

Börse

SMI
10153 Punkte

+0.6%



Die Besten

| | |
|----------------|-------|
| Adecco N | +4.2% |
| Swatch Group I | +3.2% |
| Richemont N | +3.1% |

Die Schlechtesten

| | |
|------------|-------|
| Lonza N | -2.8% |
| Givaudan N | -0.9% |
| Roche GS | -0.2% |

Dow Jones Ind. 28'003 Punkte

+0.8%

Nasdaq Comp. 10'917 Punkte

-0.5%

Stand: 21 Uhr

| | | |
|------------------------------|---------|-------|
| Euro in Franken | 1.078 | 0.18% |
| Dollar in Franken | 0.916 | 0.10% |
| Euro in Dollar | 1.177 | 0.08% |
| GB-Pfund in Franken | 1.198 | 0.08% |
| Öl (Nordsee Brent) in Dollar | 45.24 | 0.7% |
| Gold (Unze) in Dollar | 1951.20 | -4.2% |
| Silber (Unze) in Dollar | 27.18 | -4.1% |

Nachrichten

Freihandelsabkommen spart Zollgebühren

Handel Schweizer Importeure und Konsumenten haben 2018 dank der Freihandelsabkommen (FHA) Zölle in Höhe von 2,5 Milliarden Franken eingespart. Dies teilte das Staatssekretariat für Wirtschaft (Seco) mit. Bei den Exporten in die FHA-Länder, welche Daten zur Verfügung gestellt haben, lag die Nutzungsrate der FHA im Jahr 2018 bei 80 Prozent. Dies entspricht Zollersparnissen von 1,8 Milliarden Franken. (sda)

Moderna kommt nach Basel

Pharma Das Biotechunternehmen Moderna, das einen Corona-Impfstoff entwickelt, will in Basel seine Europazentrale aufbauen. Europaweit will Moderna in diesem Jahr 30 Mitarbeiter einstellen, den Grossteil in Basel, hiess es. Damit will das Unternehmen nahe der Fertigung sein, die Lonza in Visp und Rovi in Spanien übernehmen. (ali)

Corona-Test bei Griechenland-Einreise

Tourismus In Griechenland müssen ab dem 17. August alle auf dem Landweg einreisenden Personen, einen negativen Coronavirus-Test vorlegen können. Der Test darf nicht älter als 72 Stunden sein. Das berichtet Travelnews.ch. Am Grenzübergang Kakavia wird ab dem 16. August eine Einreise-Obergrenze von 750 Personen pro Tag erlassen. Staatsbürger aus Schweden, Tschechien, Belgien, Spanien und den Niederlanden haben ab diesem Datum eine Test-Pflicht wenn sie mit dem Flugzeug einreisen – dies gilt momentan nicht für die Schweiz. (red)

Exporte sollen sich nach Einbruch rasch erholen

Aussenhandel Bund und Wirtschaft wollen nach dem Einbruch durch die Corona-Pandemie gute Voraussetzungen für eine rasche Erholung des schweizerischen Aussenhandels schaffen. Bundesrat Guy Parmelin und Vertreter der Exportwirtschaft haben die notwendigen Schritte dazu besprochen, heisst es in einer veröffentlichten Mitteilung der Bundesbehörden. Im zweiten Quartal 2020 verzeichneten alle Exportsparten ein Minus. (sda)

Bei Auslieferung des Impfstoffs drohen Engpässe

Corona-Prophylaxe Während Pharmafirmen im Eiltempo nach einem Covid-19-Vakzin suchen, warnen Logistik-Fachleute schon jetzt vor den Verteilproblemen. Es fehlt vielerorts an Frachtkapazitäten und Kühlketten.

Rita Flubacher

Wie die Rosen aus Kenia und das Smartphone aus China in die Schweizer Läden gelangen, interessiert die wenigsten Konsumenten. Lieferketten und Logistik? Ist etwas für Fachleute. Und so verhält es sich auch mit dem Impfstoff gegen das Coronavirus. Gebannt schaut die Welt derzeit dem Wettrennen unter den Pharmafirmen zu. Kommt der rettende Stoff noch in diesem Jahr oder vielleicht doch erst im nächsten Frühjahr ins Angebot? Und wer wird unmittelbar die ersten Impfstofflieferungen erhalten?

Die Lieferketten- und Logistikfachleute schauen ebenfalls gebannt zu – und malen hinter den Kulissen den Teufel an die Wand. «Vor einer solchen Herausforderung stand die Branche noch nie», erklärt eine Sprecherin des internationalen Speditionskonzerns Rhenus mit Niederlassungen unter anderem im Flughafen Zürich und Rhein-Flughafen Basel.

