

„Grün ist nicht gleich regional“

Prof. Ralph Ossa von der Universität Zürich ist Experte für internationalen Handel. Im **DVZ-Thesencheck** äußert er sich über eine mögliche Entspannung der weltweiten Lieferketten, das Potenzial von Nearsourcing und die richtigen Strategien, um Supply Chains möglichst emissionsarm zu gestalten.

Von Sebastian Reimann

Die globalen Supply Chains sind extrem unter Druck. Dieser Zustand hält bis mindestens Ende 2021 an.

Richtig. Zum einen wird es noch einige Zeit brauchen, um die durch die Pandemie entstandenen Schwierigkeiten zu beheben. Zum anderen haben wir auch noch den Handelskrieg zwischen den USA und China, den auch Präsident Biden nicht so schnell beenden wird.

Steigende Frachtraten führen dazu, dass sich die Verschiffung von Gütern mit niedrigem Wert kaum noch lohnt. Den Transportkosten kommt damit bei der Gestaltung der Lieferketten grundsätzlich eine größere Rolle zu.

Falsch. Die hohen Transportkosten sind eine Konsequenz der Corona-Krise und werden sich bald wieder normalisieren. Um sich zukünftig vor solchen Schocks zu schützen, werden Unternehmen eher ihre Lagerhaltung erhöhen als ihren Transportbedarf reduzieren.

Infolge der Lieferengpässe verteuern sich bereits einige Güter. Die Inflation ist zurück.

Falsch. Der aktuelle Preisanstieg in Deutschland ist hauptsächlich von der Erholung des Ölpreises getrieben sowie von Sondereffekten wie der Normalisierung der Mehrwertsteuer und der Einführung der CO₂-Steuer. Ich rechne deswegen nicht mit einer langfristigen Rückkehr der Inflation.

Unternehmen werden künftig deutlich stärker auf Nearsourcing setzen.

Richtig. Oder besser gesagt: Unternehmen werden künftig deutlich weniger auf Outsourcing setzen. Wir beobachten schon seit einigen Jahren eine deutliche Verlangsamung der Globalisierung. Dies hat auch damit zu tun, dass es für Unternehmen aus Hochlohnländern immer unattraktiver wird, arbeitsintensive Fertigungsschritte nach China zu verlagern.

Aus volkswirtschaftlicher Sicht macht es Sinn, dass stärker auf Nearsourcing gesetzt wird.

Richtig. Man kann diesen Trend zumindest erklären. Die Wirtschaftsentwicklung in China treibt die Arbeitskosten dort in die Höhe. Und der technologische Fortschritt macht eine Automatisierung arbeitsintensiver Fertigungsschritte einfacher. Die Pandemie hat damit eher weniger zu tun.

Für europäische Unternehmen wird Osteuropa zum bevorzugten Nearsourcing-Standort.

Falsch. Wenn wir von einer Verlangsamung der Globalisierung sprechen, dann auch von einer Verlangsamung des Outsourcings nach Osteuropa. Der Globalisierungsboom der vergangenen Jahrzehnte war von der Re-Integration Chinas und Osteuropas in die Weltwirtschaft getrieben, und diese



Laut Prof. Ralph Ossa ist Nachhaltigkeit das Zukunftsthema schlechthin für die Logistikbranche.

Prof. Ralph Ossa

Der Wirtschaftswissenschaftler Ralph Ossa ist Direktor des Department of Economics an der Uni Zürich und Inhaber der Kühne-Stiftungsprofessur für Internationalen Handel. Seine Forschung konzentriert sich auf die internationale Ökonomie mit einem besonderen Schwerpunkt auf Fragen von politischer Relevanz. Er ist Direktor des Kühne Center for Sustainable Globalization und Mitherausgeber des „Journal of International Economics“.

Re-Integration ist mittlerweile weit fortgeschritten.

Die steigenden Anforderungen an Nachhaltigkeit und Klimaschutz machen es notwendig, dass Nearsourcing noch einmal kritisch unter die Lupe genommen wird.

Falsch. Auch wenn es mittlerweile große Fortschritte gibt, gehören China und unsere osteuropäischen Nachbarn nach wie vor zu den emissionsintensivsten Ländern überhaupt. Deswegen ist eine Verlangsamung des Outsourcings in diese Regionen unter Umweltsichtspunkten durchaus zu begrüßen.

Das heißt dann doch: Wer grün kaufen will, muss lokal kaufen.

Auch falsch. Die Produktionsemissionen sind in der Regel um ein Vielfaches höher als die Transportemissionen - bei Lebensmitteln beträgt der Anteil der Transportemissionen an den Gesamtemissionen zum Beispiel nur 10 Prozent. Und es gibt erhebliche Unterschiede in den Produktionsemissionen zwischen Ländern - europäische Winzer produzieren zum Beispiel 50 Prozent mehr Klimagase pro Liter als ihre Kollegen aus den USA. Die entscheidende Frage ist deswegen, wie grün das Land ist,

aus dem wir unsere Produkte beziehen, und nicht wie weit weg es ist.

Die Transportemissionen werden bei der Beurteilung grünen Konsums folglich überbewertet, schließlich entstehen die meisten Emissionen während der Produktion.

Richtig. Der Welthandel wird nur als Problem für den Klimaschutz gesehen, obwohl er eigentlich ein Teil der Lösung ist. Transportemissionen können sich ja durchaus lohnen, wenn man dadurch bei grüneren Firmen oder in grüneren Ländern einkaufen kann. Entscheidend sind immer die Gesamtemissionen, und die lassen sich durch Handel durchaus reduzieren.

Der Emissionshandel ist das beste Instrument, um den Klimagasausstoß im Transportsektor zu senken.

Falsch. Grundsätzlich befürworte ich zwar eine Emissionsbesteuerung. Denn den Klimawandel haben wir ja überhaupt erst, weil Umweltverschmutzung zu billig ist. Aber man sollte die Transport- und Produktionsemissionen einheitlich besteuern, weil es sonst nur zu Verzerrungen im Welthandel kommt. Eine gesonderte

Emissionsbesteuerung des Transportsektors lehne ich deswegen ab.

Ein solches System funktioniert ohnehin nur, wenn es international ausgelegt ist.

Richtig. Unilaterale Initiativen helfen da wenig, aber es müssen auch nicht unbedingt alle Länder sein. Ein Gruppe bestehend aus China, EU und USA könnte schon sehr viel bewegen.

Der CO₂-Preis muss 100 Euro pro Tonne betragen.

Falsch. Die neue US-Administration rechnet mit einem Betrag von 51 US-Dollar pro Tonne, und das scheint mir ein vernünftiger Wert zu sein. Aber da sind sich auch die Ökonomen nicht einig - die sozialen Kosten von Klimagasen lassen sich eben nur schwer berechnen.

Nachhaltigkeit ist für die Logistikbranche das Zukunftsthema schlechthin.

Richtig. Und es wird Zeit für die Branche, in diesem Thema aus der Defensive zu kommen. Der Logistikbranche kommt eine Schlüsselrolle zu, wenn es darum geht, die Welt mit grünen Produkten zu versorgen. Und grün ist eben nicht gleich regional.