

Inhaltsverzeichnis

Geleitwort: In 80 Tagen rund um die Welt	3
Inhaltsüberblick	9
Inhaltsverzeichnis.....	11
Abbildungsverzeichnis.....	15
Tabellenverzeichnis	17
A) VERKEHRSGEOGRAPHIE UND MAKROLOGISTIK.....	19
I) Die ökonomischen Rahmenbedingungen.....	19
II) Der Verkehr und der Transport als gemeinsamer Nenner bei einer interdisziplinären Betrachtung.....	21
1) Die Perspektive der Wirtschaftsgeographie	21
2) Die verkehrsgeographische Perspektive.....	22
3) Die Verkehrs- und Transportleistung.....	23
4) Die Netzwerkperspektive der Makrologistik.....	25
III) Das Denken in Systemen	28
B) DIE FORSCHUNGSFRAGE IN BEZUG AUF OBJEKTFLÜSSE IN VERKEHRS- UND TRANSPORTSYSTEMEN	31
C) DIE INNOVATION EINES VERPACKUNGS- UND TRANSPORT- OBJEKTS.....	39
I) Die Invention des ISO-Containers in den 60er Jahren	39
II) Die Normierung des ISO-Containers	42
III) Die Varianten des ISO-Standardcontainers	44
IV) Die Objekte Binnencontainer und Wechselbehälter.....	48

D) DAS WECHSELSPIEL DER EINZELNEN SYSTEMEBENEN UND	
-ELEMENTE	51
I) Die Subsysteme eines Wirtschafts- und Gesellschaftssystems	51
1) Die Prozeß- und Strukturperspektive	52
2) Die Perspektive der Mikro-, Meso-, Makro- und Metaebene.....	54
II) Die Besonderheiten eines Verkehrs- und Transportsystems.....	58
1) Das Ungleichgewicht in räumlichen Systemen	59
2) Die Interpretation im Sinne eines „manipulierten“ offenen Systems	64
III) Zur Wertigkeit und Affinität der Elemente	65
1) Die Verkehrswertigkeit der Transportmittel.....	65
2) Die Verkehrsaffinität der Transportobjekte	67
3) Die Verkehrswertigkeit der Transportsysteme	69
E) DIE MAKROEBENE DES SYSTEMS.....	71
I) Weltwirtschaft und Welthandel als globales Umsystem eines Containersystems	71
1) Die räumliche Ausdehnung der Weltwirtschaft	71
2) Die Welthandelstheorien und die Flüsse von Objekten.....	77
3) Die raumökonomische Interpretation von Exportströmen	81
II) Das Containertransportsystem als Verbindungsinstrument der weltwirtschaftlichen Zentren	90
1) Das theoretische Grundmuster.....	90
a) Die Verknüpfung der Triadekerne	90
b) Die Konfiguration makrologistischer Netze.....	100
2) Der realisierte räumliche Niederschlag	113
a) Die regionalspezifischen Objektströme.....	113
a1) Die Containertransportnachfrage.....	113
a2) Der Welthandel und die Containerisierung	118

a3) Der Angebotsüberhang an Containertransportkapazität	120
b) Die Rund-um-die-Welt-Containerverkehrsdienste.....	125
c) Die Eisenbahnlandbrückenverkehrsdienste.....	131
3) Die geographischen Anwendungsgrenzen des Containerverkehrs	138
a) Ökonomische Interpretation.....	139
b) Kulturelle Interpretation.....	143
F) DIE MESOEBENE DES SYSTEMS	146
l) Die logistische Kette beim Überseetransport mit ISO-Containern.....	146
1) Das Zusammenwirken der Beteiligten.....	146
2) Der Containerlauf auf den Weltmeeren	149
a) Die Wettbewerbssituation der Überseereedereien.....	149
b) Die Netzkonfiguration der vier größten Containercarriers auf den Hauptachsen des containerisierten Seeverkehrs	152
b1) Evergreen Line	154
b2) Maersk Line	164
b3) Sea-Land Service Inc.....	169
b4) Nippon Yusen Kaisha (NYK).....	173
c) Die Feederverkehre der Containercarriers als maritime Zubringerdienste	176
d) Die Zusammenarbeit der Überseereedereien.....	184
e) Die Zusammenfassung der Angebotsstruktur der Reedereien Evergreen, Maersk, Sea-Land und NYK.....	188
3) Der containerisierte Vor- und Nachlauf im Hinterland als kontinentaler Zubringerdienst.....	192
a) Die Netzgestaltung.....	192 >
b) Der Schienentransport.....	195 >
c) Der Straßentransport.....	204 >

