

Wenn auf einmal vieles fehlt

Gesprenge Lieferketten, Engpässe in der Produktion – wie man sich dafür besser wappnet, wird jetzt auch wissenschaftlich erforscht.

RICHARD WIENS

WIEN. Schon bald nach Ausbruch der Pandemie wurden kurzfristig Masken und medizinische Schutzkleidung knapp. Dann fehlten Fahrräder, Waschmaschinen und Smartphones, und vor allem Halbleiter. Und selbst wenn Waren verfügbar waren, scheiterte es oft am Transport. Container waren ausgebucht und teuer, und als zu allem Überfluss auch noch die „Ever Given“, eines der weltgrößten Containerschiffe, tagelang den Suezkanal blockierte, standen Teile des globalen Güterhandels für einige Tage still.

Die Misere mit den Lieferengpässen setzte sich mit dem russischen Überfall auf die Ukraine fort. Die fiel als Getreidelieferant großteils aus, aber auch als Hersteller von Kabelbäumen für die Automobilindustrie. Fossile Energie, vor allem Erdgas, wurde durch die Sanktionen gegen Russland zum knappen Gut. Die auf stabilen Lieferketten aufgebaute Globalisierung ist seit geraumer Zeit massiv gestört. Und vielerorts sind die Lieferengpässe bis heute nicht völlig beseitigt.

Die Frage, welche Lehren man aus den vergangenen drei Jahren ziehen muss, um in Zukunft besser auf ähnliche Situationen vorbereitet zu sein, treibt Verantwortliche in Politik und Wirtschaft um. Sie sollen ihre Entscheidungen bald auf Basis wissenschaftlicher Daten treffen können. Die soll künftig das am Montag aus der Taufe gehobene

Forschungsinstitut für Lieferketten (Supply Chain Intelligence Institute Austria, ASCII) liefern. Und darüber hinaus auch Empfehlungen, wie man die Abhängigkeit von Lieferanten und Lieferwegen in bestimmten Bereichen reduzieren kann. Statt der bis zum letzten Prozentpunkt ausgereizten Effizienz geht es jetzt um Resilienz. Lieferketten sollen vor allem eines sein – verlässlich.

Um das zu erreichen, und für die Analyse von Lieferketten und Produktionsnetzwerken, brauche man eine solide Datenbasis, sagte Wirtschaftsminister Martin Kocher. Das



BILD: SVA/ROLAND SCHLAGER

„Wir stellen ein Vorzeiginstitut auf die Beine.“

Martin Kocher,
Wirtschaftsminister

ASCII werde dafür mit zehn Mill. Euro Budget bis 2027 ausgestattet, 7,5 Mill. Euro kommen aus Kochers Ressort, 2,5 Mill. Euro steuert das Land Oberösterreich bei. Pandemie und Krieg hätten vor Augen geführt, wie abhängig man in vielen Bereichen sei, im Industrieland Oberösterreich habe man das besonders stark gespürt, sagte Wirtschaftslandratsrat Markus Achleitner.

Für die Industrie sei die Widerstandsfähigkeit und Stärke von Lieferketten von enormer Bedeutung, sagte Infineon-Vorstandschefin Sabine Herlitschka. Das zeige sich



Auf einen Schlag kann alles stillstehen.

BILD: SN/GIORDANO AITA - STOCK.ADOBE.COM

in der Halbleiterindustrie. Chips seien systemrelevant und für die Digitalisierung und die Transformation der Wirtschaft unabdingbar. Die Halbleiterbranche sei global ausgerichtet, man arbeite aber an einer Diversifizierung bei der Beschaffung von Rohstoffen und einer Regionalisierung in der Produktion. Es werde aber nicht alles aus Fernost nach Europa zurückgeholt werden.

Wie sehr die industrielle Produktion heute international und branchenübergreifend verflochten sei, zeige sich schon bei einem so einfachen Produkt wie einem Müsli-

gel, an dessen Erzeugung seien bis zu 100 Lieferanten beteiligt, sagte Herlitschka, die dem Beirat des neuen Instituts vorsitzt. In der Industrie gehe es noch um viel komplexere Produkte, daher sei es wichtig, interdisziplinär zu arbeiten.

Nicht zuletzt deshalb fiel die Wahl für die Geschäftsführung des ASCII auf den Komplexitätsforscher Peter Klimek vom Complexity Science Hub (CSH) in Wien, das mit dem Wirtschaftsforschungsinstitut (Wifo) und dem Logistikum der Fachhochschule Oberösterreich in Steyr die Trägerorganisationen des

ASCII bildet. Mit an Bord ist auch der Verein Netzwerk Logistik.

„Wir brauchen eine Plattform mit Daten, um schneller reagieren zu können“, sagte Klimek. Manche Daten seien vorhanden, viele müsse man erst sammeln. Dennoch wolle man schon bald ein Papier zu Medikamenten vorlegen, wo es derzeit etwa bei Antibiotika Engpässe gibt. Oft scheitere es an profanen Dingen wie fehlenden Verpackungen. Weitere Themen seien der European Chips Act und die Elektromobilität.

