

TRANSFORMATION VOR DEM HINTERGRUND SICH VERSCHLECHTERNDER RAHMENBEDINGUNGEN

Wenn die Herausforderungen im Rahmen der Transformation hin zur Elektromobilität für die Automobilindustrie und insbesondere für die Zulieferindustrie nicht schon genug wären, verschlechtern sich für viele Unternehmen der Branche aktuell die Rahmenbedingungen weiter.

Unterbrechungen der Wertschöpfungsketten, steigende Preise für Rohstoffe sowie hohe Kosten der Transformation wirken sich auf die Unternehmen und die Beschäftigung aus.

Eine Verbesserung der Situation ist kurzfristig nicht zu erwarten.

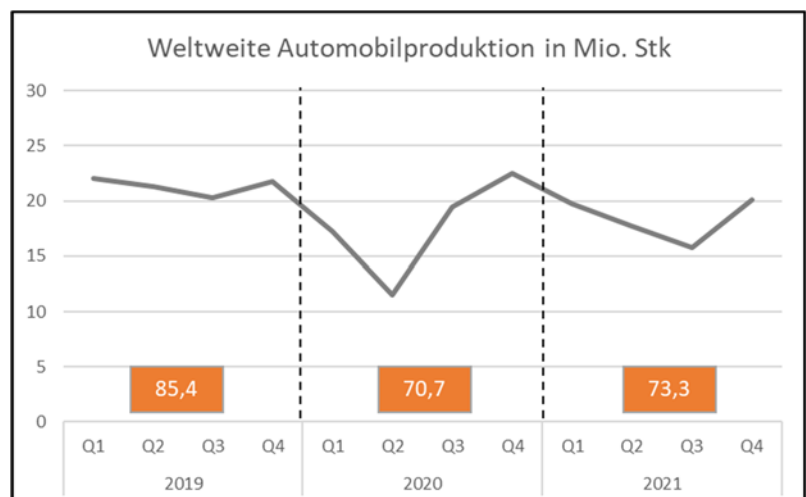
reits schwachen Jahr 2020. Aktuell ist noch kein allgemeiner Trend zu erkennen, dass sich die OEMs systematisch an den steigenden Kosten beteiligen.

In diesem Zusammenhang ist auch ein weiterer Faktor zu erwähnen. Aufgrund der Lieferketten-schwierigkeiten und der daraus folgenden geringeren Produktionszahlen passen oftmals die Preiskalkulationen nicht mehr. Der Anteil der Kapitalkosten an den Stückeinzelkosten steigt an, da die Kostenkalkulationen auf Basis höheren Produktionszahlen berechnet wurden. Als Folge geraten viele Zulieferer in eine Ergebnis- bzw.

TRANSFORMATION, KRIEG, INFLATION UND LIEFERKETTENPROBLEME: DIE STRESSFAKTOREN FÜR DIE AUTOMOBILINDUSTRIE NEHMEN ZU

Die Automobilindustrie sieht sich immer neuen oder vielmehr zusätzlichen Herausforderungen ausgesetzt. Während bis Anfang 2020 hauptsächlich die Transformation hin zur Elektromobilität das beherrschende Thema war, kamen im Rahmen der Corona-Pandemie Probleme der Lieferketten hinzu, welche zu einem teils gravierenden Materialmangel in Deutschland führten und weiterhin führen. Diese Lieferketten-Problematik ergänzt um eine erschwerte Rohstoffversorgung wird seit Februar diesen Jahres durch den Ukraine-Krieg weiter verschärft, was zu enorm gestiegenen Beschaffungskosten bei den Zulieferern führt.

Viele Automobilzulieferer finden sich in einer „Zwickmühle“ wieder. Auf der einen Seite sind die eigenen Lieferanten gezwungen aufgrund von gestiegenen Kosten für Energie, Rohstoffe, Frachten und Logistik die Preise anzupassen, was zu höheren Beschaffungskosten führt, und, auf der anderen Seite, tun sich die eigenen Kunden, die Automobilhersteller, schwer, höhere Bezugspreise zu akzeptieren. Dabei haben die 16 größten Autokonzerne der Welt, darunter zählen u.a. auch VW, Mercedes und BMW, in 2021 einen höheren Gewinn erwirtschaftet als je zuvor. Während die weltweite PKW-Produktion in 2021 um 3,7% zulegte, führte die Strategie, die knappen Halbleiter in großvolumige und margenstärkere Fahrzeuge einzubauen, zu einem überproportionalen Anstieg der Gewinne bei den OEMs. BMW und Mercedes erwirtschafteten in 2021 eine Gewinnmarge von 12%. Dabei sind die deutschen Hersteller von der Chipkrise weltweit am stärksten betroffen; der Absatz reduzierte sich um -4% gegenüber dem be-



Quelle: Geschäftsbericht Faurecia 2021

So erreichen Sie uns

INFO-Institut Beratungs-GmbH

Pestelstraße 6

66119 Saarbrücken

+49 (0)681 / 9 54 13-0

info@info-institut.de

www.info-institut.de

Referenzen:

Ernst & Young 2022

Faurecia Geschäftsbericht 2021

WirtschaftsWoche 2022

Handelsblatt.de 2022

Spiegel.de

Businessinider.de

Ifo-Institut

Impressum

V.i.S.d.P.:

Sven Kischewski

Geschäftsführer

INFO-Institut Beratungs-GmbH

Pestelstraße 6

66119 Saarbrücken

keine E-Fuels angerechnet werden können. Nach Beratungen der EU-Umweltminister konnte sich auf die Position geeinigt werden, dass ab 2035 nur noch klimaneutrale Fahrzeuge verkauft werden dürfen. Hierzu sollen die Flottengrenzwerte bis 2035 auf Null gesenkt werden. Auf Drängen Deutschlands und anderer Länder lässt diese Vereinbarung die Technologieoffenheit grundsätzlich weiter zu, so dass auch mit E-Fuels betriebene Verbrennungsmotoren zugelassen werden können, sofern diese dann emissionsfrei sind.

Wie geht es weiter: In einem nächsten Schritt muss die verabschiedete Position der EU-Länder mit dem EU-Parlament verhandelt werden. Auch wenn es noch keine finale Vereinbarung gibt, rückt das Aus des Verbrenner mit fossilen Kraftstoffen immer näher und für die Automobilindustrie in Europa werden die Leitplanken definiert. Jedoch besteht vor dem Hintergrund der angestrebten Technologieoffenheit für viele Unternehmen weiterhin eine Planungsunsicherheit hinsichtlich zukünftiger Investitionsentscheidungen. Denn vor dem Hintergrund der oben beschriebenen Gesamtsituation kann eine strategische Fehlinvestition, insbesondere bei kleineren oder mittelständischen Zulieferern bestandsgefährdend sein.

Liquiditätskrise. Die Liquiditätssicherung hat bei vielen Unternehmen in der Zulieferer-Branche deutlich an Bedeutung gewonnen und überdeckt die ehemaligen Themen der Prozess- und Ergebnisoptimierung.

Dabei waren bereits vor der Corona-Pandemie und des Ukraine-Kriegs die finanziellen Herausforderungen insbesondere bei kleineren und mittelständischen Zulieferern, welche im Bereich des Antriebsstranges tätig sind, sehr hoch. Die Kosten für Zukunftsinvestitionen in einem unsicheren Marktumfeld stellen ein hohes wirtschaftliches Risiko dar, welche sich bei Fehlkalkulationen bestandsgefährdend auswirken können. Restriktivere Kreditvergaben der Banken aufgrund einer höheren Risikoeinschätzung für die von der Transformation betroffenen Zulieferer und zu erwartende Zinssteigerungen führen nicht zu einer Entspannung der Liquiditätslage.

Und eine Besserung dieser Gemengelage ist aktuell nicht in Sicht. Das Ifo-Institut geht davon aus, dass der gravierende Materialmangel bis ins nächste Jahr anhalten wird. Demnach beklagen in der Automobilbranche aktuell an die 90% der Unternehmen Lieferprobleme bei Vorprodukten und Rohstoffen. Speziell bei den Halbleitern gehen Experten von weiteren Preissteigerungen bei einem erhöhten Bedarf bei Elektrofahrzeugen aus, was sich wiederum negativ auf die Produktionszahlen auswirken wird.

Wegen dieser schwierigen Gesamtsituation - hohe Kosten für die Transformation bei steigenden Preisen für Energie und Rohstoffen - rechnen viele Experten in den nächsten Monaten mit einer zunehmenden Zahl an Insolvenzen, insbesondere bei kleineren und mittleren Automobilzulieferern. Wie sich dies weiter entwickelt ist auch von der Bereitschaft der OEMs und Systemlieferanten abhängig, kleinere und mittlere Zulieferer durch Preisanpassungen oder Ausgleichszahlungen zu unterstützen.

NEUWAGEN SOLLEN AB 2035 EMISSIONSFREI SEIN

Anfang Juni hat das EU-Parlament entschieden, in der EU ab 2035 keine neuen Autos und Transporter mit CO₂-Ausstoß mehr zuzulassen und im Umkehrschluss nur noch Fahrzeuge mit batterieelektrischem Antrieb oder Wasserstoff als Energiespeicher zugelassen werden. Dies würde bedeuten, dass

Hinweis und Haftungsausschluss:

Dieser Newsletter ist sorgfältig zusammengestellt. Er soll den Kunden der INFO-Institut Beratungs-GmbH einen Überblick über das aktuelle Geschehen in der Automobilindustrie bieten. Er erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Wir weisen weiter darauf hin, dass in der Praxis auftretende Sachverhalte daher immer nur unter konkreter und differenzierter Betrachtungsweise zu bewerten sind. Die INFO-Institut Beratungs-GmbH kann deshalb für Schäden, die aus der Anwendung oder Übernahme von in diesem Newsletter gefundenen Inhalten in der Praxis resultieren, keine Haftung übernehmen.