

Mirko Titze

# **Probleme einer strategischen Handelspolitik**

Eine Untersuchung am Beispiel  
der Cargolifter AG

Mit einem Geleitwort von Prof. Dr. Wolfgang Cezanne

Deutscher Universitäts-Verlag

# Inhaltsübersicht

<b>Teil A Einführung in die Arbeit</b>	1
1 Aufgabenstellung und Forschungsbedarf	1
2 Aufbau der Arbeit - Ein Überblick	3
<b>Teil B Darstellung der Ausgangssituation</b>	5
1 Analyse des relevanten Logistikmarktes	5
2 Das Unternehmen Cargolifter AG	11
3 Die Kostenbedingungen des neuen Produktionsverfahrens	34
4 Die Vorgehensweise des Landes Brandenburg im Fall der CargoLifter AG	66
5 Die Besonderheiten der Ausgangssituation	79
6 Fazit und Überleitung in den nächsten Teil	90
<b>Teil C Marktversagen</b>	92
1 Überblick	93
2 Marktversagen am relevanten Logistikmarkt	98
3 Marktversagen am relevanten Kapitalmarkt	115
4 Fazit zum Teil Marktversagen	130
<b>Teil D Strategische Handelspolitik</b>	136
1 Überblick	137
2 Das homogene Mengenoligopol	150
3 Die Theorie der strategischen Handelspolitik	156
4 Anwendung der Erkenntnisse auf die CargoLifter AG	163
5 Fazit zum Teil Strategische Handelspolitik	167
<b>Teil E Konkurrenzverhalten der Wettbewerbskräfte</b>	173
1 Die Situation des Gefangenendilemmas	174
2 Anwendung der Erkenntnisse auf den Fall der CargoLifter AG	181
3 Fazit zum Teil Konkurrenzverhalten der Wettbewerbskräfte	190
<b>Teil F Schlussfolgerungen</b>	197
1 Schlussfolgerungen zur Gewährung der Subventionen	198
2 Ein Ausblick auf eine marktkonforme F&E-Politik	210
3 Die Bewertung der verwendeten Methode	211

# Inhaltsverzeichnis

<b>Abkürzungs- und Symbolverzeichnis</b>	XVII
<b>Abbildungsverzeichnis</b>	XXI
<b>Tabellenverzeichnis</b>	XXV
<b>Teil A Einführung in die Arbeit</b>	1
<b>1 Aufgabenstellung und Forschungsbedarf</b>	1
<b>2 Aufbau der Arbeit - Ein Überblick</b>	3
<b>Teil B Darstellung der Ausgangssituation</b>	5
<b>1 Analyse des relevanten Logistikmarktes</b>	5
1.1 Nachfrageseite	5
1.2 Angebotsseite	8
<b>2 Das Unternehmen CargoLifter AG</b>	11
2.1 Das neue Produktionsverfahren	12
2.1.1 Entwicklung und Bau des Luftschiffs	13
2.1.2 Betrieb des Luftschiffs	19
2.1.3 Betrieb des Netzwerks	20
2.2 Die Organisationsstruktur der CargoLifter AG	21
2.3 Die Finanzierung der CargoLifter AG	23
2.3.1 Einschätzung der Risiken durch die CargoLifter AG	24
2.3.1.1 Technische Risiken	24
2.3.1.2 Finanzierungsrisiken und wirtschaftliche Risiken	25
2.3.1.3 Luftfahrtrechtliche Risiken	25
2.3.1.4 Sonstige Risiken	26
2.3.2 Das Risiko einer Escalation Trap bei innovativen Großprojekten	27
2.3.3 Finanzierungsschritte der CargoLifter AG	30
2.4 Abschließende Bemerkungen zur CargoLifter AG	33
<b>3 Die Kostenbedingungen des neuen Produktionsverfahrens</b>	34
3.1 Festlegung der Produkteinheiten	35
3.2 Erfassung der Produktionsfaktoren	36
3.3 Typ der Produktionsprozesse	38
3.3.1 Limitationale Produktionsprozesse	38
3.3.2 Substitutionale Produktionsprozesse	41

3.4 Konkrete Ermittlung der Kostenfunktionen	43
3.5 Kostenbedingungen bei der Entwicklung und dem Bau des Luftschiffs	44
3.5.1 Kurzfristige Kostenfunktion	44
3.5.1.1 Fixe Kosten	45
3.5.1.2 Variable Kosten	46
3.5.1.3 Gesamtkosten	47
3.5.2 Langfristige Kostenfunktion	50
3.6 Kostenbedingungen beim Betrieb des Luftschiffs	54
3.6.1 Kurzfristige Kostenfunktion	54
3.6.1.1 Fixe Kosten	54
3.6.1.2 Variable Kosten	54
3.6.1.3 Gesamtkosten	57
3.6.2 Langfristige Kostenfunktion	59
3.7 Kostenbedingungen beim Betrieb des Netzwerks	61
3.7.1 Kurzfristige Kostenfunktion	61
3.7.1.1 Fixe Kosten	62
3.7.1.2 Variable Kosten	62
3.7.1.3 Gesamtkosten	63
3.7.2 Langfristige Kostenfunktion	64
<b>4 Die Vorgehensweise des Landes Brandenburg im Fall der CargoLifter AG</b>	<b>66</b>
4.1 Die Gestaltung der Wirtschaftsstruktur durch den Staat	66
4.2 Subventionen für die CargoLifter AG	69
4.3 Motive und Möglichkeiten für ein Engagement des Landes Brandenburg	72
<b>5 Die Besonderheiten der Ausgangssituation</b>	<b>79</b>
5.1 Die Komplexität der Ausgangssituation	80
5.2 Der Aufbau von komplexen Situationen	82
5.3 Die Beschreibung der komplexen Ausgangssituation mit dem Softwaremodul Problem Formulator	84
5.4 Anwendung der Erkenntnisse auf die Vorgehensweise in der vorliegenden Arbeit	88
<b>6 Fazit und Überleitung in den nächsten Teil</b>	<b>90</b>

