



08.10.2021 • Alexandra Schadow, Leiterin der Abteilung Cross Asset Research
Autoren: Gerhard Wolf, Gerold Deppisch, Frank Biller, Stefan Maichl, Jens
Münstermann, Volker Stoll, Ulle Wörner, Senior Investment Analysten

LB BW
Bereit für Neues

LBBW Blickpunkt Corporates

Wenn's mal wieder länger dauert...!

Lieferengpässe, die Gründe und ihre Auswirkungen auf Branchen

Executive Summary



Eigentlich sollte mit dem Abflachen der Inzidenzzahlen und einer Durchimpfung der Bevölkerung die Wirtschaft wieder an Fahrt gewinnen. Doch die Materialknappheit hält an und beeinträchtigt immer mehr das Wachstumspotenzial. Dabei sind Lieferengpässe und Preissteigerungen von Vorprodukten in einer Erholungsphase nichts Neues. In der Logistik wird dies als Bullwhip-Effekt beschrieben (siehe Seite 4).



Die Ursachen für die jetzige Situation sind klar: Pandemie, Logistikprobleme und ein unerwarteter Chipmangel in der Autoindustrie. Solange wir immer noch pandemiebedingte Fabrikschließungen in einer globalen arbeitsteiligen Welt haben, werden Lieferketten gestört bleiben. Eine Hoffnung bleibt: Weihnachten wird auch dieses Jahr stattfinden. Konsumenten brauchen aber Geduld, Flexibilität und sollten vorausschauend bestellen.



Der Chipmangel ist struktureller Art. Die Autoindustrie benötigt immer mehr und muss lernen, mit dieser Zuliefergruppe anders, strategischer und sorgsamer umzugehen. Eine schnelle Lösung wird es leider nicht geben. Dazu sind die Aufbau- und Produktionslaufzeiten zu lange. Der Aufschwung in diesem Sektor wird daher verschoben auf 2022. Am meisten leiden darunter die Zulieferer.

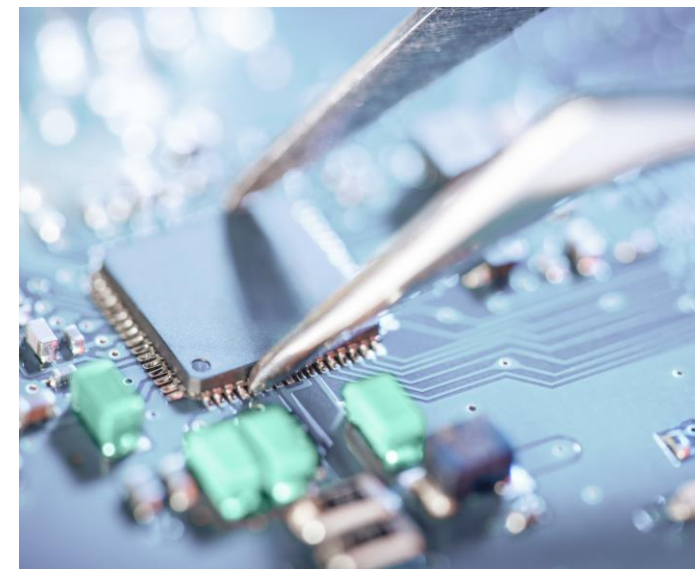
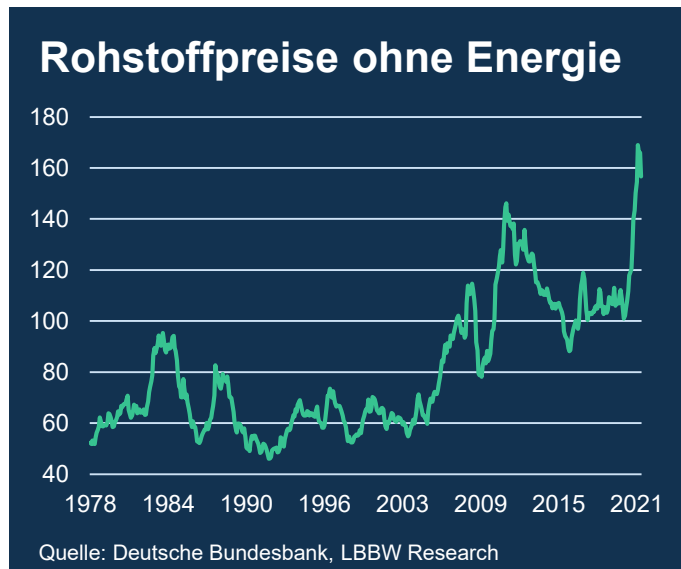
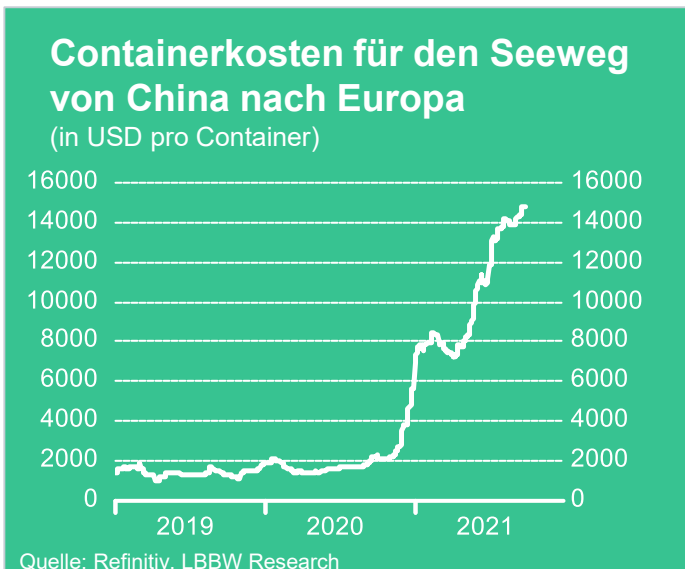


Die Chemiebranche kann aufgrund breiter Diversifikation auf Kunden- und Produktseite Kostensteigerungen bislang gut weitergeben. Auch die Stahlindustrie profitiert von gestiegenen Preisen. Für das verarbeitende Gewerbe stellen Lieferengpässe das größte Wachstums- und damit Ertragsrisiko dar, wobei die Betroffenheit stark variiert, je nach Hauptabnehmerbranche.



Besonders herausfordernd ist die Situation für kleine und mittlere Unternehmen ohne große Einkaufsmacht, zumal wenn sie in der Wertschöpfungskette weit hinten stehen. Wie in einem Stau müssen sie länger auf freie Fahrt warten. Doch auch diese Schwierigkeiten werden im Zeitverlauf überwunden werden. Britische Verhältnisse sollten wir nicht erleben. Wir rechnen daher nach dem verlangsamten Wachstum in diesem Jahr (BIP 2,8% statt 3,5%) mit einem BIP-Wachstum von 5,0% in 2022.

Die Nachfrage ist da, doch es fehlen die Vorprodukte Indikatoren zeigen die Materialknappheit an

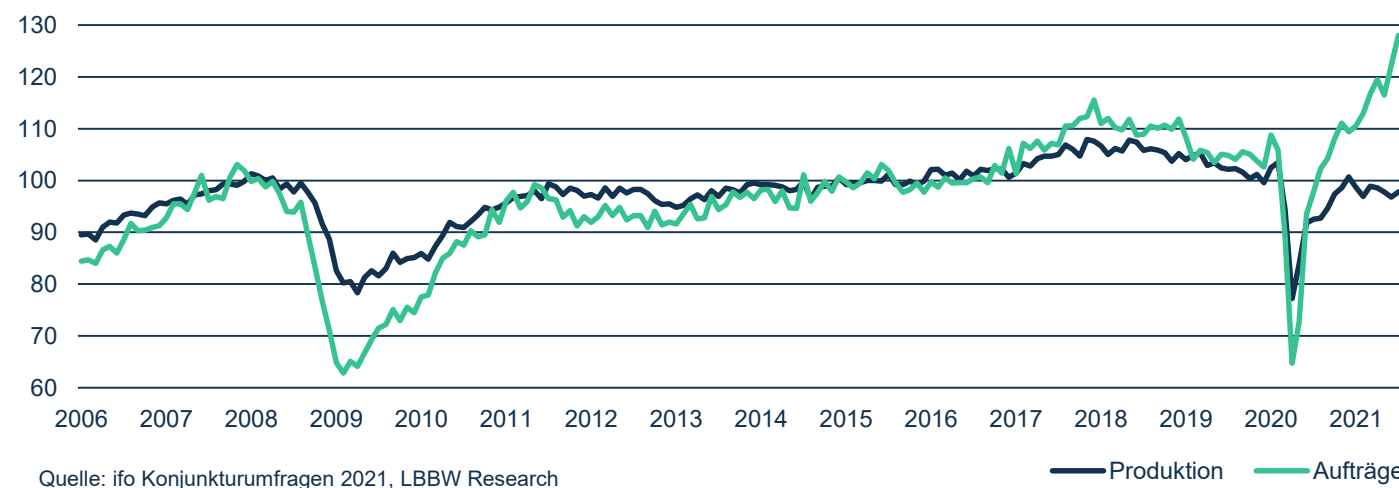


Deutschland: Längste Lieferzeiten im Vergleich

In einer Auswertung von über 30 Ländern (darunter China, Australien, Kanada, USA, Brasilien sowie weite Teile Europas) hält Deutschland aktuell einen unerfreulichen Rekord der längsten Lieferzeiten von Importen.

