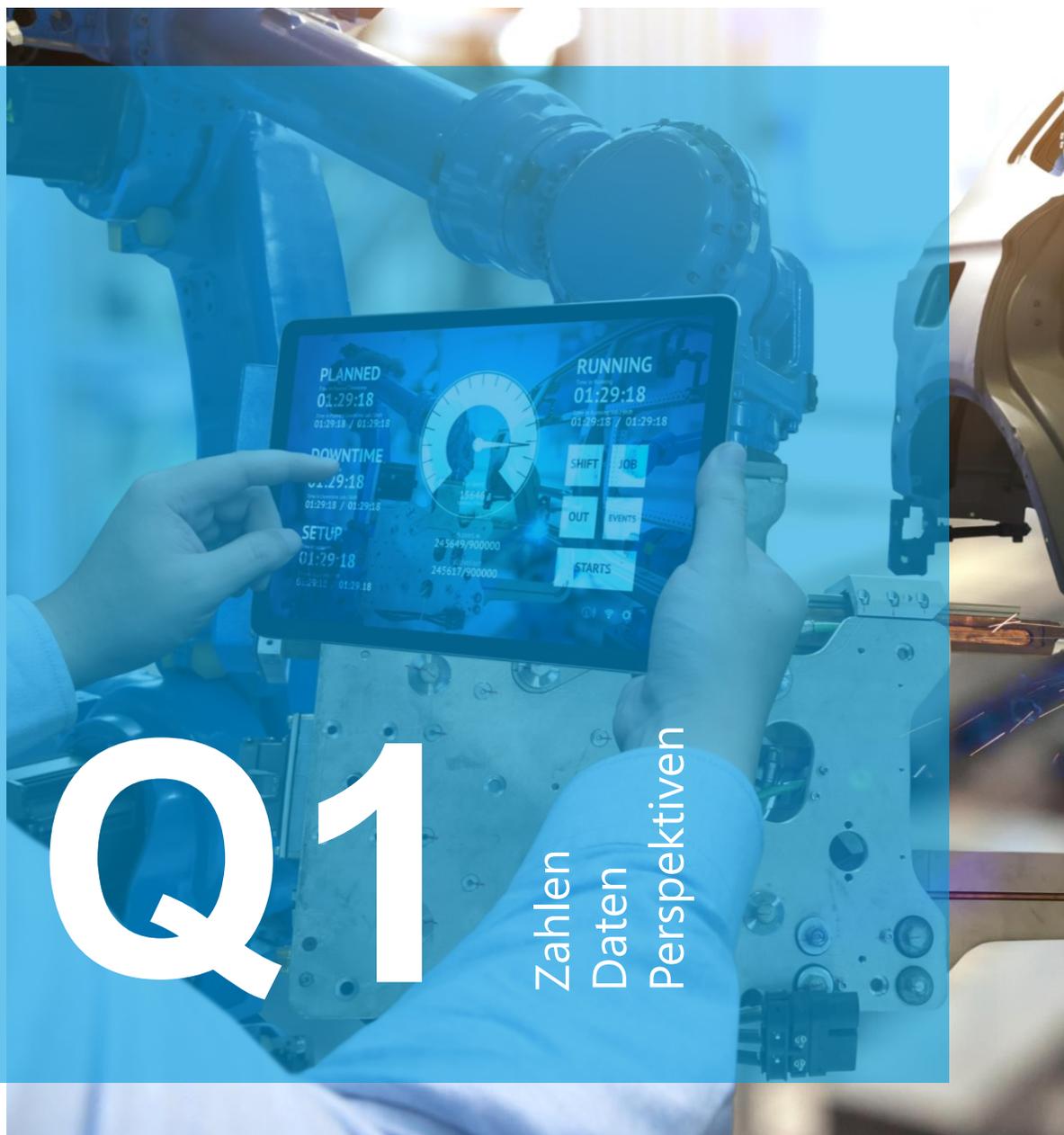


Newsletter

Automotive Industry



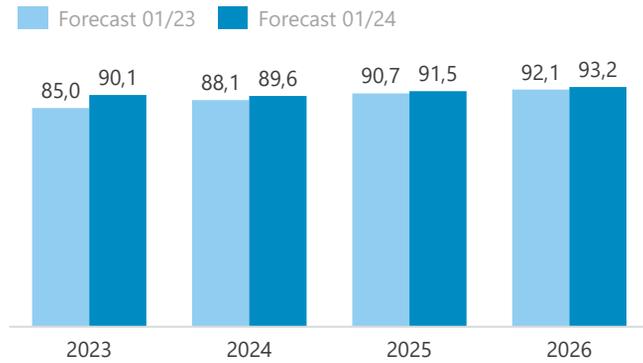
Q1

Zahlen
Daten
Perspektiven

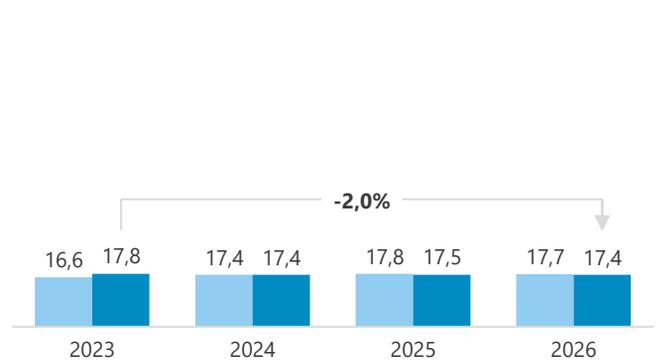
Entwicklung Automobilproduktion weltweit

Produktionszahlen in Europa für 2023 liegen 7,2% über den Erwartungen zu Jahresbeginn; ab 2024 stabile Volumina; asiatischer Markt weist in den nächsten Jahren weiterhin Wachstum auf

