

Vom Warten auf Ware.
Wie Kunststoffverarbeiter mit den
Versorgungsengpässen und dem **Chaos**
in der Logistik umgehen sollen.

Versorgungsengpässe ?

Buy Local-Versorgungsengpässe JA

Buy Global-Versorgungsengpässe NEIN

Chaos in der Logistik ?

Buy Local- Chaos NEIN

Buy Global-Chaos JA aber plan- und somit steuerbar

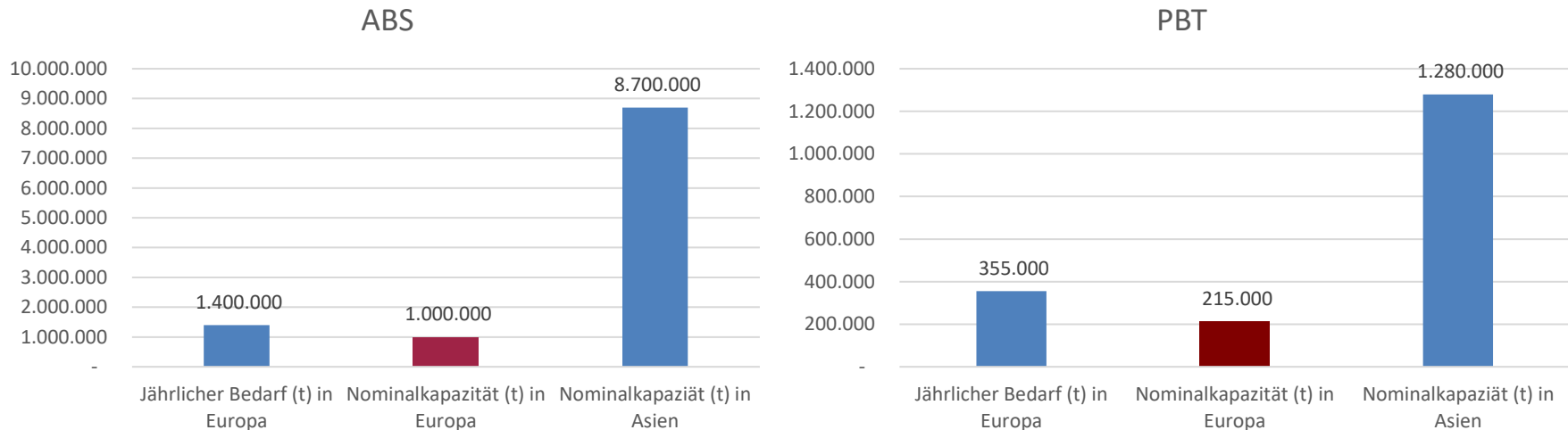
Allgemein

Aktuell sind immer noch fast alle wichtigen technischen Thermoplaste (ABS, PC, Polyamide, PMMA, POM und PBT) von einer ausgeprägten Versorgungsknappheit gekennzeichnet.

Diese Situation ist in erster Linie (neben der hohen Nachfrage, dem harten Winter in den USA, etc.) einer **strukturellen Unterversorgung** von technischen Thermoplasten in Europa, in Kombination mit einer oftmals **fehlenden Rückwärtsintegration** und **Marktkonzentration bei den Vorprodukten** der europäischen Hersteller geschuldet.

Strukturellen Unterversorgung:

Die folgenden Grafiken stellen den europäischen Bedarf, die Produktionskapazität in Europa, sowie die Produktionskapazität in Asien nebeneinander für ABS und PBT dar.



Versorgungsengpässe? – Buy local JA

Somit werden bereits ca. **400 kt ABS p.a.** - in erster Linie von den Verarbeitern -, sowie ca. **175 kt PBT p.a.** in erster Linie von den Compoundern und Herstellern - hauptsächlich aus Südkorea und Taiwan/China **importiert**.

Diese Situation wird sich weiter verschärfen, so sind in Europa innerhalb der nächsten 5 Jahre keine nennenswerten Erweiterungen im PBT geplant. In Asien ist hingegen von einer Zunahme von **260 kt** auszugehen.

Beim ABS sind hier nur neue Kapazitäten in Europa von **150 kt** in Planung (+ 50 kt Ineos in F-Wingles [2021] und Versalis + 100 kt).

In Asien hingegen werden im selben Zeitraum neue Kapazitäten in Höhe von **2,7 Mio. t** entstehen (Faktor 18!).