Quelle: IHS, LBBW Research

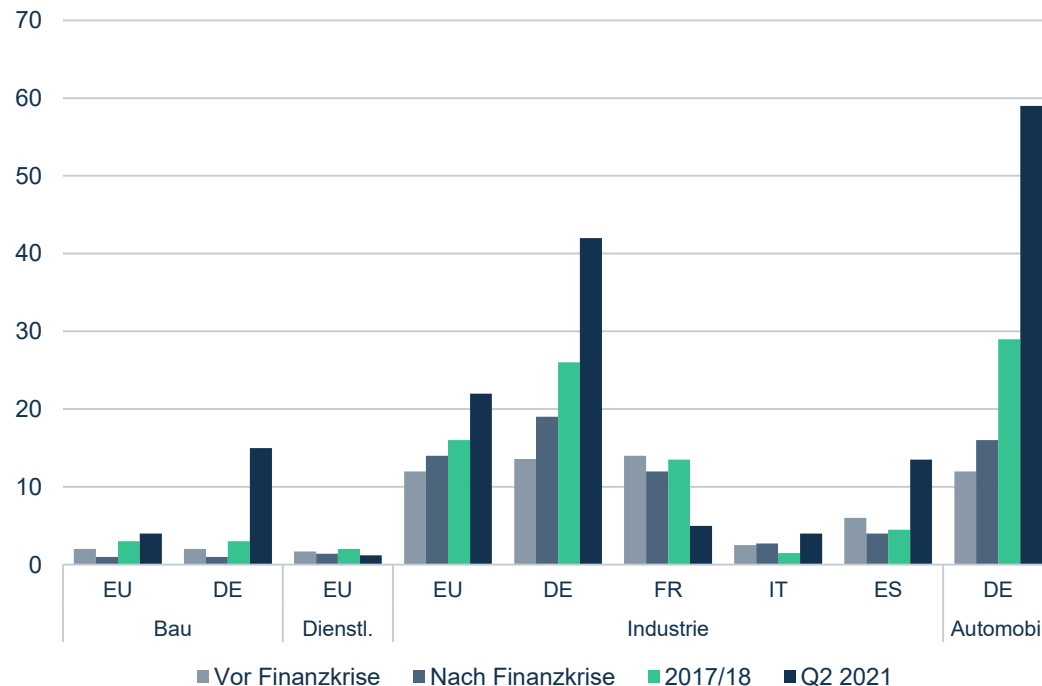
Produktion und Aufträge divergieren, jedoch anders als zur Finanzkrise



Lieferkettenprobleme in Boomphasen

Eigentlich nichts Neues...

Firmennennungen, die unter Materialknappheit leiden (Anteil in % der Befragten)



Bullwhip-Effekt beschleunigt Knappheiten

Beim Blick zurück fällt auf: knappes Material und Lieferengpässe gab es schon immer, insbesondere in Erholungs- und Boomphasen. Große Nachfrageschwankungen – v.a. wenn sie abrupt erfolgen – führen zu heftigen Reaktionen bei Preisen und Mengen. Deutschland ist dabei besonders betroffen: Export-Orientierung mit Just-in-time-Produktion und optimierten Lagerbeständen (v.a. in der Autoindustrie).

Dies wird in der Logistik als **Bullwhip- oder Peitscheneffekt** beschrieben. Insbesondere in einer mehrstufigen Lieferkette schaukelt sich ein zusätzlicher Sicherheitsbestand hoch und kann zu massiven Störungen und Preissteigerungen führen.

Beispiel: Die Nachfrage steigt um 10%. Der Einzelhändler bestellt beim Großhändler 25% mehr, dieser wiederum ordert beim Hersteller 50% mehr.

Anders im Vergleich zu früher:

- Das Ausmaß 2021 übertrifft das zuvor gemessene Maximum während der Finanzmarktkrise bei weitem.
- Ein globaler Lockdown plus fehlende Kernprodukte in einer Schlüsselindustrie verstärken die Effekte.

Pandemie und Chipmangel führen zu ganz neuen Herausforderungen



Logistik und stark steigende Nachfrage sind bekannte Herausforderungen. Eine globale Pandemie und ein struktureller Chipmangel sind dagegen neu.

- **Pandemieausbrüche** in Asien verursachen immer wieder lokale Produktionsstillstände und Häfenschließungen, v.a. angetrieben von Chinas Null-Toleranz-Politik.
- **Lieferlogistik:** Personalmangel, Staus, aber auch die Fehlallokation der Kapazitäten (Schiffe, Container am falschen Ort) führen schnell zu Kettenreaktionen. Besonders just-in-time-organisierte Lieferketten mit Single sourcing in Niedriglohn-Regionen reagieren sehr früh und sensitiv. Die Lieferketten sind nicht resilient genug.
- Die **Nachfragedynamik** ist wenig überraschend. Auf einen starken Einbruch folgte u.a. durch Nachholeffekte ein rapider Anstieg, auf den das Angebot nicht vorbereitet war. Die stockende Logistik intensiviert den Nachfrageüberhang durch neue Bestellungen (analog zu den Hamsterkäufen der Konsumenten).
- **Chipmangel:** Während die Produktion von Halbleitern nur langsam wieder hochgefahren werden kann, ist auch die Rivalität unter den Branchen ein wesentlicher Faktor. Zu beobachten ist eine Umschichtung von Automobil hin zu mehr Belieferungen der Softwarebranche.

Weitere Einzelereignisse verschlimmern die Situation



Blockierung des Suezkanals

Extremwetter

- Schnee in Texas
- Erdbeben in Japan
- Brände und Dürre in Taiwan

China

- Priorisierung des heimischen Marktes

Bahnstreiks in Deutschland

„Zuerst hatten wir kein Glück und dann kam auch noch Pech dazu...“.

- Sechs Tage lang blockierte der Frachter “Ever Given“ den Suezkanal im März 2021. Da der durchschnittliche Hafenaufenthalt oft weniger als einen Tag beträgt, sind Lieferketten auch Monate später noch massiv beeinträchtigt.
- **Klimaereignisse:** Vielfältige Extremwetterlagen beeinträchtigten in den letzten Monaten u.a. auch Chipfabriken weltweit. Dazu zählen z.B. das plötzliche Schnee-Chaos in Texas und die damit verbundenen Stromausfälle, Erdbeben und Brände in Japan sowie ebenfalls Brände und eine Dürre in Taiwan. Letzteres sorgte für eine erhebliche Knappheit beim Wasser, das essenziell für den Produktionsprozess von Halbleitern ist.
- **Chinas Wirtschaftspolitik:** Neben den Hafeneinschränkungen bedient China aktuell zudem vorrangig den heimischen Markt, wodurch westliche Lieferketten ins Stocken geraten. Damit unterstreicht China das Ziel, zukünftig unabhängiger vom Westen zu werden.
- **Herausforderungen in Deutschland:** Hierzulande wirkten sich die jüngsten Bahnstreiks im Güterverkehr, aber auch die Flutkatastrophe im Juli negativ auf die Beschaffung der Unternehmen aus.

Knappheit im Alltag

Teils triviale Kleinigkeiten mit großer Wirkung

Anekdotische Evidenz

Ein Farbenhersteller: Fehlende Eimer für das Abfüllen der fertigen Farben.

Weihnachtsgeschäft Konsum: Vorbestellungen und erste Zweifel im Handel, ob alle Wunschartikel rechtzeitig im Regal sind.

Fehlende Haushaltsgläser im Möbelhaus.

Gebrauchtwagenpreise auf Rekordniveau.

3.500 EUR

mehr gegenüber Vorjahr kostet ein Gebrauchtwagen aktuell im Durchschnitt. Ein Plus von 17%.

(Quelle: ADAC, autoscout24.de)



Bereits mehr als 1.000 Mal in diesem Jahr wurde in der Industrie Force Majeure erklärt, die Nichterfüllung eines Vertrags wegen höherer Gewalt. Das ist vier Mal mehr als sonst üblich.

Die Ware ist fertig und komplett, doch es fehlt an Holz für Paletten, an Plastikfolien für die Verpackung.



Bericht aus der Logistikindustrie

01

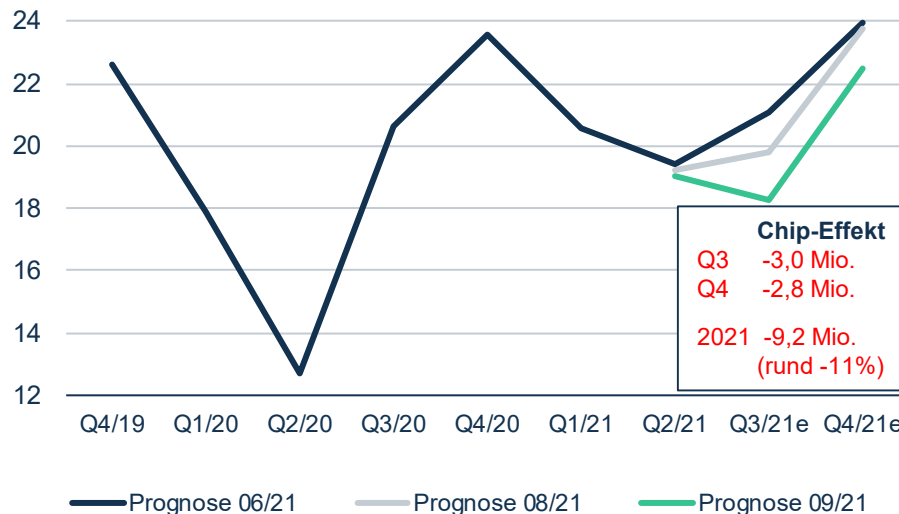
Die unterschiedliche Betroffenheit einzelner Industriesektoren.

