

Industrie will die Preise anheben

Sämtliche Branchen klagen über rasch steigende Einkaufs- und Logistikkosten. Um ihre Margen zu schützen, wollen viele Unternehmen nun ihrerseits höhere Preise durchsetzen.

J. Blume, M. Buchenau, J. Hofer, A. Höpfner, F. Hubik, K. Knitterscheidt, C. Schlautmann

Hohe Rohstoffpreise und rasant steigende Logistikkosten machen der deutschen Industrie zunehmend zu schaffen. Viele Unternehmen erwägen daher, ebenfalls die Preise anzuheben, um ihre Margen zu sichern.

So sagte etwa der Chef des Schraubenspezialisten Würth, Robert Friedmann, im Gespräch mit dem Handelsblatt: "Durch die weiterhin angespannte Situation auf dem Beschaffungsmarkt bleiben weitere Preiserhöhungen in der Größenordnung von fünf bis 15 Prozent nicht aus." Die Autoindustrie könnte einer Studie von Euler Hermes zufolge die Preise um zehn Prozent anheben. Siemens-Energy-Chef Christian Bruch bereitet den Markt auf teurere Windturbinen vor. Und auch Adidas prüft Preiserhöhungen. "Wir sehen uns das natürlich an", sagte Konzernchef Kasper Rorsted kürzlich.

Die geplanten Preiserhöhungen der Unternehmen könnten neben anderen Faktoren dazu beitragen, dass die Inflationsrate in Deutschland auf dem derzeitigen vergleichsweise hohen Niveau verharrt oder noch weiter steigt. Im Juli haben die Preise um 3,8 Prozent im Vergleich zum Vorjahresmonat angezogen - der stärkste Zuwachs seit Dezember 1993. Bundesbank-Präsident Jens Weidmann erwartet zum Jahresende "Raten, die in Richtung fünf Prozent gehen könnten".

Laut Lars-Peter Häfele, Geschäftsführer des auf Einkauf und Lieferketten spezialisierten Beraters Inverto, ist die Krise längst nicht ausgestanden: "Knappe Rohstoffe und Engpässe werden sicherlich auch im nächsten Jahr noch ein ganz wichtiges Thema bleiben." HB /// Industrie will die Preise anheben // .

An den Beschaffungsmärkten geht es stürmisch zu: Die Rohstoffpreise sind seit Jahresbeginn auf breiter Front gestiegen. Das Industriemetall Kupfer, in der Baubranche ebenso wie für die **Energiewende** stark gefragt, hat sich in den vergangenen zwölf Monaten um knapp 50 Prozent verteuert. Der Preis für Erdöl, Ausgangsstoff für viele wichtige Petrochemikalien, ist um fast 60 Prozent gestiegen. Bauholz in Deutschland, Papier, Halbzeuge für die Industrie - all das habe sich rasant verteuert, erklärt Lieferkettenexperte Lars-Peter Häfele von Inverto.

Das Gleiche gilt für die Transportkosten: Die Frachtraten in der internationalen Seefahrt steigen seit 17 Wochen ohne Unterbrechung. Der Durchschnittspreis für einen 40-Fuß-Doppelcontainer auf dem Spotmarkt notiert nach Berechnungen der Londoner Marktbeobachtungsfirma Drewry bei 9421 US-Dollar. Der Durchschnittspreis liegt damit um 358 Prozent höher als vor einem Jahr.

Deutschlands Importeure müssen sogar noch tiefer in die Tasche greifen. Eine 40-Fuß-Box von Schanghai nach Rotterdam kostet im Schnitt 13.628 Dollar und damit zwei Prozent mehr als vergangene Woche. Dem Handelsblatt schickte ein Unternehmer Kopien von Rechnungen, nach denen für einen Import aus China sogar 15.000 Euro verlangt wurden. Würth-Chef Friedmann bestätigt, es herrschten "chaotische Zustände im Frachtsektor".

Hinzu kommt: Aus Angst vor Versorgungsengpässen ordern viele Firmen aktuell mehr, als sie eigentlich brauchen, wie Berater Häfele beobachtet: "Die Unternehmen verdoppeln ihren Lagerbestand." Hielten sie vor der Coronakrise im Schnitt Warenlager, die für drei bis sechs Monate Produktion ausreichen, seien es aktuell eher Waren für sechs bis zwölf Monate. "Das verschärft die Situation massiv", sagt Häfele mit Blick auf Rohstoffpreise und Transportkosten. Dem Druck kann sich niemand entziehen: "In allen Branchen sehen sich Unternehmen aktuell mit Preiserhöhungen konfrontiert", so Häfele.