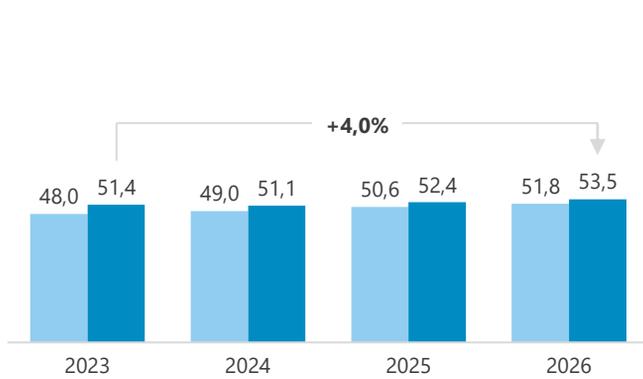
Automobilproduktion weltweit¹



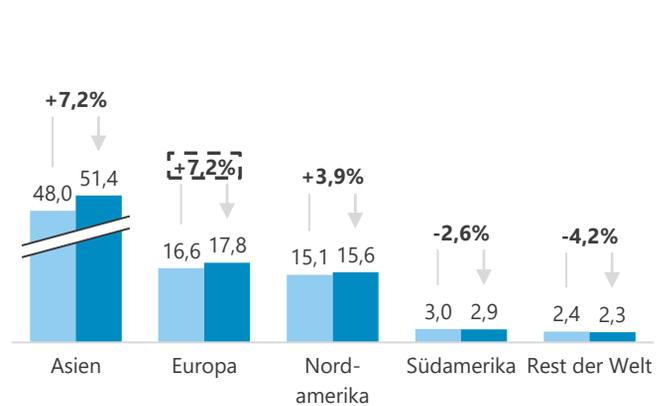
Automobilproduktion Europa¹



Automobilproduktion Asien¹



Entwicklung 2023 nach Region¹



Erläuterung

- › Gegenüber des Forecasts zu Jahresbeginn wurden die Produktionsvolumina für 2023 weltweit um 5,1 Mio. Stück erhöht; vor allem ein deutlich über Plan liegendes viertes Quartal sorgt für die Verbesserung; für 2024 stieg die Erwartung um rd. 1,5 Mio. Stück, für 2025 und 2026 sind ähnliche Tendenzen erkennbar; insgesamt wird mit einem Anstieg des Produktionsvolumen bis 2026 von rd. 3,1 Mio. Stück gerechnet
- › Für Europa geht der Forecast für die Jahre 2024 bis 2026 von einem leicht rückläufigen Produktionsvolumen ggü. 2023 aus
- › In Asien hingegen wird mit einem Wachstum von 4,0% in den nächsten drei Jahren gerechnet
- › Im vergangenen Jahr konnten gegenüber dem Forecast vor allem die europäischen (+7,2%) und die asiatischen (+7,2%) Produktionsvolumina zulegen, während die Produktionszahlen in Südamerika und dem Rest der Welt im Vergleich zu den Erwartungen zurückgingen

Quelle: IHS Markit Light Vehicle Engine Forecast: Engine Production (Stand 01/2023 & Stand 01/2024); 1) In Millionen Stück

Sparprogramme der Automobilindustrie

Sparprogramme von OEMs und Tier-1 Zulieferern werden sich nachhaltig auf die mittelständische Zuliefererindustrie auswirken

Übersicht aktuelle ausgewählte Sparprogramme der OEMs und Zulieferer



- > Steigerung der Umsatzrendite u.a. durch Wegfall margenschwacher Produkte (Stichwort Premiumisierung, Newsletter Q4 2023)
- > Personalabbau (v.a. in der Führungsebene und in Bezug auf wegfallende Produkte)



- > Abbau von 7.150 Stellen; rd. ein Viertel der Stellen im Bereich Forschung und Entwicklung
- > Konsolidierung einzelner Standorte



- > Steigerung der Rendite- und Wettbewerbsfähigkeit durch Kostenoptimierung
- > Vor allem Einsparungen im Einkauf, Produktion und im Bereich Forschung und Entwicklung
- > Wegfall von 12.000 Stellen bis 2030



- > Steigerung der Umsatzrendite von 3,5% auf 6,5%
- > Optimierung von Material- und Produktkosten
- > Kosteneinsparungen durch reduzierte Fix- und Fertigungskosten
- > Reduktion von Personalkosten (v.a. im indirekten Bereich); v.a. durch Altersteilzeit und Einstellungsstopp
- > Verkürzung der Entwicklungszeiten für neue Modelle von bisher 50 Monaten auf 36 Monate



BOSCH

- > Stellenabbau von 1.200 Stellen im Bereich Software und Elektronik
- > Stellenabbau von bis zu 1.500 Mitarbeitern im Antriebsbereich (Bereiche Entwicklung, Verwaltung und Vertrieb)
- > Weitere Kosteneinsparungen über alle Bereiche



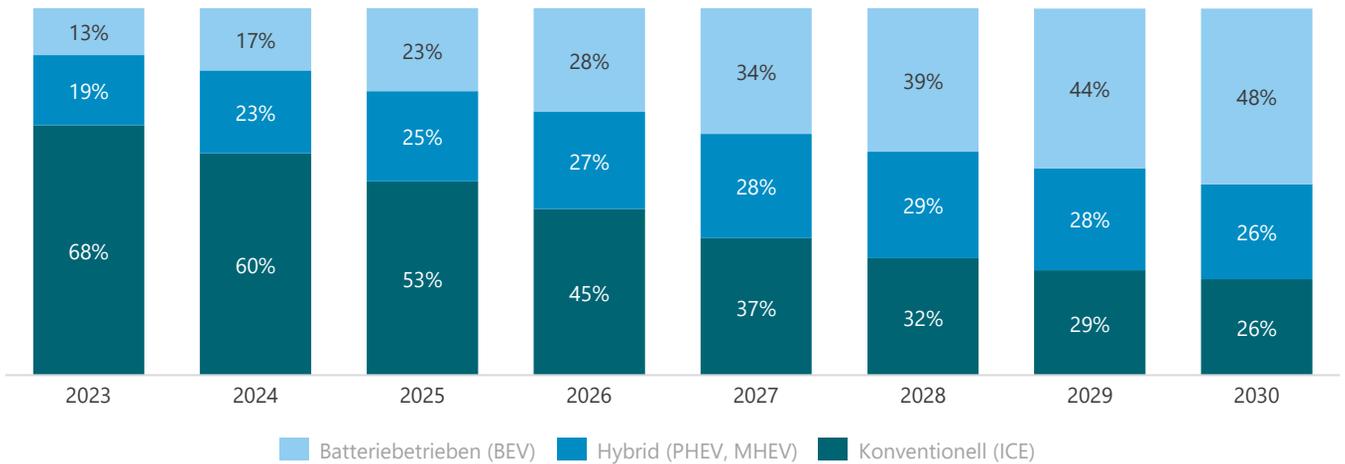
Einfluss auf die Zuliefererindustrie

- > Erhöhter Margendruck bei den OEM sorgt für stärkeren Preisdruck bei den Zulieferern; Einsparungen im Einkauf werden sich entlang der Lieferkette auf die Zulieferer auswirken
- > Unternehmen in einer Krise werden durch den zusätzlichen Preiskampf noch stärker unter Druck geraten
- > Einsparungen in den Bereichen Forschung und Entwicklung (u.a. die Verkürzung der Entwicklungszeiten) stellen Zulieferer vor eine große Herausforderung
- > Eine hohe Flexibilität und ausreichende Kapazität im Entwicklungsprozess sind hier von entscheidender Bedeutung für die Zulieferer