Autoindustrie: Aufschwung verschoben auf 2022

Chipmangel belastet die Produktion weiterhin

Bremsende Effekte durch fehlende Chips

Produktion in Mio. Fahrzeuge

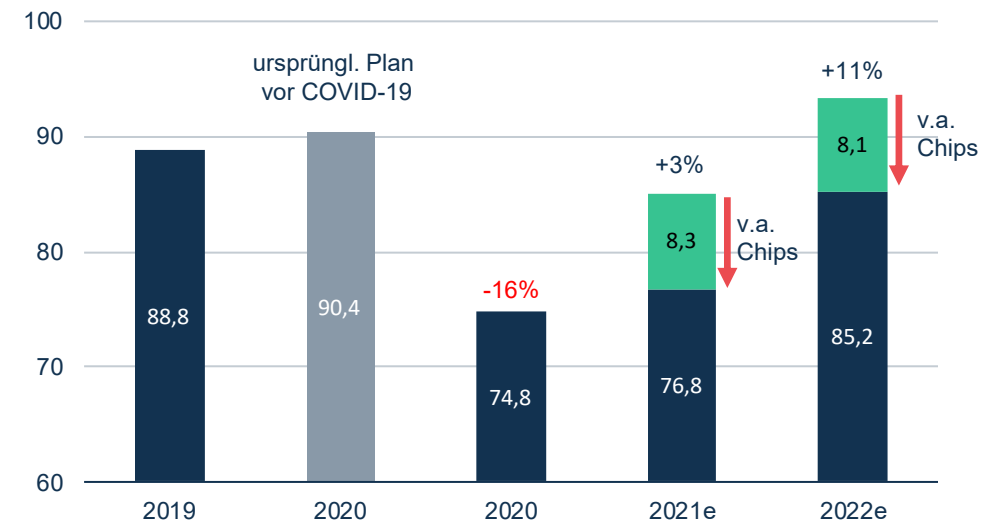


- In H1/21 führte die Halbleiterkrise laut LMC Automotive zu rund 3,3 Mio. fehlenden Fahrzeugen in der Produktion. Der Engpass dürfte sich aus heutiger Sicht bis ins nächste Jahr ziehen. So erwartet LMC für H2/21 nun eine Belastung von rd. 5,8 Mio. Fahrzeugen. Mitte des Jahres wurde noch eine Entspannung i.H.v. rund 0,7 Mio. Einheiten prognostiziert.

Quelle: LMC Automotive (09/21), LBBW Research

Weltweite Automobilproduktion

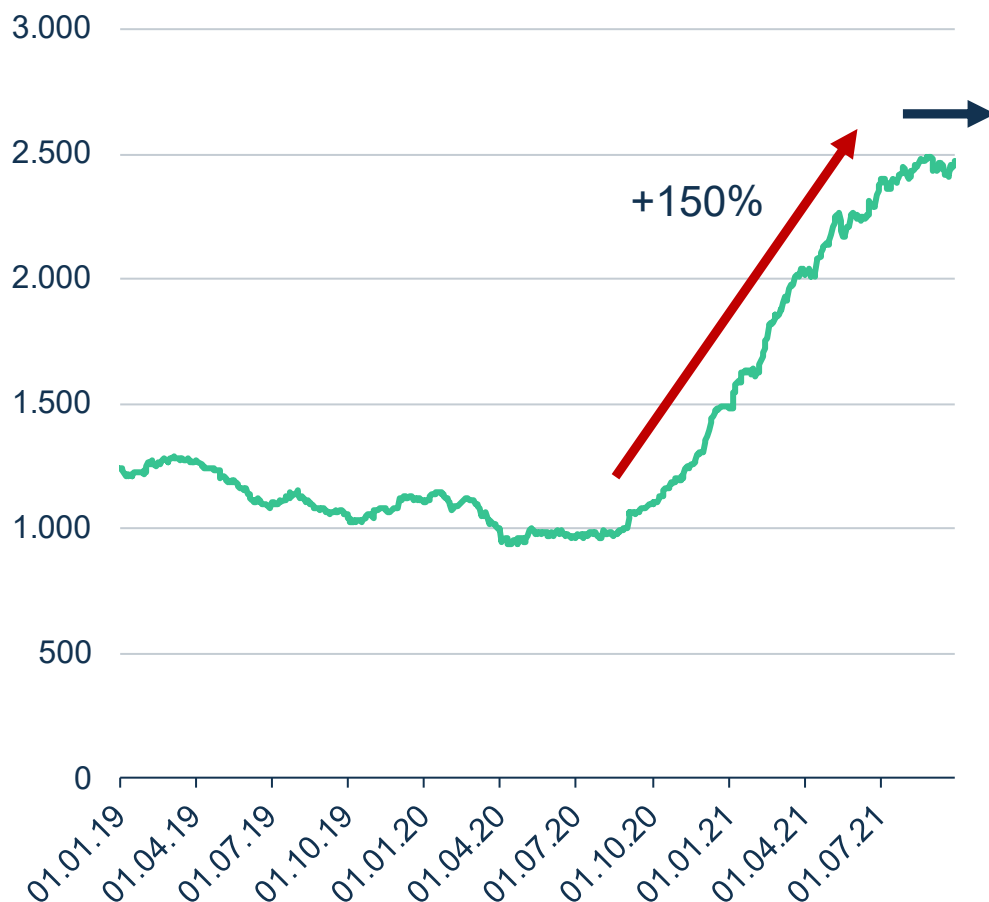
Mio. Fahrzeuge vs. Prognose 06/21



- Mit der weiter angespannten Situation bei Chips wird aktuell nur noch ein Produktionsplus von rund 3% erwartet gegenüber einem erwarteten Anstieg von rund 14% noch im Juni. Auch für 2022 ist mit weiteren Belastungen zu rechnen, wobei sich die bremsenden Effekte aus der Chip-Knappheit in H2/22 weitgehend auflösen könnten.

Höhere Materialkosten werden von Herstellern an Autokäufer weitergegeben – Zulieferer stärker belastet

Materialkostenindex in EUR je Fahrzeug



- Seit August 2020 sind die Materialkosten je Fahrzeug um knapp 1.500 EUR bzw. rund 150% gestiegen. Gegenüber Anfang des Jahres lag die Kostensteigerung bei etwa 1.000 EUR bzw. rund 2/3. Ende August wurde der Höchststand erreicht. Seither ist eine Seitwärtsbewegung bzw. leichte Entspannung bei den Materialkosten zu beobachten.
- Wegen der eingeschränkten Verfügbarkeit von Chips konzentrieren sich die Fahrzeughersteller v.a. auf margenstarke Fahrzeuge im Premiumsegment. Niedrige Händlerbestände sowie eine gute Kundennachfrage bedingen ein gutes Pricing für Neuwagen und steigende Gebrauchtwagenpreise. Hierdurch lassen sich die höheren Rohstoffkosten weitgehend an Kunden weitergeben.
- **Zulieferer belastet:** Die volatilen Produktionszahlen durch Materialknappheit führen vor allem bei den Zulieferern zu Unsicherheiten und Zusatzkosten. Zudem können die Automobilzulieferer die erhöhten Materialkosten oft nur zu einem geringen Teil an die Hersteller weitergeben.

Quelle: Refinitiv (Kurse vom 30.09.21), LBBW Research

Halbleiterbranche USA: Auslastung ist hoch und dürfte auch weiterhin hoch bleiben

Kapazitätsauslastung PC- und Halbleiterhersteller

(in %)



Quelle: Statistikamt, Refinitiv Datastream, LBBW Research

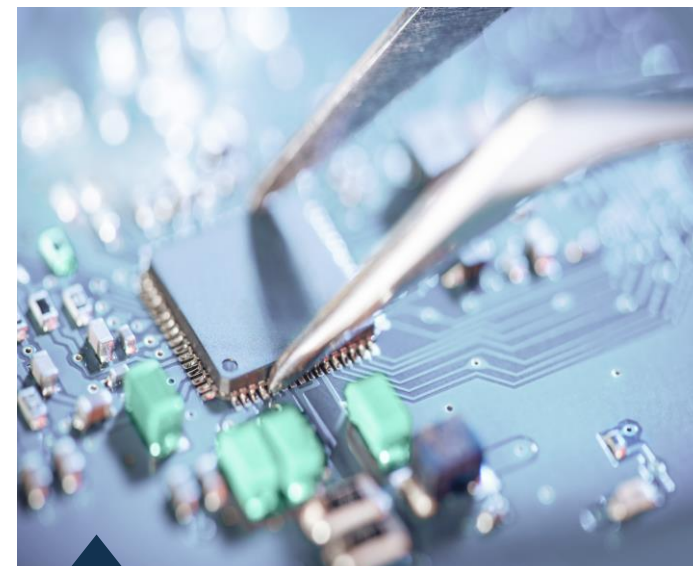
- Die allgemein zunehmende Digitalisierung bedingt deutlich mehr Halbleiter.
- Die Nachfrage nach klassischem IT-Equipment wie PC, Server, Drucker, Bildschirme und Netzwerkequipment durch coronabedingten Homeofficeboom konnte anfänglich noch befriedigt werden.
- Störfaktoren für die Produktion: Brand bei Renesas, Wasserknappheit in Taiwan und der Streit zw. Japan/Korea.
- Dank China erholt sich die Industrienachfrage nach Halbleitern schneller als gedacht. In Summe lässt dies die Kapazitätsauslastung stark ansteigen. Preiserhöhungen, insbesondere für Spezialchips mit kleinen Stückzahlen für dezidierte Abnehmer, sind die Folge.
- Der leichte Rückgang der hohen Kapazitätsauslastung ist insbesondere auf teilweise auslaufende Störfaktoren zurückzuführen. Die Branchenvereinigung WSTS hat die Wachstumsraten für 2022 auf 10,1% angehoben (2021: +25,1%; 2020: +6,8%).

Chip-Mangel – keine schnelle Lösung in Sicht Lange Investitions- und Produktionszeiten



18 Monate

und mehr beträgt die Vorlaufzeit It. Infineon für den Kapazitätsaufbau in einer bestehenden Fabrik.



5 Jahre

vor Produktionsbeginn startet die Investitionsentscheidung für eine neue Halbleiterfabrik, Kosten rd. 10 Mrd. USD.