Frachtflugzeuge sind Mangelware

«Wir sind nicht vorbereitet», klagt ein Topmanager des US-Speditionsunternehmens Flexport an einer hochkarätigen Logistikveranstaltung. Eine vorausschauende Planung sei nicht möglich, weil es zwischen den Speditoren und den Impfstofflieferanten noch keinen richtigen Informationsaustausch gebe. «Die Lieferketten für den Covid-19-Impfstoff sind um ein Vielfaches komplexer als für medizinische Schutzausrüstungen.» Die Gesichtsmaske gehe nicht kaputt, wenn sie mal für einige Tage im Bauch des Flugzeugs auf dem Rollfeld herumstehe. «Aber der Impfstoff wird zerstört.» Im Luftfrachtgeschäft dauere es bis zu sieben Tagen, bis die Ware am Ziel sei. Für Impfstoffe sei diese Art von Lieferkette problematisch.

In der Pharmaindustrie hegt man ähnliche Befürchtungen: Die Entwicklung eines Impfstoffs sei eine enorme Herausforderung. Das noch grössere Problem sei die Verteilung rund um den Globus, erklärte Kenneth Frazier, Chef des Pharmakonzerns Merck & Co., in einem Interview mit dem Wirtschaftsdienst Bloomberg.

Der Chef der Pharmadivision von Emirates Sky Cargo, die zu den grössten Fracht-Airlines der Welt zählt, rechnet vor, dass eine Boeing 777 eine Million Impfdosen transportieren kann. Wolle man



Frachtausladung bei einer Boeing 777 am Flughafen Zürich: Dieses Flugzeug könnte rund eine Million Impfdosen transportieren. Foto: Keystone

die Hälfte der Weltbevölkerung mit den mutmasslich mindestens empfohlenen zwei Dosen pro Person beliefern, müssten 8000 Frachtflugzeuge bereitstehen. Doch die gibt es nicht.

«Reine Frachtflugzeuge sind zur Mangelware geworden», erklärt Christoph Meier, Sprecher des weltgrössten Flughafen dienstleisters Swissport. Grund: Die Luftfracht wurde in den letzten Jahren immer stärker in die Passagierflugzeuge verschoben. Boeing hat seit der Lancierung des B777-Frächters 2009 weniger als 200 Maschinen hergestellt.

Mit dem pandemiebedingten Einbruch des Passagierverkehrs fehlten nun Frachttransportkapazitäten im Bauch der Passagiermaschinen. Bis dahin war etwa die Hälfte der globalen Luftfracht als Belly-Fracht befördert worden. Weniger Frachtkapazität treibt die Frachtpreise nach oben.

Für den Pharmamanager bei Emirates Sky Cargo ist das Kapazitätsproblem zwar grundsätzlich lösbar, aber nur mit einer weltweit koordinierten Strategie. Dazu gehöre die Umrüstung von Passagiermaschinen, die derzeit

mangels Flugaufkommens überall herumstehen. Emirates nutzt 70 Boeing-777-Passagierflugzeuge für das Frachtgeschäft. Die Swiss baute in diesem Frühling drei ihrer zwölf Boeing 777 um. Dabei soll es bleiben, erklärt ein Sprecher. Die drei Maschinen seien auf die derzeitige Nachfrage ausgerichtet. Ob sich dies ändern könnte, wenn der Impfstoff mal da ist, lässt der Sprecher offen.

Ohne lückenlose Kühlkette geht der Impfstoff kaputt

Laut Experten muss der Impfstoff von der Pharmafabrik bis zur Spitalapotheke lückenlos in einer Kühlkette transportiert werden. Der Impfstoff der US-Firma Moderna, bei der auch die Schweiz eine Vorbestellung am Laufen hat, muss bei einer Temperatur von 2 bis 8 Grad Celsius gelagert werden. Einige Impfstoffe, die auf neuen Technologien basieren, könnten gar den Einsatz von Kühlern erfordern, welche die Temperatur auf einem Niveau von minus 80 Grad halten. Jede Abweichung von diesen Temperaturen macht die Vakzine nutzlos.

