



26.03.2021 • Uwe Burkert, Chefvolkswirt und Leiter Research

Autoren: Frank Biller, Per-Ola Hellgren, Stefan Maichl, Dr. Katja Müller

LB \equiv BW
Bereit für Neues

Brexit – the deal is done, und jetzt?

Eine erste Zwischenbilanz

Agenda

01	Management Summary	Seite 03
02	Makroökonomische Auswirkungen des Freihandelsabkommens	Seite 05
03	Auswirkungen auf Logistik/Transport	Seite 13
04	Auswirkungen auf die Automobilbranche	Seite 16
05	Auswirkungen auf den Maschinenbau	Seite 20
06	Disclaimer	Seite 23

Management Summary

Abkommen grundsätzlich positiv für deutsche Exporteure – Warenhandel aber komplizierter

- Der Abschluss des Freihandelsabkommens zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich bedeutet eine deutliche Erleichterung des Warenhandels im Vergleich zu einem „No Deal“-Szenario. Das Freihandelsabkommen ist deshalb für die deutschen Exporteure grundsätzlich positiv zu bewerten. Der Warenhandel wird aber komplizierter. Neue Zollverfahren und damit verbundene Unsicherheiten führen z.B. zu Marktverwerfungen in der Logistikbranche, die jedoch überwiegend temporär sein sollten.

Weniger bürokratische Zollformalitäten und enge Abstimmung bei Regulatorik nötig!

- Der mit dem Freihandelsabkommen einhergehende Mehraufwand dürfte zumindest für die meisten größeren Exporteure aus der EU verkraftbar sein, zumal z.B. die deutsche Industrie über Drittland-Erfahrung und die nötige Infrastruktur verfügt. Wünschenswert wären aber weniger bürokratische Zollformalitäten und eine enge Abstimmung bei der Weiterentwicklung der Regulatorik zwischen der EU und UK.

Bedeutung von UK als Handelspartner bereits seit Brexit-Referendum 2016 deutlich gesunken

- Die Bedeutung von UK als Handelspartner für Deutschland hat seit dem Brexit-Referendum deutlich abgenommen und dürfte vorerst nicht wieder zunehmen. Dies wird auch auf der Branchenebene sichtbar. Gemessen an den Automobilneuzulassungen in Europa und den Exporten des deutschen Maschinenbaus rutschte UK im Länderranking nach hinten.

Britische Wirtschaft stärker von Brexit-Folgen betroffen, Abkommen positiv für britisches Pfund

- Aufgrund der Außenhandelsstruktur ist UK von den wirtschaftlichen Folgen des Brexit stärker betroffen als die EU. Aktuell werden die negativen ökonomischen Effekte aber von der Corona-Krise überlagert. Britische Exporteure bekommen zudem derzeit keinen Rückenwind durch ein schwaches Pfund. Die Einigung auf ein Freihandelsabkommen nahm Abwertungsdruck von der britischen Währung.

Agenda

01	Management Summary	Seite 03
02	Makroökonomische Auswirkungen des Freihandelsabkommens	Seite 05
03	Auswirkungen auf Logistik/Transport	Seite 13
04	Auswirkungen auf die Automobilbranche	Seite 16
05	Auswirkungen auf den Maschinenbau	Seite 20
06	Disclaimer	Seite 23