Letztlich sind sowohl beim PBT (3 Produzenten in Europa) und beim ABS (4 Produzenten in Europa) klar oligopolistische Marktstrukturen auszumachen, welche eine „**Steuerung**“ des Marktes deutlich erleichtern. In Asien hingegen gibt es ein Vielfaches an Anbietern für beide Produkte, sowie deren Vorprodukte und somit einen **funktionierenden Wettbewerb**.

UPDATE NOVEMBER 2021:

Sowohl die DSM als auch die DuPont haben die Absicht, Ihre Sparten der „Engineering Plastics“ zu verkaufen, da Sie diese nicht mehr zum Kerngeschäft zählen.

Die Lanxess hat angekündigt Ihre Bereiche Polyamide (Durethan) und PBT (Pocan) auszugliedern, um sich einen Verkauf offen zu halten.

Inwieweit dies die sowieso schon nicht mehr gegebene Versorgungssicherheit der europäischen Produzenten weiter beeinträchtigt sei einmal dahin gestellt.

Fehlenden Rückwärtsintegration & Marktkonzentration bei den Vorprodukten:

Treu dem Motto „Schuster bleib` bei deinen Leisten“ folgend, verzichten viele europäische Unternehmen der Kunststoffbranche auf eine Rückwärtsintegration und kaufen die benötigten Rohstoffe auf dem freien Markt zu. Die **Vorproduktkette ist stark konzentriert**, so dass der Ausfall einer einzigen Anlagen erhebliche Auswirkungen auf den Gesamtmarkt hat:

- ➔ Das Force Majeure der ACN Produktion der Ineos in Köln-Worringen führte zu einer starken Verknappung beim ABS (z.B. Allokationen Versalis) und zu einer extremen Verknappung beim SAN (FM von Trinseo).
- ➔ Das Force Majeure der PTA Produktion der Ineos in Belgien führte zu Folge-FM für PBT bei der BASF, Dupont und Lanxess.

Lessons learned?

- ➔ Bei der Auswahl Ihrer Lieferpartner immer auch das Augenmerk auf eine **vorhandene Rückwärtsintegration (=prioritäre Versorgung im Falle einer Knappheit & hohe Wettbewerbsfähigkeit durch vertikale Wertschöpfung)** bzw. auf einen funktionierenden Wettbewerb legen.
- ➔ Verstärkt **asiatische Versorgung** ins Auge fassen, denn hier spielt „die Musik“ und wird sie in Zukunft spielen.

Go East - Vorteile:

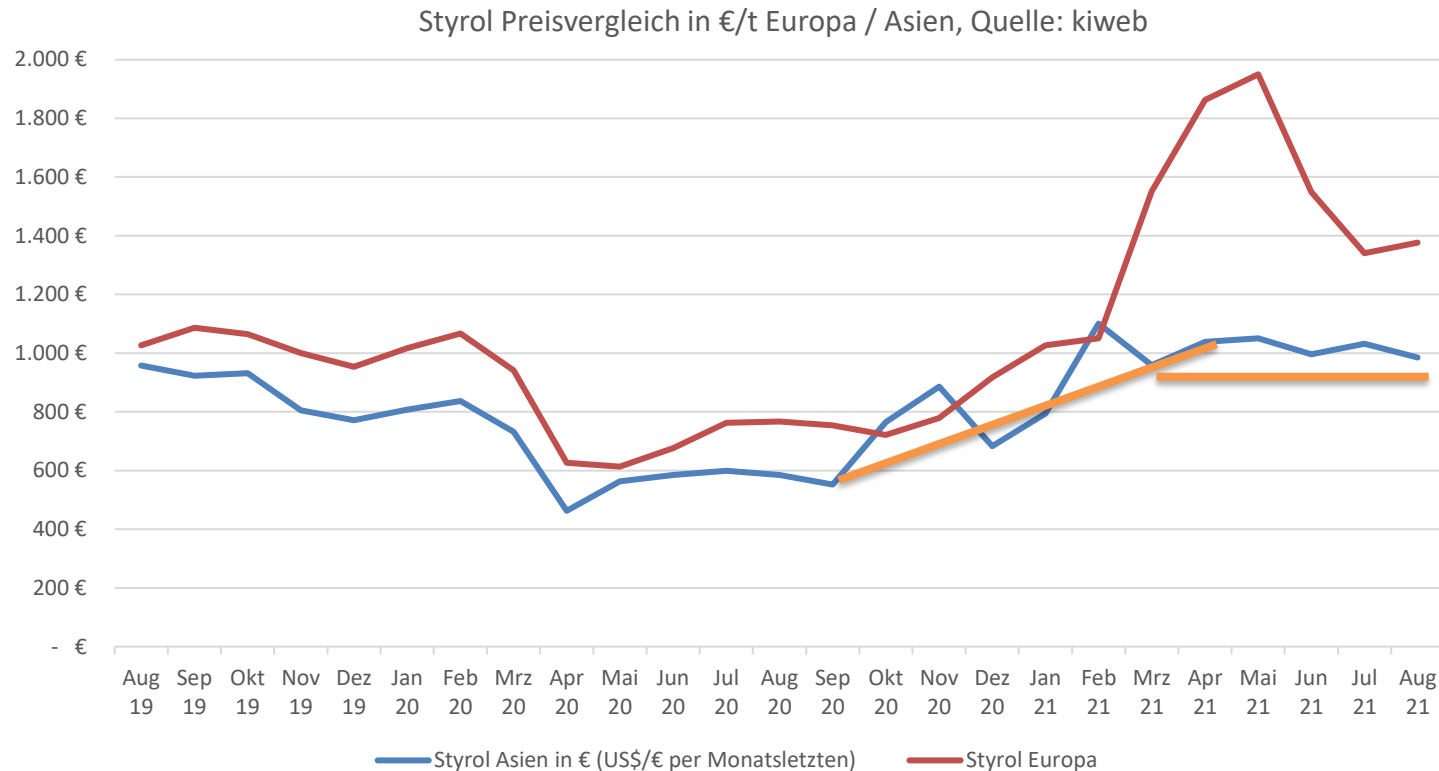
- **Frühindikator** der Preisentwicklung - Asien läuft voraus.
- Hohe und konsistente **Qualität** für passgenaue Produkte - “Low Tech“ war gestern.
- Sehr **wettbewerbsfähige Preise** aufgrund hoher Kapazitäten und dadurch generierte Skaleneffekte.
- **Hohe Lieferzuverlässigkeit, in 2021 zwar logistikbedingte Verspätungen aber keine Ausfälle (eigene Erfahrung). Versorgungsengpässe mit europäischen Kunststoffen konnten bei bestehenden Kunden sogar durch Mehrlieferungen ausgeglichen werden.**

Go East - Vermeidung von Nachteilen:

- Entwicklung von maßgeschneiderten [Logistikkonzepten](#), zur Sicherstellung einer kurzfristigen Verfügbarkeit und geringer Kapitalbindung. Buchung großer Kontingente an Containern im Vorfeld, zur Sicherstellung der benötigten Frachtkapazitäten und Preisstabilität.
- Möglichkeit von CO2 neutralisierten Lieferungen, zur Kompensation des „Co2 Rucksacks“.
- Externe Qualitätskontrolle neuer Wareneingänge, sofern Anfangs noch qualitative Bedenken bestehen.

Preislicher Vergleich zu Ware aus Europa

Am Beispiel der Preisentwicklung des für ABS/SAN/PS/HIPS wichtigsten Monomers Styrol ist zu sehen, dass diese **neuerdings deutlich stabiler ausfällt** (da mehr Anbieter vorhanden), der Preis **signifikant niedriger als in Europa** liegt, sowie dem europäischen im **Trend auch vorausläuft**.

