


Newsletter

Automotive Industry



Q1

Zahlen
Daten
Perspektiven

Auch im Jahr 2023 steht die Automobilindustrie weiterhin vor einer Reihe von Herausforderungen. Trotz rückläufiger Inflationsraten und Insolvenzen bleibt die Situation weiterhin angespannt.

Rohstoff- und Bauteileverfügbarkeit



Inflation



Pandemie



Kriege und Konflikte



Entwicklung Rohstoff- und Energiepreise



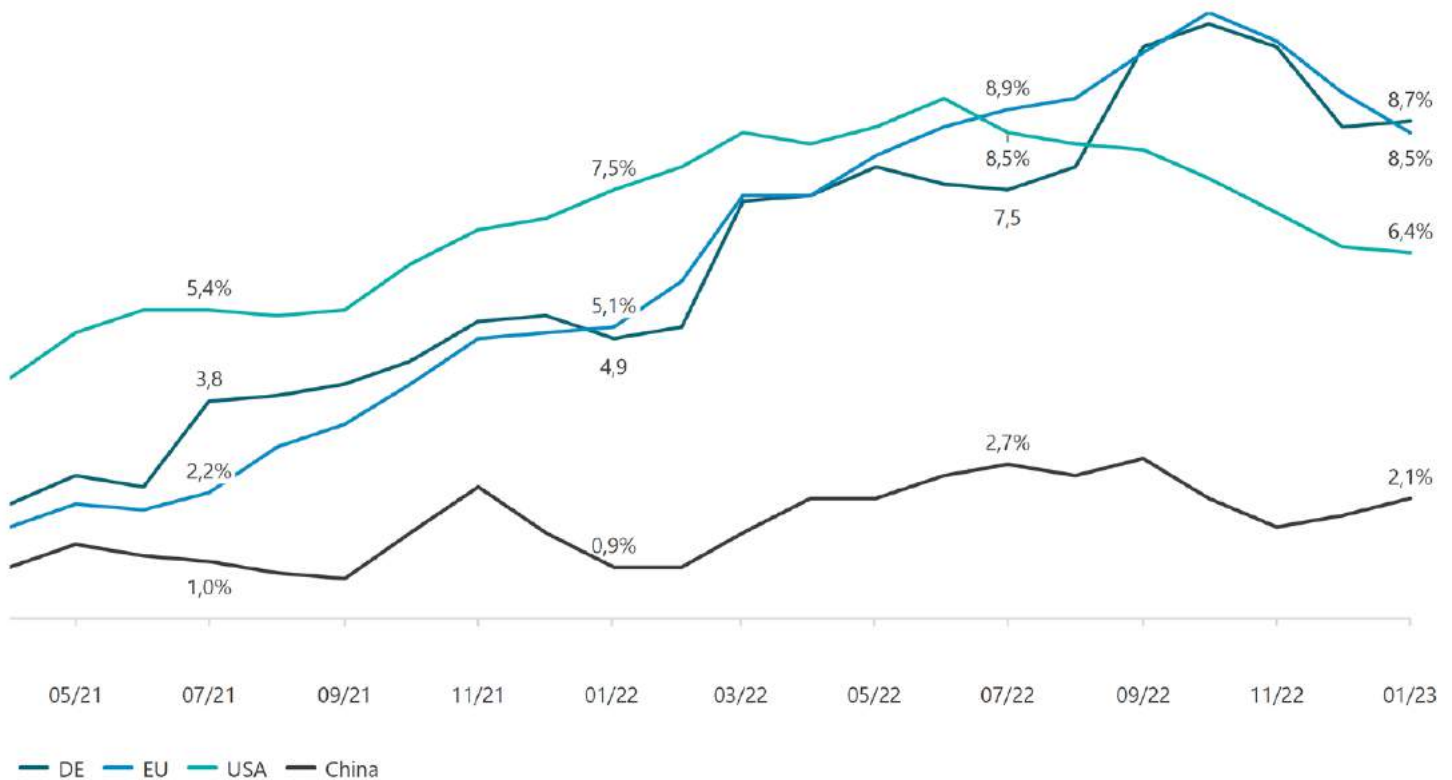
Insolvenzen in der Lieferkette



Snapshot: Entwicklung Inflation

Der in den vergangenen 15 Monaten stark angestiegenen Inflation wird durch die Zinspolitik der Zentralbanken größtenteils erfolgreich entgegengewirkt.

