

Covid-19 – Wendepunkt für globale Lieferketten?

Teil I: Durch Covid-19 aufgedeckte Stärken und Schwächen der globalen Lieferketten (Versorgungssicherheit)

Auch wenn im Hinblick auf die Konjunktur aktuell weitestgehend Einvernehmen besteht, dass die Auswirkungen von Covid-19 auf das mittel- und langfristige Wirtschaftswachstum als begrenzt einzustufen sind, müssen die negativen Auswirkungen auf das kurzfristige Wirtschaftswachstum als schwerwiegend bezeichnet werden. Die nachteiligen Auswirkungen von Covid-19 auf die Konsumgüterseite der Wirtschaft sind unübersehbar, was sich in einem katastrophalen Rückgang der kumulierten Nachfrage widerspiegelt. Da die Verbraucherausgaben etwa ein Drittel des weltweiten BIP ausmachen, kann ein starker Rückgang des globalen BIP in diesem Jahr als so gut wie gesichert betrachtet werden. Covid-19 hat die Belastbarkeit der globalen Versorgungsstruktur auf eine harte Probe gestellt, indem es zahlreiche Schwachpunkte der Lieferketten aufgedeckt und gleichzeitig einige unerwartete Stärken hervorgehoben hat. Die letzten Wochen haben zweifellos gezeigt, dass die Erfordernisse der Versorgungssicherheit ein grundlegendes Umdenken erfordern und bestimmte Änderungen dringend umgesetzt werden müssen.



Wenngleich die Globalisierung für die Wirtschaft weiterhin zahlreiche Vorteile bringt, führt sie doch auch zu zahlreichen Verflechtungen, von denen sich einige derzeit als bedeutende Schwachstellen in der globalen Lieferkette erwiesen haben. Um dies zu verdeutlichen, betrachten wir einen typischen Herstellungsprozess der Post-Offshoring-Ära (Zeit der Auslagerung betrieblicher Aktivitäten ins Ausland). In der Regel ist dafür ein Netzwerk von Zulieferern erforderlich, die üblicherweise aus verschiedenen Teilen der Welt kommen. Die ohnehin schon komplexe und insbesondere lange Lieferkette für Einzelteile ist noch komplizierter, da jeder Hersteller von Teilen davon abhängig ist, dass Rohstoffe aus verschiedenen Gegenden der Welt zur Verfügung stehen. Große Automobilhersteller weisen bereits

darauf hin, dass die Komplexität der Zulieferung von Bauteilen die schwierige Situation der Autoindustrie aufgrund der Kostensteigerung noch weiter verschärft.

Der Umstand, dass C-19 aus China, dem wichtigsten Drehkreuz des verarbeitenden Gewerbes der Welt, stammt, und dort für längere Zeit zu Stillständen geführt hat, hat zu einer weiteren Verschärfung der Probleme in den Lieferketten geführt. Die sinkende Geschwindigkeit des Warenverkehrs, fehlerhafte Lieferungen von Containern usw. wurden in der gesamten Supply Chain beobachtet, was die globalen Engpässe noch verschärft hat. In vielen Fällen wurden durch Nachlieferungen zwar relativ schnell Rückstände aufgeholt, doch das Gefühl der Verwundbarkeit konnte damit nicht ausgeräumt werden. Angesichts des anfänglichen Mangels an vielen lebensnotwendigen Konsumgütern versuchten die inländischen Vertriebshändler in vielen Ländern, Lagerbestände maximal erhöhen, indem sie (synchronisiert) größere Mengen dieser Güter bestellten als üblich. Dies führte zu einem Auftragsüberhang bei neuen Bestellungen und verlängerte die Lieferzeiten. Einige Wochen später versuchen dieselben Vertriebshändler, Containerlieferungen an die Häfen zu bremsen, da sie von den neuen Lieferungen überschwemmt wurden. Daher hat der Logistiksektor aufgrund von Covid-19 einen doppelten Schlag mit anfänglichen Engpässen erlebt, gefolgt von einem übermäßigen Aktivitätsschub (sog. Peitschen- oder Bullwhip-Effekt). Mit anderen Worten: Während der Covid-19-Krise ist jetzt offensichtlich geworden, dass die Effizienz der Supply Chain, auf die in den letzten 20 Jahren Wert gelegt wurde, die Anforderungen an die Belastbarkeit nicht ausreichend kompensiert. Daher werden uns die Schwächen und Engpässe in der Lieferkette noch einige Zeit erhalten bleiben, bis wir neue Lösungen vollständig umgesetzt haben.