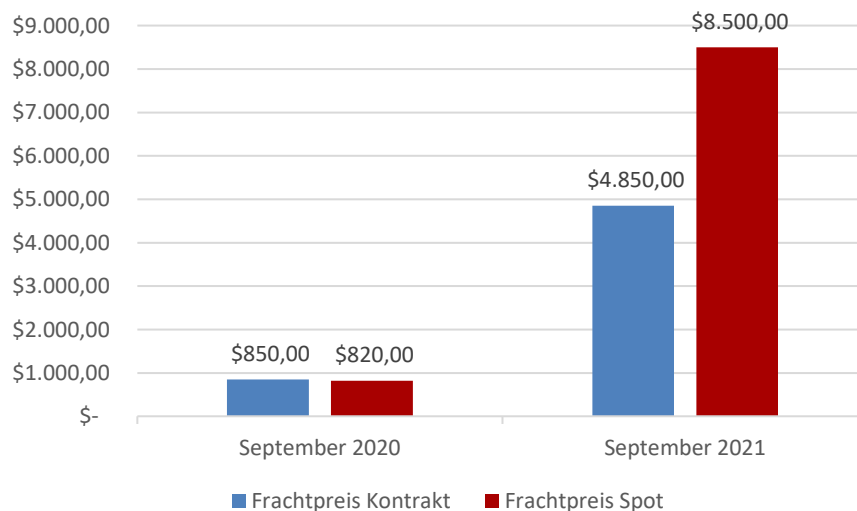


Allgemein

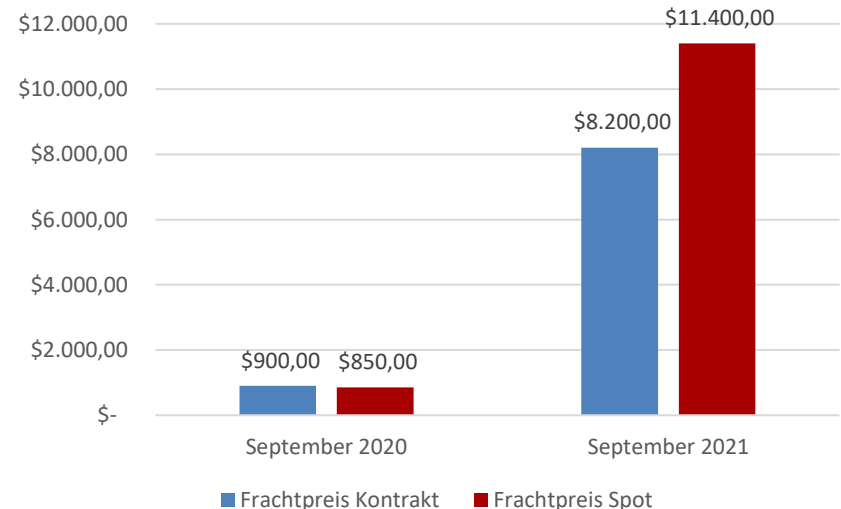
Die starke Nachfrage nach Seefrachtkapazitäten in Kombination mit einer nur sehr begrenzten kurzfristigen Möglichkeit zur Angebotsausweitung (Stichwort: Lieferzeit neue Schiffe) haben zu einer noch nie dagewesenen Unterdeckung von Seefrachtkapazitäten geführt.

Die folgenden Grafiken stellen die Kostenexplosion anhand der Frachtentwicklung für 20“ Container von Laem Chabang (Thailand) und Dalian (Nordost-China) nach Hamburg dar. Dabei wird zwischen langfristigen Kontrakt- und kurzfristigen Spotpreisen differenziert:

Frachtpreisentwicklung ex Thailand per TEU



Frachtpreisentwicklung ex China per TEU



Gründe für die explodierten Seefrachtkosten:

- **Sprunghaft angestiegener Welthandel** nach dem Corona Lockdown (vor allem auf den Routen Asien-Europa und Asien-USA), bedingt durch:
 - Nachholbedarf & staatliche Stabilisierungsprogramme
 - Hohe Nachfrage für Güter aus Fernost, durch frei gewordene Gelder die bis dato für Reisen, Kultur- & Restaurantbesuche, etc. verwendet wurden
 - Hohe Nachfrage für Güter aus Fernost, durch den Trend zum Home Office
- Neun der weltweit zehn größten Reedereien haben sich mittlerweile in **nur drei Konsortien** mit einem Weltmarktanteil von knapp 80 % vereinigt:
 - 2M: Moller-Maersk und MSC (Nummer 1 und 2 weltweit)
 - Ocean Alliance: Cosco, CMA CGM und Evergreen (Nummer 3,4 und 7 weltweit)
 - The Alliance: Hapag Lloyd, One, Yang Ming und Hyundai Merchant Marine (Nummer 5,6,8 und 9 weltweit)
- Kurzfristige Angebotsausweitung nur sehr begrenzt möglich, da die neuesten Großcontainerschiffe mit einer Kapazität von 23.500 TEU ca. **3 Jahre Lieferzeit** haben.
- Die **rigorose No Covid Strategie** Chinas kann bei einzelnen positiven Corona Fällen zu einer wochenlangen Schließung von ganzen Abfertigungsterminal führen.
- Wichtige Häfen sind **stark überlastet**, was zu weiteren Verzögerungen sowohl im Containerumlauf als auch in der Schiffsabfertigung führt.
- Ever Given Vorfall – im Gesamtkontext aber vernachlässigbar.