Monatliche Inflationsraten ausgewählter Regionen [%]



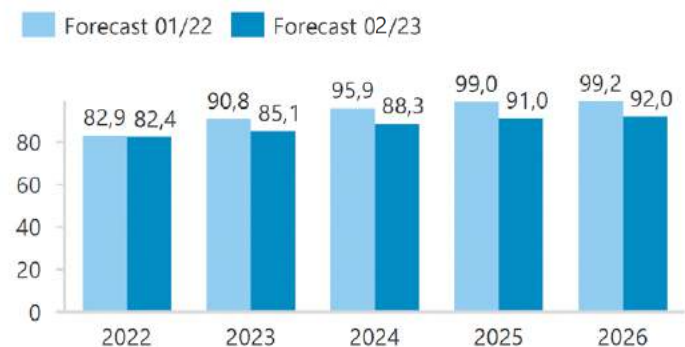
Erläuterung

- › In den vergangenen 15 Monaten stieg die Inflation in den meisten Regionen deutlich; Treiber sind insb. erhöhte Energiepreise, Knappheit von Rohstoffen sowie Unterbrechungen von Lieferketten.
- › In Deutschland ist die monatliche Inflationsrate innerhalb eines Jahres von 4,9 % im Januar 2022 auf 8,7 % im Januar 2023 angestiegen.
- › Auch in der EU und den USA sind mit 8,5 % bzw. 6,4 % nach wie vor hohe Inflationsraten zu verzeichnen.
- › Gegenüber EU und USA verzeichnet China mit 2,1 % im Januar 2022 eine vergleichsweise niedrige Inflationsrate; leicht steigende Tendenz nach einem Tief von 1,6 % im November 2022.
- › Zur Bekämpfung der Inflation haben sowohl EZB als auch FED Erhöhungen der Leitzinsen durchgeführt; zur Unterstützung der Wachstumsziele der lokalen Wirtschaft wurde der Leitzins in China zuletzt reduziert.

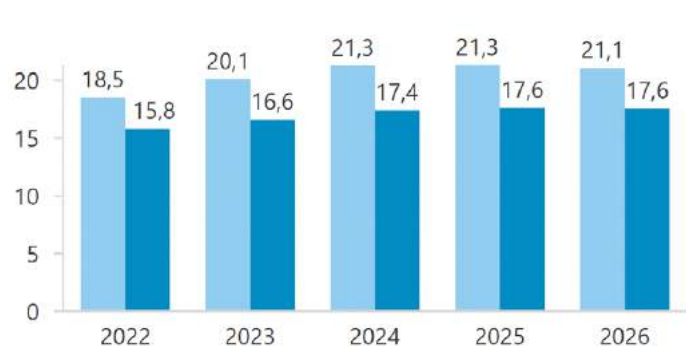
Snapshot: Kriege und Konflikte

Aktuelle Kriege und Konflikte beeinträchtigen die Automobilproduktion nachhaltig; am stärksten betroffen sind europäische Produzenten.