d) Der Binnerwasserstraßentransport.....	207
d1) Die Containerbinnenschifffahrt als der „vergessene“ Verkehrsträger.....	207
d2) Wettbewerb und Durchführung des Containertransportes	211
d3) Systemchancen und Probleme.....	212
4) Die Containerterminals als Systemschnittstellen	215
a) Die Seehafenterminals	216
a1) Die Funktion innerhalb des Systems	216
a2) Die Einstufung wichtiger Hafenstandorte	219
a3) Die Organisation des Containerumschlags	231
b) Die Binnenterminals	233
5) Das Leercontainer- bzw. Rückfrachtproblem	234 ✕
6) Der Daten- und Dokumentenfluß	240
7) Die Kosten des Transports.....	242
II) Das „europäische Problem“: Die Normen als Verbreitungsbarrieren der ISO-Container auf dem europäischen Festland	249
1) Die fehlende Systemanpassung der ISO-Container.....	249 ✕
2) Der kombinierte Verkehr mit Binnencontainern und Wechsel- behältern	255 ✓
 G) DIE MIKROEBENE DES SYSTEMS - DIE AUSWIRKUNGEN DER CONTAINERISIERUNG AUF DIE EINZELWIRTSCHAFTEN	258
I) Die Materialflussoptimierung	259
II) Die Auslagerung von wertschöpfenden Tätigkeiten in die Herkunfts- länder der Güter	262
 H) DIE BEDEUTENDEN SYSTEMKNOTEN UND CONTAINERVER- KEHRSTRÖME IM GESAMTSYSTEM DES WELTVERKEHRS	264

I) NACHWORT	271
J) SUMMARY - INTERNATIONAL CONTAINER TRAFFIC.....	273
Quellenverzeichnis.....	276

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Zur Systematisierung von Transportketten	37
Abb. 2: Die Einflußfaktoren auf ein containerisiertes Verkehrs- und Transportsystem	57
Abb. 3: Die Exportströme der USA für 1995 in Mrd. US-\$	84
Abb. 4: Die Exportströme der Europäischen Union für 1995 in Mrd. US-\$..	85
Abb. 5: Die Exportströme von Japan, Südkorea, Taiwan, Hongkong, Malaysia und Singapur für 1995 in Mrd. US-\$.....	87
Abb. 6: Die Verbindung der Triadekerne.....	91
Abb. 7: Die möglichen verbindenden Rund-um-die-Welt-Transportkanten aus geographischer Sicht.....	95
Abb. 8: Zur Konfiguration von Netzen je nach Stufigkeit.....	101
Abb. 9: Das makrologistische Netz als Linien-, Raster- und Sternsystem	107
Abb. 10: Die Konfiguration eines Netzes mit transshipmentcenter.....	109
Abb. 11: Die Konfiguration von Feederverkehrsdiensten	110
Abb. 12: Die Konfiguration von Pendelverkehren	112
Abb. 13: Die Konfiguration von Rundfahrten	113
Abb. 14: Der gesamte Containerfluß von und nach Nordamerika für 1992	120
Abb. 15: Die Konfiguration von Rund-um-die-Welt-Verkehrsdiensten.....	126
Abb. 16: Der „eastbound round-the-world full container service“ von Evergreen Line	128

