

Geleitwort

Im Zuge der Konzentration auf Kernkompetenzen und den damit korrespondierenden Outsourcing Bestrebungen werden Teile von Wertschöpfungsprozessen und der damit verbundene Finanzierungsbedarf auf in der Wertschöpfungskette vorgelagerte Unternehmen oder in separate Projektgesellschaften übertragen. Gerade im Kontext der Automobilindustrie, in der der Original Equipment Manufacturer (OEM) eine hervorgehobene Stellung einnimmt, werden zunehmend Wertschöpfungsprozesse und die damit verknüpften Risiken und Finanzierungsbedarfe auf vorgelagerte Stufen übertragen. Die sich verändernden Wertschöpfungsstrukturen (Stichwort: Unternehmensnetzwerke) wurden bisher primär ohne die Verbindung zu Finanzierungsfragen wissenschaftlich diskutiert.

Die sich in der Automobilindustrie zunehmend etablierenden netzwerkartigen partnerschaftliche Austauschbeziehungen zwischen OEM und Systemlieferanten führen zu einer Fragmentierung der Wertschöpfungskette was u.a. zu einer Erhöhung von Verhaltensunsicherheiten führt. Zudem werden Risikointerdependenzen zwischen Risikoursache, Risikoeintritt und Risikowirkung innerhalb des stark fragmentierten Wertschöpfungsprozesses aus Einzelunternehmensperspektive relevant, da nicht beeinflussbare Risiken aus vor- oder nachgelagerten Wertschöpfungsstufen in den partnerschaftlichen Austauschbeziehungen das Risikopotential erhöhen. Es ist insbesondere die Organisationsform des Netzwerks in der Supply Chain, mit der "Logistik" in einer Schlüsselstellung, die das Untersuchungsobjekt der Dissertation von Sebastian Baumann konstituiert. Im Rahmen der Supply Chain Netzwerke wird die Bedeutung der Logistik durch die hohe wechselseitige Abhängigkeit noch verstärkt. Es existieren einzelunternehmensbezogene Risiken, welche zu einem Zusammenbruch der Supply Chain führen können. Die Veränderungen der Wertschöpfungsstruktur spiegeln sich in der Unternehmensfinanzierung wieder, da aus Einzelunternehmensperspektive sich wertschöpfungsbezogene Risikostrukturen ergeben, die eine traditionelle unternehmensbezogene Finanzierung vor neue Herausforderungen stellen.

Im Zentrum der Arbeit steht die Zusammenführung von Finanzierungs- und Wertschöpfungsprozessen in der Supply Chain der Automobilindustrie. Dreh- und Angelpunkt dieser Aufhebung der Dichotomie von leistungs- und finanzwirtschaftlicher Ebene bildet das Umlaufvermögen. Es verkörpert dabei weniger eine bilanzielle Größe, stattdessen wird die wirtschaftliche Rolle im Risikomanagement betont. Im Zentrum der Analysen steht (ganz im Denken der modernen Finanzierungs- und

Kapitalmarkttheorie) weniger die Finanzierungs-, denn die Vermögenseigenschaft von Umlaufvermögen sowie die damit einhergehende Interaktion mit Risiken des leistungswirtschaftlichen Bereichs im Supply Chain Netzwerk. Nukleus der Analysen stellen die Verhaltensrisiken im Netzwerk dar, deren Betonung Vorrang hat vor den (ebenfalls aufgeführten) exogenen Risiken. Die Verhaltensrisiken vermögen mittels der gemeinsamen neo-institutionenökonomischen Wurzeln die Verbindung zwischen Finanz- und Leistungswirtschaft im Netzwerk abzubilden.

An diesen veränderten Wertschöpfungs- und korrespondierenden Risikostrukturen setzen projektbezogene Finanzierungstechniken an. Mit der Gründung einer rechtlich selbständigen Projektgesellschaft wird die ursprüngliche Finanzierungsfragestellung um organisationale Elemente erweitert. Der Einsatz von Projektfinanzierungen in den beschriebenen Supply Chain Netzwerken bedeutet eine Verschiebung hin zu mehr Hierarchie auf dem Markt-Netzwerk-Hierarchie-Kontinuum und löst somit das skizzierte Spannungsfeld zwischen technologischem Wertschöpfungsprozess und externen Einflüssen teilweise auf und institutionalisiert dadurch unter Risikoaspekten eine finanzierbare wirtschaftliche Einheit. In der Etablierung von Projektfinanzierungsstrukturen übernimmt vor allem der Fremdkapitalgeber die zentrale Rolle im Design von Kooperationsinstitutionen. Diesem wird in der frühen Projektphase die Rolle des „Netzwerk-Designer“ und im späteren Verlauf die des „Netzwerk-Supervisor“ zugewiesen. Der Fremdkapitalgeber besitzt durch Kombinationen aus leistungs- und finanzwirtschaftlichen Vertragsstrukturen Handlungs- und Sanktionsinstrumente, die in der Wirkungsweise aus den neo-institutionenökonomischen Grundlagenarbeiten zur Corporate Finance adaptiert werden. Die am Ende entstehende Road Map der Strukturelemente auf der Finanzierungsebene der Projektgesellschaft offenbart in vielfältiger Hinsicht hohe innovatorische Leistungen. Diese reflektiert Kontraktdesigns, die aus Fremd- und Eigenkapitalgebersicht zur Lösung von Verhaltensrisiken im modellierten Netzwerk-Typ beitragen können.

Für die Praxis vermag diese Dissertation einen bis dato nicht vorhandenen, konzeptionellen Beitrag zur Organisation effizienter Supply Chain Netzwerke mittels der Projektfinanzierung zur Reduktion von Verhaltensunsicherheiten aufzuzeigen. Dadurch lassen sich grundsätzlich leichter neue Wertschöpfungsnetzwerke aufbauen und unterhalten. Herausragend ist die Kombination von organisations- und finanzierungstheoretischen Paradigmen durch die Verklammerung mit neo-institutionenökonomischen Modellen. Die Erkenntnisse der Arbeit insbesondere zur Rolle des Finanzintermediärs im Rahmen der Projektfinanzierung als Netzwerk Designer und Netzwerk Supervisor stellen einen wichtigen Beitrag in der Weiterentwicklung des

wissenschaftlichen Wissens im Bereich der netzwerkbasierten Supply Chain-Forschung dar.

Mit der vorliegenden Dissertation wurde ein Forschungsprogramm besprochen, das in dieser Thematik und mit diesem methodischen Ansatz bislang nicht behandelt wurde. Wenngleich die wirtschaftstheoretische Auseinandersetzung mit Supply Chain Netzwerken mittlerweile immer höhere Beachtung in den Wirtschaftswissenschaften erlangen konnte, so bleibt doch die Behandlung der Rolle von Finanzierungsbeziehungen zur Lösung von Anreizproblemen in der Risikobewältigung im Netzwerk der Arbeit von Sebastian Baumann vorbehalten. In der vorliegenden Form stellt sie einen eigenständigen, konzeptionell-wirtschaftstheoretischen Beitrag nicht nur zur Erforschung des Supply Chain-Bereichs dar, sondern befruchtet darüber hinaus auch die neuere Projektfinanzierungstheorie. Sie ist in hervorragender Weise geeignet, als Grundlagenforschung mit hohem konzeptionell-theoretischen Gehalt für darauf aufsetzende Arbeiten, insbesondere aus dem empirischen Bereich zu dienen.

Univ.-Prof. Dr. Henry Schäfer