Inhaltsverzeichnis	XIII
<b>Teil C Marktversagen</b>	92
<b>1 Überblick</b>	93
<b>2 Marktversagen am relevanten Logistikmarkt</b>	98
2.1 Externe Effekte	100
2.1.1 Negative externe Effekte	100
2.1.2 Positive externe Effekte	102
2.2 Marktmacht	105
2.2.1 Überblick	105
2.2.2 Die Theorie der bestreitbaren Märkte	107
2.2.3 Anwendung der Erkenntnisse auf die CargoLifter AG	109
2.2.3.1 Bestreitbarkeit des bestehenden relevanten Logistikmarktes	110
a) Freier Markteintritt in den bestehenden relevanten Logistikmarkt	110
b) Kostenloser Marktaustritt aus dem bestehenden relevanten Logistikmarkt	110
c) Angebotsstruktur nach einem erfolgreichen Markteintritt der CargoLifter AG	112
2.2.3.2 Stabilität der neu entstandenen Angebotsstruktur	114
a) Freier Markteintritt weiterer potenzieller Newcomer	114
b) Kostenloser Marktaustritt weiterer potenzieller Newcomer	115
<b>3 Marktversagen am relevanten Kapitalmarkt</b>	115
3.1 Informationsmängel	118
3.1.1 Qualitätsunkenntnis	118
3.1.2 Nicht-unternehmerische Unsicherheit	120
3.2 Flexibilitätsmängel	121
3.2.1 Ort des Widerstands	121
3.2.2 Ursachen des Widerstands	123
3.2.2.1 Rationale Oberfläche	123
a) Technologische Argumente	124
b) Ökonomische Argumente	124
3.2.2.2 Tiefere Ursachen von Widerständen	125
3.3 Nicht-Rationalität	127
<b>4 Fazit zum Teil Marktversagen</b>	130

<b>Teil D Strategische Handelspolitik</b>	136
<b>1 Überblick</b>	137
1.1 Die Dynamik von Marktstrukturen	138
1.2 Interdependenzen im Oligopol	140
1.3 Die Anwendung der Spieltheorie in der Oligopoltheorie	142
1.4 Zeithorizont der Strategien bezüglich ihrer Veränderlichkeit	147
<b>2 Das homogene Mengengoligopol</b>	150
2.1 Die Verhaltensannahme nach Cournot	151
2.2 Die Verhaltensannahme nach Stackelberg	153
2.3 Zusammenfassung der Lösungen im homogenen Mengengoligopol	155
<b>3 Die Theorie der strategischen Handelspolitik</b>	156
3.1 Das Brander-Spencer-Grundmodell	156
3.2 Erweiterungen des Brander-Spencer-Grundmodells	160
<b>4 Anwendung der Erkenntnisse auf die CargoLifter AG</b>	163
<b>5 Fazit zum Teil Strategische Handelspolitik</b>	167
<b>Teil E Konkurrenzverhalten der Wettbewerbskräfte</b>	173
<b>1 Die Situation des Gefangenendilemmas</b>	174
<b>2 Anwendung der Erkenntnisse auf den Fall der CargoLifter AG</b>	181
2.1 Verhalten der anderen Staaten	183
2.2 Verhalten der Nachfrager nach Subventionen	185
2.3 Verhalten der Etablierten beim Markteintritt der CargoLifter AG	186
2.4 Möglichkeiten der CargoLifter AG zum Ausbau ihrer Marktposition	188
<b>3 Fazit zum Teil Konkurrenzverhalten der Wettbewerbskräfte</b>	190

Inhaltsverzeichnis	XV
<b>TeilF Schlussfolgerungen</b>	197
<b>1 Schlussfolgerungen zur Gewährung der Subventionen</b>	198
1.1 Bewertung der Voraussetzungen für eine strategische Handelspolitik im Fall der CargoLifter AG	198
1.2 Bewertung der Subventionen für die CargoLifter AG	199
1.3 Bewertung der Theorie der strategischen Handelspolitik	200
1.3.1 Das Informationsproblem des Staates	202
1.3.2 Das Problem des Staatsversagens	202
1.3.3 Das Problem multinationaler Unternehmen	204
1.3.4 Das Problem der Diskriminierung	204
1.3.5 Das Problem chaotischer Prozesse	205
1.3.6 Fazit zur strategischen Handelspolitik	206
1.4 Handlungsempfehlungen für die Praxis aus den Erfahrungen mit dem Fall der CargoLifter AG	206
1.4.1 Die Bedeutung des technischen Fortschritts für das langfristige Wachstum einer Region	207
1.4.2 Einflussfaktoren auf den technischen Fortschritt	207
1.4.3 Rechtfertigung staatlicher Eingriffe bei der Förderung des technischen Fortschritts	209
<b>2 Ein Ausblick auf eine marktkonforme F&amp;E-Politik</b>	210
<b>3 Die Bewertung der verwendeten Methode</b>	211
<b>Quellenverzeichnis</b>	215
<b>Anhang</b>	229