

## NACH 2027 STARKE ELEKTRIFIZIERUNG IN EU- ROPA ERWARTET • LIQUI- DITÄTSFOKUS UNTER DEN ZULIEFERERN

Lag Europa im Jahr 2022 mit einem EV-Anteil über 18% noch merklich hinter China, könnte sich dies insbesondere aufgrund einer zwischen 2027 bis 2035 erwarteten Elektrifizierung drehen und somit der ICE/HEV in Europa nach 2027 schnell massiv an Volumen und Bedeutung verlieren.

OEMs fahren unter Rekordmargen die Nettoverschuldung zurück und senken somit die Zinslast, während für Zulieferer in Folge rückläufiger Cash-Bestände das Liquiditätsmanagement in den Fokus rückt.

die Jahre nach 2023 ein Marktwachstum von 4% p.a. erwartet wird. Für die USA wird eine Rückkehr zum Vorkrisenniveau in 2027 bei einem unterstellten Marktwachstum von 3% p.a für die Jahre nach 2023 prognostiziert.

Ebenfalls differenziert stellt sich die Entwicklung dieser Märkte in Hinblick auf die Elektromobilität dar. Kommt China im Jahr 2022 bereits auf einen EV-Marktanteil (EV u. PHEV) von 28%, liegen Europa mit 18% und die USA mit 7% dahinter. Der restliche Markt entfällt entsprechend auf ICE und HEV. Das sich der EV-Anteil nach 2023 in den Märkten weiter ausbauen wird lassen auch die jeweiligen Investitionsankündigungen im EV-Bereich erwarten. Im Vergleich der rollierenden Fünfjahresplanungen entspricht das weltweit angekündigte Investitionsvolumen für die Jahre 2023-2027 mit 616 Mrd. \$ fast dem doppelten des voranstehenden Planungszeitraums 2021-2025 (330 Mrd.\$). Das größte Plus der drei hier betrachteten

## DIE GLOBALE TRANSFORMATION DER AUTOMOBIL- BRANCHE SCHREITET WEITER VORAN

Dass die Transformation in der Automobilindustrie global weiter voranschreitet, zeigt sich bereits mit Blick auf die Veränderungen in der Rangliste der weltweit größten Automobilzulieferer. Zwei Neue haben es dabei 2022 gegenüber dem Vorjahr in die Top 10 geschafft. An der Spitze thront weiterhin Bosch mit rd. 57,5 Mrd. \$ Umsatz im Automotive Bereich, wobei mit mehr als acht Mrd. US-Dollar eine merkliche Lücke zum Zweitplatzierten Denso klafft. Sogleich folgt jedoch auf Platz Drei, stellvertretend für den Vormarsch der Elektromobilität, der weltgrößte Batteriehersteller CATL. Mit einem Umsatzwachstum von 20,5 Mrd. \$ im Vorjahr auf 39,8 Mrd. \$ (+94%) in 2022 legt CATL nicht allein ein immenses Wachstum vor, sondern springt damit zugleich von Platz elf nunmehr aufs Podium im Ranking der global umsatzstärksten Zulieferer.

Noch etwas deutlicher zeigt sich die Transformation jedoch in Anblick der Erwartungen zur künftigen Marktentwicklung in Europa, den USA und China. Vorangestellt sei dabei, dass die Märkte sich nach dem Einschnitt der Corona-Pandemie auf unterschiedlichen Erholungspfaden befinden. Das Volumen abgesetzter Light Vehicle (LV) in Europa wird bis Ende 2023 weiterhin ca. -24% gegenüber dem Vorkrisenjahr 2019 erwartet. Auch bis 2027 wird nicht davon ausgegangen, dass der Markt auf dieses Vorkrisenniveau zurückkehren kann, womit sich auf Sicht ein abgesenktes Volumen klar unterhalb 20 Mio. verkaufter LVs für Europa einstellt. Daran ändert auch ein unterstelltes Wachstum zwischen 2023-2027 von durchschnittlich 2% p.a. (CAGR) nichts. Der chinesische LV-Markt wird voraussichtlich in 2023 bereits das Marktvolumen aus 2019 wieder erreichen, während für

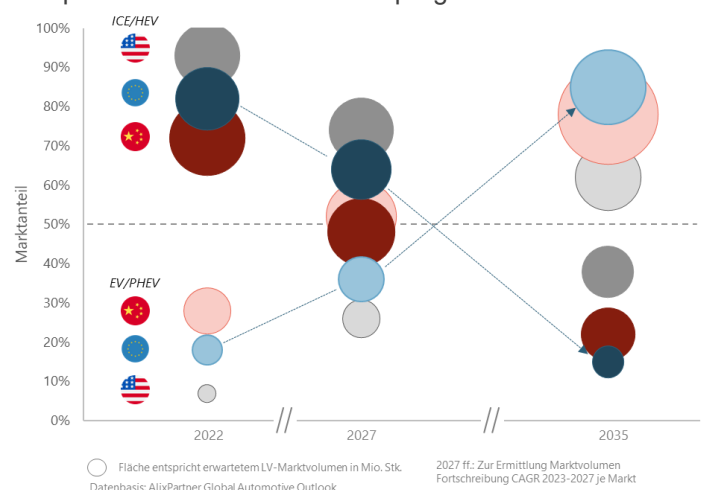


Abb.: ICE/HEV und EV-Marktentwicklung USA, China, EU;  
Quelle: AlixPartners 2023