Trotzdem sind die Firmen in höchst unterschiedlichem Maße betroffen - ein Überblick über die wichtigsten Industriezweige: Autohersteller: Starke Preismacht Die Autoindustrie leidet besonders unter den gestiegenen Rohstoffpreisen. Daimler-Finanzvorstand Harald Wilhelm sprach etwa kürzlich von zunehmender "Unsicherheit" und einer "hohen Volatilität". Der Manager rechnet damit, dass die Rohmaterialpreise in den kommenden Monaten deutlich stärker anziehen werden als in den ersten beiden Quartalen. "An dieser Ecke werden wir etwas mehr Gegenwind haben. Deswegen werden wir im zweiten Halbjahr eine etwas niedrigere Rendite haben", so Wilhelm.

In den ersten sechs Geschäftsmonaten fuhr Daimler noch eine operative Rekordmarge von rund 13 Prozent ein. Über zwölf Monate hofft Wilhelm zwar zweistellig bleiben zu können. Zugleich prophezeit der 55-Jährige von Stahl über Kupfer bis hin zu Aluminium höhere Preise: "Wir haben Entwicklungen über alle Rohstoffe hinweg."

Sein Konterpart bei BMW, Nicolas Peter, sieht das ähnlich. Der Finanzchef des Münchener Dax-Konzerns hatte schon nach dem ersten Quartal vor zusätzlichen Belastungen bei Rohstoffen und Währungen in einem Korridor von 500 Millionen bis zu einer Milliarde Euro gewarnt. Zwar liege man näher bei den 500 Millionen - für das zweite Halbjahr sei aber mit einer Steigerung zu rechnen, präzisierte Peter jüngst seine Prognose.

Allzu große Sorgen um die Marge müssen sich die Autobauer laut einer aktuellen Studie des Kreditversicherers Euler Hermes jedoch nicht machen. Sie bescheinigt den Autobauern, "am längeren Hebel" zu sitzen. Ein knappes Angebot treffe auf rasant steigende Nachfrage: "Damit bietet sich den Automobilherstellern die einmalige Gelegenheit, die Preise nach fast 20 Jahren anzuheben und deutlich zu verbessern." Die Preise für Autos in Deutschland könnten zwischen vier und zehn Prozent steigen, so die Studie.

Maschinen- und Anlagenbau: Smarte Absicherung Integrierten Industriekonzernen wie Siemens fällt es dagegen teilweise schwerer, die Margen in allen Geschäftsbereichen zu sichern. So geht etwa Siemens-Finanzvorstand Ralf Thomas im Bereich "Digitale Industrien" von "belastenden Wirkungen höherer Rohstoffpreise auf unser Geschäft" aus. In vielen Verträgen könne man das gestiegene Niveau aber unbefristet durch "Preisgleitklauseln" an die Kunden weitergeben. Zudem gebe es Teilbereiche, in denen es solche Klauseln zwar nicht gebe, wo Siemens aber "Preis Anpassungen" durchsetzen könne. Das sei zum Beispiel der Fall, wenn man über Großhandelsstrukturen vertreibe.

Bei den Preisen für Rohstoffe wie Kupfer, Aluminium und Stahl habe Siemens Kurssicherungsgeschäfte vorgenommen, "die uns noch eine Weile tragen auf einem günstigeren Einstandspreisniveau".

Siemens ist bislang gut mit der Situation zurechtgekommen. Den Gewinn konnte der Technologiekonzern im vergangenen Quartal auf 1,5 Milliarden Euro verdreifachen. Die operative Marge (Ebita) lag bei mehr als 15 Prozent, auch dies ist für Siemens ein guter Wert. Lediglich bei den Frachtkosten sieht Siemens-Manager Thomas "ein Füllhorn unterschiedlicher Themen". Wenn Siemens etwa auf dem Spotmarkt Chips erwerbe und dafür keine eigene Lieferlogistik habe, werde es teuer. "Da kann es schon einmal vorkommen, dass man die Chips einfliegen muss", berichtete Thomas bei Vorlage der Quartalszahlen.

