

International



„Der internationale Warentransport wird sich in ein bis eineinhalb Jahren wieder normalisiert haben.“

Robert Brugger, ICS-Geschäftsführer © Foto Fischer



In zahlreichen wichtigen Häfen stauen sich derzeit die Container.

EXPORTLOGISTIK

750

Millionen Euro kosten die Lieferprobleme die heimische Wirtschaft im 2. und 3. Quartal.

90

Prozent aller Waren werden mit Containerschiffen über die Weltmeere transportiert.

33

Prozent der weltweiten Schiffsbewegungen starteten oder endeten vor der Corona-Krise in der EU.

Wie sich der Aufschwung selbst abbremst

Verzerrungen in den Lieferketten führen dazu, dass die Wirtschaftsentwicklung trotz großer Nachfrage gebremst wird.

Es ist eine skurrile Situation: Nachdem es im Jahr 2020 weltweit – sowohl bei der Produktion als auch beim Konsum – immer wieder zu Einschränkungen und Stillstand gekommen ist, ist die Nachfrage nun um so stärker. Der Aufschwung hat schneller und intensiver eingesetzt, als zunächst erwartet, doch nun scheint er zunehmend zum Opfer seiner selbst zu werden. Denn die globalen Warenströme fließen nicht mehr so reibungslos wie zuvor. Und nicht nur in Europa wartet man ungeduldig auf die begehrten Container aus Fernost, die mit Elektronikbauteilen, Rohstoffen oder fertigen Waren gefüllt sind. „Solange auch nur ein Zulieferteil fehlt, kann die Endfertigung nicht stattfinden“, weiß Robert Brugger, vom Internationalisierungszentrum

Steiermark (ICS). „Betroffen sind alle Branchen, die Ware aus Asien beziehen.“ Und so heißt es dann auch für die Konsumenten nun erst einmal warten – auf das neue Auto, die Spielkonsole, aber auch auf manche Möbel, die neueste Turnschuhkollektion oder Baumaterial. Derzeit gibt es in den globalen Lieferketten zahlreiche Schwachstellen, die den Fluss der Waren bremsen und zu Preissteigerungen führen.

Schwachstellen in den globalen Lieferketten

„Das sind etwa Corona-Ausbrüche in wichtigen chinesischen Fabriken oder Häfen“, berichtet Brugger. „Die starke Nachfrage hat aber auch zu einem Mangel an Containern geführt.“ Die Reedereien würden vorhandene Container und Schiffe nun vor allem dort einsetzen, wo sie am meisten Gewinn machen und das sei die Asien-USA-Route. Zudem ist der Containerpreis von etwa 2.000 bis 2.500 Dollar auf über 20.000 Dollar

angestiegen. Sind die Waren dann erst einmal in einem europäischen Hafen angekommen, so setzen sich die Probleme fort. „In Rotterdam etwa dauert die Wartezeit bis zur Löschung der Ladung aktuell zwischen 24 und 160 Stunden“, weiß Brugger. Verzögerungen gibt es auch bei der Verteilung der Waren auf dem Kontinent – Bahnen sind überlastet und LKW-Kapazitäten reichen nicht. Laut Nationalbank schlagen die Lieferschwierigkeiten im zweiten und dritten Quartal mit Kosten in der Höhe von 750 Millionen Euro für die heimische Wirtschaft zu Buche. „Das Liefer-

kettenproblem wird wohl noch bis zum chinesischen Neujahr im Februar 2022 andauern“, schätzt Brugger. Mit einer vollständigen Normalisierung könne man in ein bis eineinhalb Jahren rechnen. Doch wie können sich Unternehmen unabhängiger machen? Noch ist die Beschaffung in Nahmärkten wie SO-Europa oder der Türkei schwierig, weil die Produkte hier entweder (noch) gar nicht oder nicht in den benötigten Mengen produziert werden. „Auffällig ist, dass die deutsche Industrie derzeit verstärkt Lieferantengespräche am Westbalkan führt“, so Brugger.

ICS-EXPORT-ACADEMY

Export Academy – Internationales Lieferantenmanagement: 4. 11., 9 bis 16 Uhr. Hier dreht sich alles um die Auswahl, Bewertung und das Management internationaler Lieferanten. bit.ly/3vBOcbO

Export Academy – Globale Beschaffung: 25. 11., 9 bis 16 Uhr. Die Themen: Chancen und Risiken, Verhandlungstaktiken, strategische Umsetzung, Tipps und Tricks aus der Praxis. bit.ly/3DUEDrI

Kontakt: ic-steiermark.at