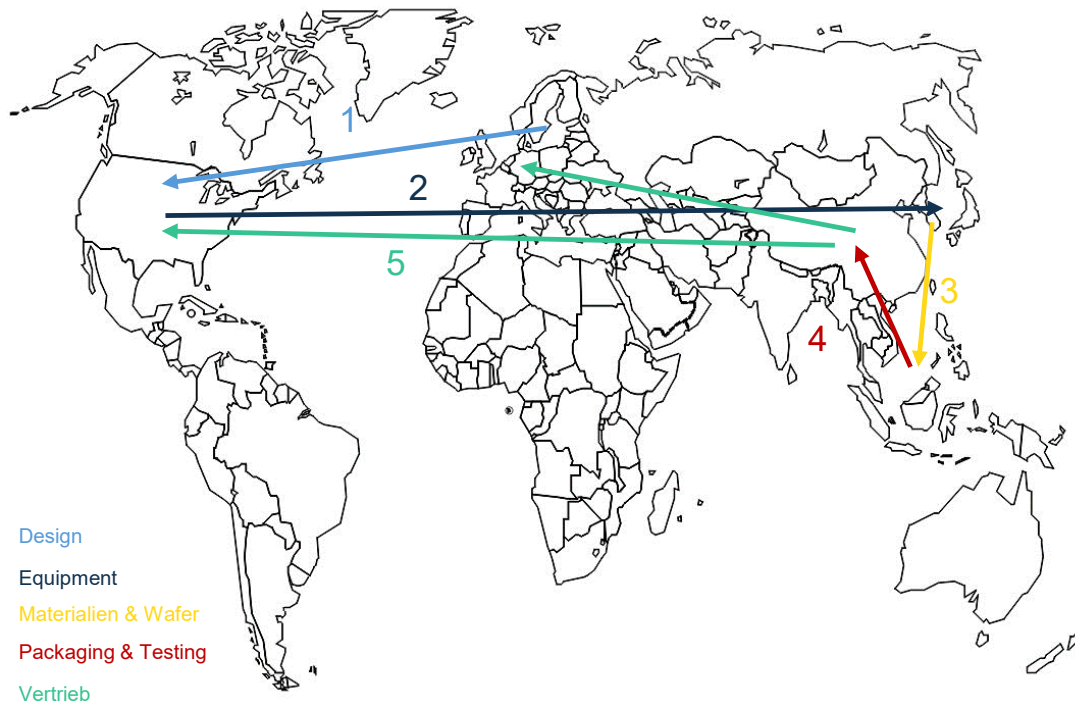


6-9 Monate

kann die Herstellung eines Chips It. Globalfoundries (einem Auftragsfertiger) dauern.

Globale Halbleiterbranche: Weltweit verteilte Produktionsprozesse mit komplexen Lieferketten

Produktion eines Smartphone-Chip



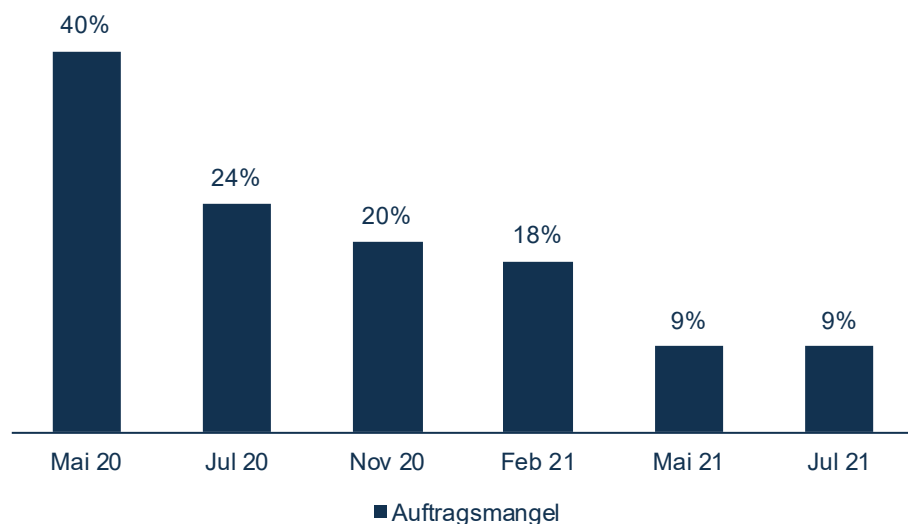
- Die Entwicklung findet im Westen statt, die Produktion im Osten. Die Branche hat die höchsten F&E-Quoten und die kapitalintensivste Produktion. Daher basiert die aktuelle globale Arbeitsteilung auf den regionalen Unterschieden bei den Produktionskosten. Produktionsstätten in Asien bzw. China liegen bei den TCO (auf 10 Jahre) 20 bis 35% unter denen der USA.



- Von der Planung der Fab bis zur Auslieferung des ersten Halbleiters vergehen so etliche Jahre. C.p. ist daher keine grundlegende Entspannung bei der Liefersituation vor 2023 zu erwarten.
- Droht danach der Schweinezyklus? Nur wenn sich die Abnehmer langfristig verpflichten, werden die Halbleiterhersteller mit Vollgas investieren.

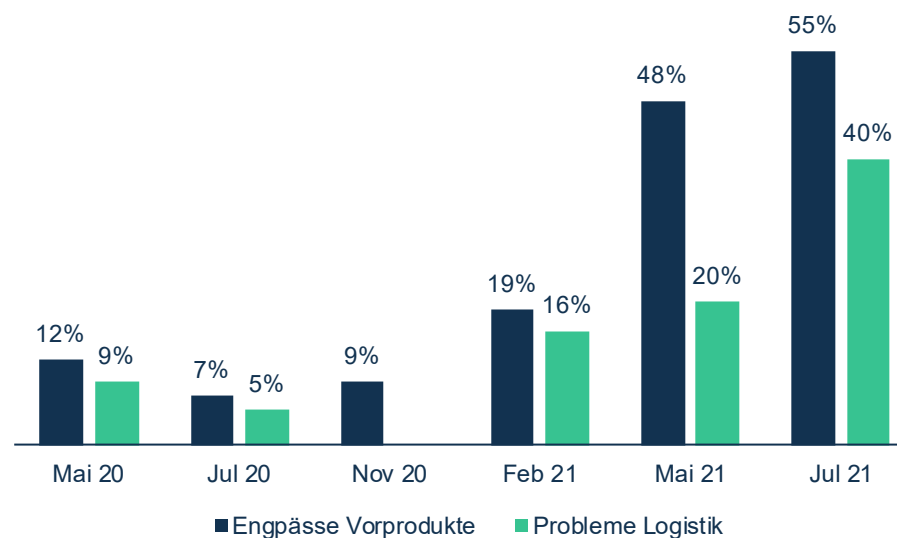
Chemiesektor – mittlerweile Rohstoffknappheit statt Auftragsmangel

Anteil schwer bzw. sehr schwer von Auftragsmangel betroffener Unternehmen



- Vor einem Jahr wurde die Branche durch einen starken Auftragsrückgang im Zuge der Corona-Pandemie gebremst.
- Der Anteil stark vom Auftragsmangel betroffener Unternehmen hat sich seit Mai 2020 geviertelt.

Belastungen durch mangelnde Verfügbarkeit von Vorprodukten und Logistikprobleme

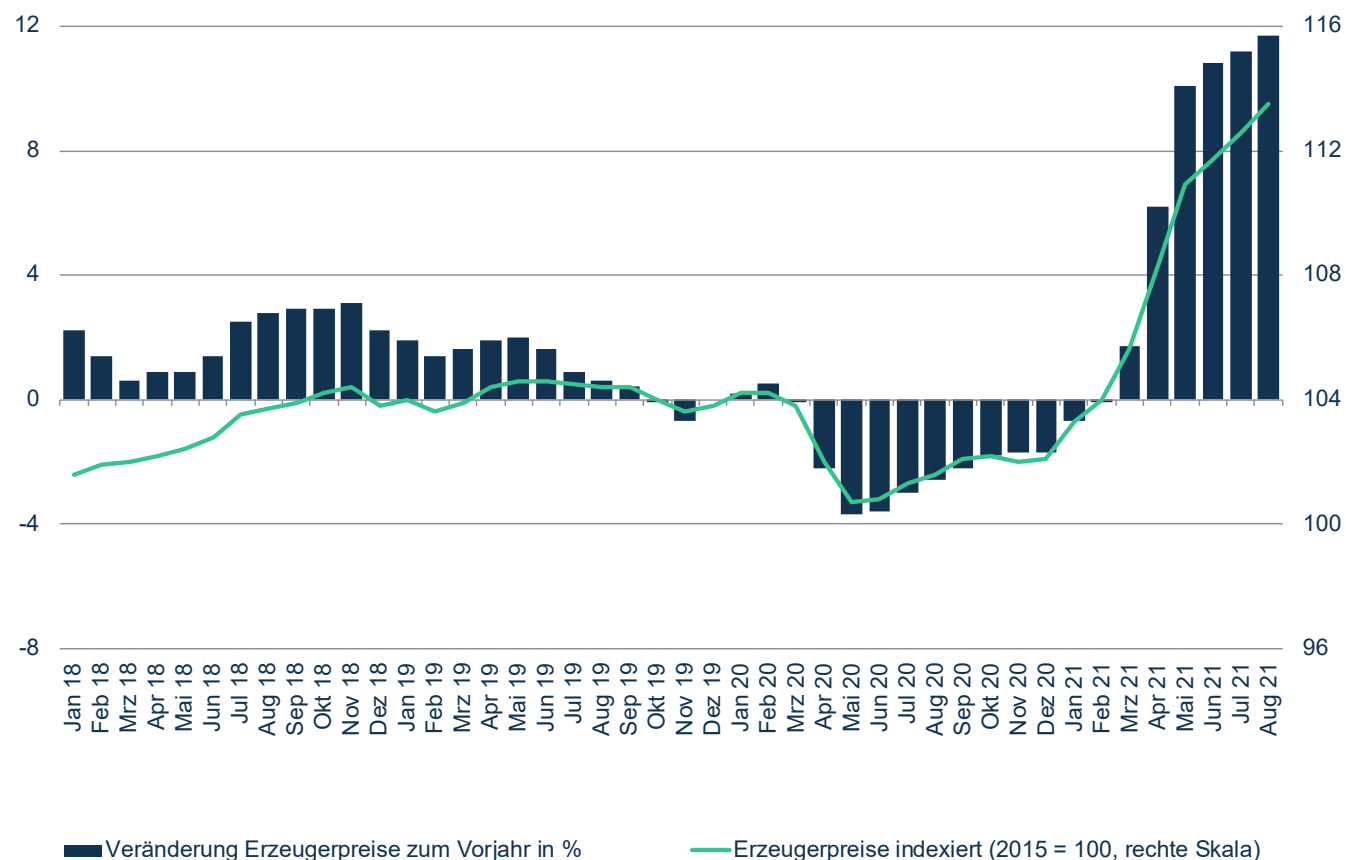


- Statt einer schwachen Nachfrage erweisen sich zunehmend Engpässe bei Vorprodukten als Belastungsfaktor.
- Hinzu kommen vermehrt logistische Probleme u.a. durch eingeschränkte Frachtkapazitäten.