In die Pharmatransportlogistik dürfen sich grundsätzlich nur

Spediteure und Flughäfen einlinken, die von der Internationalen Luftfahrttransportvereinigung (Iata) das CEIV-Pharma-Zertifikat erhalten haben. Die Zahl ist limitiert. So sind von den 115 Frachtallen, in denen Swissport tätig ist, nur 10 zertifiziert. Als einziger Standort in der Schweiz zertifiziert ist die Frachthalle im Euro-Airport Basel-Mulhouse. Hier entfällt ein Drittel des Frachtguts auf Medikamente. Bei Swissport fühlt man sich für das bevorstehende Handling des Impfstoffs gerüstet.

Auch die Rhenus-Tochter Cargologic, die in der Frachtanfertigung am Flughafen Zürich tätig ist, ist zertifiziert. Man sei auf die Herausforderung rund um den Impfstoff vorbereitet, erklärt die Rhenus-Sprecherin. Der Bund hat vor kurzem 4,5 Millionen Impfdosen bei Moderna vorbestellt.

Der Frachtchef des Miami International Airport im fernen Florida sieht das ziemlich anders: «Wir wissen nicht, was auf uns zukommt», gestand Emir Pineda an der Logistikveranstaltung ein. Miami ist einer der wichtigsten US-Flughäfen für die internationale Frachtanfertigung und

ein wichtiger Pharma-Umschlagplatz. «Wenn plötzlich 20 bis 30 Chartermaschinen voll mit Impfstoffen in Miami landen, von wo die Ware dann übers ganze Land verteilt werden soll, dann wird das für uns eine enorme Herausforderung werden.» Die US-Regierung hat bis dato 400 Millionen Impfdosen vorbestellt.

Vor noch gravierendere Probleme gestellt sieht sich der grosse Rest der Welt. «Ein Grossteil der Weltbevölkerung ist nicht an eine Lieferkette mit lückenloser Temperatursicherung angeschlossen», warnte Paul Hudson, Chef des französischen Pharmakonzerns Sanofi, in einem Interview. Was das bedeutet, umschrieb Merck-Chef Kenneth Frazier: «Keiner von uns ist sicher, wenn nicht alle von uns sicher vor dem Virus sind. Deshalb muss ein Impfstoff an die gesamte Weltbevölkerung abgegeben werden.»

Die Speditionsindustrie, die Güter auf Schiffen, in Flugzeugen und auf Lastwagen um den Globus liefert, ist auf die wohl grösste und wichtigste Produktelancierung in der bisherigen Geschichte bis jetzt kaum richtig vorbereitet.

Viele Arbeitslose dürften länger keine Stelle finden

Folge der Pandemie Auch ohne Massenentlassungen droht der Schweiz eine strukturelle Arbeitslosigkeit.

Schlechte Nachricht für Arbeitssuchende: Wegen des Coronavirus sinkt der Bedarf an neuen Mitarbeitenden, und es wird immer schwieriger, einen Job zu finden – speziell bei den Handwerkern steigt die Langzeitarbeitslosigkeit.

Die neusten Arbeitslosenzahlen des Staatssekretariats für Wirtschaft zeigen, dass die Zahl

der Langzeitarbeitslosen im Juli im Vergleich zum Vormonat um 8,6 Prozent zugenommen hat. Diese Entwicklung ist laut Experten nur der Anfang. Die Prognosen des Arbeitsmarktexperten George Sheldon von der Universität Basel zeigen, dass der Anteil der Langzeitarbeitslosen am Total der Arbeitslosen von derzeit 15 Pro-

zent bis im Sommer 2021 auf 40 Prozent steigen könnte.

Sheldon ist kritisch: «Langzeitarbeitslose sind schwer zu vermitteln, sei es, weil anhaltende Arbeitslosigkeit potenziellen Arbeitgebern ernsthafte Defizite signalisiert, oder sei es, weil durch fortgesetzte Arbeitslosigkeit Qualifikationen verloren

gehen.» Eine Arbeitslosigkeit, die konjunkturell begann, könne sich dadurch in eine strukturelle Arbeitslosigkeit verwandeln.

Für die Schweiz hätte diese Entwicklung Konsequenzen, denn Länder mit einer hohen Langzeitarbeitslosigkeit weisen oft auch eine hohe Sockelarbeitslosigkeit auf. Angenommen, dass

sich die Vermittlungsquote im kommenden Jahr nicht verbessert, wird dies gemäss Sheldon bedeuten, dass sich die Arbeitslosigkeit verhärtet. Auch wenn sich die Wirtschaft erholt, wird es dann für viele langfristig kaum Hoffnung auf Anstellung geben.

Rasmus Wyss