Schwierigkeiten in der gesamten Lieferkette werden auch von einer Umfrage des „The Institute of Supply Management“ aufgedeckt, die Anfang März ergab, dass 70 % der Unternehmen Störungen in der Lieferkette verzeichneten. Eine nachfolgende Fortschreibung der Umfrage, 3 Wochen später, ergab eine weitere Verschlechterung der Situation, denn 80 % der Befragten gaben an, dass sie weiterhin Probleme in der Lieferkette hatten. Während der Covid-19-Krise haben Veränderungen im Verbraucherverhalten und die Hinwendung zur Vorratshaltung auch die globale Supply Chain unter Druck gesetzt und belastet.

Es sollte jedoch auch beachtet werden, dass in den letzten Wochen viele einzigartige und innovative Lösungen umgesetzt wurden, insbesondere in der Logistik, wo schnelle und direkte Lieferungen erwartet werden und unerlässlich sind.

WAS WIR BISHER GELERNT HABEN

- Der Lebensmittelsektor scheint über eine systemimmanente Robustheit zu verfügen, die sich als relativ widerstandsfähig erwiesen hat, obwohl Panikkäufe den Bereich auf eine harte Probe gestellt haben. Nichtsdestotrotz muss die Versorgungskette des Lebensmittelhandels stets weiter verbessert werden, um Produzenten, Betriebe und Verarbeitungsbetriebe, Lieferanten, Lagerhäuser, Verpackungsunternehmen, Vertriebsunternehmen und Supermärkte weitreichender zu vernetzen, damit Waren dann, wenn sie benötigt werden, in der richtigen Menge produziert und ausgeliefert werden. Solange jedoch Landwirte anbauen, Lastwagenfahrer ausliefern, Vertriebsunternehmen verteilen und Supermärkte an die breite Öffentlichkeit verkaufen, dann ist die Lebensmittellieferkette intakt.
- Während Covid-19 sahen sich viele Warenlager und andere Logistikeinheiten mit schweren Lieferstörungen und Engpässen konfrontiert, die zu enormen Einnah-

Im nächsten Artikel, der in einigen Wochen erscheinen wird, werden wir uns mit der Frage beschäftigen, wie sich die globale Lieferkette im Logistikbereich aufgrund der Erfahrungen aus CoVid-19 verändern wird.

meausfall führten. Daher liegt der Schwerpunkt der notwendigen weiteren Entwicklung auf der Flexibilität der Lieferkette, ihrer Belastbarkeit, der Interkonnektivität der Warenlager und der Aufrechterhaltung des Geschäftsbetriebs.

- Der E-Commerce bewegt sich in seiner Bedeutung für die Gesellschaft von einem Teilbereich im Einzelhandel auf vielen Kanälen hin zu einem wesentlichen und alltäglichen Versorgungsdienst, der für ein Land und seine Gesellschaft von entscheidender strategischer Bedeutung ist und ein Grundbedürfnis der Verbraucher befriedigt.
- Während Covid-19 erwiesen sich Niedrigtechnologie-Lösungen für das Problem der Last Mile als am wirksamsten. Das deutet darauf hin, dass zumindest für eine gewisse Zeit komplizierte und teure Hightech-Lösungen nicht notwendig sein dürften.
- Der 3D-Druck hat zwar ein erhebliches Potenzial, um Schocks in der Lieferkette auszugleichen und Ausweich-Produktionen in gewissem Umfang aufzubauen, aber er kann die örtlich begrenzte Serienfertigung, die eine bessere und gründlichere Lösung bietet, nicht ausreichend kompensieren. Dies bedeutet, dass die zukünftige Lieferkette, die für eine sofortige Reaktion erforderliche Synergie zwischen der 3D-Kapazität und der Erstellung von Prototypen für die Serienproduktion, berücksichtigt werden muss. Daher kann 3D nur als ein teilweiser, aber wichtiger Teil der Lösung für Lieferschock-Engpässe angesehen werden und nicht als die Lösung selbst.

Über Catella Real Estate

Die Catella Real Estate AG wurde im Jahr 2007 als bankenunabhängige Kapitalverwaltungsgesellschaft gegründet und erweitert seither stetig ihr Produktangebot. Derzeit verwalten wir ein Immobilienvermögen von über 5 Mrd. EUR in 17 Immobilienfonds nach deutschem Investmentrecht. Wir sind Teil der international tätigen Catella Gruppe, die weltweit mit über 550 Mitarbeitern in 15 Ländern vertreten ist und zu den führenden Finanzgruppen in den Bereichen Immobilien und Fonds in Europa gehört.

Mehr unter www.catella.com/immobilienfonds

Kontakt

Alex Milojevic
Senior Research Manager
alex.milojevic@catella-investment.com
+49 (0)89 189 16 65-251

Wolfgang Holzberger
Head of Team Logistik
wolfgang.holzberger@catella-investment.com
+49 (0)89 189 16 65-298