Chemiepreise steigen wegen höherer Rohstoffkosten

In Teilbereichen temporäre Margenbelastungen

Erzeugerpreise mit Veränderungen zum Vorjahresmonat



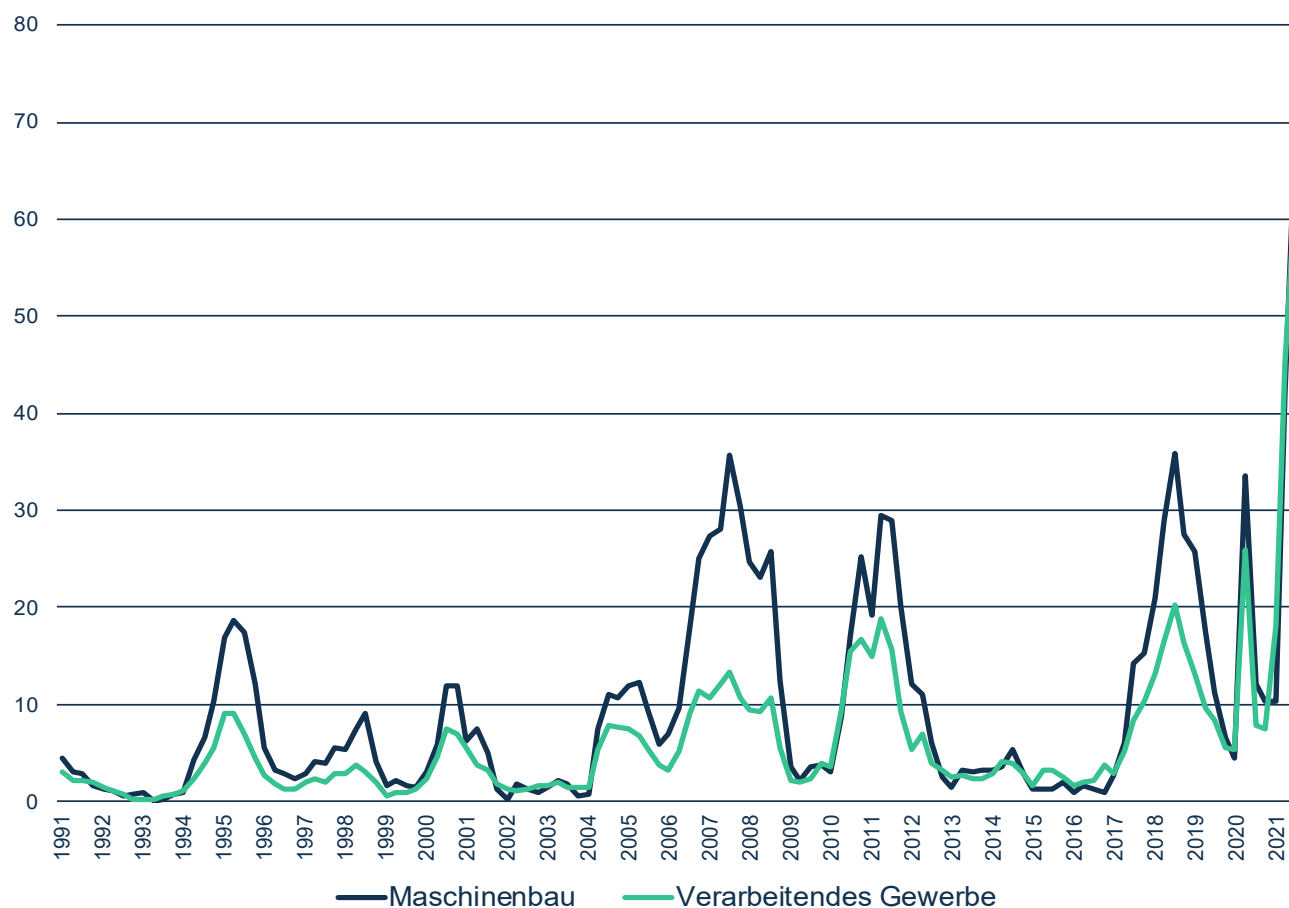
Angesichts teilweise eingeschränkter Verfügbarkeiten stiegen die Rohstoffpreise zuletzt stark an, was zu höheren Verkaufspreisen führte.

Die Dynamik des Preisanstiegs hat sich in Q2 beschleunigt. So legten die Preise im Mai/Juni zweistellig zu. In Q3 setzte sich der Trend fort und auch verglichen mit den Vormonaten wurde im Juli und August jeweils ein Plus von 0,8% verzeichnet.

Die gute Nachfrage sollte es zahlreichen Unternehmen ermöglichen, die höheren Kosten an die Kunden weiterzugeben. Allerdings dürfte dies insbesondere in den Downstream-Sparten nur zeitversetzt möglich sein, so dass zumindest mit temporären Margenbelastungen zu rechnen ist.

Industrie – Zulieferengpässe in HJ2 das größte Wachstums- und damit Ertragsrisiko

Ifo Index über Knappheit von Vorprodukten (Nennungen in %)



- Zulieferengpässe sind mittlerweile das größte Wachstums- und damit Ertragsrisiko für die Industrie in HJ2. In einer Ifo-Konjunkturumfrage sahen im Juli u.a. 70% der befragten Maschinenbauer ihre Produktion durch einen Materialmangel deutlich erschwert.
- Knapp sind vor allem Elektronikkomponenten, Stahl und Kunststoff.
- Betroffenheit variiert. Haupteinflussfaktoren: Technologiefokus, Projektlaufzeiten, Sourcing-Strategie, Unternehmensgröße und eigene Wertschöpfungstiefe.
- Im aktuellen Investitionszyklus dürfte die Preissetzungsmacht in der Industrie in den meisten Teilsektoren sehr ausgeprägt sein.
- Temporäre Margenbelastung aber durch zeitversetzte Preiswirkung.

Quellen: ifo Konjunkturumfragen, zuletzt Juli 2021, Ifo Institut, LBBW Research

Was sagen Industrieunternehmen? Betroffenheit variiert

Unternehmen



Aktivitätsschwerpunkt

Verbindungstechnologie für PKW,
Nutzfahrzeuge und Wasserwirtschaft



Flurförderzeuge, Lagertechnik und
Lagersysteme



Computertomographen, Diagnostiksysteme,
Operationen unterstützende Systeme



Systeme für den öffentlichen Transport, die
Produktionsautomatisierung, die
Gebäudeinfrastruktur und dezentrale
Energiesysteme

Statements zu Zulieferengpässen

Gewinnwarnung u.a. wegen Materialmangel
(Stahl, Kunststoff) und den damit
verbundenen höheren Beschaffungskosten.
Zudem höher als erwartete Fracht- und
Pandemiekosten.

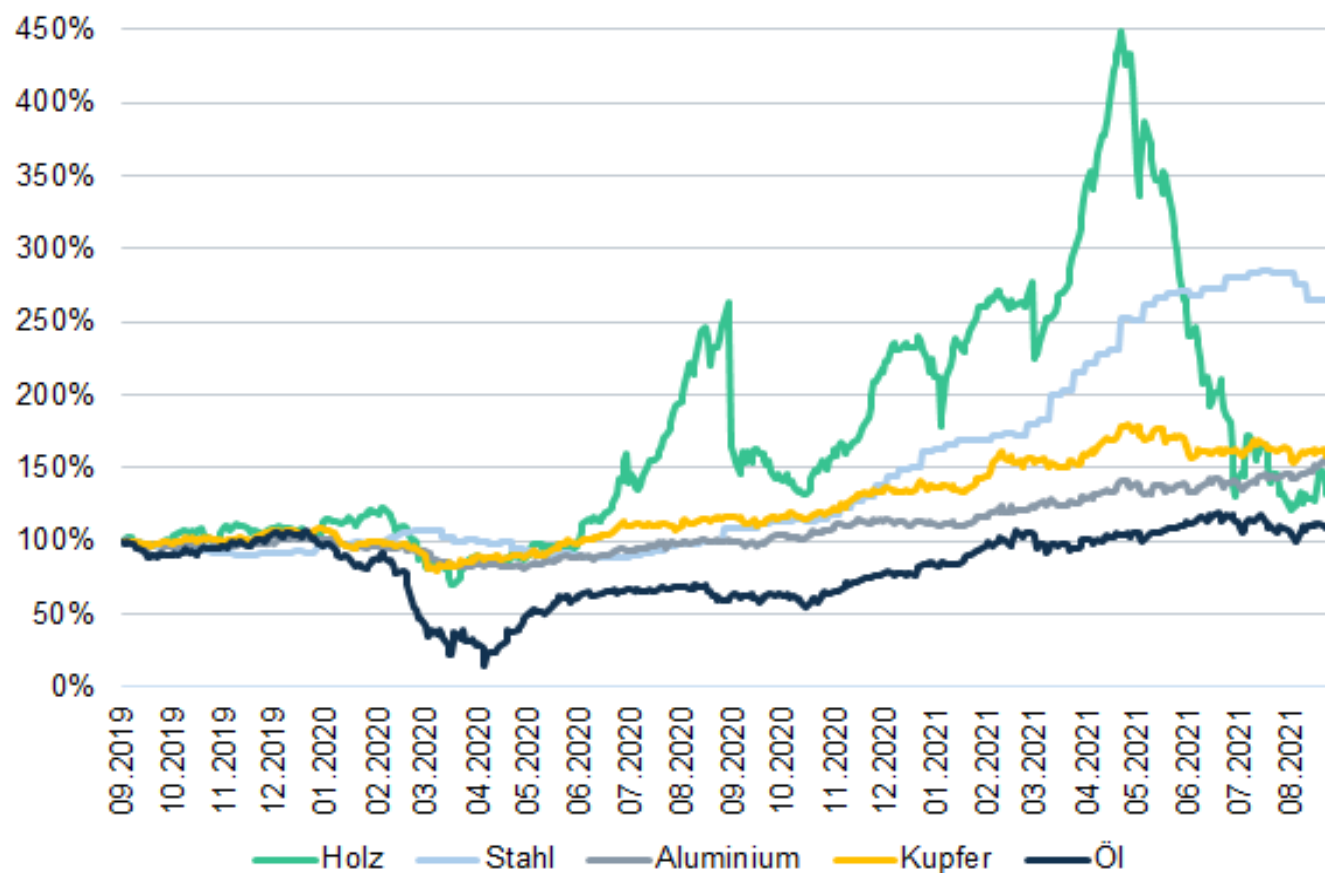
Risiko von Materialengpässen sowie
höheren Beschaffungskosten in HJ2. Nur
teilweise Kostenkompensation durch höhere
Verkaufspreise und strukturelle
Maßnahmen.

