern auch Abhängigkeiten der ehemaligen Kolonien von den Kolonialmächten. Diese Dependenz sind bis heute oftmals erhalten geblieben. Die sozialen und wirtschaftlichen Disparitäten westlicher Industrienationen und der Entwicklungsländer vergrössern sich. So spielt sich der grösste Teil des Welthandels zwischen den Industrienationen ab, genauer gesagt zwischen Japan, den USA und der EU.

Einen entscheidenden Anteil an der Entstehung der heutigen Welthandelssituation hat auch der technische Fortschritt. Zum einen die Erfindung neuer, schnellerer, effektiverer Transportmittel mit grösseren Ladekapazitäten, zum anderen die zunehmende Technik- und Mechanisierung der Produktion. Computer und das Internet machen Informationen ohne Zeitverlust weltweit verfügbar. Unternehmen richten sich global aus, fusionieren um Marktpräsenz auf den wichtigen Weltmärkten zu zeigen.

Ein wichtiger Weltmarkt, der noch im Entstehen begriffen ist, ist China. Mit der partikularen Öffnung des Marktes, der Wiedereingliederung Hongkongs, der Erschaffung neuer Freihandelszonen gewinnt China im Welthandel zunehmende Bedeutung und wird in Zukunft neben den USA, Japan und der EU eine der wichtigsten Handelsmächte der Welt werden.

5.) Anmerkung

Aufgrund der Aufgabenstellung ist eine genauere Betrachtung der einzelnen Punkte nicht möglich gewesen, da sonst der vorgegebene Rahmen dieser Arbeit überschritten worden wäre. Die oben behandelten Themen sind nur eine Auswahl der mir am wichtigsten erscheinenden Schritte bezogen auf die Entstehung und die Entwicklung des Welthandels seit Kolumbus. Handelsorganisationen wie z.B. die Hanse oder die Fugger konnten nur am Rande berücksichtigt werden. Auch geschichtliche und politische Aspekte haben einen grossen Anteil an der Entstehung des Welthandels, können jedoch aufgrund des vorgegebenen Rahmens, nicht vollständig verarbeitet werden.

6.) Literaturverzeichnis

Baratta, von Mario (1999): *Fischer Weltalmanach 2000*. Frankfurt am Main

Conti, Flavio (1983): *Die Welt des Handels*. Zürich

Hugill, Peter (1993): *World Trade since 1431: geography, technology, and capitalism*.
Baltimore

Kahnt, Helmut [Red. Bearb.] (1994): *Der Brockhaus in einem Band* 6. Auflage. Leipzig

Leser, Hartmut et al (1997): *Diercke - Wörterbuch Allgemeine Geographie*. München

Nitsche, Roland (1953): *Uralte Wege ewige Fahrt. Handel entdeckt die Welt*. München

Ritter, Wigand (1994): *Welthandel: geographische Strukturen und Umbrüche im internationalen Warenaustausch*. Darmstadt

Windfuhr, Michael (1995): *Zum Beispiel Welthandel*. Göttingen

World Trade Organisation (Hrsg.) (1999): *World Trade Growth Slower In 1998 After Unusually Strong Growth In 1997*. Press Release 16. April 1999.

URL: <http://www.wto.org/wto/intltrad/internat.htm>

7.) Anhang

Tabelle II

Leading exporters and importers in world merchandise trade (excluding European Union intra-trade), 1998

(WTO Press release April 1999)

(Billion dollars and percentage)