Abb. 17: Das Netz der Containerverbindungen mit Doppelstockzügen in den USA	133
Abb. 18: Die Eisenbahnlandbrücken von Evergreen in den USA.....	134
Abb. 19: Die Eisenbahnlandbrückenverbindung auf dem europäisch- asiatischen Festland von Sea-Land	136
Abb. 20: Die Verbindung Ostasien-Westeuropa als Teilstück des west- wärtigen Rund-um-die-Welt-Dienstes von Evergreen	157
Abb. 21: Die Verbindung Westeuropa-Nordamerika als Teilstück des westwärtigen Rund-um-die-Welt-Dienstes von Evergreen	158
Abb. 22: Die Relation Ostasien-Nordamerikanische Westküste von Evergreen	159
Abb. 23: Die funktionale Formation von Evergreen.....	162
Abb. 24: Die Routenvariante 1 der Reederei Maersk auf der Relation Westeuropa-Ostasien.....	165
Abb. 25: Eine Routenvariante der Reederei Maersk auf der Relation Westeuropa-Nordamerika.....	167
Abb. 26: Die Routenvariante 2 der Reederei Sea-Land auf der Relation Westeuropa-Nordamerika.....	170
Abb. 27: Die Routenvarianten 1 und 2 der Reederei Sea-Land auf der Relation Nordamerika-Ostasien	172
Abb. 28: Der Loop B der Reederei NYK auf der Relation Westeuropa- Ostasien.....	174
Abb. 29: Der United States- und der US-Golf-Service der Reederei NYK auf der Relation Westeuropa-Nordamerika.....	175
Abb. 30: Die intra-europäischen Haltepunkte der Reederei Sea-Land als Haupt- und Feederhäfen	179
Abb. 31: Die Hauptlinien- und Feederdienste in Ost-/Südostasien von Hapag-Lloyd	181

Abb. 32: Die weltweit bedeutendsten und von den meisten Diensten direkt angelaufenen Haltepunkte der Reedereien Evergreen, Maersk, Sea-Land und NYK.....	190
Abb. 33: Die einzelnen Zustellungslösungen im containerisierten Nachlauf	194
Abb. 34: Die von Sea-Land mit der Bahn angefahrenen nordamerikani- schen Binnendestinationen	201
Abb. 35: Die funktionale Einordnung der Häfen im Mittelmeerraum.....	227
Abb. 36: Die Verwendungsvarianten der einzelnen Transportobjekte	254
Abb. 37: Die strategisch bedeutendsten Häfen und Transportwege im containerisierten Weltssystem	267
Abb. 38: Das Netzwerk des modernen Containerverkehrs im System der Weltwirtschaft.....	270

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Bestand an ISO-Standard(trocken)- und Spezialcontainern	46
Tab. 2: Die im Netzwerk laufenden Großcontainer und Wechselbehälter...	50
Tab. 3: Die Exporte und Importe der Länder der Triade für 1995.....	83
Tab. 4: Die potentiellen transshipmentcenter und ihre Kontaktgebiete.....	99
Tab. 5: Die räumlichen Marktstrukturen von Verkehren.....	102
Tab. 6: Die Containertransportnachfrage im Überseeverkehr im Ver- gleich von 1990 zu 1975.....	115
Tab. 7: Der Zusammenhang zwischen Welthandel und Containeri- sierung in der Weltwirtschaft.....	119
Tab. 8: Das Containertransportangebot im Überseeverkehr für 1993	121
Tab. 9: Die Auslastung der Transporteinheiten auf den Kanten der einzelnen Weltmeere.....	122

Tab. 10: Der regionale Anteil der weltweiten Containerisierung innerhalb des Weltsystems für 1994.....	141
Tab. 11: Die 20 größten Containerreedereien anhand der Anzahl der eigenen Container.....	153
Tab. 12: Die bedeutendsten Haltepunkte für Evergreen auf den einzelnen Relationen.....	161
Tab. 13: Das System der Feederlinien von Evergreen.....	183
Tab. 14: Die Transportzeit im Containernachlauf von Hamburg aus als Bahn/Lkw- bzw. als reiner Lkw-Transport.....	197
Tab. 15: Die Systemchancen und -probleme der Containerbinnenschifffahrt.....	214
Tab. 16: Der Containerumschlag in den wichtigsten Häfen der Weltwirtschaft und der prozentuale Anteil am Gesamtvolumen.....	220
Tab. 17: Der Leercontainerumschlag im Verhältnis zum jeweiligen Umschlagvolumen einzelner Häfen der Weltwirtschaft.....	236
Tab. 18: Der regionale Leercontainerumschlag nach Import und Export für 1990.....	237
Tab. 19: Die für den Reeder anfallenden Kosten.....	245
Tab. 20: Die durchschnittlichen Transportkosten auf den wichtigsten Relationen innerhalb des containerisierten Weltsystems.....	246
Tab. 21: Die Transportdauer und die einzelnen -kosten eines 40'-Containers mit Elektronikkonsumgütern auf der Relation Singapur-Frankfurt.....	248
Tab. 22: Die Abmessungen der drei Objektvarianten mit Außenmaßen (Innenmaßen).....	251
Tab. 23: Die Palettenkapazität von ISO-Containern, Binnencontainern und Wechselbehältern.....	252