

26.08.2014 – 09:19 Uhr

Bain-Studie zum Welthandel: Globale Handelsschranken kosten Milliarden

München (ots) -

- Jedes Jahr verderben weltweit mehr als 1,3 Milliarden Tonnen Lebensmittel oder gehen verloren, etwa weil grenzüberschreitende Lieferketten nicht funktionieren
- Autohersteller wenden 50 Milliarden US-Dollar pro Jahr für Zölle auf
- International integrierter Handel könnte Millionen Arbeitsplätze schaffen und das globale Bruttoinlandsprodukt um fünf Prozent steigern
- Aktuelle politische Krisen und neue Sanktionen belegen einmal mehr die Relevanz reibungsloser Handelsabläufe

Ob es um Cassava-Mehl aus Nigeria, Tomaten aus Indien, Avocados aus Kenia oder Autos aus Rumänien geht: Zeit ist Geld. Verzögerungen beim Im- oder Export von Waren durch Wartezeiten an Grenzen, mangelnde Infrastruktur und Korruption verursachen Milliardenverluste. Für weiteres Wachstum auf der Welt müssen mehr als nur bilaterale Handelsabkommen geschlossen werden. Heute geht es darum, sowohl Politik als auch Wirtschaft und Gesellschaft in die Pflicht zu nehmen, um international integrierte Waren- und Wertschöpfungsketten zu schaffen. Das geht aus der Studie "Enabling Trade: From Valuation to Action" der internationalen Managementberatung Bain & Company in Zusammenarbeit mit dem World Economic Forum hervor.

Weltweit suchen Führungskräfte nach Wegen, um neue Märkte zu erschließen, und sie engagieren Lieferanten dort, wo ihnen die besten Preise geboten werden. Die meisten nationalen Regierungen haben die Chancen erkannt, die der moderne Welthandel bietet, und bemühen sich um Handelsabkommen. Fast überall auf der Welt bewegen sich die Zölle bereits im einstelligen Prozentbereich. Der nächste Schritt muss deshalb über Zollsenkungen hinausgehen.

Nach Berechnungen von Bain könnte die Beseitigung von Hemmnissen in internationalen Lieferketten weltweit ein Wachstum des Bruttoinlandsprodukts von knapp fünf Prozent bewirken. Dies entspricht dem Sechsfachen dessen, was die Abschaffung sämtlicher Zölle generieren würde. In Südostasien wäre durch nahtlos funktionierende Lieferketten ein Wachstumsplus von acht Prozent, in Afrika sogar von zwölf Prozent möglich.

Im Bereich der Landwirtschaft und der Automobilindustrie hat Bain analysiert, wo die Handlungsfelder liegen und welche Entscheider in den Deregulierungsprozess einzubinden sind. Beide Branchen leiden unter Verzögerungen, die auf dem Weg von der Produktion hin zu den Märkten entstehen. Könnte ein Autobauer zwischen Fabrik und Händler nur einen Tag Zeit einsparen, wäre dies gleichbedeutend mit einer Zollsenkung um zwei Prozent. Kämen Feldfrüchte einen Tag schneller in die Geschäfte, entspräche das einer Zollsenkung um 1,1 Prozent.

Nahtlose Lieferketten sorgen für effizientere Lebensmittelversorgung

Produzierte, aber nicht verzehrte Lebensmittel benötigen nahezu 30 Prozent der weltweiten Agrarflächen. Während in Europa und Nordamerika 40 Prozent der Lebensmittelverluste nach dem Kauf in den Haushalten anfallen, sind es in Afrika nur sechs Prozent. Dort stellen sich 94 Prozent der Verluste zwischen Ernte und Distribution ein. Die Grenzabfertigung zwischen Ruanda und der Republik Kongo dauert ähnlich lange wie eine Transportstrecke von 1.600 Kilometern. Optimierte Lieferketten könnten helfen, Armut und Hunger zu bekämpfen und Lebensmittel erschwinglicher zu machen. Höhere Effizienz wird zu einem Schlüsselfaktor, denn in den nächsten Jahrzehnten wird sich die weltweite Agrarproduktion verdoppeln müssen. Es gilt nicht nur eine wachsende Erdbevölkerung zu ernähren, sondern auch die steigenden Ernährungsansprüche einer zunehmenden Zahl wohlhabender Verbraucher zu bedienen. Hinzu kommt die größer werdende Nachfrage nach Biobrennstoff.