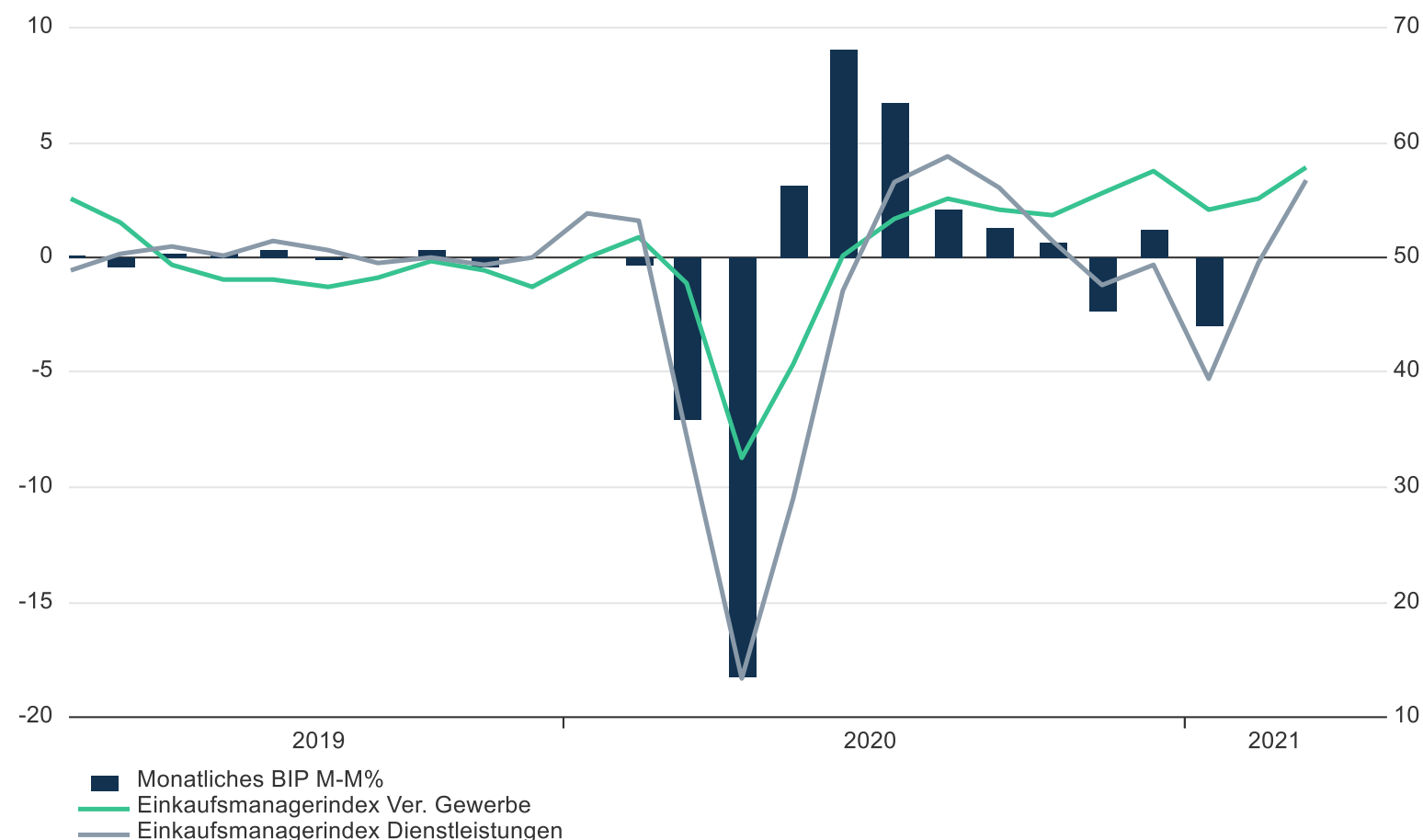
Das Brexit-Freihandelsabkommen

- Am 24. Dezember 2020 einigten sich die EU und das Vereinigte Königreich auf ein **Freihandelsabkommen** zur Regelung ihrer Beziehungen nach dem Ende der Übergangsfrist ab dem 1. Januar 2021.
- Für den **Warenhandel** wurde **Zollfreiheit** vereinbart. Zudem gibt es **für kein einziges Produkt eine Einfuhrquote**. Im **Dienstleistungsbereich verschlechtert sich der gegenseitige Marktzugang dagegen erheblich**. Die Finanzinstitute verlieren ihre „Passport-Rechte“; wesentliche Fragen bleiben hier ungeklärt.
- Auch wenn das Freihandelsabkommen eine **deutliche Erleichterung des Warenhandels und der gegenseitigen Beziehungen im Vergleich zu einem „No Deal“-Szenario umfasst**, so entfernt sich das Vereinigte Königreich doch stärker von der EU als beispielsweise Norwegen oder die Schweiz.
- Das Vereinigte Königreich ist nun nicht mehr Teil des EU-Binnenmarktes und der Zollunion → **mehr Formalitäten für den Warenverkehr** (z.B. zur Sicherstellung, dass aus dem Vereinigten Königreich eingeführte Produkte EU-Standards erfüllen oder die Produkte tatsächlich aus dem Vereinigten Königreich und nicht aus einem Drittland kommen). Dies sorgte in den ersten Wochen des Jahres bereits für **Friktionen im Warenverkehr**.
- Zudem erweist sich die **praktische Umsetzung des Nordirlandprotokolls** (Teil des ursprünglichen Austrittsabkommens mit dem offene Grenzen zwischen Irland und Nordirland garantiert werden sollen) als **problematisch** und sorgt für **politische Spannungen**.

Corona-Pandemie überlagert Brexit-Auswirkungen

Vereinigtes Königreich: Monatl. BIP und Einkaufsmanagerindizes

M-M % bzw. Punkte



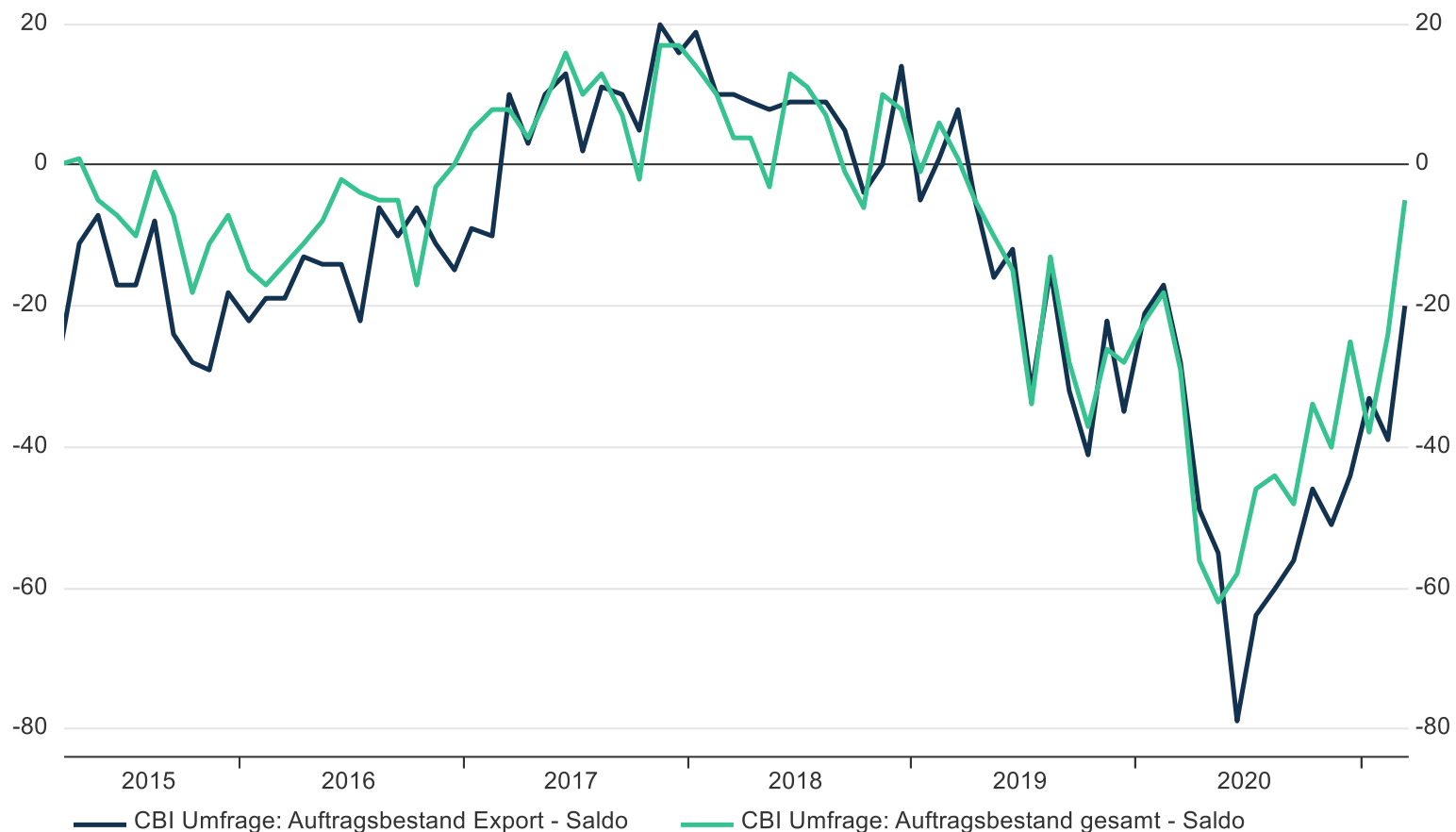
- Im Januar schrumpfte das britische BIP um 3% im Vergleich zum Vormonat. In UK schlug die Corona-Pandemie besonders heftig zu und überlagert aktuell die Auswirkungen des Brexit. Der Rückgang der Exporte in die EU um 40,7% M-M im Januar ist aber zumindest teilweise auf den Brexit zurückzuführen.
- Nach einem Rückgang im Januar erholten sich die Einkaufsmanagerindizes im Februar und März wieder und liegen nun deutlich über der Expansionsschwelle von 50.
- Der Dienstleistungsindex brach zu Jahresbeginn zunächst ein. In erster Linie dürften hier aber die Corona-Eindämmungsmaßnahmen zum Ausdruck gekommen sein.