Zum Chipmangel, CEO Montag: „Wir haben
das Thema im Griff, die Beschaffung
erfordert allerdings einen hohen Einsatz.
Wir haben Quartal für Quartal unsere
Prognosen erhöht.“

Die Lieferkettenproblematik hatte bislang
begrenzte Effekte. Die Zusammenarbeit mit
Lieferanten wurde intensiviert, bei zugleich
verstärktem Einsatz globaler
Logistikexperten.

Baumaterial ist teuer und knapp – die medial beachteten Preiserhöhungen bei Holz haben sich wieder umgekehrt

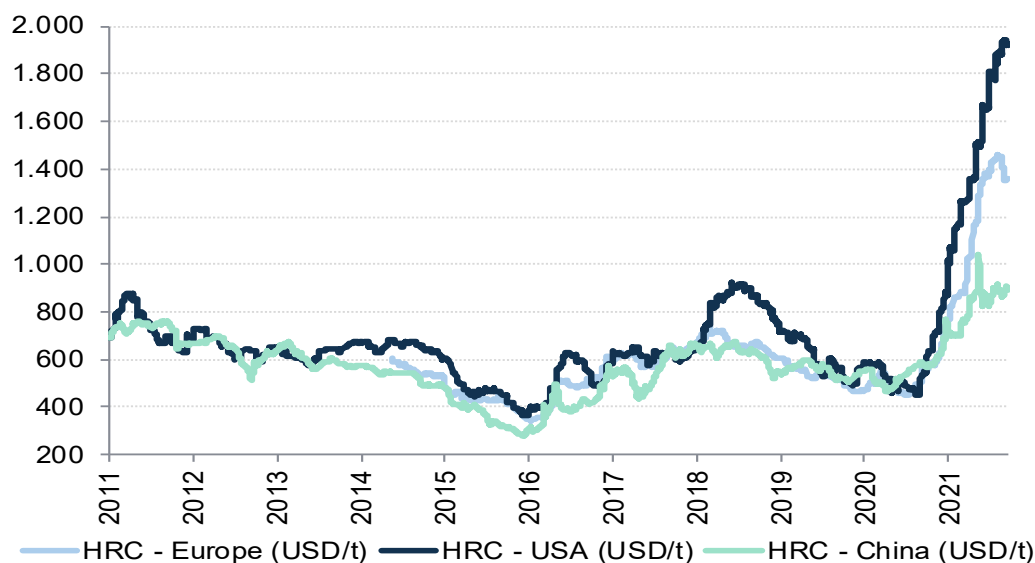
Preisentwicklung ausgewählter Commodities (Indexiert, 24 Monate)



- Steigende Rohstoffpreise verteuern Baumaterial und Gebäudeausrüstungen.
- Industrievertreter klagen über verspätete, ausbleibende oder verringerte Lieferungen von Baumaterial. Fehlende Liefertreue führt zu Verzögerungen auf den Baustellen. Zement wird mit lokalen Rohstoffen produziert und ist unverändert lieferfähig.
- Steigende Baukosten und Projektverzögerungen belasten anfangs i.d.R. Bauträger bzw. Projektentwickler. Hohe Baukosten belasten im zweiten Schritt das Nachfrageverhalten und können Inflationsängste befeuern.

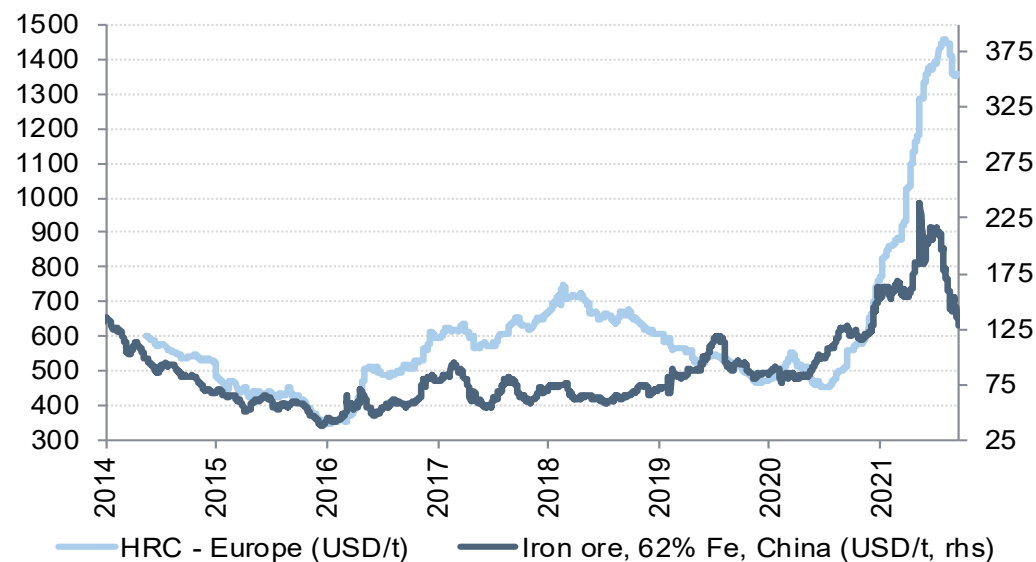
Im für Stahlhersteller außerordentlich positiven Marktumfeld kündigt sich für Eisenerz eine Korrektur an

Regionale Preisentwicklungen bei Stahl (HRC, USD/t)



- 2020 wurde die Stahlbranche erst von einem Nachfragestopp und dann von einer schnellen Konjunkturerholung überrascht.
- Ungewöhnlicherweise wurden hohe regionale Preisunterschiede bislang nicht ausarbitriert.

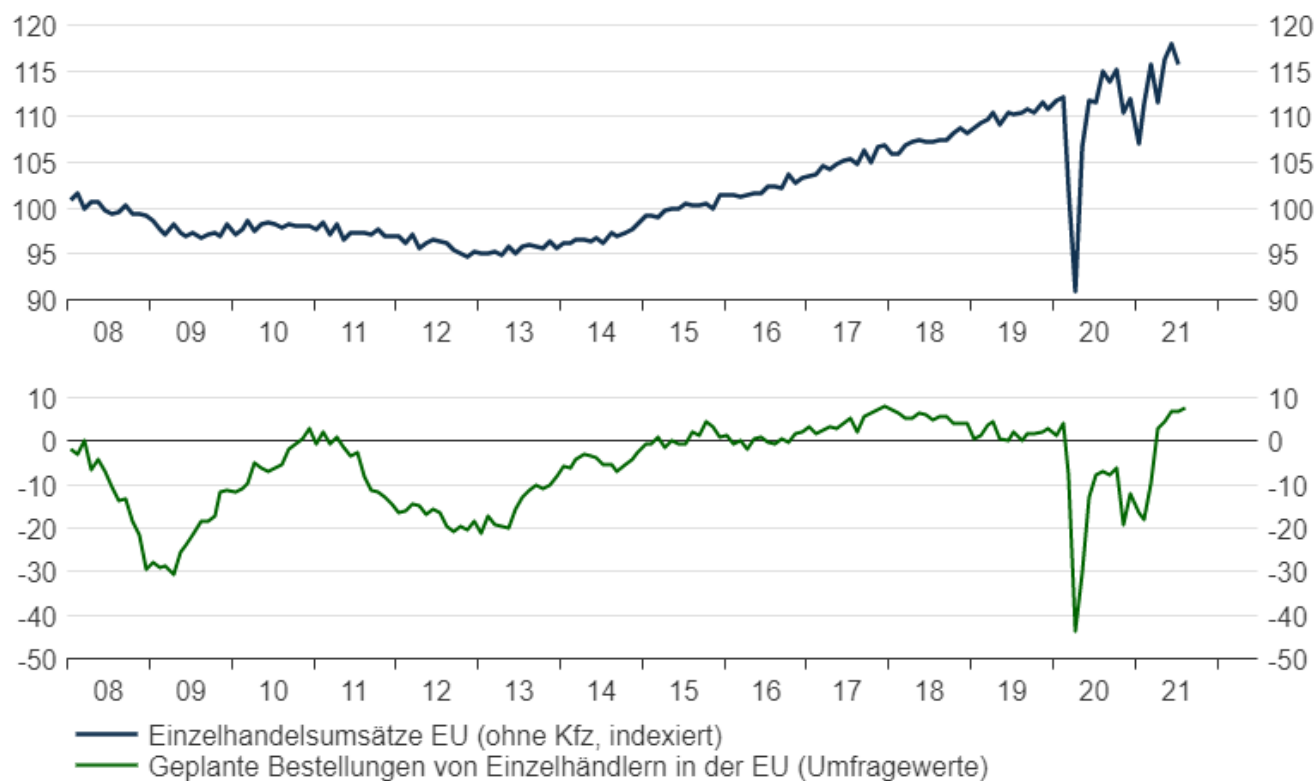
Preisentwicklung von Stahl vs. Eisenerz (USD/t)



- Eine deutliche Preiskorrektur bei Eisenerz zeigt eine gestiegene Verfügbarkeit des Rohstoffs an.
- Der Metalspread hat sich außergewöhnlich positiv entwickelt. Stahlproduzenten sollten ihre Produktion ausweiten, was erfahrungsgemäß zu Lasten des Preisniveaus geht.