Weniger Verluste dank nahtloser Lieferketten in der Landwirtschaft bedeuten zudem aktiven Umweltschutz. Immerhin steht der Agrarsektor für 14 Prozent der auf der Erde produzierten Klimagase und für 70 Prozent des Frischwasserverbrauchs. Bislang konzentrieren sich fast alle Bemühungen der Branche darauf, die Lebensmittelproduktion zu erhöhen. Die nächste Herausforderung wird sein, Verschwendung durch Zeitverlust und Lieferprobleme zu bekämpfen.

Leichter Marktzugang, bessere Transport- und Kommunikationsinfrastruktur, effizientere Grenzabfertigung und

höhere Investitionen in die Lebensmittelverarbeitung vor Ort sind das Gebot der Stunde. In Indien helfen einfache Lösungen, beispielsweise moderne Transportcontainer aus Plastik, die jährlichen Ernteverluste deutlich zu verringern. "Verbessertes Management der Lieferketten ist ein effektives Werkzeug zur nachhaltigen Versorgung der Welt mit Nahrungsmitteln", sagt Walter Sinn, Deutschlandchef von Bain & Company. "Unternehmen haben gute Chancen, bessere Beziehungen zu Landwirten und Verbrauchern zu schaffen und gleichzeitig ihre Nachhaltigkeits- und Wachstumsziele zu erreichen."

Komplexen Prozessen an den Grenzen entgegenwirken

Auch die international extrem wettbewerbsintensive Automobilindustrie hat eine lange konfliktreiche Geschichte, die geprägt ist von Protektionismus einerseits und dem Wunsch nach Globalisierung andererseits. Immer noch verteuern Zollschränken, Importsteuern und komplexe gesetzliche Auflagen den Automobilhandel. Allein für Zölle müssen die Hersteller weltweit jährlich 50 Milliarden US-Dollar aufwenden.

Dank der Welthandelsorganisation (WTO) und anderer Institutionen sind internationale Lieferketten mittlerweile kostengünstiger und divergierende gesetzliche Vorschriften vereinheitlicht worden. Jetzt muss es darum gehen, subtilere Handelshindernisse zu beseitigen. Dazu gehören insbesondere die komplexen Prozesse beim Grenzübergang - oft müssen alle Unterlagen in mehreren verschiedenen Sprachen vorliegen - und Exporthürden.

Die Liste der Handelshindernisse ist lang. Beim Grenzübergang nach Russland etwa wird nahezu jeder Transporter genau gewogen. Kleinste Abweichungen beim Gewicht führen zu Verzögerungen. Sind beispielsweise Paletten in Westeuropa wetterbedingt nass abgegangen und beim Eintreffen in Russland wieder getrocknet, müssen sie neu gewogen werden. Unterschiedliche Sicherheitsstandards in der Europäischen Union und den USA belasten die Autoindustrie, ohne dass ein Nutzen für den Verbraucher erkennbar ist. Diese Standards zu koordinieren, würde zu enormen Kosteneinsparungen führen, denn unter anderem ließen sich die Produktlinien für Licht, Türschlösser, Bremsen und Steuersysteme reduzieren.

Wollen politische Entscheidungsträger den Welthandel für mehr Wohlstand in ihren Ländern nutzen, müssen sie den freien Warenverkehr unterstützen, statt ihn zu blockieren. "Wie brandaktuell dieses Thema ist und welche Konsequenzen Handelsbeschränkungen haben, zeigen einmal mehr die politischen Akteure in der aktuellen Ukraine-Krise", so Bain-Deutschlandchef Sinn. "Was diese Entwicklung an Wohlstandsverlust für alle betroffenen Länder bedeutet, bleibt noch abzuwarten."

Kontakt:

Leila Kunstmann-Seik, Bain & Company Germany, Inc., Karlspatz 1,
80335 München
E-Mail: leila.kunstmann-seik@bain.com, Tel.: +49 (0)89 5123 1246,
Mobil: +49 (0)151 5801 1246

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/de/pm/100018214/100760424> abgerufen werden.