Quellen: Refinitiv, LBBW Research

Brexit belastet britische Exporteure

Monatliche CBI Umfrage: Auftragsbestand

Salden aus positiven und negativen Antworten im Verarbeitenden Gewerbe

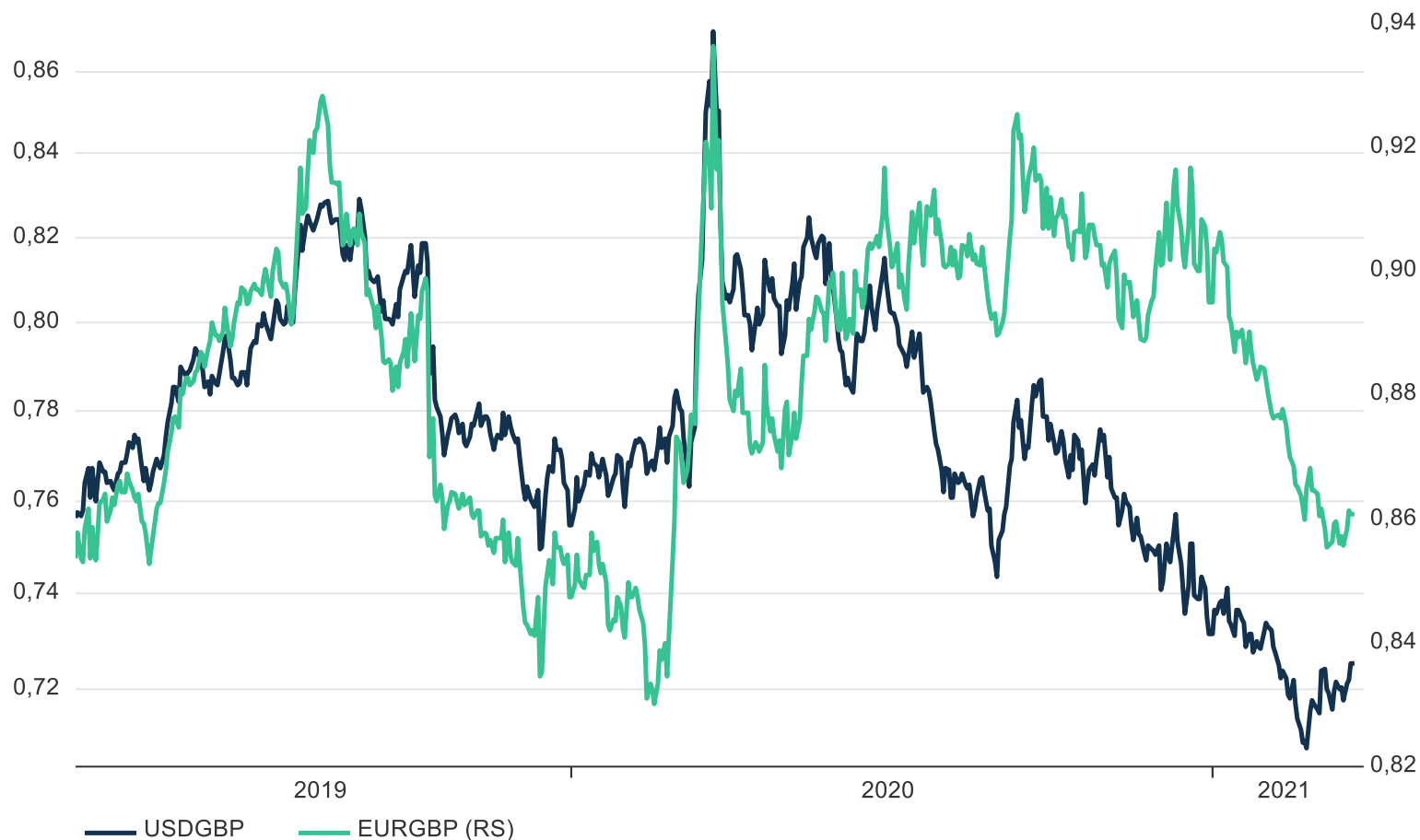


Quellen: Refinitiv, LBBW Research

- Der Brexit dürfte insbesondere exportierende Unternehmen treffen.
- Die Umfrage des britischen Industrieverbands CBI zeigte zuletzt im März zwar nach wie vor eine deutlich negative Einschätzung des Auftragsbestands für Exporte. Aber diese ist inzwischen weit weniger negativ als nach dem „Corona-Einbruch“ im Frühjahr 2020.
- Mehr Aufschluss über die Brexit-Auswirkungen gibt eine aktuelle Umfrage von YouGov und HSBC: 42% der Exporteure sagten, dass der Austritt aus dem EU-Binnenmarkt und der Zollunion am 31.12. einen "negativen Einfluss" auf ihr Geschäft hatte. 58% aller britischen Unternehmen fühlen sich dagegen nicht vom Brexit betroffen sind.

Einigung auf Freihandelsabkommen nimmt Abwertungsdruck von Pfund Sterling

Pfund Sterling je US-Dollar und je Euro



- Im zweiten Halbjahr 2020 bestimmten vor allem die Nachrichten zum Brexit den Wechselkurs des Pfund.
- Das Freihandelsabkommen nahm Abwertungsdruck vom Pfund. Zudem sorgt das zügige Fortschreiten des britischen Impfprogramms für mehr Sterling-Optimismus.
- In den ersten Wochen des Jahres 2021 wertete das Pfund ggü. Euro und USD wieder auf. EURGBP notiert nun in etwa beim Durchschnitt der vergangenen fünf Jahre, USDGBP sogar deutlich niedriger.
- Britische Exporteure bekommen somit derzeit keinen Rückenwind durch ein schwaches Pfund. Wir erwarten zum 30.06.2022 einen Wechselkurs von 0,84 EURGBP.

Quellen: Refinitiv, LBBW Research

Vereinigtes Königreich stärker von Brexit betroffen als EU

Außenhandelsbeziehungen Vereinigtes Königreich – Europäische Union

Warenexporte und -importe 2019

46% der **UK-Warenexporte** gehen in die EU
10% der **EU-Warenimporte** kommen aus UK



53% der **UK-Warenimporte** kommen aus der EU
15% der **EU-Warenexporte** gehen nach UK

Dienstleistungsexporte und -importe 2019

39% der **UK-DL-Exporte** gehen in die EU
18% der **EU-DL-Importe** kommen aus UK



49% der **UK-DL-Importe** kommen aus der EU
21% der **EU-DL-Exporte** gehen nach UK

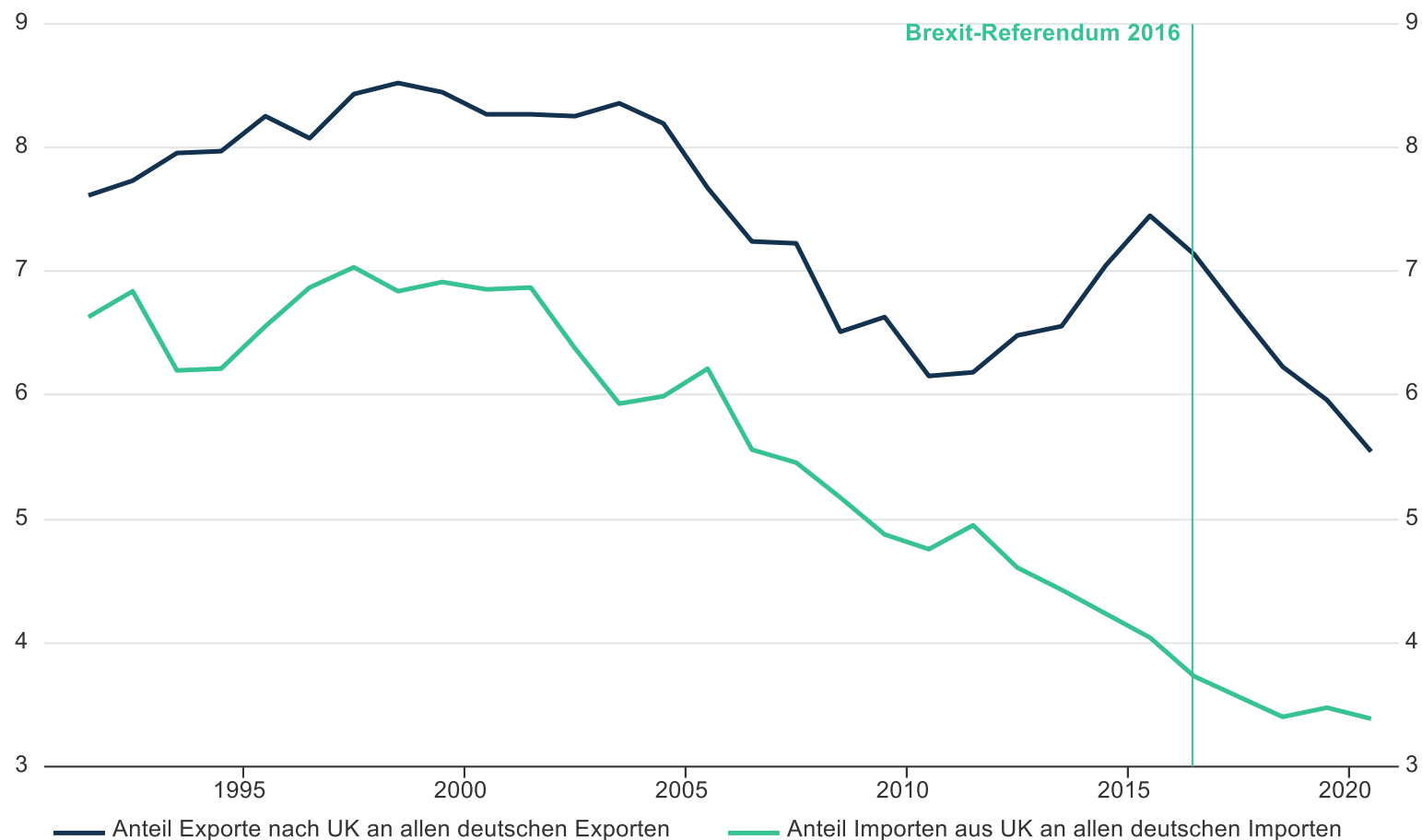
- Die EU ist der wichtigste Handelspartner des Vereinigten Königreichs (aber nicht umgekehrt). Das **Freihandelsabkommen ist somit für UK im Hinblick auf den Warenverkehr von großer Bedeutung**. Hinsichtlich der **Dienstleistungen** stellt das Abkommen aber eine **erhebliche Einschränkung des Marktzugangs** im Vergleich zur Situation bisher dar. **Der Dienstleistungssektor ist für die britische Wirtschaft von herausragender Bedeutung** (ca. 80% des BIP).
- Nach aktuellen Berechnungen der EU-Kommission führt der Brexit im Vergleich zur EU-Mitgliedschaft des Königreichs **bis Ende 2022 zu einem Verlust von 0,5% des BIP der EU und 2,25% des BIP des Vereinigten Königreichs**.