Chaos in der Logistik? – JA aber steuerbar

Der Nachfrageüberhang führt aktuell zu immensen Gewinnsteigerungen der Reedereien und somit zu einer sehr positiven Kursentwicklung der Aktien:

Marktbericht > Hapag-Lloyd

232,00 EUR

+183,80 (381,33 %) ↑ im letzten Jahr

17. Sept., 14:50 MESZ · Haftungsausschluss

ETR: HLAG

+ Folgen

1 T. | 5 T. | 1 M. | 6 M. | YTD | 1 J. | 5 J. | Max.



Steuerungsansätze:

- Sofern Sie von weiteren Kostenerhöhungen ausgehen, Aktien der Reedereien kaufen, um durch die Gewinne/Dividenden die Mehrkosten zu kompensieren.
- Benötigte Container Mengen **frühzeitig buchen** um durch Kontraktpreise den Preisauftrieb zu dämpfen und um Kapazitäten zu sichern. Die Verfügbarkeit von kurzfristigen Seefrachten ist eine reine Funktion des Preises!
- **Saisonale Schwankungen** beachten. Nach Möglichkeit nicht während des Weihnachtsgeschäftes, oder vor dem chinesischen Neujahresfest Frachten buchen.
- Just in Time war gestern, aufgrund niedriger Fremdkapitalkosten und Störungen in der Logistik wird verstärkte **Lagerhaltung** empfohlen. Sofern hier Platz oder Liquidität ein Thema sind, sprechen Sie mit Ihrem Distributor oder Logistiker für ein maßgeschneidertes Konzept.

Ausblick:

- Frachtkostenerhöhungen stagnieren in letzter Zeit leicht. Hapag und CMA/CGM haben erklärt, sich an keinen weiteren Preistreibereien zu beteiligen. Weltwirtschaft wird sich voraussichtlich abkühlen („Stagflation“, mögliche chinesische Immobilienkrise).
- Ende August standen 619 neue Containerschiffe in den Auftragsbüchern der Werften (Quelle: BIMCO). Dies entspricht einer Verdoppelung gegenüber Vorjahr. Diese kommen ab 2022 (Großteil in 2023) in den Markt und werden zur Entspannung beitragen.

 **Fazit: Der Markt für Seefrachten wird sich voraussichtlich ab März 2022 (nach CNY) wieder etwas entspannen und ab 2023 dann deutlich. Die Vorkrisenniveaus sind allerdings nicht in Aussicht.**

Zusammenfassung

Versorgungsengpässe werden sich bei Festhalten an Buy Local mittelfristig verstärken. Deshalb nutzen Sie die Vorteile von **Go East**.

Das **Chaos in der See-Logistik** wird sich mittelfristig wieder **entspannen**. Kurzfristig ist dieses steuerbar.

Kontakt:

ClickPlastics AG
Ralf Eberle
Robert-Bosch-Str. 30-32
64625 Bensheim

Telefon: +49 6251 / 770 690-20
Fax: +49 6251 / 770 690-99
Handy: +49 171 / 7460747
Email: ralf.eberle@clickplastics.com

Wir danken für Ihre Aufmerksamkeit!

Beispiel Go East-Kurzportrait / Integration



IRPC ist Südostasiens erstes komplett bis zur Erdöldestillation rückwärtsintegriertes petrochemisches Unternehmen. Diese vertikale Integration sichert eine hohe qualitative und preisliche Wettbewerbsfähigkeit.

Produkte von IRPC: **ABS, ABS Pulver, Kautschuk ABS, SAN, UHMWPE, PE, HDPE (PE 100), PP, PP Inline Compounds, WPC, PE Wachs, PS, EPS und HIPS**

Partner Produkt	IRPC					
	PS	HIPS	SAN	ABS /Pulver	UHMWPE	PP
Veredelungslevel/Compounds	Ja	Ja	Nein	Ja	Nein	Ja
Monomer-/Downstreamlevel I	Styrolmonomer	Styrolmonomer	Styrolmonomer	Styrolmonomer	Ethylen	Propen
Monomer-/Downstreamlevel II		1,3 Butadien	Acrylnitrilmonomer	Acrylnitrilmonomer		
Monomer-/Downstreamlevel III				1,3 Butadien		
Vorproduktlevel I	Ethylbenzol	Ethylbenzol	Ethylbenzol (für SM)	Ethylbenzol (für SM)		
Vorproduktlevel II			Ammoniak (für ACN)	Ammoniak (für ACN)		
Vorproduktlevel III						
Steamcrackerlevel I	Pyrolysebenzin	Pyrolysebenzin	Pyrolysebenzin	Pyrolysebenzin	Ethylen	Propen
Steamcrackerlevel II			Propen (für ACN)	Propen (für ACN)		
Steamcrackerlevel III				1,3 Butadien		
Raffinatslevel	Naptha	Naptha	Naptha	Naptha	Naptha	Naptha