Für Siemens Energy sind die gestiegenen Rohmaterialpreise eine starke Belastung. Diese bekämen alle Anbieter von Technologien für **erneuerbare Energien** zu spüren, sagte Siemens-Energy-Chef Christian Bruch. Die Rohstoffpreise zum Beispiel für Stahl waren - neben den dominierenden hausgemachten Problemen - einer der Gründe für den Sturz der Tochter Siemens Gamesa in die Verlustzone. Auch hier zeichnen sich nun Preiserhöhungen ab oder sind bereits eingeleitet. "Es ist logisch, dass da nicht immer alles billig werden kann. Das wird auf die Preise gehen", betonte Bruch.

Stahlbranche: Späte Reaktion Der Stahlpreis kennt seit Monaten nur eine Richtung: steil nach oben. Doch Deutschlands größter Stahlhersteller, Thyssen-Krupp, konnte davon bislang nicht profitieren. Magere 55 Millionen Euro Gewinn fuhr die Sparte im vergangenen Quartal ein. Im Geschäftsjahr 2017/18 war es, ganz ohne Stahlboom, auch schon mal das Vierfache gewesen. Der Grund seien langlaufende Vereinbarungen mit Kunden, sagte Finanzchef Klaus Keysberg vor wenigen Tagen in einer Telefonkonferenz: "Mit unseren längerfristigen Vertragsstrukturen können wir die gestiegenen Rohstoff- und Stahlpreise erst zeitverzögert in unseren Erlösen und im Ergebnis abbilden."

In der Branche ist Thyssen-Krupp damit ein Spätzügler. Doch vor einigen Monaten standen viele Stahlhersteller vor einem ähnlichen Problem. Auf der einen Seite steigen zwar die Preise für Stahl, allein seit Januar zogen die Kosten für eine Tonne Warmbandstahl von 100 auf knapp 1900 US-Dollar an. Zwischenzeitlich war auch der Eisenerzpreis geklettert, inzwischen hat die Rallye deutlich an Schwung verloren.

Unmittelbar weitergeben lassen sich höhere Preise nur auf dem sogenannten Spotmarkt, in dem kurzfristig kleinere Stahlmengen gehandelt werden. Im Fall von Thyssen-Krupp betrifft das etwa zehn Prozent der Produktion - während der Rest vor allem an Großkunden geht, mit denen langfristige Preis- und Liefervereinbarungen getroffen wurden. Bei den künftig anstehenden Preisverhandlungen dürfte sich das derzeitige Missverhältnis niederschlagen, und die Preise dürften längerfristig steigen. Oder wie es Thyssen-Krupp-Finanzchef Keysberg ausdrückte: "Der positive Ergebniseffekt kommt. Wir werden ihn bei uns nur später sehen als beim Wettbewerb."

Chipproduzenten: Stürmisches Wachstum Die Chipindustrie kann sich vor Aufträgen derzeit nicht retten. "Die Nachfrage übersteigt das Angebot bei Weitem", sagt etwa Infineon-Chef Reinhard Ploss. Europas größter Chiphersteller hat die Gunst der Stunde im zweiten Quartal genutzt: Angesichts der knappen Produktionskapazitäten haben die Münchener verstärkt höherwertige Halbleiter hergestellt und verkauft. Den angehobenen Preisen stünden jedoch gestiegene Rohstoffpreise im Einkauf entgegen, so Vorstandschef Ploss.

Unterm Strich aber profitiert Infineon: Im zweiten Quartal 2020 schrieb der Konzern einen Verlust von 128 Millionen Euro. Dieses Jahr verbuchte das Unternehmen im gleichen Zeitraum einen Gewinn von 245 Millionen - während der Umsatz gegenüber dem Vorjahr um ein Viertel anstieg.

Weltweit ist der Umsatz der Chipbranche im zweiten Quartal 2021 im Vergleich zum Vorjahr um knapp 30 Prozent auf 133,6 Milliarden Dollar gestiegen, teilt der Industrieverband World Semiconductor Trade Statistics mit. Gegenüber dem ersten Quartal beträgt das Plus acht Prozent. Üblich war in der Industrie bislang eher ein Umsatzplus von etwa fünf Prozent.