Quellen: Eurostat, ONS, LBBW Research

Abnehmende Bedeutung als Handelspartner für Deutschland

Anteil Ver. Königreich an allen deutschen Warenexporten bzw. Warenimporten

In %



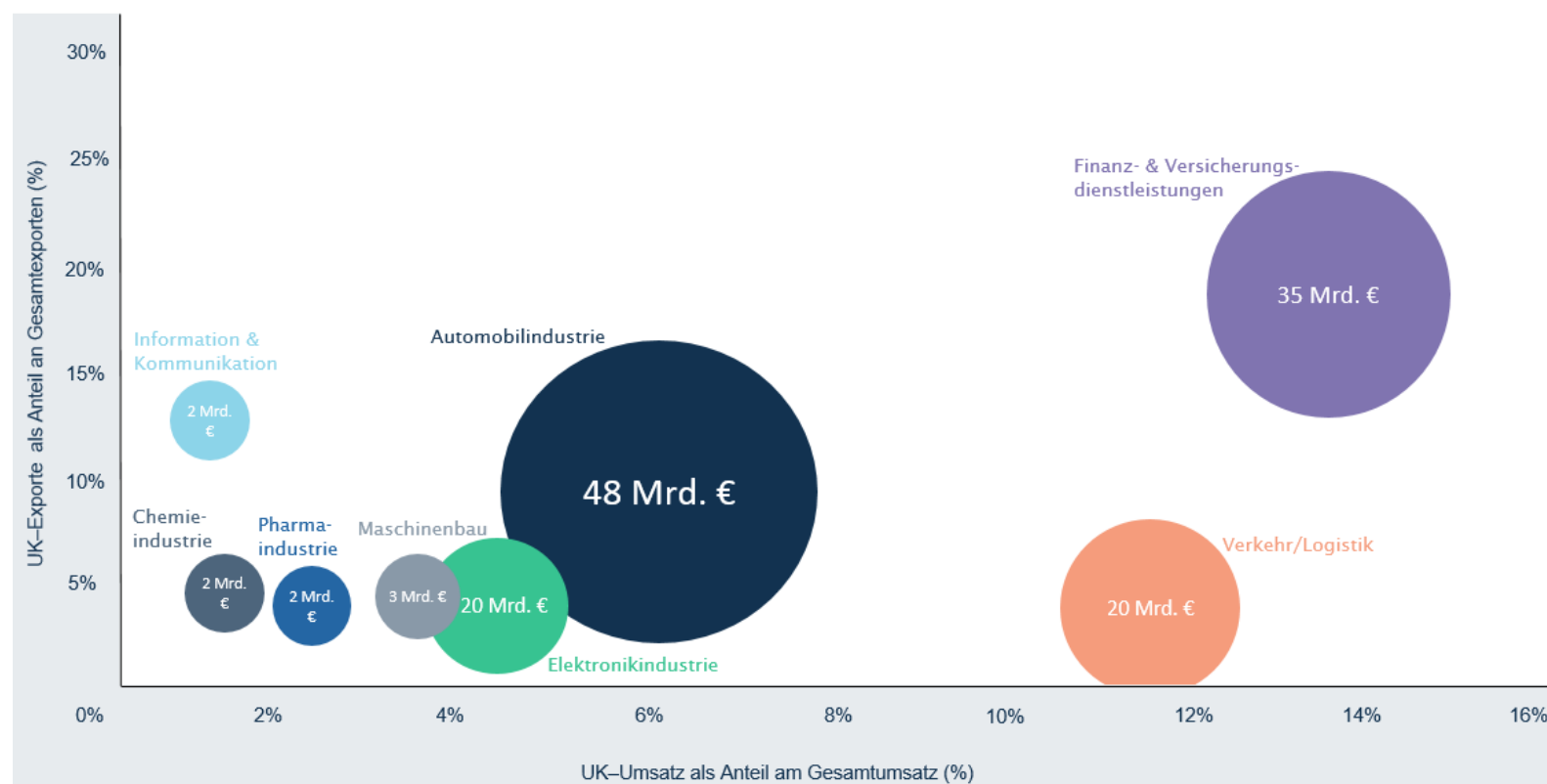
- Die Bedeutung des Vereinigten Königreichs als Handelspartner für Deutschland hat seit dem Brexit-Referendum deutlich abgenommen.
- Der Anteil sowohl der Warenexporte nach UK als auch der Warenimporte aus UK an allen deutschen Warenexporten bzw. Warenimporten ist 2020 auf 5,6% bzw. 3,4% gesunken.
- Als Exportdestination rangierte das Vereinigte Königreich im vergangenen Jahr auf Rang 5.
- Im Jahr des Brexit-Referendums 2016 lag UK noch auf Rang drei der wichtigsten Exportziele.
- Wir gehen davon aus, dass dieser Bedeutungsverlust so schnell nicht wieder aufgeholt werden wird.

Quellen: Refinitiv, LBBW Research

Deutsche Branchen unterschiedlich stark von Brexit betroffen

Umsatz- und Exportanteil von Branchen im Ver. Königreich

Größe der Kreise = in UK generierter Umsatz in Mrd. Euro



- Deutsche Unternehmen tangiert der Brexit je nach Branche unterschiedlich.
- Die Finanz- und Versicherungsdienstleister sind zwar eng mit dem Vereinigten Königreich verknüpft. Das Freihandelsabkommen spart aber diesen Bereich weitestgehend aus.
- Im folgenden beschränken wir uns auf die Auswirkungen des Brexit auf die Sektoren Verkehr und Logistik, Automobilindustrie sowie den Maschinenbau.