| Rank | EXPORTERS | Value (f.o.b.) | Share | Change | Rank | IMPORTERS | Value (c.i.f.) | Share | Change |
|------|-----------------------------|----------------|--------------|-----------|------|-------------------------------------|----------------|--------------|-----------|
| 1 | European Union (15) | 813.8 | 20.3 | 0 | 1 | United States | 944.6 | 22.5 | 5 |
| 2 | United States | 683.0 | 17.0 | -1 | 2 | European Union (15) | 801.4 | 19.1 | 6 |
| 3 | Japan | 388.0 | 9.7 | -8 | 3 | Japan | 280.5 | 6.7 | -17 |
| 4 | Canada | 214.3 | 5.3 | -1 | 4 | Canada | 205.0 | 4.9 | 2 |
| 5 | China | 183.8 | 4.6 | 1 | 5 | Hong Kong, China | 188.7 | 4.5 | -12 |
| 6 | Hong Kong, China | 174.1 | 4.3 | -7 | | <i>retained imports^a</i> | 38.9 | 0.9 | -26 |
| | <i>domestic exports</i> | 24.3 | 0.6 | -11 | 6 | China | 140.2 | 3.3 | -2 |
| 7 | Korea, Rep. Of | 133.2 | 3.3 | -2 | 7 | Mexico | 128.9 | 3.1 | 14 |
| 8 | Mexico | 117.5 | 2.9 | 6 | 8 | Chinese Taipei | 104.2 | 2.5 | -9 |
| 9 | Chinese Taipei | 109.9 | 2.7 | -9 | 9 | Singapore | 101.5 | 2.4 | -23 |
| 10 | Singapore | 109.8 | 2.7 | -12 | | <i>retained imports^a</i> | 54.9 | 1.3 | -31 |
| | <i>domestic exports</i> | 63.3 | 1.6 | -13 | 10 | Korea, Rep. Of | 93.3 | 2.2 | -35 |
| 11 | Switzerland | 78.7 | 2.0 | 3 | 11 | Switzerland | 80.0 | 1.9 | 5 |
| 12 | Malaysia | 73.3 | 1.8 | -7 | 12 | Australia | 64.7 | 1.5 | -2 |
| 13 | Russian Fed. ^b | 56.2 | 1.4 | -16 | 13 | Brazil | 61.0 | 1.5 | -6 |
| 14 | Australia | 55.9 | 1.4 | -11 | 14 | Malaysia | 58.5 | 1.4 | -26 |
| 15 | Thailand | 53.6 | 1.3 | -7 | 15 | Poland | 48.0 | 1.1 | 13 |
| 16 | Brazil | 51.0 | 1.3 | -3 | 16 | Turkey | 46.4 | 1.1 | -4 |
| 17 | Indonesia | 48.8 | 1.2 | -9 | 17 | Russian Fed. ^b | 44.7 | 1.1 | -18 |
| 18 | Norway | 39.6 | 1.0 | -18 | 18 | India | 42.9 | 1.0 | 4 |
| 19 | Saudi Arabia | 38.8 | 1.0 | -35 | 19 | Thailand | 41.8 | 1.0 | -33 |
| 20 | India | 33.2 | 0.8 | -3 | 20 | Norway | 36.2 | 0.9 | 1 |
| 21 | Philippines | 29.3 | 0.7 | 17 | 21 | Philippines | 32.0 | 0.8 | -17 |
| 22 | Czech Rep. | 26.4 | 0.7 | 16 | 22 | Argentina | 31.4 | 0.7 | 3 |
| 23 | South Africa | 26.3 | 0.7 | -15 | 23 | South Africa | 29.3 | 0.7 | -11 |
| 24 | Poland | 26.3 | 0.7 | 2 | 24 | Israel | 29.1 | 0.7 | -5 |
| 25 | Turkey | 26.1 | 0.7 | 0 | 25 | Czech Rep. ^c | 28.8 | 0.7 | 6 |
| 26 | Argentina | 25.2 | 0.6 | -1 | 26 | Indonesia | 27.4 | 0.7 | -34 |
| 27 | United Arab Emirates | 24.2 | 0.6 | -16 | 27 | United Arab Emirates | 27.0 | 0.6 | -10 |
| 28 | Israel | 23.3 | 0.6 | 3 | 28 | Hungary | 25.8 | 0.6 | 22 |
| 29 | Hungary | 22.9 | 0.6 | 20 | 29 | Saudi Arabia | 23.7 | 0.6 | -13 |
| 30 | Venezuela | 17.2 | 0.4 | -25 | 30 | Chile | 18.8 | 0.4 | -4 |
| | Total of above ^d | 3704.0 | 92.2 | -4 | | Total of above ^d | 3786.0 | 90.1 | -4 |
| | World^d | 4018.0 | 100.0 | -4 | | World^d | 4200.0 | 100.0 | -3 |

^aRetained imports are defined as imports less re-exports.

^bData exclude trade with the Baltic States and the CIS. Including trade with these States would lift Russian exports and imports to \$73.9 billion and \$59.5 billion, respectively.

^cImports are valued f.o.b.

^dIncludes significant re-exports or imports for re-export.

8.) Bibliographie

Andree, Heindrich, Sieger (1930): *Geographie des Welthandels*. Band 03. Wien.

Behrens, Christian K. (1957): *Betriebslehre des Aussenhandels*. Essen.