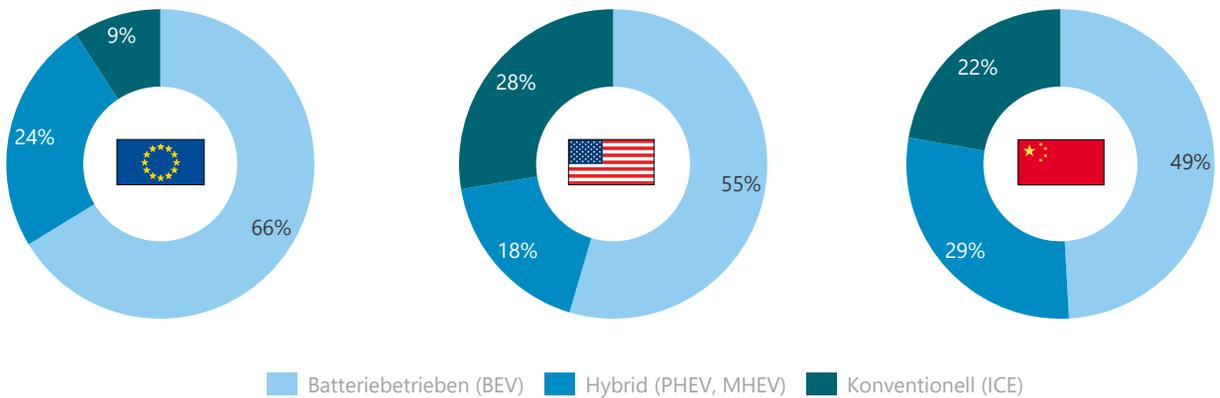
„Electric Only“: Produkt- und Marktverteilung

Regulatorische Treiber, verstärkter Fokus der Hersteller sowie die stark gesunkenen Batteriepreise treiben die Entwicklung von E-Antrieben weiter voran

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



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



Erläuterung

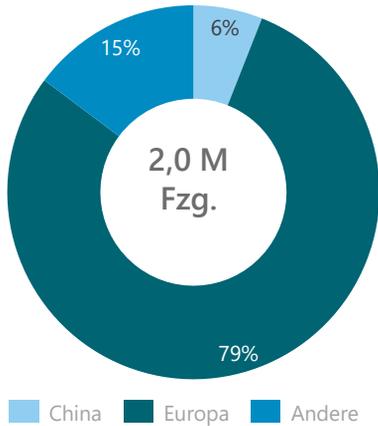
- Der Anteil an BEV und Hybriden wird sich voraussichtlich bis Ende 2030 deutlich erhöhen und einen Produktionsanteil von 74% erreichen; insbesondere in Europa und China wird ein starker Rückgang der ICE-Antriebe erwartet
- Aufgrund des schnellen Wandels benötigen Lieferanten insbesondere ausreichende (finanzielle) F&E-Kapazitäten, eine hohe Geschwindigkeit in der Produktentwicklung sowie passende 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

Quelle: IHS Markit Light Vehicle Engine Forecast: Engine Production (Stand 01/2024); 1) ICE: Internal Combustion Engine, MHEV: Mild Hybrid Electric Vehicle, PHEV: Plug-in Hybrid Electric Vehicle, BEV: Battery Electric Vehicle; Zahlen beinhalten (Nutz-)Fahrzeuge bis 6,0 Tonnen Fahrzeuggewicht

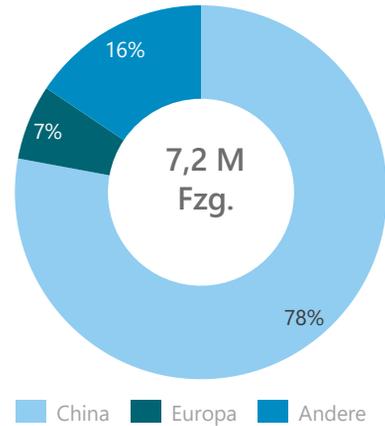
Wachstum Asien: Produktionsvolumen E-Fahrzeuge nach Region

Lokale Marken etablieren sich im Bereich E-Fahrzeuge in Europa sowie in China als größte Produzenten; in China wurden in 2023 3,6-mal so viele E-Fahrzeuge wie in Europa hergestellt

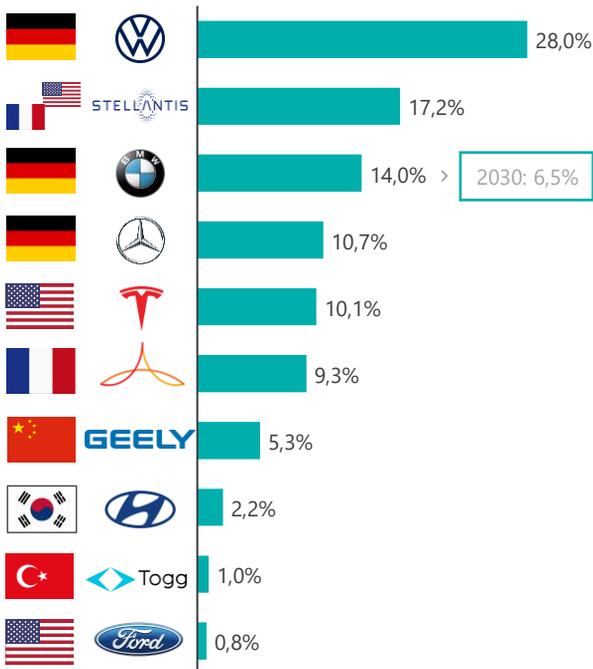
Europa: Produktionsvolumen E-Fahrzeuge nach Firmensitz 2023