Agenda

01	Management Summary	Seite 03
02	Makroökonomische Auswirkungen des Freihandelsabkommens	Seite 05
03	Auswirkungen auf Logistik/Transport	Seite 13
04	Auswirkungen auf die Automobilbranche	Seite 16
05	Auswirkungen auf den Maschinenbau	Seite 20
06	Disclaimer	Seite 23

Transport & Logistik – Auswirkungen des Brexits (I)

- Die Abhängigkeit britischer Exporteure vom EU-Markt ist ungleich größer als die Abhängigkeit der EU-Dienstleister vom britischen Markt. Auch britische Logistikdienstleister dürften bislang vom Brexit deutlich schwerer betroffen sein als Logistikdienstleister mit Sitz in Kontinentaleuropa. Im Allgemeinen werden für kleinere Betriebe größere Belastungen erwartet als für Großkonzerne.
- Im Jahr 2019 exportierte das Vereinigte Königreich Waren im Wert von 170 Mrd. GBP in die EU und importierte Waren im Wert von 270 Mrd. GBP von der EU. Die überwiegende Mehrheit dieses Außenhandels wurde durch Seefracht abgewickelt.
- Der Brexit hat die Logistikbranche insgesamt vergleichsweise wenig belastet. Die Belastungen sind am schwerwiegendsten bei den grenzüberschreitenden Frachtdienstleistungen zu Land und See. Für Warenverkehre mit Großbritannien (Vereinigtes Königreich ohne Nordirland) müssen ab dem 01.01.2021 Zollanmeldungen abgegeben werden. In einzelnen Branchensegmenten wie der Spedition und der Seefracht haben u.a. die neuen Zollverfahren bedeutende Marktverwerfungen verursacht, die jedoch überwiegend temporär sein dürften.
- Eine YouGov-Umfrage im Januar deutete darauf hin, dass bisher 42% der britischen Exporte vom Brexit negativ beeinflusst würden. Die britische Regierung hat allerdings Anfang Februar gemeldet, die Frachtbewegungen würden sich trotz der Covid-19-Pandemie inzwischen dem normalen Niveau nähern.

Transport & Logistik – Auswirkungen des Brexits (II)

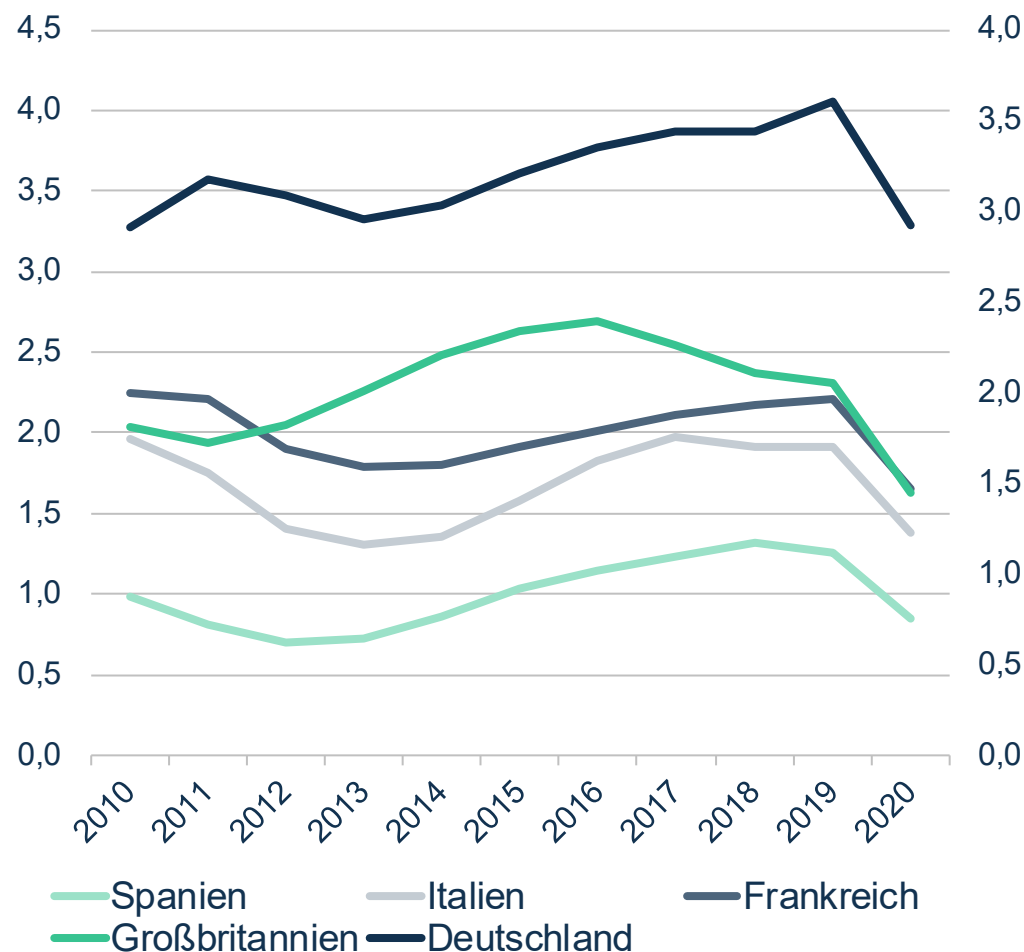
- Die britischen Ausfuhren über Seefracht in die EU waren im Januar im Vergleich zum Vorjahr um 68% zurückgegangen. Im gleichen Zeitraum waren 65% bis 75% der Lkw, die nach Großbritannien liefern, ohne Ladung in die EU zurückgefahren. Die Hauptgründe dafür waren Verzögerungen auf britischer Seite oder Unternehmen, die sich aufgrund schwieriger neuer Zollverfahren entschieden haben, nicht mehr in die EU zu exportieren. Insbesondere britische Exporteure in der Landwirtschaft und in der Fischerei sind hiervon betroffen.
- Führende kontinentaleuropäische Logistikkonzerne wie die Deutsche Post DHL und Kühne & Nagel hatten vor Jahresende 2020 ihre Präsenz in UK und somit das vom Brexit beeinflusste Geschäft spürbar reduziert.
- Die Deutsche Bahn-Tochter DB Schenker stellte Anfang Januar aufgrund fehlender oder falsch ausgefüllter Dokumente im Zusammenhang mit den neuen Zollverfahren ihre Sendungen von der EU nach Großbritannien ein. Im Durchschnitt sind hiervon aber weniger als 50.000 Sendungen monatlich betroffen.
- Die Luftfracht spielt im Handel zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich traditionell eine untergeordnete Rolle im Vergleich zu den Hauptalternativen (Seefracht, Bahn- und Straßentransport). Infolge der Verwerfungen durch die Corona-Pandemie ist das Angebot an Luftfrachtdienstleistungen stark zurückgegangen, dafür aber die Durchschnittserlöse noch stärker gestiegen. Unabhängig vom Brexit hat sich die Luftfracht zwischen UK und der EU entsprechend entwickelt, die nach wie vor aus volkswirtschaftlicher Sicht dennoch relativ unbedeutend bleibt.