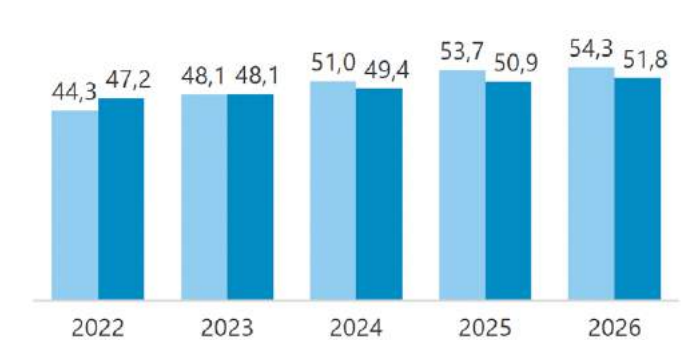
Automobilproduktion weltweit¹



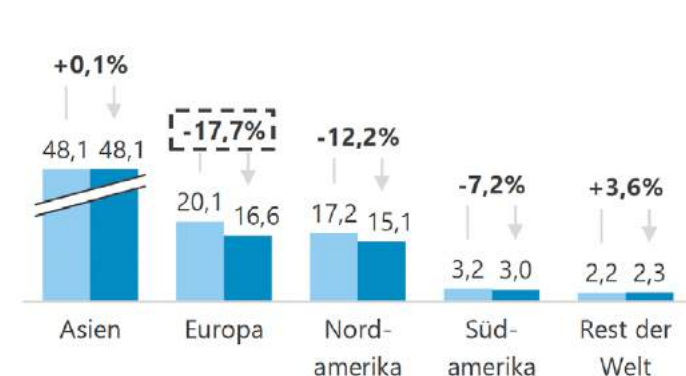
Automobilproduktion Europa¹



Automobilproduktion Asien¹



Entwicklung 2023 nach Region¹



Erläuterung

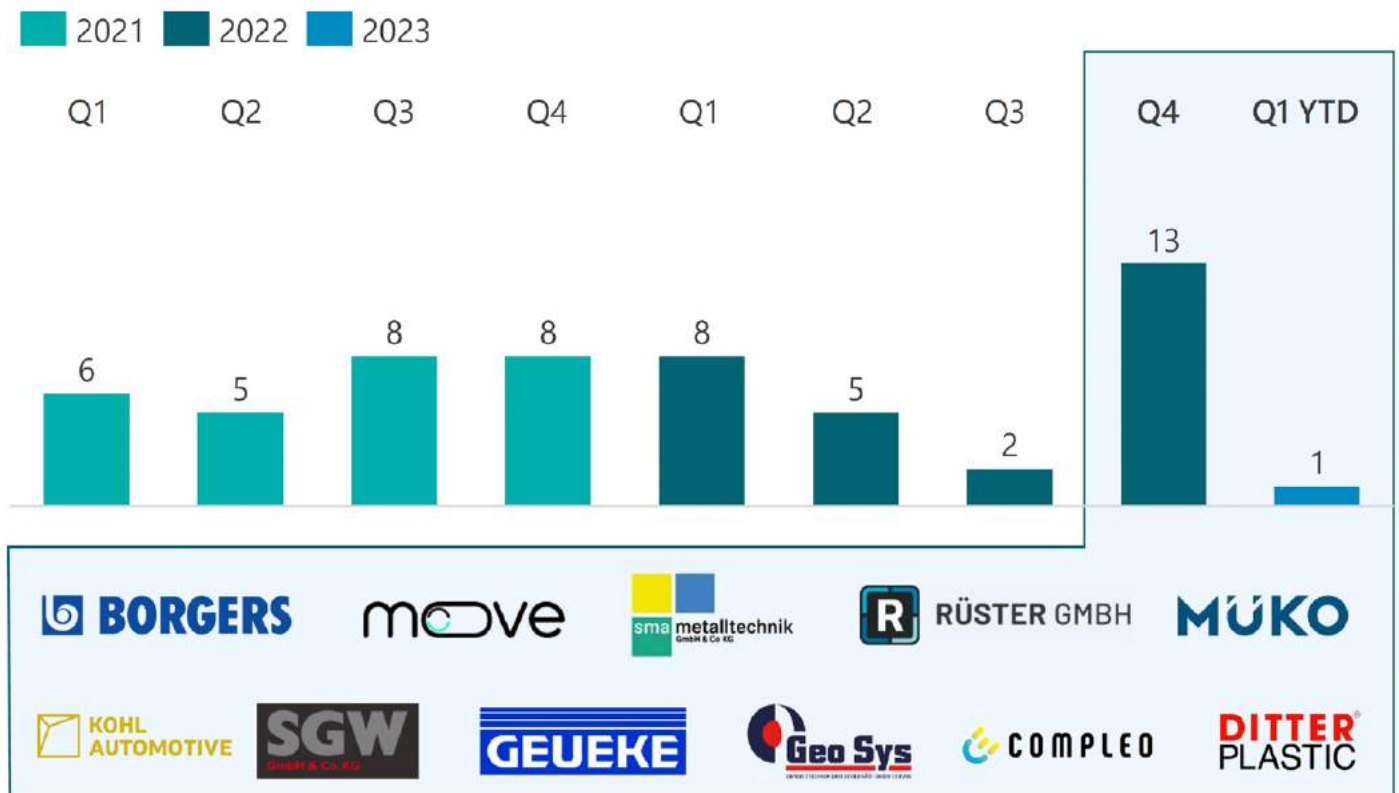
- › Derzeitige Kriege und Konflikte weltweit führen nicht nur zu Problemen in den Lieferketten, sondern auch zu einer Reduktion des globalen Produktionsvolumens.
- › Ein Vergleich der Forecasts zu den Produktionsvolumen Stand 01/22 vs. 02/23 zeigen insbesondere:
 - In 2022 ergaben sich noch keine weltweiten Effekte auf die Produktionsvolumina. Allerdings