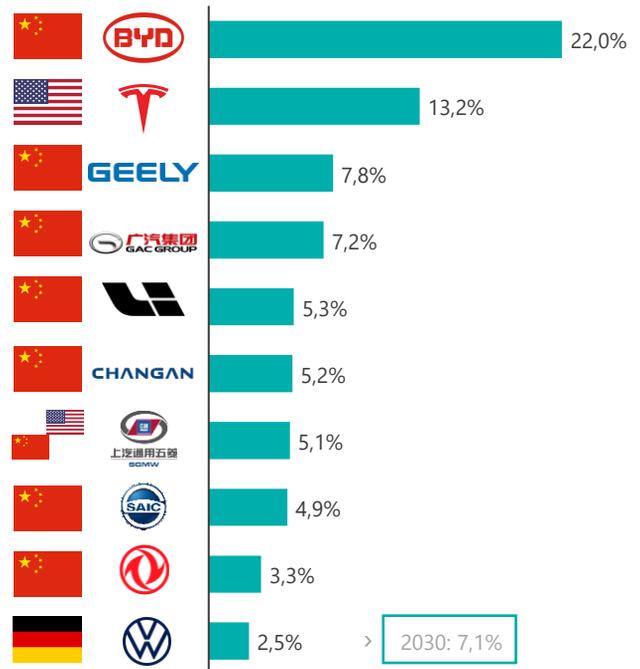
China: Produktionsvolumen E-Fahrzeuge nach Firmensitz 2023



Top 10 OEMs Marktanteile:



Top 10 OEMs Marktanteile:



Erläuterung

- > Volkswagen war in 2023 mit 28% des gesamten Produktionsvolumens der größte E-Fahrzeughersteller in Europa
- > Deutsche Marken bzw. europäische Marken mit einem Anteil von rd. 53% bzw. rd. 79% an produzierten E-Fahrzeugen
- > Chinesische Marken haben sich im heimischen Markt mit rd. 78% der produzierten E-Fahrzeuge in China als größter Produzent aufgestellt
- > Deutsche Marken haben in Summe nur einen Produktionsanteil von rd. 4,6%

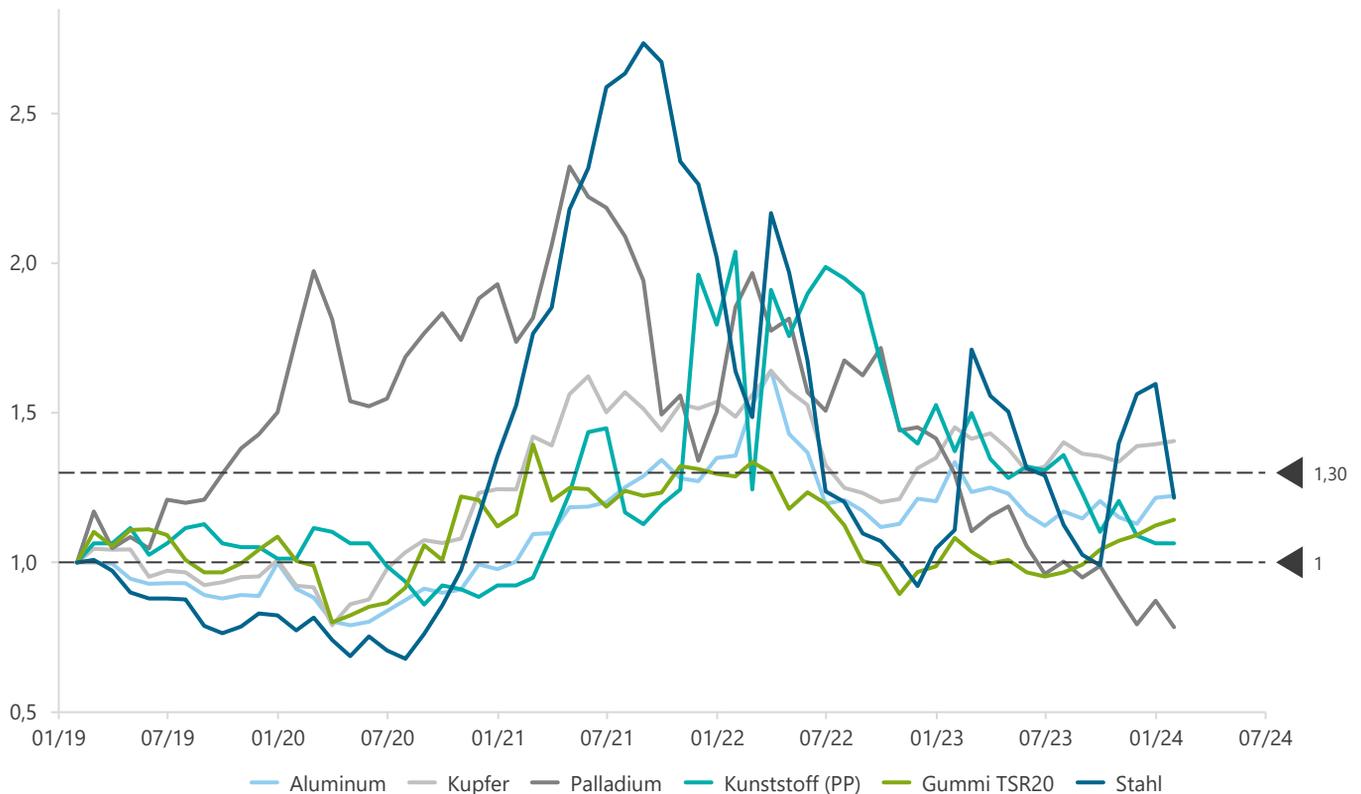
Quelle: IHS Markit Light Vehicle Engine Forecast: Engine Production (Stand 01/2024)

Rohmaterialpreise (Auswahl)

Chinesische Baukrise belastet diverse Rohstoffe, u.a. für Stahl könnten sich positive MTZ-Effekte für Zulieferer ergeben; Trend steigender Kupferpreise könnte sich in 2024 weiter fortsetzen

Monatlicher Verlauf automotive-relevanter Rohmaterialien (Jan 19 bis Jan 24)

Index (Jan19= 100%)