Für Wifo-Chef Gabriel Felbermayr, einen Initiator des Projekts, geht es darum, politikrelevante Ergebnisse vorzulegen. Denn Lieferketten würden auch in Zukunft gestört werden, etwa durch den Klimawandel, der maritime Transportwege bedrohe. Man wolle wissen, warum da und dort plötzlich Stress entstehe und wie man verhindern könne, dass sich punktuelle Probleme zu einer Krise ausweiteten.

Die Lage könne sich auch rasch ändern. So sei Kobalt, das in der Batterieproduktion benötigt wird, bis vor Kurzem ein knapper Rohstoff gewesen, sei aber plötzlich reichlich vorhanden. Es könne aber auch umgekehrt sein. Aus Sicht der Wirtschaft ist zudem wichtig, dass beim geplanten Lieferkettengesetz „aus gut gemeint auch gut wird“, sagte Herlitschka. Man müsse die Anreize daher so setzen, dass sie die Diversifizierung und die Resilienz der Lieferketten nicht bremsen, sondern förderten, betonte Felbermayr.

Frächter sehen sich unter Druck

Ausschluss vom Investitionsfreibetrag sieht man als Diskriminierung.

WIEN. Österreichs Lkw-Branche sieht sich durch die aktuelle Umweltpolitik der Regierung unter die Räder kommen. Jüngster Anlass ist die mit 2023 in Kraft getretene Verordnung für einen ökologischen Investitionsfreibetrag (Öko-IFB), die eine Erhöhung des Freibetrags um 5 Prozent (von 10 auf 15 Prozent) vorsieht, wenn damit ein Beitrag zu Ökologisierung verbunden ist. Lkw und Zugmaschinen sind aber gänzlich vom Investitionsfreibetrag ausgenommen, weil sie fossile Energieträger nutzen – mangels Alternativen, wie Alexander Klacskas, Obmann der Bundessparte Transport und Verkehr in der Wirtschaftskammer Österreich (WKO), betont.

Das sei eine weitere Diskriminierung der Branche – und kontraproduktiv. Sie bedeute nicht nur eine entgangene Steuerersparnis von 24.000 Euro für eine typische Spedition mit einer geplanten Anschaffung von zehn Lkw 2023, die für Ökologisierungsschritte wie den Einbau einer Photovoltaikanlage nutzbar gewesen wären. Entfalle mangels Anreizen die Neuanschaffung, gebe es auch keine CO₂-Reduktion. Ein neuer Lkw habe um 14 Prozent weniger Verbrauch und CO₂-Ausstoß gegenüber einem Modell aus dem Jahr 2017.

Kein Einzelfall, sagt der Interessenvertreter, „der Ausschluss der neuesten Verbrennertechnologie

hat System“. Die Branche war auch von der Investitionsprämie 2020 und dem Investitionsfreibetrag 2022 ausgenommen. Bei der Auszahlung der Härtefallregelung im Nationalen Emissionshandelsgesetz (NEHG) gebe es massive Säumigkeit. Dass die Normverbrauchsabgabe (Nova) in Österreich auch den gewerblichen Bereich umfasse, sei „weltweit einzigartig“. Einem mittelständischen Transporteur seien laut Musterrechnung seit 2020 fast 173.000 Euro entgangen. Büsse die Branche Wettbewerbsfähigkeit ein, steige die Gefahr neuer Auslagerungen samt dem Verlust von Arbeitsplätzen. **hwk**

KURZ GEMELDET

AUA-Versammlung kann zu Flugausfällen führen

WIEN. Verspätungen und Flugausfälle sind am Dienstag bei den Austrian Airlines (AUA) wegen einer Betriebsversammlung zu erwarten. „Aktuell sind 34 Flüge und rund 1700 Passagiere von Anpassungen betroffen“, erklärte die AUA. Die Langstrecke werde voraussichtlich regulär bedient. Der Betriebsrat lud die 3200 Bordbeschäftigten um 9.00 Uhr zu einer Betriebsversammlung, Thema sind stockende Nachverhandlungen zum Kollektivvertrag (KV), für den es im Oktober bereits eine Einigung (+7 Prozent) gab. Seither hat die Teuerung deutlich an Fahrt aufgenommen und die AUA flog in die Gewinnzone zurück. Auch ist strittig, wie weit die Rücknahme des Sparpakets zu berücksichtigen ist. **SN, APA**

Fast jeder kauft Tiefkühlprodukte

WIEN. 95,9 Prozent der Österreicher kauften 2022 Tiefkühlprodukte, mehr als 2019 (92,3 Prozent). Allerdings liegt die Nachfrage unter den Höchstwerten der Coronajahre. 2020 kauften Konsumenten 20,8 Mal Tiefkühlprodukte im Jahr, 2022 waren es 19,5 Mal, teilte der Lebensmittelkonzern Iglo mit. Die Branche verkaufte 2022 insgesamt 92.442 Tonnen Gefrorenes – ohne Pizza, Eis und Torten. Waren es 2019 noch 89.641 Tonnen, stieg die Menge verkaufter Tiefkühlprodukte 2020 (104.922 Tonnen) und 2021 (100.125 Tonnen) merklich an. 2022 entfiel knapp ein Drittel auf (verarbeitetes) Gemüse und 15,017 Tonnen auf (unbearbeitetes) Naturgemüse. Fast ein Viertel entfiel auf Kartoffeln. **SN, APA**