Für den Boom in der Chipbranche gibt es einen guten Grund: Die Nachfrage ist in vielen Bereichen sprunghaft gestiegen. Beispiel Rechner: Der Marktforscher Trend Force geht davon aus, dass die Hersteller dieses Jahr weltweit 236 Millionen

Notebooks ausliefern, 15 Prozent mehr als 2020. Vergangenes Jahr war der Absatz sogar um ein Fünftel gestiegen. Das langjährige Plus betrage demgegenüber lediglich drei Prozent, so Trend Force. Auf ein derart kräftiges Wachstum war die Halbleiterindustrie nicht vorbereitet.

Mit den Preiserhöhungen einher gehen lange Lieferfristen. Wer jetzt Halbleiter bestellt, muss sich im Schnitt rund 19 Wochen gedulden, erklärt die Susquehanna Financial Group. Es ist die längste Lieferfrist, seit die Experten 2017 damit begonnen haben, die Daten zu erfassen. Viele Kunden warten indes vergeblich: Infineon teilt die begehrtesten Chips nach eigenen Angaben jenen Bestellern zu, die sie am dringendsten benötigen.

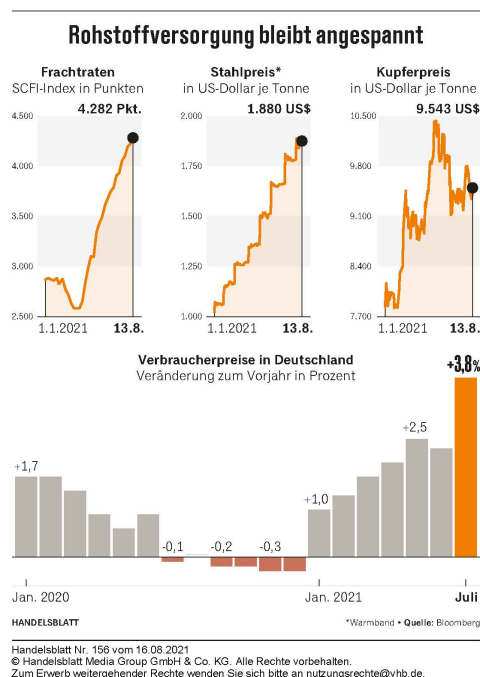
Fazit: Wichtige Transparenz Manche Konzerne - wie Infineon - können die Preise früher anheben. Andere sind - wie Thyssen-Krupp - an längerfristige Verträge gebunden. Fest steht jedoch, dass an jedem Punkt in der Wertschöpfungskette hohe Unsicherheit herrscht. Das machen sich manche Firmen zunutze, wie Inverto-Chef Häfele beobachtet. "Nicht alles, was wir sehen, sind realwirtschaftlich notwendige Preiserhöhungen", sagt der Experte. Manche Unternehmen, etwa in der Transportindustrie, sähen im aktuellen Umfeld die Möglichkeit, Gewinne aus schlechteren Jahren nachzuholen. Da helfe nur Transparenz und Flexibilität in der Lieferkette - eine Erkenntnis, die für manche Firmen in den vergangenen Monaten schmerzhaft war. J. Blume, M. Buchenau, J. Hofer, A. Höpner, F. Hubik, K. Knitterscheidt, C. Schlautmann

Kasten: ZITATE FAKTEN MEINUNGEN
17

Wochen lang in Folge sind die Raten für internationale Seefracht gestiegen.
Quelle: Drewry.

Die Nachfrage übersteigt das Angebot bei Weitem.
Reinhard Ploss
Infineon-Chef

Blume, J.
Buchenau, M.
Höpner, A.
Hofer, J.
Hubik, F.
Knitterscheidt, K.
Schlautmann, C.



Quelle: Handelsblatt print: Nr. 156 vom 16.08.2021 Seite 001

Ressort: Seite 1
Thema des Tages

Branche: TRA-04-02 Spediteure & Frachtbüros P4712

Börsensegment: dax30
tecdax
ICB9576
dax30


stxxx
mdax

Dokumentnummer: EDF32D36-2C7A-4AA7-94CD-935C5C76594B

Dauerhafte Adresse des Dokuments:

https://www.wiso-net.de/document/HB_EDF32D36-2C7A-4AA7-94CD-935C5C76594B%7CHBPM_EDF32D36-2C7A-4AA7-94C

Alle Rechte vorbehalten: (c) Handelsblatt GmbH

 © GBI-Genios Deutsche Wirtschaftsdatenbank GmbH