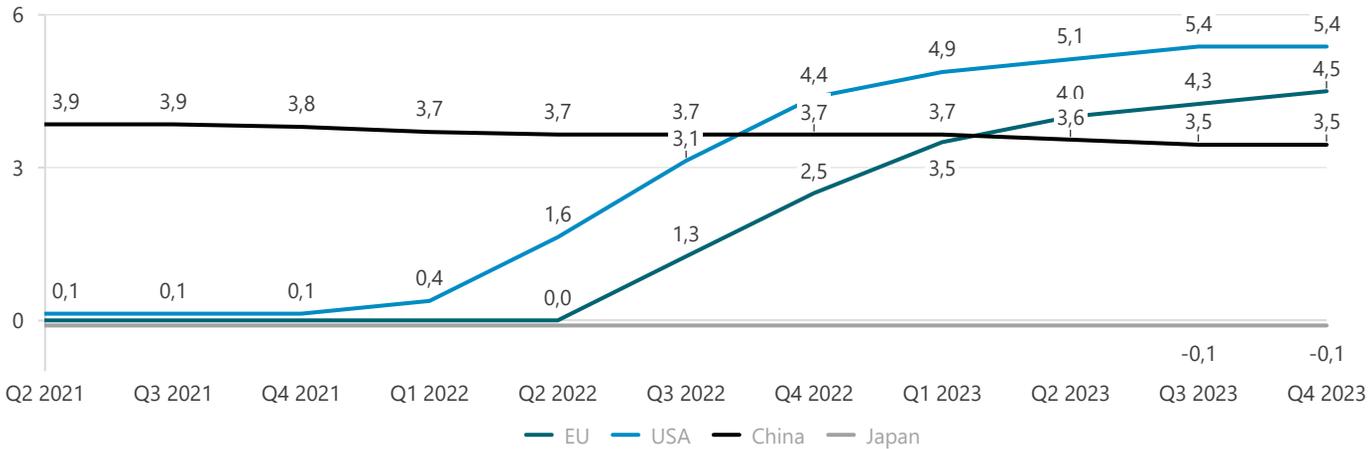
Erläuterung

- > Die Baukrise in China und der damit verbundene Nachfragerückgang belastet die Eisenerzpreise; als zentraler Rohstoff im Rahmen der Stahlherstellung wirken sich die niedrigeren Eisenerzpreise auch auf den Stahlpreis aus
- > Da nicht mit einer zeitnahen Erholung zu rechnen ist, könnten sich positive MTZ-Effekte ergeben
- > Palladium-verarbeitende Unternehmen können mit weiter niedrigen Preisen rechnen, da die Nachfrage v.a. aus der Automobilindustrie ausbleibt bzw. nur langsam wieder anzieht
- > Kupferpreise zogen in der zweiten Jahreshälfte 2023 um ca. 6% an; es ist weiter mit steigenden Preisen zu rechnen, insb. aufgrund der Relevanz des Rohstoffs in der Energiewende und in der Rüstungsindustrie, sowie der für 2024 angekündigten Schließung einer wichtigen Kupfermine in Panama

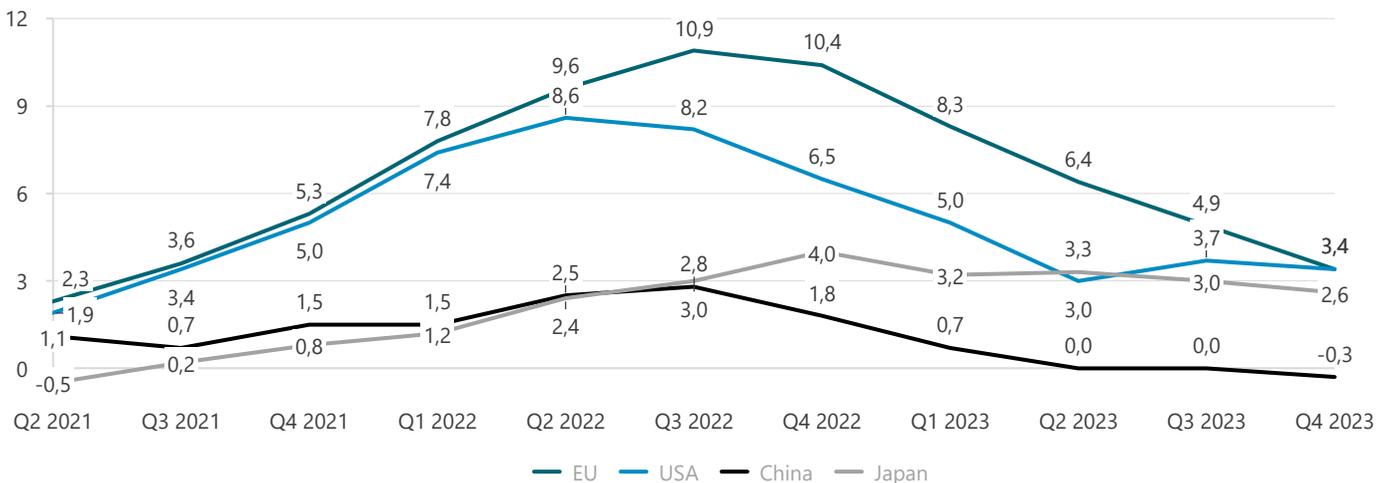
Entwicklung Zinsniveau und Inflation

U.a. durch die Anhebung der Leitzinsen in Europa und den USA waren die Inflationsraten zuletzt rückläufig; Neuzulassungen in Deutschland trotz stabilen Zinsniveaus gegenüber 2022 stark steigend

Entwicklung Zinsniveau in ausgewählten Regionen [%]



Entwicklung Inflation in ausgewählten Regionen [%]