Agenda

01	Management Summary	Seite 03
02	Makroökonomische Auswirkungen des Freihandelsabkommens	Seite 05
03	Auswirkungen auf Logistik/Transport	Seite 13
04	Auswirkungen auf die Automobilbranche	Seite 16
05	Auswirkungen auf den Maschinenbau	Seite 20
06	Disclaimer	Seite 23

UK-Automarkt nur noch auf Platz 3 in Europa

Neuzulassungen in UK in Mio. Fahrzeugen



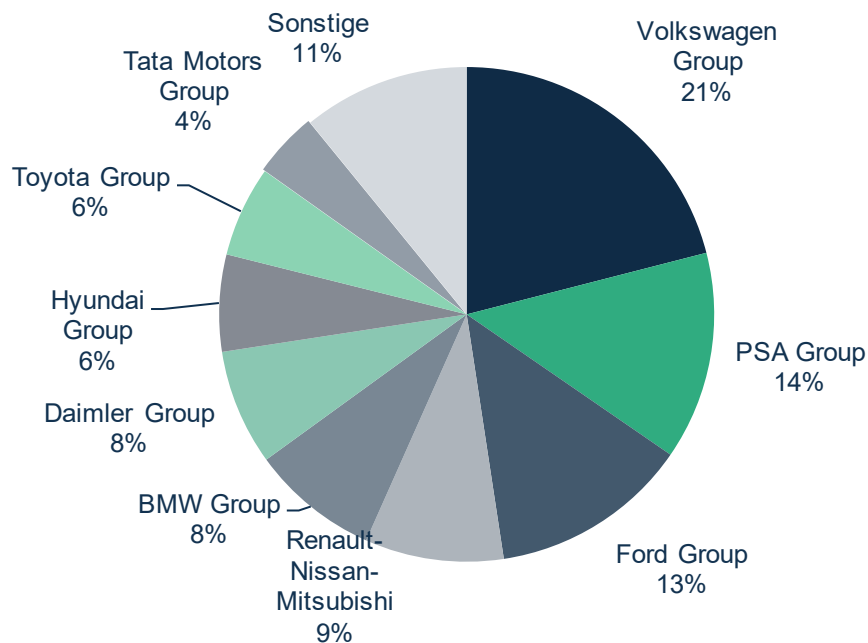
Automobilmarkt rückläufig seit Brexit-Referendum

- Von 2011 bis 2015 wuchs der Automobilmarkt in Großbritannien stärker als die anderen großen Märkte. Der Anteil am gesamteuropäischen Markt stieg von 14,3% auf 19,2%.
- 2016 erreichten die Neuzulassungen mit 2,69 Mio. Fahrzeugen den bisherigen Höchstwert, wobei der Marktanteil in Europa bei 18,4% lag.
- Seit 2017 sind stark rückläufige Zulassungen zu verzeichnen. Bis 2020 verlor der UK-Fahrzeugmarkt mehr als 1 Mio. Einheiten (-39,4%) und der Marktanteil stürzte auf 14,1%.
- Der Rückgang dürfte u.a. auf die wirtschaftlichen Folgen des EU-Mitgliedschaftsreferendums im Juni 2016 zurückzuführen sein.
- Aktuell liegt der UK-Markt mit 1,63 Mio. Neuzulassungen sogar hinter Frankreich (1,65 Mio.) und damit nur noch auf dem dritten Platz. Deutschland ist mit 2,92 Mio. Neuzulassungen (Anteil 25,2%) unangefochten der größte Automobilmarkt in Europa.

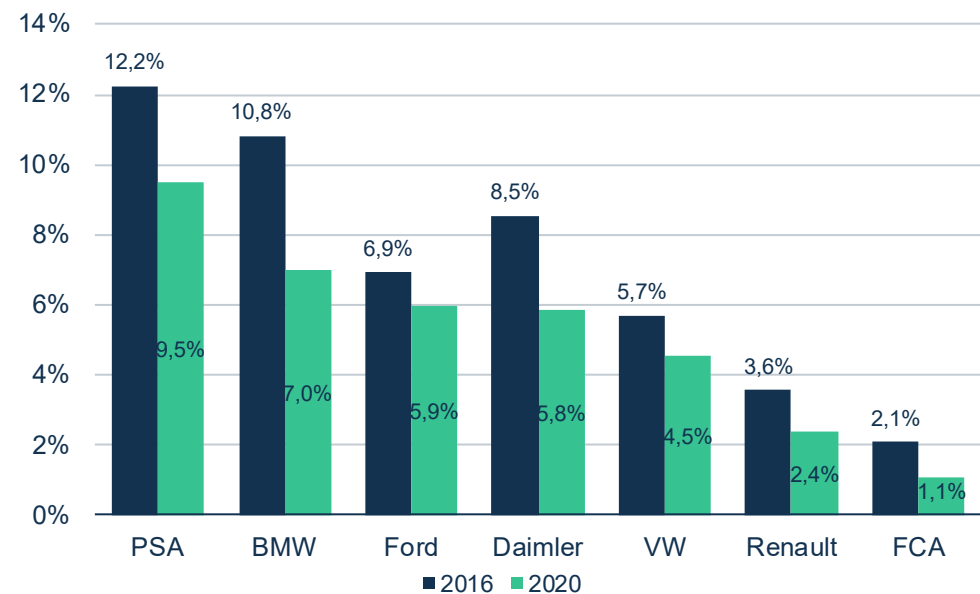
Quelle: ACEA, KBA, CCFA, ANFIA, ANFAC, SMMT, LBBW Research

Abhängigkeit der Automobilhersteller sinkt

Marktanteil der Hersteller in UK (2020)



Absatzanteil der Hersteller in UK (2016 vs. 2020)



- Bei sämtlichen Herstellern hat sich der Absatzanteil von UK am Konzernabsatz seit dem Brexit-Referendum in 2016 reduziert. Damit sinkt auch die Abhängigkeit der Automobilunternehmen vom UK-Markt.
- PSA setzt hier etwa jedes zehnte Konzern-Fahrzeug und BMW jedes vierzehnte. Damit ist UK für beide Hersteller der viertwichtigste Einzelmarkt. Nach dem Zusammenschluss von PSA mit FCA zu Stellantis liegt der Absatzanteil in UK nur noch bei 4,7%. Damit liegt UK bei Stellantis gemessen am Absatz nur noch auf Rang 7.

Großbritannien als Automobil-Produktionsstandort verliert durch Brexit an Attraktivität

Automobilproduktion in UK (Stückzahlen)

	Marke	2018	2019	2020	Veränderung 2020 ggü. VJ
Renault-Nissan Group	Infiniti	12.422	2.341	0	-100,0%
	Nissan	429.832	344.194	258.971	-24,8%
Tata Group	Jaguar	94.883	67.963	35.545	-47,7%
	Land Rover	354.425	317.235	214.098	-32,5%
BMW Group	MINI	234.183	221.928	184.575	-16,8%
	Rolls-Royce	4.300	5.380	3.689	-31,4%
Toyota Group	Toyota	129.070	148.106	118.453	-20,0%
PSA Group	Citroen	0	9.679	21.596	123,1%
	Opel	140.088	96.749	54.059	-44,1%
	Peugeot	0	10.312	21.841	111,8%
Honda Group	Honda	160.676	108.876	67.055	-38,4%
Volkswagen Group	Bentley	8.717	12.137	9.997	-17,6%
Suzuki Group	Suzuki	0	0	7.820	n.a.
Geely Group	LEVC	1.443	2.439	2.661	9,1%
	Lotus	1.486	1.381	1.381	0,0%
Andere	Aston Martin	6.287	6.142	3.360	-45,3%
	Catherham	506	560	372	-33,6%
	McLaren	4.757	4.651	2.028	-56,4%
	Morgan	487	521	457	-12,3%
Gesamt		1.583.562	1.360.594	1.007.958	-25,9%