Berry, B. J. L. (1989): *Comparative geography of the global economy*. In: *Economic Geography*, vol. 65, S. 1-18.

Berry, Brian Conkling, Edgar D. Ray, Michael D. (1993): *The World Economy - Resource Use, Location Choice, and International Trade*. New Jersey

Bösch, H. (1966): *Weltwirtschaftsgeographie*. 4. Auflage. Braunschweig.

Brand, Diana (1992): *Konsequenzen der regionalen Blockbildung für die Welthandelsentwicklung*. München: Ifo-Institut für Wirtschaftsforschung. In: Ifo-Schnelldienst, Band 012 S. 10-24.

Braudel, F. (1986): *Aufbruch zur Weltwirtschaft*. München.

Bremer Ausschuß für Wirtschaftsforschung [Hrsg.] (1968): *Auswertung der Dokumentation der zweiten Welthandelskonferenz*. In: Wissenschaftliche Schriftenreihe des Bundesministeriums für wirtschaftliche Zusammenarbeit, Band 018, Heft 01. Stuttgart.

Broll, Udo (1993): *Internationaler Handel - Einführung*. München.

Dadush, Uri He, Dong (1995): *China: Eine neue Macht im Welthandel*. In: *Finanzierung und Entwicklung*, Band 006, S. 36-38. Hamburg.

DeSouza, Anthony R. Stutz, Frederick P. (1994): *The World Economy - Resources, Location, Trade and Development*. New York.

Dietrich, Bruno u.A. (1930): *Geographie des Welthandels - Band 03: Produktion - Verkehr - Handel*. Wien .

Dressler, Georg u.A. (1927): *Geographie des Welthandels - Band 02: Die außereuropäischen Länder*. Wien.

Franzmeyer, Fritz (1995): *Vom GATT zur WTO - Multilateralismus und Regionalismus im Welthandel*. In: *Weltprobleme*. München.

Grötzbach, E. (1976): *Der Welthandel in der Gegenwart*. 4. Auflage. Paderborn

Hanink, Dean M. (1989): *Introduction: Trade Theories, Scale, and Structure*. In: *Economic Geography*, Band 004 S. 265-270.

Kolb, Albert und Jaschke, Dieter (1986): *Der Pazifische Raum im Welthandel*. In: *Geographische Rundschau*, Band 010 S. 517-521

Krugman, Paul (1991): *Geography and Trade*. Leuven.

Mauil, Otto (1926): *Südamerika - Sonderdruck aus Andree-Heiderich-Sieger, Geographie des Welthandels Bd. II: Die außereuropäischen Länder*. Wien.

Mc Connell, J. E. (1986): *Geography of international trade*. In: *Progress in human geography*. Band 10, S. 471-483.

Meynen, E. (1985): *International geographical glossary*. Wiesbaden.

Michalak, Wieslaw Gibb, Richard (1997): *Trading Blocs and Multilateralism in the World Economy*. In: *Annals of the Association of American Geographers*, Band 002 S. 264-279. Washington.

Müller, Klaus (1994): *Grundlagen und Perspektiven des Welthandels*. In: *Langfristige Strukturprobleme der deutschen Wirtschaft*, Baden-Baden. Nomos.

Ohmae, K. (1985): *Macht der Triade, die neue Form des weltweiten Wettbewerbs*. Wiesbaden.

Ritter, W. (1991): *Allgemeine Wirtschaftsgeographie*. München.

Ritter, W. (1996): *Umbruch und Beharren im Welthandel*. Praxis Geographie Heft 9 1996
S. 4-9.

Samhaber, Ernst (1960): *Kaufleute wandeln die Welt*. Frankfurt am Main

Stamp, Dudley (1954): *An Intermediate Commercial Geography - Part I: Commodities and World Trade*. London (= University Geographical Series , Band 001)

Streck, Wolf Rüdiger (1996): *Welthandel mit High-Tech-Produkten*. In: Ifo-Schnelldienst, Band 001-002, S. 20-27. München

Stricker, Barbara (1995): *Alles Banane? Welthandel und Dependenz*. In: Praxis Geographie, Band 006, S. 34-39. Braunschweig.

Thoman, R.S. und E. Conkling (1967): *Geography of international trade*. Englewood Cliffs/ New Jersey.

Vierbuchen, Ruth (1983): *Die Entwicklungsländer im Welthandel - Dissoziation versus Integration - Analyse und Diskussion einer Dissoziationsstrategie*. Spardorf.