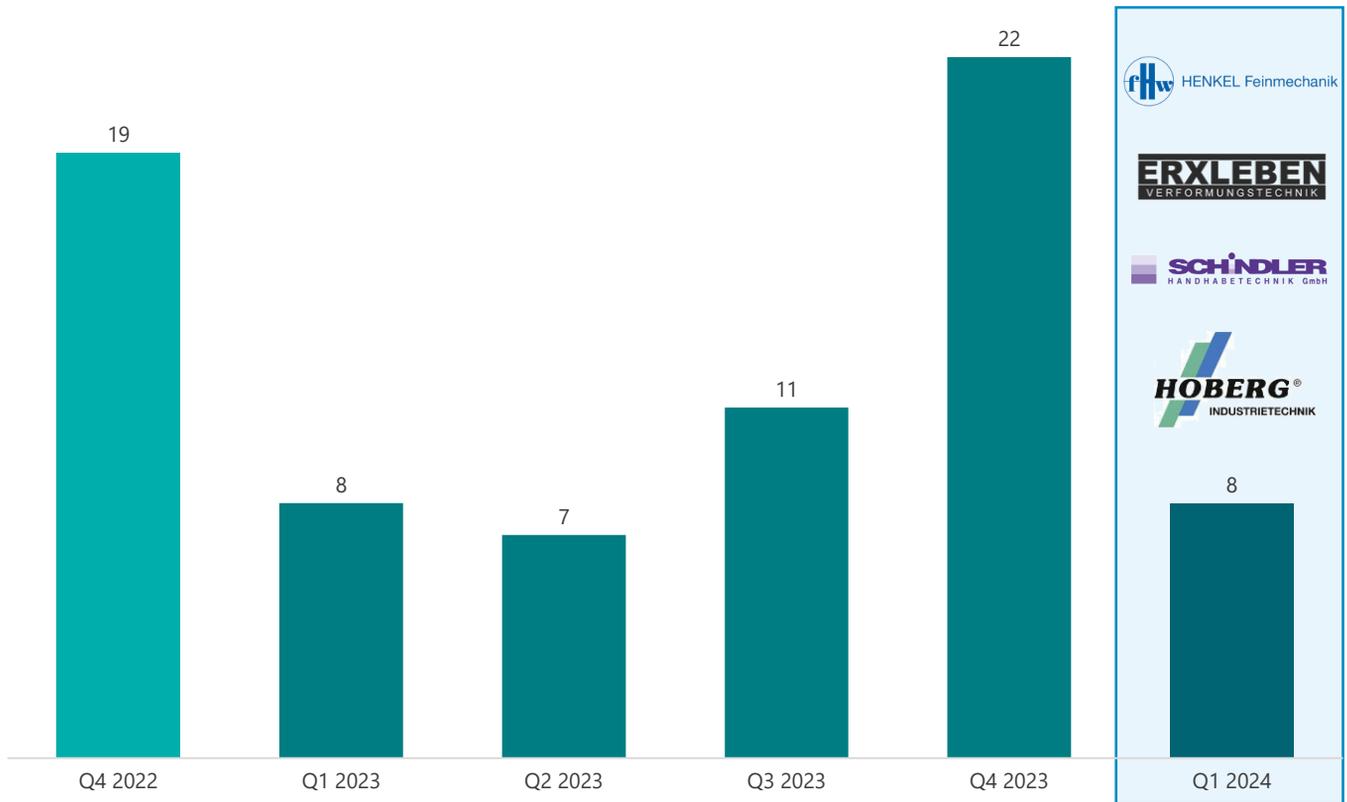
Erläuterung

- › Trotz eines weiterhin erhöhten Zinsniveaus in 2023 steigerten sich die PKW-Neuzulassungen in Deutschland um rd. 22 % gegenüber dem schwachen Vorjahr; ein Rückgang des Zinsniveaus sowie die deutlich reduzierte Inflationsrate könnten für einen weiteren Anstieg der Zulassungszahlen sorgen
- › Für die Zuliefererindustrie könnte das derzeitige Zinsniveau gepaart mit den verkündeten Sparprogrammen der OEMs zu einer Verzögerung oder Streichung von erforderlichen Investitionen der deutschen Automobilindustrie, um die Transformationen der Branche zu meistern, führen

Quelle: finanzen.net; global-rates; Infina, KBA

Insolvenzen in der Lieferkette

Deutlicher Anstieg der Insolvenzen Ende 2023 ersichtlich; die anhaltenden Herausforderungen für Zulieferer bleiben auch in 2024 bestehen; Insolvenzen in Q1 2024 auf Vorjahresniveau

Insolvenzanträge von Automobilunternehmen und -zulieferern¹ Q4 2022 - YTD²

Erläuterung

- › Die Anzahl der Insolvenzen in der Automobilzuliefererbranche hat zum Jahresende 2023 deutlich zugenommen; diese aktuelle Entwicklung unterstreicht die angespannte Lage und verdeutlicht die fortbestehenden Herausforderungen, denen sich die Branche gegenüber sieht
- › Mittelständische Automobilzulieferer sehen sich weiterhin einem erheblichen Druck ausgesetzt, der durch Preissteigerungen, den anhaltenden Fachkräftemangel sowie steigender Refinanzierungskosten hervorgerufen wird
- › Die Insolvenzzahlen in Q1 2024 bewegen sich auf dem Niveau des Vorjahr; aufgrund der anhaltenden Probleme besteht das Risiko, dass die Insolvenzen deutscher Automobilzulieferer weiter ansteigen oder auf einem erhöhten Niveau verharren werden

Quelle: RSM Ebner Stolz Research 1) Beinhaltet Unternehmen mit einem Jahresumsatz >5 M€; 2) YTD Stand: 05.03.2024

Fokusthema: „Grüner Stahl“

Neben dem EU-Ausstieg vom Verbrennungsmotor hat auch die von den OEMs geplante CO₂-Neutralität der Lieferkette signifikante Auswirkungen auf Automobilzulieferer

Aktuelle Nachhaltigkeitsziele deutscher OEMs und regulatorische Grundlagen



- > Die „Ambition 2039“ strebt eine CO₂-neutrale Neufahrzeugflotte entlang der gesamten Wertschöpfungskette an
- > Klimaschutz in allen Lebenszyklusphasen – von der Lieferkette über die eigene Herstellung bis zur Nutzung und Entsorgung



- > Auslieferung von 10 Millionen BEVs innerhalb der nächsten 10 Jahre und Erhöhung des Anteils von verwendetem Sekundärmaterial auf 50%
- > Bis 2030: Reduktion von CO₂-Verbrauch pro Fahrzeug im Gebrauch um 50% & CO₂-Reduktion über den gesamten Life Cycle um 40%



- > Dekarbonisierung bzw. CO₂-Neutralität von Produktion und Fahrzeugflotte bis 2050



- > Keine Neuzulassung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor ab 2035 gem. EU-Verordnung (Ausnahme: Synthetische Kraftstoffe)



Folgen für die Automobilindustrie

- > Die Nachhaltigkeitsziele der OEMs wirken sich auf Zulieferer einerseits durch den Wechsel zu BEVs aus. Hersteller von Komponenten für den Verbrennungsmotor erfahren sinkende Volumina – Zulieferer für den elektrischen Antrieb profitieren
- > Andererseits sind auch Zulieferer, welche antriebsstrangunabhängige Komponenten herstellen von den Zielen der OEMs betroffen: Mercedes macht dies in seinen Zielen am deutlichsten – allerdings geben auch BMW und VW an CO₂-Emissionen in der gesamten Lieferkette reduzieren zu wollen. Dies heißt konkret, dass z.B. auch die Herstellung und Verarbeitung von Rohmaterialien zukünftig CO₂-neutral erfolgen soll