- 2019 wurden Autos im Wert von rund 40,6 Mrd. EUR aus der EU nach Großbritannien importiert. Im Gegenzug wurden Fahrzeuge für rund 13,3 Mrd. EUR exportiert.
- Rund 50% der Komponenten für in UK produzierte Fahrzeuge werden aus der EU importiert.
- Die größte lokale Fahrzeugproduktion hat Renault/Nissan mit rund 260 Tsd. Einheiten in 2020 gefolgt von der Tata Group (Jaguar/Land Rover rd. 250 Tsd.), BMW (Mini und Rolls-Royce rd. 190 Tsd.) und Toyota (rd. 120 Tsd).
- Als Reaktion auf das Brexit-Votum haben sich die Unternehmen auf erschwerte Handels-/Produktionsbedingungen vorbereitet und den Produktionsanteil in UK sukzessive reduziert. So ging die Pkw-Produktion in UK von 2017 bis 2020 um rund 42% zurück von über 1,7 Mio. auf 1,0 Mio. Fahrzeuge. Der Absatz fiel im selben Zeitraum um ein Drittel von 2,9 Mio. auf 1,9 Mio. Fahrzeuge.
- Trotz der Einigung auf ein Brexit-Handels- und Kooperationsabkommen kommt es zu steigenden Logistikkosten durch zusätzliche Zollabfertigungen und -formalitäten (z.B. Ursprungslandnachweis). Die Zusatzkosten liegen jedoch deutlich unter den Belastungen, die bei einem No-Deal entstanden wären. BMW schätzt die Mehraufwendungen auf einen zweistelligen Mio.-Betrag p.a. gegenüber „deutlich dreistellig“ bei einem No-Deal.
- Die Zusatzkosten dürften über höhere Fahrzeugpreise an die Kunden weitergegeben werden.

Quelle: LMC Automotive (01/21), ACEA, LBBW Research

Agenda

01	Management Summary	Seite 03
02	Makroökonomische Auswirkungen des Freihandelsabkommens	Seite 05
03	Auswirkungen auf Logistik/Transport	Seite 13
04	Auswirkungen auf die Automobilbranche	Seite 16
05	Auswirkungen auf den Maschinenbau	Seite 20
06	Disclaimer	Seite 23

Austrittsabkommen grundsätzlich für den Maschinenbau positiv zu werten, Mehraufwand u.E. verkraftbar



Zölle & Quoten

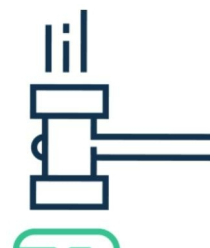
Keine Zölle und Quoten für Ursprungswaren (Drittland-Vormaterialanteil am Preis ab Werk nicht über 50%) des anderen Partners. Viele UK-Maschinenimporte aber selbst bei höherem Drittland-Anteil zollfrei bzw. nur mit geringen Zöllen belegt.

Neu sind Zollformalitäten (z.B. Anmeldung, Kontrollen) und Genehmigungen (z.B. für Dual-Use-Güter). Deutsche Maschinenexporteure verfügen aber meist über Drittland-Erfahrung und die notwendige Infrastruktur.

Dienstleistungen

Geschäftsreisende in UK können ohne Visa oder Arbeitserlaubnis bis zu 90 Tage innerhalb eines 6-Monatszeitraums aktiv sein. Diese Regelung erscheint uns praxistauglich und dürfte die meisten kurzzeitigen Arbeitseinsätze von z.B. Monteuren und Servicekräften ermöglichen.

Klärungsbedarf besteht noch z.B. bei dem Einsatz von Subunternehmen für die Abwicklung von u.a. Maschinen-dienstleistungen.



Technische Regulierung

Bisher galten in der EU und in UK weitgehend gleiche technische Produktanforderungen und Normen (z.B. Maschinenrichtlinie).

Es besteht zukünftig das Risiko, dass sich die Regulierungssysteme auseinanderentwickeln und somit technische Handelshemmnisse erzeugen.

Wünschenswert wäre eine zukünftig enge Abstimmung bei der Weiterentwicklung der Regulatorik zwischen der EU und UK.



Wettbewerb

Das Austrittsabkommen enthält Bestimmungen, die Verzerrungen durch Subventionen, wettbewerbsfeindliche Praktiken oder diskriminierendes und missbräuchliches Verhalten von Staatsunternehmen verhindern sollen.

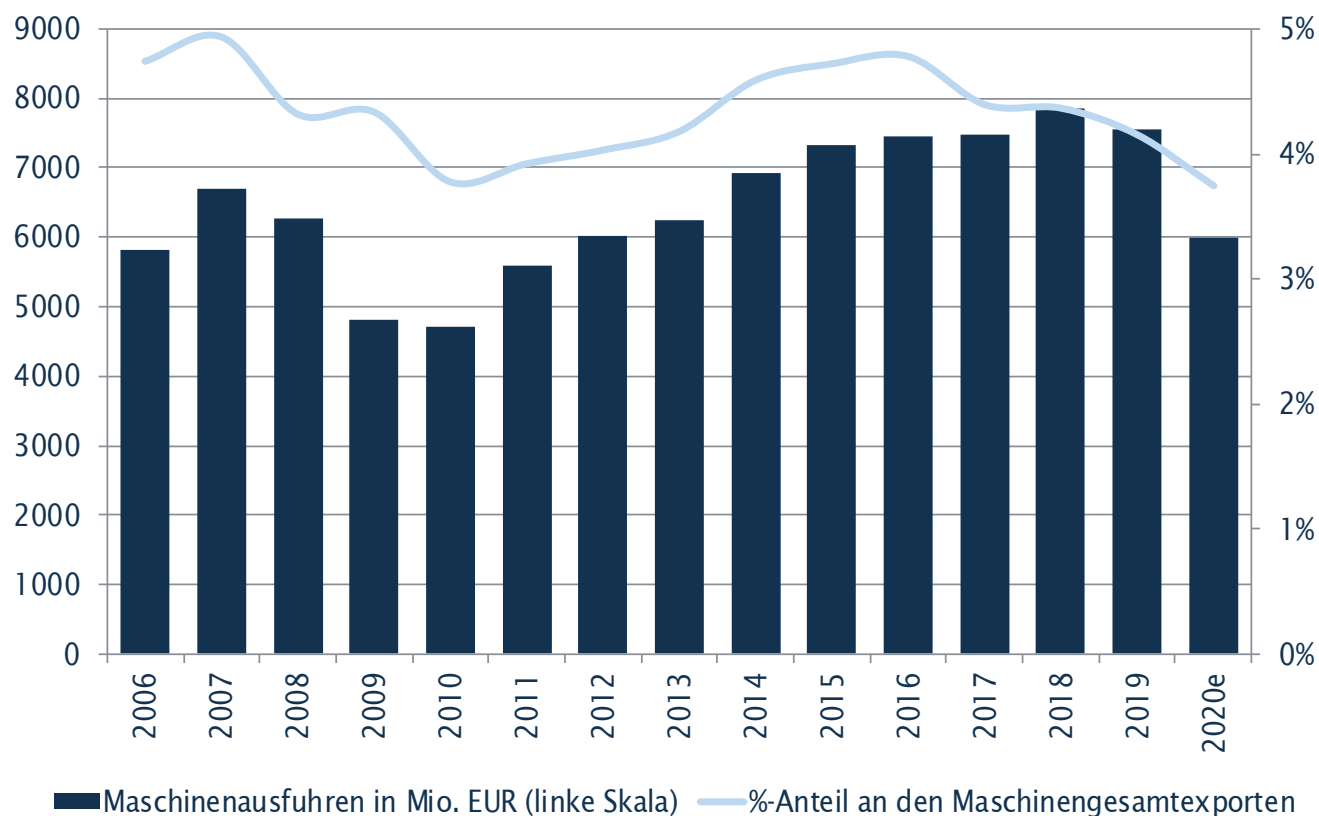
Der Maschinenbau in UK erwirtschaftete 2019 einen Umsatz von ca. 56 Mrd. EUR, etwa 19% des in Deutschland generierten Volumens. Sowohl die Technologieschwerpunkte als auch die Exportausrichtung divergieren zwischen UK und Deutschland.