- sanken die Produktionsvolumina in Europa deutlich (-2,7 Millionen Stück), während asiatische Produzenten zulegen konnten (+2,9 Millionen Stück).
- Für das Jahr 2023 sanken die weltweiten Produktionsvolumina um 5,7 auf 85,1 Millionen Stück (-6,3 %).
- Auch für die Folgejahre ist mit keiner schnellen Erholung, insbesondere in Europa, zu rechnen.

Snapshot: Insolvenzen in der Lieferkette

Deutlicher Anstieg der Insolvenzanträge in Q4 2022 gegenüber den vorherigen Quartalen; eine Fortsetzung des Trends in Q1 2023 bleibt zum aktuellen Zeitpunkt abzuwarten.

Insolvenzanträge von Automobilunternehmen und Zulieferern¹ 2021-2023 YTD²



Erläuterung

- › Q4 2022 verzeichnet einen starken Anstieg der Insolvenzanträge von Automobilunternehmen und Zulieferern gegenüber den vorherigen Quartalen.
- › Anhaltende Probleme, wie die hohe Inflation und zunehmende Refinanzierungskosten im Zuge steigender Zinsen, setzen mittelständische Automobilzulieferer weiterhin unter Druck.
- › Als jüngstes Beispiel stellte der Zulieferer Ditter Plastic zu Beginn des neuen Jahres 2023 einen Antrag auf Insolvenz in Eigenverwaltung.
- › Bis zum Ende des ersten Quartals 2023 bleibt abzuwarten, ob sich der Trend aus dem vierten Quartal 2022 fortsetzt oder der starke Rückgang an Insolvenzen bestätigt wird.

Quelle: ESMC Research 1) Beinhaltet Unternehmen mit einem Jahresumsatz >5 M€; 2) YTD Stand: 06.03.2023
Ebner Stolz Management Consultants GmbH

Trendradar

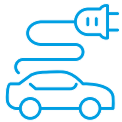
Der Wandel der Industrie ist geprägt durch zahlreiche Trends und Herausforderungen.



Wesentliche Trends mit Einfluss auf die Automobilindustrie (Auszug)



Übersicht Key-Trends

Neue Trends bilden für Hersteller sowie Zulieferer Chancen und Herausforderungen; ein Umdenken ist vor allem in den Bereichen „Digital“ und „Nachhaltig“ notwendig.**„Electric only“**

- › Die Politik, wie auch einige der großen Hersteller, haben aus dem „electric first“ ein „electric only“ gemacht.
- › Das Elektroauto ist die künftige Referenz im Automobilbau und alle Akteure in der Branche sollten sich darauf einstellen.

Preise rauf, Volumen runter

- › Vor allem seit der Lieferproblematik in der Pandemie zählt der Grundsatz „das Optimum ist das Maximum“ nicht mehr.
- › Gute Preise sind für das Betriebsergebnis meist besser als hohe Stückzahlen.

Wachstum in Asien

- › Chinesische Hersteller etablieren sich zunehmend im heimischen Markt und können auch in Europa Marktanteile steigern.
- › Europäische Marken verlieren sowohl in Europa als auch in China zunehmend Marktanteile.