„Grüner Stahl“

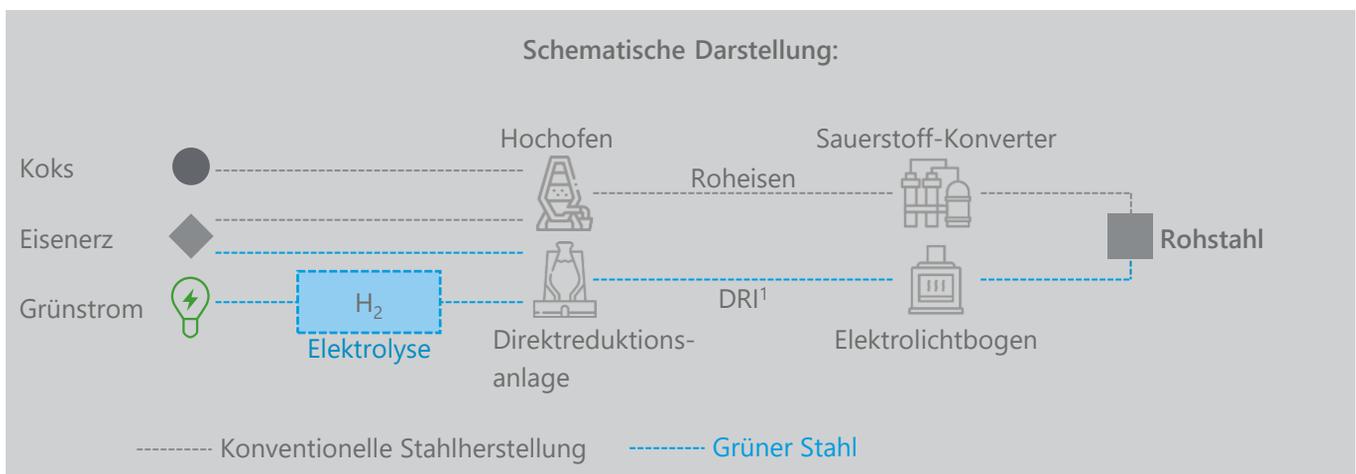
Die Herausforderungen für die deutsche Automobilindustrie am Beispiel von grünem Stahl belegen die Notwendigkeit enormer Investitionen zur Erreichung der gesetzten Ziele

Was sich durch grünen Stahl verändert

- › Stahl ist elementarer Rohstoff der globalen Automobilindustrie – trotz der steigenden Beliebtheit von Aluminium besteht ein durchschnittlicher PKW zu 60% aus Stahl. Im Zuge der Stahlherstellung wird Eisenerz, über den Einsatz von Reduktionsmitteln (u.a. Koks), Sauerstoff entzogen. In diesem Prozess entsteht CO₂ als Nebenprodukt, was ein wesentlicher Faktor in der Klimabilanz von Automotive-Lieferketten ist
- › Alternativ zu Koks kann auch Wasserstoff eingesetzt werden. Hierbei wird CO₂ durch H₂O (Wasser), als Prozess-Nebenprodukt ersetzt. Über grüne Energieträger gewonnener Wasserstoff, sog. grüner Wasserstoff, gilt als langfristiger Plan zur Erreichung der CO₂-Neutralität
- › Folgendes Beispiel zeigt die infrastrukturellen Herausforderungen:
- › Die Automobilbranche nimmt ~10 Millionen Stahl allein aus deutscher Herstellung ab. Um diese Menge mit H₂ zu produzieren, wären ca. 650.000 Tonnen grüner Wasserstoff p.a. notwendig. (Einem Großteil der Menge, die das Nordsee-Großprojekt „AquaVentus“ ab 2035 p.a. herstellen soll)
- › Grüner Wasserstoff wird jedoch auch in anderen Branchen, wie der Chemieindustrie, benötigt um die deutschen Klimaziele zu erreichen
- › Die sehr hohen Investitionen in die Transformation der Stahlherstellung dürften sich auch in den Stahlpreisen bemerkbar machen. Es wird damit gerechnet, dass grüner Stahl mehr als 50% teurer sein wird als konventioneller Stahl



Konventionelle Stahlherstellung vs. Grüner Stahl



Quellen: RSM Ebner Stolz Research, BDEW, dena, aquaventus.org, Wasserstoff Kompass, Wirtschaftsvereinigung Stahl, Images von flaticon.com

1) Direct reduced iron

„Grüner Stahl“

Ab 2025/26 kann die deutsche Automobilindustrie mit größeren Volumina an grünem Stahl aus deutschen Direktreduktionsanlagen rechnen; technologische Fragen sind jedoch noch offen

Initiativen im Bereich grüner Stahl

Stahl-
industrie

- › Das schwedische Unternehmen H2 Green Steel will ab 2025 ein neugebautes Werk in Boden (Schweden) mit Direktreduktionsanlagen in Betrieb nehmen (Jahreskapazität: 2,5 Mio. t Eisen)
- › Thyssenkrupp: Ab 2026 geplante Inbetriebnahme einer Direktreduktionsanlage in Duisburg als Teil des tkH2Steel-Projekts (Jahreskapazität: 2,3 Mio. t Eisen)
- › Salzgitter AG: SALCOS-Programm mit erster Direktreduktionsanlage inkl. Elektrolyseure ab 2025 in Salzgitter (Jahreskapazität: 2,0 Mio. t Eisen)
- › Öffentliche Förderung i.H.v. 7 Mrd. € für die Stahltransformation u.a. von Thyssenkrupp, Salzgitter, SHS und ArcelorMittal
- › Chinesische Stahlhersteller, u.a. Ansteel und Baowu, investieren in den bis 2060 geplanten Übergang zur Stahlproduktion mit Wasserstoff

OEMs



- › Durch die Kooperation mit H2 Green Steel will Mercedes ab 2025 ca. 50.000 Tonnen grünen Stahl in seinen Presswerken verarbeiten
- › BMW hat Lieferverträge mit H2 Green Steel und Salzgitter abgeschlossen
- › Ab 2026 plant VW grünen Stahl von Salzgitter in seiner Produktion zu verarbeiten

Tier-1s



- › Auch die Tier-1s arbeiten mit H2 Green Steel zusammen; Schäffler ist an dem schwedischen Unternehmen beteiligt; ZF hat einen langfristigen Liefervertrag bis 2033 unterzeichnet
- › Karosseriebauer Wagon plant CO₂-reduzierten Stahl von der Salzgitter AG einzusetzen; Mubea stellt in Kooperation mit ZF Federn aus Grünstahl her