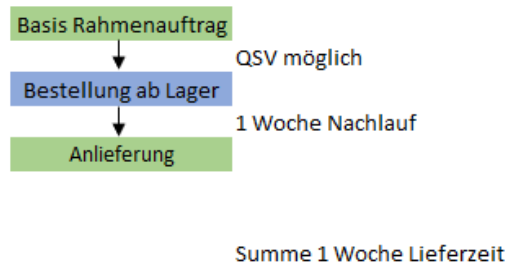
Beispiel Go East-Logistikkonzepte

Um die Nachteile eines Importes aus Asien für Sie erst gar nicht zum Tragen kommen zu lassen (wie lange Lieferzeit, Vorauskasse, etc.), haben wir verschiedene Logistik- und Finanzierungskonzepte entwickelt. Diese können natürlich auch miteinander kombiniert werden:

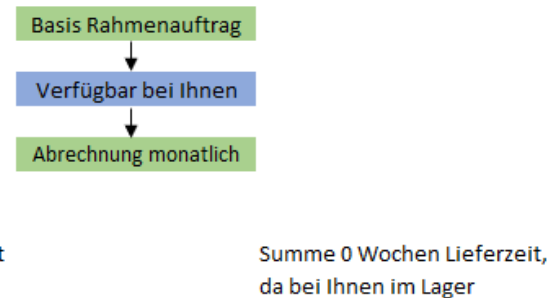
Konzept I-Direktanlieferung



Konzept II-Pufferlager



Konzept III-Konsignationslager



Unten stehende Bewertungsmatrix zeigt die verschiedenen Vor- und Nachteile der einzelnen Konzepte auf. Abhängig von Ihren Prioritäten, entwickeln wir gerne gemeinsam eine passgenaue Lösung:

	Direktanlieferung	Pufferlager	Konsignationslager
Lieferzeit	-	+	++
Kosten	++	o	+
erweiterte QS-Prüfung durch CP	-	+	-
Kapitalbindung	o	+	++
Kein Lagerplatz bei Ihnen notwendig	o	+	o
CO2 Kompensation möglich	+	+	+

Bewertungsmatrix unterschiedliche Logistikkonzepte:

- = negativ, o = neutral, + = positiv, ++ = sehr positiv

Über 20 Jahre Erfahrung in der Kunststoffdistribution, haben uns gemeinsam mit unseren Kunden wachsen lassen. Wir würden uns freuen, auch Sie von unserer Leistungsfähigkeit zu überzeugen.



Stand 2020

Unser Produktportfolio-alle Polymere

	Polyolefine Polyolefins			Styrolkunststoffe Styrene Polymers								Polyester Polyester			Polyamide Polyamides		Thermoplastische Elastomere Thermoplastic Elastomer			Silikone Silicones		Hochleistungspolymere High Performance Polymers			
	PP	HDPE	UHMWPE	ABS	GPSS	HIPS	ASA	SAN	EP	EPS	PC/ABS	PBT	PBAT	PET	PA6	PA66	PP/EPDM	TPV	TPEE	LSR	HTV	POK	PPS	PA6T/PA10T	PEEK
Automobil Automotive	○			○						○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
Elektro & Elektronik Electrical & Electronic	○			○	○	○	○	○		○	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
Bau, Haus & Garten Construction, House & Garden	○		○	○					○	○	○	○	○	○	○	○	○	○		○	○	○	○	○	○
Büro & Informationstechnik Office & Information Technology	○			○	○	○	○	○	○	○	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○		○
Haushalt Household	○			○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
Sanitär & Hygiene Sanitation & Medical	○		○	○	○	○	○	○	○			○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
Sport, Freizeit & Spielwaren Sport, Leisure & Toys	○			○		○						○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○			○
Maschinenbau Engineering	○		○	○				○		○	○		○	○	○	○	○	○		○	○	○	○	○	○
Verpackung Packaging	○	○	○	○								○	○	○	○	○				○	○	○			○