Längere Modelllaufzeiten

- › Software erfährt mehr Relevanz als Hardware, sowohl im Automotive-Sektor als auch in der Produktion.
- › Die IT-Kompetenz der Mitarbeiter wird zum Schlüssel des Erfolgs, der Arbeitsmarkt bietet aber kaum qualifiziertes Personal.

Regionale Beschaffung

- › Aufgrund der Lieferkettenproblematik werden Beschaffungsstrukturen regionalisiert.
- › Die räumliche Nähe zum Lieferanten resultiert in größerer Liefersicherheit.

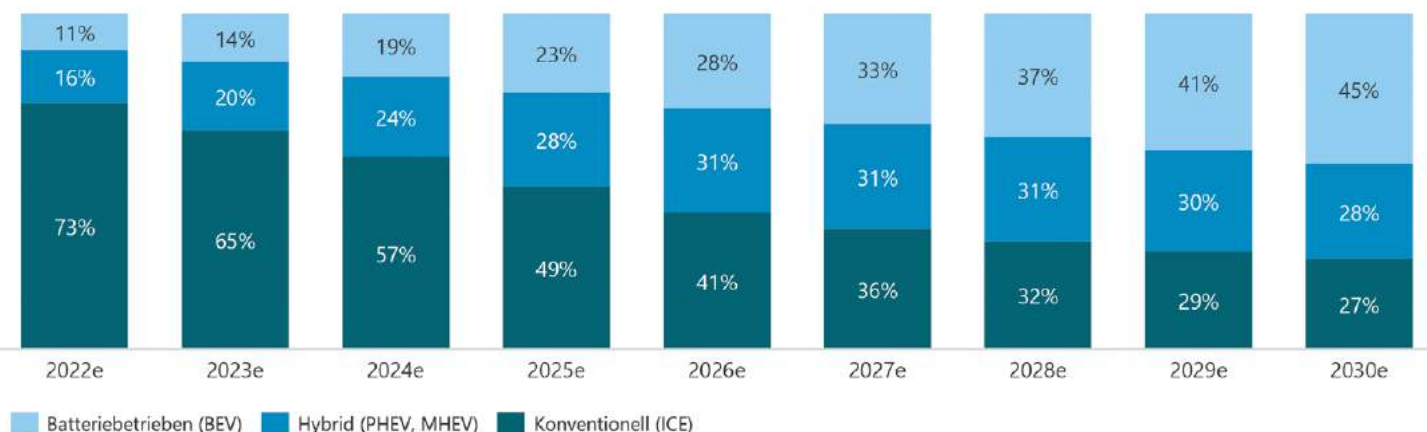
Integration der Wertschöpfungsketten

- › Mehr Automobilhersteller setzen auf eine erhöhte statt auf eine reduzierte Fertigungstiefe.
- › Die vertikal integrierte Produktion erlebt mit Elektroautos eine Renaissance, welche auch das Geschäft der Zulieferer beeinflusst.

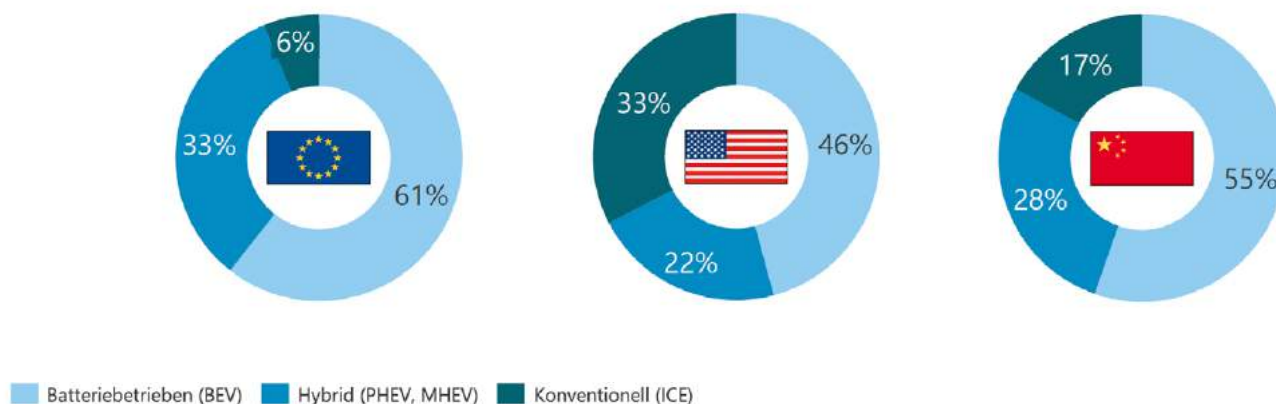
1 „Electric Only“: Produkt- und Marktverteilung