Wissen-
schaft

- › Forscher des Max-Planck-Instituts haben eine Methodik entwickelt, welche grünen Stahl in Lichtbogenöfen aus einem Nebenprodukt der Aluminiumherstellung, Rotschlamm, herstellt. Hohe Investitionen in Direktreduktionsanlagen würden dadurch entfallen
- › In Albanien haben Forscher natürliche Wasserstoffvorkommen entdeckt, welche aufwendige Elektrolyseverfahren obsolet machen würden

„Grüner Stahl“

Grüner Stahl birgt Gefahren für die Wettbewerbsfähigkeit der Automobilbranche – zentrale Frage wird sein, wie sehr Stahlpreise steigen und ob Verbraucher eine CO₂-neutrale Lieferkette vergüten

Erwartete Auswirkungen auf die Automobilindustrie

OEMs

- › Strategische Partnerschaften mit Stahlherstellern werden notwendig, um sich den vorerst begrenzt verfügbaren grünen Stahl zu sichern
- › Wenn die gestiegenen Materialkosten für Stahl nicht an Verbraucher weitergegeben werden können, ist mit sinkenden Margen zu rechnen

Zulieferer



- › Finanzierungsbedarfe für Working Capital werden steigen aufgrund der teureren Preisen für grünen Stahl
- › Durch die höhere Materialkostenquote werden die relativen Margen der Zulieferer sinken, was u.a. bei Finanzierungsrunden zu beachten ist

Deutsche Wirtschaft

- › Investitionen in grünen Wasserstoff bieten neue Geschäftsfelder, belasten div. Branchen jedoch mit hohen Investitionsausgaben
- › CO₂-Neutralität in Automotive-Lieferketten wird zu steigenden Preisen für Verbraucher sorgen und könnte die Inflation beeinflussen



Fazit

- › Die Transformation zu grünem Stahl birgt große Risiken für die Automobilindustrie in Deutschland: Ohne ausreichende Versorgung durch Wasserstoff und Grünstrom werden sich Stahlpreise stark verteuern. Dies gefährdet die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts
- › Außerdem bleibt abzuwarten, ob sich grüner Stahl global durchsetzt und die OEMs für Werke im Ausland ausreichend Lieferanten finden
- › Bei steigenden Stahlpreisen könnte sich für stahlverarbeitende Zulieferer langfristig die Frage stellen, ob man Standortentscheidungen auf Basis der Verfügbarkeit von günstiger grüner Energie trifft, die eine kosteneffizientere Grünstahlproduktion ermöglicht
- › Wie bei der Diskussion um den Antriebsstrang besteht das Risiko sich nur auf eine Technologie (Direktreduktionsanlagen) festzulegen während alternative Technologien noch erforscht werden. Als Stahl-Großabnehmer sollte die Automobilbranche diese Entwicklungen im Blick behalten

RSM Automotive Webinar

Stimmen aus dem globalen RSM Netzwerk zu Trends in der Automobil- und Mobilitätsbranche

”

Insbesondere müssen Automobilunternehmen prüfen, wie sich die staatlichen Anforderungen auf ihre Ansätze zur Entwicklung von Plänen für den Übergang zur Dekarbonisierung auswirken, ihre Berichterstattung mit der Strategie ihres Geschäftsmodells und den Anforderungen an die Finanzberichterstattung in Einklang bringen, verbesserte Risikomanagementprozesse einführen und Due-Diligence-Prozesse einrichten, um Risiken in ihren Lieferketten zu erkennen und zu mindern.

Lawrence Keyler, Partner RSM US, Global Automotive Leader



”

Digitale Regulierungen erfordern verstärkte Investitionen in cybersecurity- und datenschutzkonforme Technologien. Unternehmen, die diesen Weg nicht einschlagen, werden mit regulatorischen Herausforderungen konfrontiert und könnten den Anschluss an eine nachhaltige, elektrifizierte Zukunft in der Mobilitätsbranche verlieren. Abgesehen davon ist die Verbrauchernachfrage noch weit von den Zielen der Regulierungsbehörden entfernt, so dass wir abwarten müssen, wer sich zuerst durchsetzt.

Markus Mühlenbruch, Partner RSM Ebner Stolz Management Consultants

”

Verkehrsbeschränkungen und Umweltzonen sind einige der Regulierungsinstrumente, die eingesetzt werden, um die Nutzung umweltschädlicher Fahrzeuge zu unterbinden und umweltfreundlichere Alternativen zu fördern. Finanzielle Anreize wie Subventionen für den Kauf von E-Fahrzeugen, Steuervorteile für emissionsarme Fahrzeuge und Investitionen in die Ladeinfrastruktur sind entscheidend, um nachhaltige Alternativen für die Öffentlichkeit zugänglicher und attraktiver zu machen.

Mario van den Broek, Partner RSM Netherlands, Head of Business Consulting



”

Millennials haben ein geringeres Interesse an Fahrzeugleasing oder -besitz gezeigt und eine viel größere Bereitschaft zur Nutzung von Mitfahrdiensten gezeigt.

James Ward, Partner RSM US, Industrials Senior Analyst

”

Der zunehmende globale Wettbewerb wird die traditionellen OEMs herausfordern, über ihre Produktentwicklung, ihr Marketing und ihre Lieferkette nachzudenken. Die Newcomer könnten einen Vorteil haben, weil sie als EV-Unternehmen begonnen haben. Traditionelle OEMs müssen die Umstellung ihrer bestehenden Verbrennungsmotor-Flotte bewältigen und gleichzeitig neue E-Fahrzeuge auf den Markt bringen.

Grand Lui, Partner RSM Canada, Manufacturing Leader



RSM Ebner Stolz Management Consultants

- › Als Teil von RSM 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 „remote“ mit dem Management eng zusammenarbeiten.
- › Heimathäfen in Hamburg, Köln, Frankfurt, Stuttgart und München.
- › Unsere mehr als 2.100 Kollegen der Wirtschaftsprüfung sowie Steuer- und Rechtsberatung sitzen an insgesamt 14 Standorten in ganz Deutschland.
- › Gehen Sie gerne auf unsere Ansprechpartner bei RSM 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



Marius Mayer
Senior Manager

+49 173 7460196
marius.mayer
@ebnerstolz.de

- › Um mehr über die zentralen Trends der Automobilindustrie zu erfahren gelangen Sie unter folgendem [Link](#) zu unserem international besetztem Webinar.
- › Unsere diesjährige Automotive Conference wird am 07. November im Porsche Museum in Stuttgart stattfinden. Die Einladung zur Veranstaltung erfolgt separat. Impressionen der Conference aus 2023 finden Sie unter folgendem [Link](#).