Konsum – Einzelhandel bestellt mehr Ware, auch um Lieferengpässe an Weihnachten zu vermeiden

Entwicklung der EU-Einzelhandelsumsätze und der geplanten Bestellungen bei Lieferanten

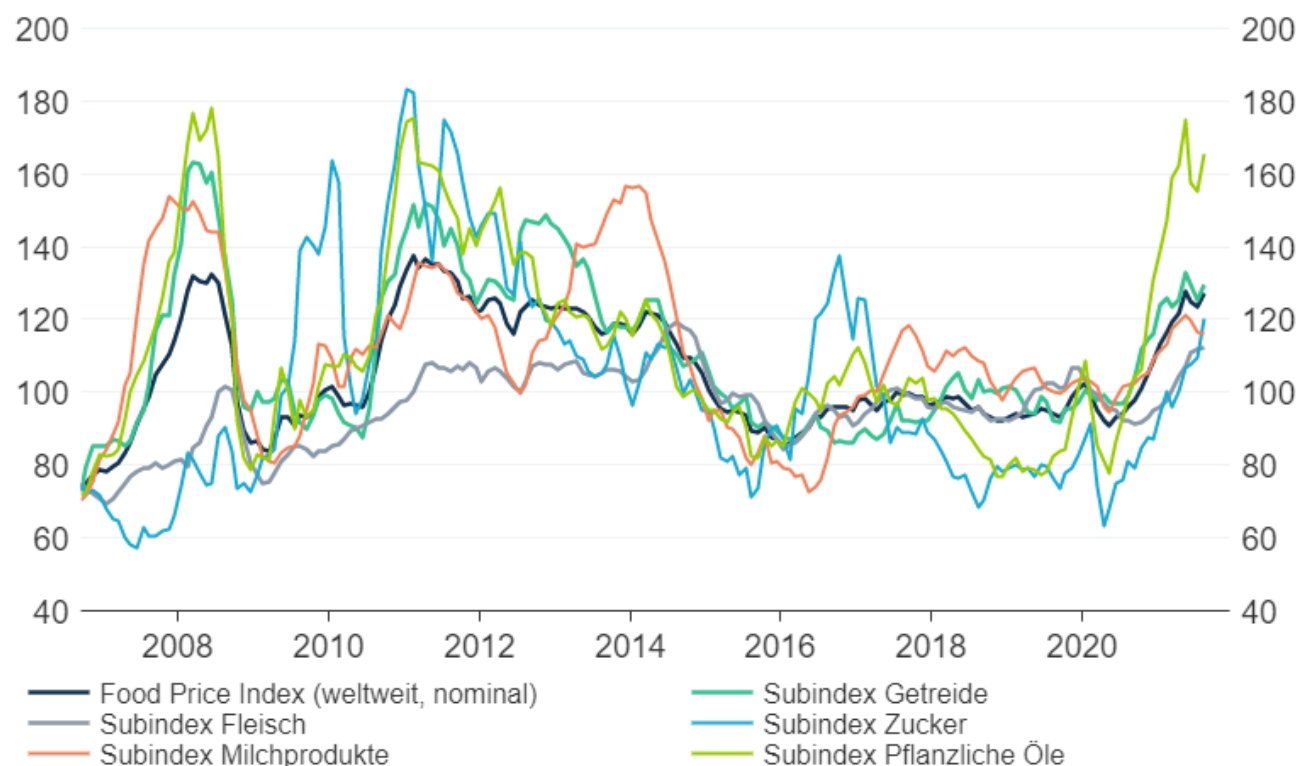


- Die Einzelhandelsumsätze zeigen sich seit Jahresbeginn 2021 erholt und vermitteln insgesamt eine gute Konsumnachfrage. Die Nachfrage trifft auf Lager, die im Wesentlichen durch Unsicherheiten in der Corona-Pandemie aktuell auf einem niedrigen Niveau liegen.
- Das dürfte aber unseres Erachtens nicht der einzige Grund für den Anstieg der geplanten Bestellungen im Einzelhandel sein (im Aug. 2021 höchster Stand seit Dez. 2017). Im Vorfeld des Weihnachtsgeschäfts dürften unserer Meinung nach Einzelhändler durch frühere Orders als üblich auch potenzielle Lieferengpässe im Zuge knapper Logistik oder eingeschränkter Produktionskapazitäten in Asien zu vermeiden versuchen.
- **Unsicherheiten bestehen daher in den nächsten Monaten mehr auf der Angebots- als auf der Nachfrageseite.**

Quellen: Europäische Kommission – Business and consumer survey results Aug. 2021, LBBW Research

Konsum – Nahrungsmittelpreise steigen durch Lieferkettenprobleme und Klimaschäden an

Entwicklung des Food Price Index mit Subindices (Punkte)



- Störungen in der Lieferkette wie zum Beispiel Arbeitskräftemangel im Agrarsektor und in übergeordneten Wertschöpfungsstufen sowie steigende Kosten im Transportwesen und bei Energie führen auch zu steigenden Rohstoffpreisen im Agrarsektor.
- Im Vergleich zu anderen Wirtschaftszweigen zeigt der Agrarsektor zusätzlich eine große Abhängigkeit von Witterungsverhältnissen. Insbesondere im laufenden Jahr traten überdurchschnittlich viele Extremwetterlagen auf, die negative Auswirkungen auf die Ernte hatten.
- Im Zuge der Klimaveränderung besteht die Gefahr, dass der Einfluss des Wetters weiter zunimmt und höhere Rohstoffpreise für die Nahrungsmittelherstellung nach sich zieht.

Quellen: Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO), LBBW Research

Materialknappheit über alle Branchen hinweg Mittelstand dabei besonders betroffen



2021 – Corona-Krise

Absolut betrachtet besteht die größte Materialknappheit in den Bereichen Elektronik, Automobil und Kunststoffwaren. Die größten relativen Ausschläge sind jedoch in der Herstellung von Bekleidung, Möbeln sowie der Getränkeherstellung beobachtbar. Lediglich pharmazeutische Erzeugnisse scheinen resistent zu sein und weisen kaum Engpässe auf.



2010/11 – Eurokrise

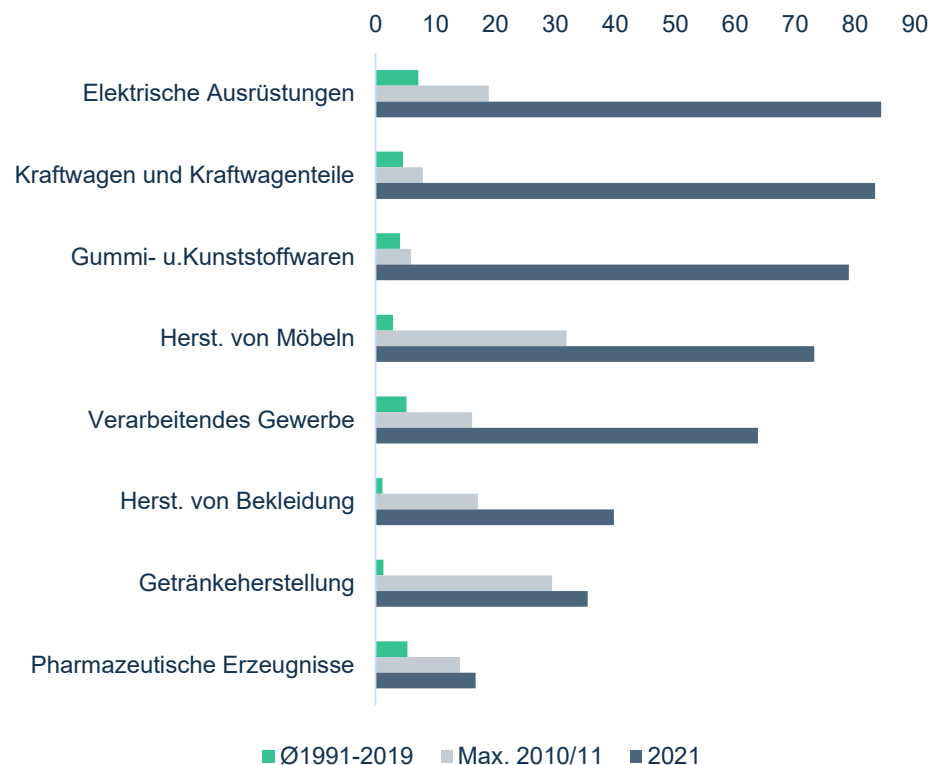
Verglichen mit der maximal gemessenen Materialknappheit während der Eurokrise, erreicht die Corona-Pandemie eine neue Dimension. Selbst Sektoren, die vor 10 Jahren verhältnismäßig wenig betroffen waren wie Autos, Kunststoffwaren oder das verarbeitende Gewerbe reißen aktuell deutlich nach oben aus.