Die Corona-Pandemie, regulatorische Treiber sowie die stark gesunkenen Batteriepreise beschleunigen die prognostizierte Entwicklung von E-Antrieben.

FC globale Produktionsverteilung BEV vs. Hybrid vs. ICE¹ [%]



FC Key-Markets Produktion 2030 BEV vs. Hybrid vs. ICE¹ [%]



Erläuterung

- › Der Anteil an BEV und Hybriden wird sich voraussichtlich bis Ende 2030 deutlich erhöhen und einen Produktionsanteil von knapp 75 % erreichen; insbesondere in Europa und China wird ein starker Rückgang der ICE Antriebe erwartet.
- › Aufgrund des schnellen Wandels benötigen Lieferanten insbesondere ausreichende (finanzielle)

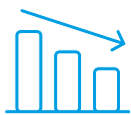
F&E Kapazitäten, eine hohe Geschwindigkeit in der Produktentwicklung sowie relevante Zertifizierungen, um ihre Relevanz für OEMs auch künftig zu sichern.

- › Langfristige Prognosen gehen davon aus, dass sich insbesondere die Produktion von PHEV zunehmend von Europa in den asiatischen / chinesischen Raum verlagern wird.

2 Preise rauf, Volumen runter

Vielfältige Herausforderungen und Änderungen in der Produktionsplanung der OEMs setzen (insb.) die mittelständische Zulieferindustrie zunehmend unter Druck.

Nachfragerückgang



- > Anhaltende Nachfrageschwäche im Heimatmarkt mit unklaren Aussichten aufgrund von Rezessions- und Inflationsängsten
- > Verstärkende Volumenreduktion durch Fokussierung der OEMs mit teils ersatzlosen Modellreihenausläufen

„Premiumisierung“ deutscher OEMs



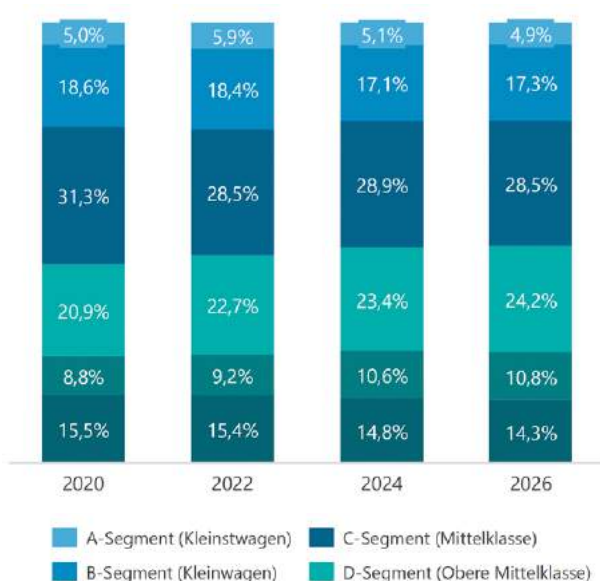
- > Die tendenziell höhere Marge der Zulieferung für das Premiumsegment wird durch den Mengenverlust der übrigen Segmente übertroffen.
- > Kapazitätsanpassungen sind regelmäßig aufgrund der nur reduzierten Kapazitätsauslastung kaum möglich.