Deutsche Maschinenexporte sind gut diversifiziert

UK verliert seit 2017 an Bedeutung

Relative Bedeutung von UK als Exportmarkt sinkt seit 2017

Deutsche Maschinenausfuhren nach UK (in Mio. EUR)



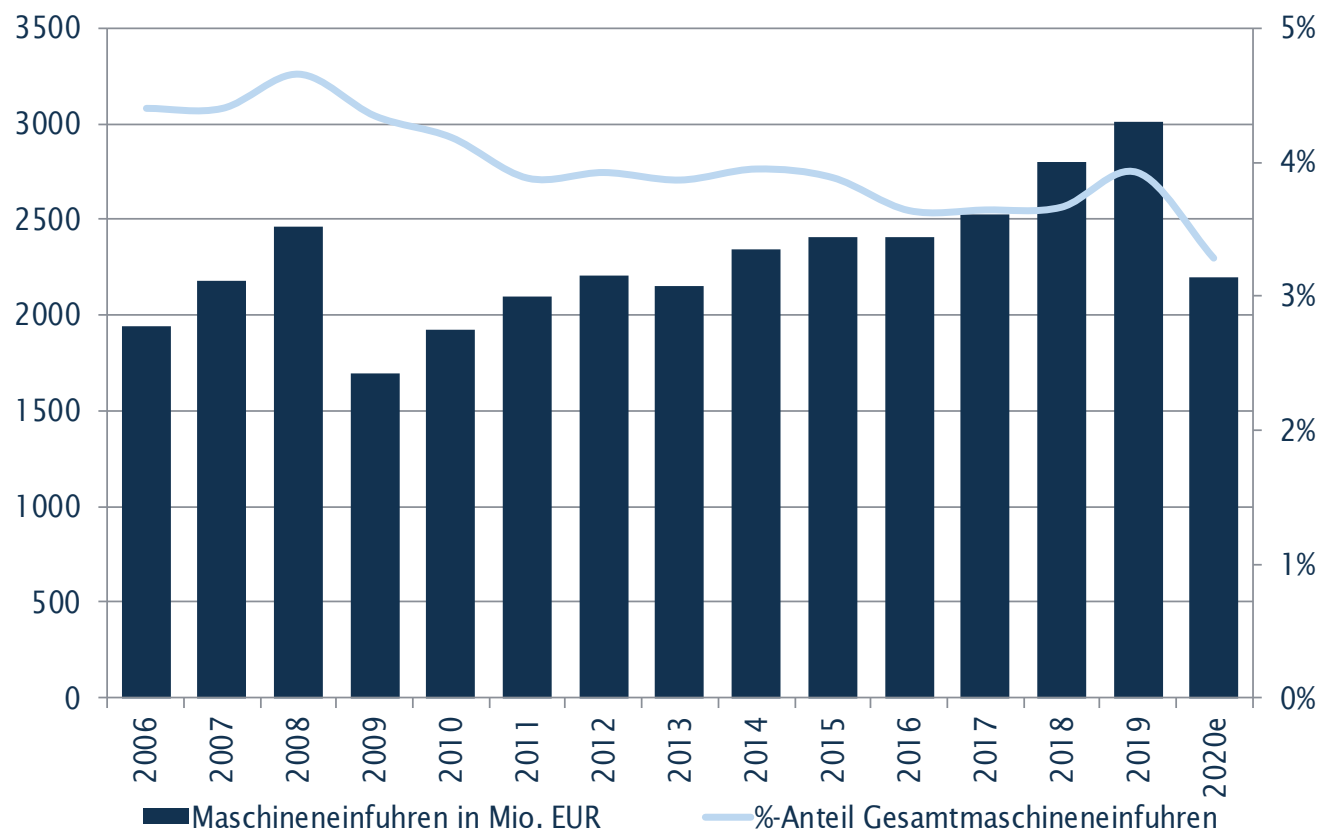
- Deutschland ist in UK mit einem Anteil von ca. 21% an den Gesamtmaschineneinfuhren der mit Abstand größte Maschinenimporteur.
- Zwischen 2010-18 wuchsen die deutschen Maschinenexporte nach UK mit einer CAGR von fast 7%. Der prozentuale Anteil an den Gesamtexporten des deutschen Maschinenbaus stieg von knapp 4% (2010) auf fast 5% (2016), fiel zuletzt aber wieder auf 3,8% zurück.
- Bis Ende 2015 wurde das Wachstum von positiven Translationseffekten aus der Pfundstärke und einer dynamisch wachsenden Binnenkonjunktur gestützt.
- Nach dem Brexit-Votum bremsten die Währung, ein schwächeres Wirtschaftswachstum bzw. eine geringere Investitionsdynamik und letztlich 2020 der durch die COVID-19-Pandemie verursachte massive Konjunkturreinbruch.
- In den ersten elf Monaten 2020 stürzten die deutschen Maschinenexporte nach UK um 21% ab. Im Länderexport-Ranking fiel UK von der traditionellen 4. Position auf den 8. Rang noch hinter Österreich.

Quellen: Statistisches Bundesamt, VDMA, LBBW Research

Auf der Maschinenimportseite spielt UK für Deutschland eine eher untergeordnete Rolle

Maschinenimporte aus UK bis 2019 im Aufschwung

Maschineneinfuhren aus UK nach Deutschland (in Mio. EUR)



- Zwischen 2010-19 wuchsen die Maschinenimporte aus UK nach Deutschland mit einer CAGR von rund 5% und damit etwas schwächer als die gesamten deutschen Maschineneinfuhren.
- In den ersten elf Monaten 2020 sanken die UK-Maschineneinfuhren um fast 28% im Vorjahresvergleich auf 2,1 Mrd. EUR. Der prozentuale Anteil an den gesamten Maschineneinfuhren nach Deutschland fiel auf 3,3% zurück. Damit belegt UK im Länderranking den 12. Platz hinter Ungarn.
- Dies deutet auf wenig ausgeprägte Lieferverflechtungen bzw. keine starke Marktpositionen von UK-Maschinenbauern in Deutschland hin.
- Hauptimporteur von Maschinen bzw. Komponenten nach Deutschland ist mit großem Abstand China. Dessen Importanteil weitete sich von 6,6% (2011) auf zuletzt 11% aus.

Disclaimer

Diese Publikation richtet sich ausschließlich an Empfänger in der EU, Schweiz und in Liechtenstein.

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

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 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.

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.

Mitteilung zum Urheberrecht: © 2014, Moody's Analytics, Inc., Lizenzgeber und Konzerngesellschaften ("Moody's"). Alle Rechte vorbehalten. Ratings und sonstige Informationen von Moody's ("Moody's-Informationen") sind Eigentum von Moody's und/oder dessen Lizenzgebern und urheberrechtlich oder durch sonstige geistige Eigentumsrechte geschützt. Der Vertriebshändler erhält die Moody's-Informationen von Moody's in Lizenz. Es ist niemandem gestattet, Moody's-Informationen ohne vorherige schriftliche Zustimmung von Moody's ganz oder teilweise, in welcher Form oder Weise oder mit welchen Methoden auch immer, zu kopieren oder anderweitig zu reproduzieren, neu zu verpacken, weiterzuleiten, zu übertragen zu verbreiten, zu vertreiben oder weiterzuverkaufen oder zur späteren Nutzung für einen solchen Zweck zu speichern. Moody's® ist ein eingetragenes Warenzeichen.

Erstellt am: 26.03.2021 08:16

Erstmalige Weitergabe am: 26.03.2021 08:19