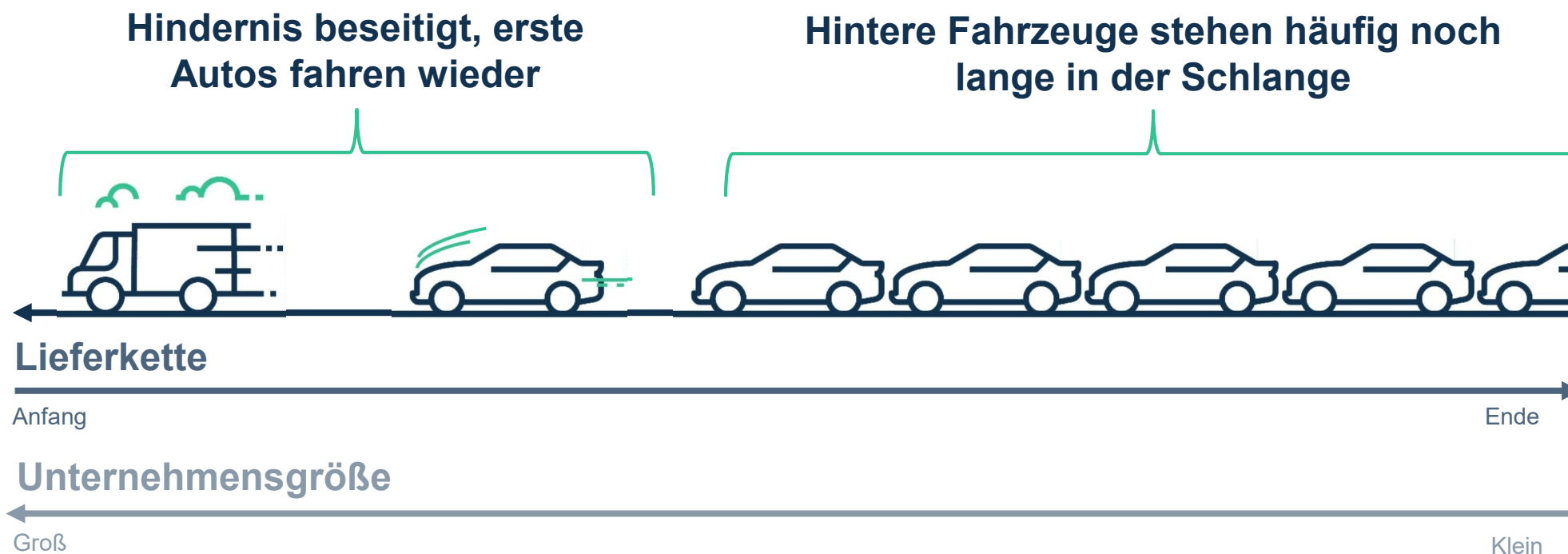
Bedeutung für den Mittelstand

Durch die selbst für eine Krise ungewöhnlich hohe Materialknappheit, sind insbesondere kleine und mittlere Unternehmen gefährdet. Da diese eher geringere Bestellungen tätigen, ist es wahrscheinlich, dass Auftragsvolumina von Großunternehmen aus Anbietersicht bevorzugt werden.

Materialknappheit ausgewählter Sektoren (Anzahl Nennungen in % der Befragten)



Auch wenn alle Ursachen beseitigt sind, wird es noch dauern, bis sich der Stau komplett auflöst



- Löst sich ein Stau auf, müssen die hintersten Fahrzeuge oft noch lange stehen bleiben, während die ersten schon längst wieder losgefahren sind. Diese Situation ist vergleichbar mit den aktuellen Lieferkettenproblemen.
- Welche Unternehmen nach dem Stau als erste wieder losfahren können, hängt mit verschiedenen Faktoren zusammen. So entscheidet sich das Tempo der Erholung durch die Positionierung innerhalb der Lieferkette. Unternehmen am Ende des Wertschöpfungsprozesses können dementsprechend erst spät beliefert werden. Ausschlaggebender für die wirtschaftliche Erholung scheint u.E. jedoch die Größe und Marktposition zu sein. Größere Unternehmen verfügen eher über ein starkes Netzwerk, haben größere Bestellmengen und stehen häufig vielen kleinen Lieferanten gegenüber, wodurch sie eine besondere Verhandlungsmacht besitzen.

02

Ausblick

**Geduld und
Flexibilität gefragt**

**Langfristig
strukturelle
Änderungen in der
Beschaffung nötig**

Kurzfristiger Ausblick

Die Halbleiterproduktion kann nur langsam wieder hochgefahren werden, daher ist auch in den kommenden Quartalen weiter mit Lieferengpässen zu rechnen. Nachholeffekte dürften zudem dafür sorgen, dass die Nachfrage ihr Vorkrisenniveau überschreitet. Verschärfend kommen Naturkatastrophen hinzu. Eine Besserung ist frühestens in der zweiten Jahreshälfte 2022 in Sicht.

Das Infektionsgeschehen wird weiterhin maßgeblich sein. Bisherige Impfkampagnen zeigen sich erfolgreich, potenzielle Virus-Varianten sorgen jedoch für Ungewissheit.

Auch das Weihnachtsgeschäft 2021 dürfte von den Lieferengpässen beeinträchtigt werden. Insbesondere in den Bereichen der Unterhaltungselektronik (Smartphones, Computer, Konsolen, Smartwatches) besteht, aufgrund des Chipmangels eine erhebliche Knappheit.

Halbleiter

Weitere Güter

Pandemie

China

Weihnachten

Bei Halbleiter-unabhängigen Gütern ist mit einer früheren Erholung zu rechnen. Dies gilt bspw. für Gummi- und Kunststoffwaren, aber auch für Textilien, dessen Mangel eher auf logistische Ereignisse (Suez Kanal, Schließungen oder Staus an Häfen durch z.B. coronabedingt weniger Personal) zurückzuführen ist.

China beherbergt beinahe alle der weltweit 10 größten Häfen. Wiederholte Schließungen wie in Shenzhen durch eine Null-Toleranzpolitik würden die globalen Lieferketten erneut massiv beeinträchtigen.

Langfristiger Ausblick

1

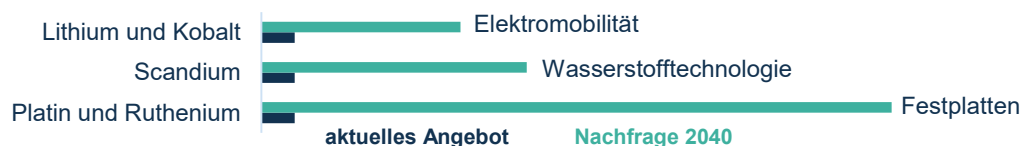
Beschaffung

Die Corona-Pandemie hat die hohe Sensitivität der globalen Lieferketten aufgedeckt. Daher halten wir langfristig ein Umdenken vieler Unternehmen für wahrscheinlich. Ein Strategiewechsel in der Beschaffung, die sich aktuell überwiegend auf Just-in-Time stützt, könnte langfristig für mehr Stabilität sorgen, sodass Wertschöpfungsketten auch in Krisen länger aufrechterhalten werden können.

2

Nachfrage und Ressourcen

Die Pandemie hat der ohnehin fortschreitenden Digitalisierung zusätzliches Momentum verliehen. Zusammen mit der parallelen Energie- und Mobilitätswende sowie weiteren Zukunftstechnologien ist davon auszugehen, dass die Nachfrage nach Rohstoffen, die für Chips, Festplatten oder Batterien benötigt werden, in Zukunft weiter ansteigen wird. Eine Ausweitung des Angebots über Vorkrisenniveau wäre damit erforderlich. Schätzungen zufolge könnte der Bedarf von Platin und Ruthenium 2040 das derzeitige Angebot um das bis zu 19-fache übersteigen.



3

China

Da China insbesondere bei Bergwerkprodukten größter Anbieter ist, besteht die Gefahr einer zu hohen Länderkonzentration. Politische und wirtschaftliche Risiken des Landes sollten daher stärker berücksichtigt werden.

Disclaimer

Aufsichtsbehörden der LBBW: Europäische Zentralbank (EZB), Sonnemannstraße 22, 60314 Frankfurt am Main und Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin), Graurheindorfer Str. 108, 53117 Bonn / Marie-Curie-Str. 24-28, 60439 Frankfurt.

Diese Publikation beruht auf von uns nicht überprüfbaren, allgemein zugänglichen Quellen, die wir für zuverlässig halten, für deren Richtigkeit und Vollständigkeit wir jedoch keine Gewähr übernehmen können. Sie gibt unsere unverbindliche Auffassung über den Markt und die Produkte zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses wieder, ungeachtet etwaiger Eigenbestände in diesen Produkten. Diese Publikation ersetzt nicht die persönliche Beratung. Sie dient nur zu Informationszwecken und gilt nicht als Angebot oder Aufforderung zum Kauf oder Verkauf. Für weitere zeitnähere Informationen über konkrete Anlagemöglichkeiten und zum Zwecke einer individuellen Anlageberatung wenden Sie sich bitte an Ihren Anlageberater.

Diese Publikation wird von der LBBW nicht an Personen in den USA vertrieben und die LBBW beabsichtigt nicht, Personen in den USA anzusprechen.

Wir behalten uns vor, unsere hier geäußerte Meinung jederzeit und ohne Vorankündigung zu ändern. Wir behalten uns des Weiteren vor, ohne weitere Vorankündigung Aktualisierungen dieser Information nicht vorzunehmen oder völlig einzustellen.

Die in dieser Ausarbeitung abgebildeten oder beschriebenen früheren Wertentwicklungen, Simulationen oder Prognosen stellen keinen verlässlichen Indikator für die künftige Wertentwicklung dar.

Die Entgegennahme von Research Dienstleistungen durch ein Wertpapierdienstleistungsunternehmen kann aufsichtsrechtlich als Zuwendung qualifiziert werden. In diesen Fällen geht die LBBW davon aus, dass die Zuwendung dazu bestimmt ist, die Qualität der jeweiligen Dienstleistung für den Kunden des Zuwendungsempfängers zu verbessern.