Inflation

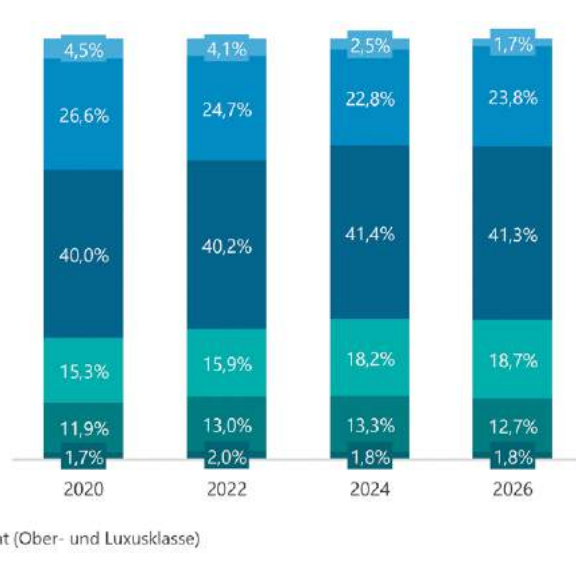


- > Kosteninflation (Rohstoffe, Energie, Arbeitslohn) kann nicht vollständig durch Preis- anpassungen weitergegeben werden.
- > Lohnniveaueinstellungen der OEMs in bspw. Osteuropäischen Ländern kann aus geringerer Marge der Zulieferer kaum nachgezogen werden.

Entwicklung Produktionsvolumen Global (PKW)



Entwicklung Produktionsvolumen in Europa (PKW)



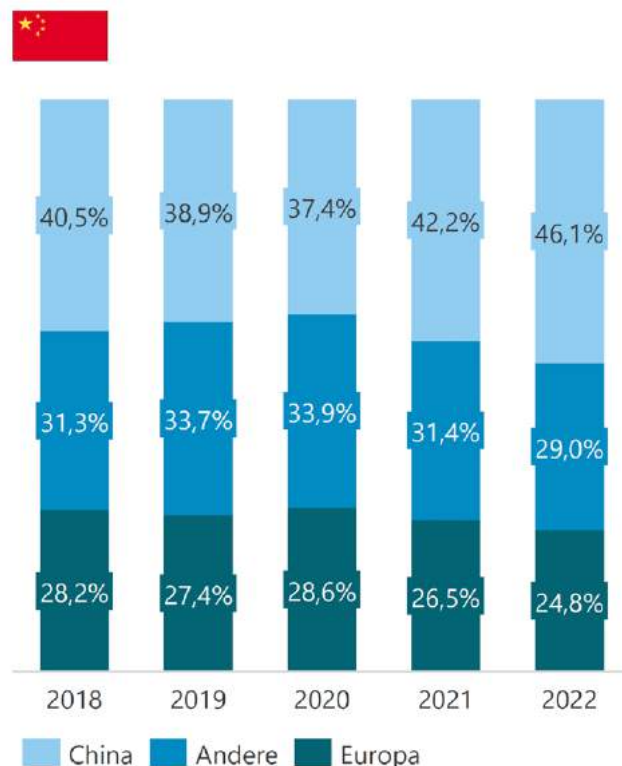
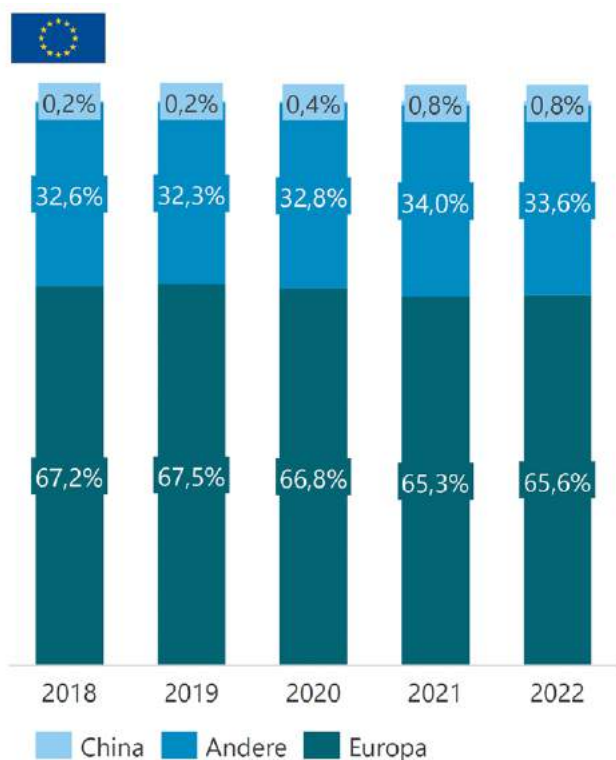
Quelle: IHS Markit Light Vehicle Engine Forecast: Engine Production (Stand 03/2023); Segmentierung gemäß Europäischer Kommission: Verordnung (EG) NR. 1400/2002 vom 31.07.2002

3 Wachstum in Asien

Europäische Marken verlieren sowohl in Europa als auch in China Marktanteile, während sich chinesische Marken etablieren.

Europa: Marktanteil nach Firmensitz [%]

China: Marktanteil nach Firmensitz [%]



Erläuterung

› Auf dem europäischen Markt verlieren die europäischen Automobilhersteller zunehmend an Marktanteilen; im Jahr 2022 entfielen rund 66 % der verkauften Fahrzeuge auf europäische Marken; chinesische Marken konnten ihren Anteil auf rund 1 % steigern.

› In China können sich zunehmend einheimische Marken etablieren; chinesische Marken erreichten 2022 einen Anteil von rund 46 % (41 % in 2018) an den verkauften Fahrzeugen, während der Anteil der europäischen Marken auf rund 25 % (28 %) sank.

Handlungsfelder für mittelständische Automobilzulieferer

Während sich große Automobilzulieferer bereits auf neue Trends eingestellt haben, hinken viele mittelständische Unternehmen der Transformation hinterher; aktives Handeln ist jetzt notwendig.

5

Handlungsfelder für mittelständische Zulieferer

Wie können Mittelständler ihre Bestände sichern und optimieren?

Welche Maßnahmen eignen sich zur Absicherung von steigenden Preisen?

Was sind die notwendigen Schritte zu einer klimaneutralen Produktion?

Wie gelingt der erfolgreiche Einstieg in neue Technologiefelder?

Was ist notwendig, um die langfristige Refinanzierung sicherzustellen?



Erhöhung der Resilienz der Lieferketten durch eine integrierte Planung, Bestandsoptimierung und kontinuierliche Risikoanalysen

Absicherung durch Hedging, Preisanpassungen und Weitergabe der Preiserhöhungen an Kunden, Verhandlung verbindlicher Abnahmemengen

Transformation der Produktion hin zu CO₂-neutraler Fertigung unter Berücksichtigung gegenwärtiger und zukünftiger Vergabekriterien der Kunden

Prüfung und Neuordnung des bestehenden Produktportfolios hinsichtlich neuer Technologiefelder, idealerweise auf Basis bisheriger Kernkompetenzen

Operative Exzellenz, nachhaltiges Geschäftsmodell und strategische Unternehmensfinanzierung unter Berücksichtigung des Langfristbedarfs

Ebner Stolz Management Consultants

- › Als Teil von Ebner Stolz zählen wir zu den bedeutendsten deutschen Unternehmensberatungen mit einem kontinuierlich starken Wachstum.
- › Unsere Kunden investieren in kompatible Branchenkenner und Situationsspezialisten, die spürbare Veränderungen bewirken und vor Ort oder auch aktuell „remote“ mit dem Management eng zusammenarbeiten.
- › Die standortunabhängig eingesetzten mehr als 150 Unternehmensberater haben ihre Heimathäfen in Hamburg, Köln, Frankfurt, Stuttgart und München.
- › Unsere mehr als 1.900 Kollegen der Wirtschaftsprüfung sowie Steuer- und Rechtsberatung sitzen an insgesamt 14 Standorten in ganz Deutschland.
- › Gehen Sie gerne auf unsere Ansprechpartner bei Ebner Stolz zu. Wir beantworten Ihnen Ihre individuellen Fragen.

Ihre Ansprechpartner



Markus Mühlenbruch

Partner
+49 173 3022391
markus.muehlenbruch
@ebnerstolz.de



Marcus Losch

Partner
+49 172 7161985
marcus.losch
@ebnerstolz.de