## 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](http://www.info-institut.de)

#### Referenzen:

*Automobil Produktion 2023*

*AlixPartners 2023*

*Kearney 2023*

*Automobilwoche 2023*

---

#### Impressum

##### V.i.S.d.P.:

Sven Kischewski

Geschäftsführer

### INFO-Institut Beratungs-GmbH

Pestelstraße 6

66119 Saarbrücken

---

Märkte verzeichnen dabei die USA, für die geplante Investitionen zwischen den genannten Zeiträumen um +150% zunehmen. Die Märkte China und Europa kommen auf ein Plus von +80% bzw. +30%. Absolut betrachtet ergibt sich hinsichtlich der betrachteten Märkte hieraus folgendes Ranking: 131 Mrd.\$ (USA), 117 Mrd. \$ (China) und 106 Mrd.\$ (Europa)

In konkreter Betrachtung der voraussichtlichen Entwicklung der Marktverteilung zwischen EV und ICE/HEV sowie der Bedeutung der Einzelmärkte gemessen ihrem erwartetem Volumen stellt sich gem. Abb. nachfolgendes Bild ein: Die USA mit heute noch größtem ICE/HEV-Anteil - nicht jedoch dem größten ICE/HEV-Marktvolumen (China) – wird auch bis 2035 im direkten Vergleich den größten ICE/HEV-Marktanteil mit 38% aufrechterhalten bzw. es wird dementsprechend ein Elektrifizierungsanteil über 62% für 2035 erwartet. Sollten sich die Wachstumsaussichten von 4% durchschnittlichem Wachstum auch nach 2027 weiter fortschreiben könnte dennoch China mit einem ICE/HEV-Anteil von 22% den volumenseitig größten ICE/HEV-Markt stellen. Auf dieser Basis könnte China für 2027 sowie 2035 somit sowohl hinsichtlich elektrischer (EV/PHEV) als auch konventioneller (ICE/HEV) Antriebe der volumenstärkste LV-Markt sein. Der EV-Anteil von 28% bereits in 2022 baut sich hierbei weiter auf 78% in 2035 aus. Abgrenzend dazu wird der stärkste Elektrifizierungspfad dennoch in Europa erwartet. Hier soll der Marktanteil für EV bis 2027 erst auf 36%, dann jedoch auf 85% in 2035 ansteigen, womit eine besonders starke Elektrifizierung des Fahrzeugmarkts für 2027-2035 angenommen wird. Volumenseitig könnte sich bei jeweils fortgeschriebenen Wachstumsquoten (EU: 2%, USA: 3%, China: 4%) Europa in 2035 damit sowohl hinsichtlich EV als auch ICE/HEV zwischen China und den USA einordnen. Für ICE/HEV könnte das europäische Marktvolumen mit 15% Marktanteilen auf unter 4 Mio. ICE/HEV-LV pro Jahr sinken. Entscheidend gerade in Hinblick auf den chinesischen Markt gilt es bei dieser Entwicklung aus Blickpunkt europäischer Hersteller und Zulieferer zu ergänzen, dass bereits 2023 im Bereich Passanger Vehicle erstmalig der Anteil chinesischer Hersteller am abgesetzten Marktvolumen

über 50% liegen wird und sich dieser Trend erwartungsgemäß weiter fortsetzen soll. Hintergrund sind unter anderem Marktanforderungen chinesischer Kunden, die von heimischen Herstellern aktuell treffender erfüllt werden.

→ Lesen Sie hierzu ausführlicher auch nochmals unseren Newsletter aus Q1/2023.

## LIQUIDITÄT RÜCKT FÜR ZULIEFERER IN DEN FOKUS

Zwar zeigen sich sowohl für BEV als auch ICE die Kosten für Rohmaterial gegenüber ihrem Peak (März 2022) rückläufig, zum Stand Mai 2023 liegen diese jedoch weiterhin für BEV +87% und ICE +29% über dem Niveau aus 2020. OEMs können die gestiegenen Kosten über den Preis und die Fokussierung des Produktmix auf margenstarke Varianten kompensieren und fahren mit 12,9% in 2021 sowie 12,7% EBITDA-Marge in 2022 (Top 25 OEMs) Rekordmargen ein. Unter den Zulieferern zeigt sich insbesondere nach deutlichem Abwärtstrend der EBITDA-Margen zwischen 2016-2020 zumindest jüngst ein positiver Trend, wonach eigene Kostenentwicklungen wohl verbessert über den Preis an die OEMs weitergegeben werden konnten (10,3 % EBITDA-Marge Q1 2023 Top 50 Zulieferer). Finanzierungsseitig führten OEMs 2022 die insbesondere 2016-2019 angestiegene Nettoverschuldung durch Rückzahlung von Finanzverbindlichkeiten weiter zurück. Demgegenüber stieg die Nettoverschuldung der 300 größten Zulieferer in 2022 zum Vorjahr um +27% (+30 Mrd.\$) in Folge rückläufiger liquider Mittel bei nahezu gleichgebliebener Gesamtverschuldung an. Zulieferer setzen in diesem Kontext den Fokus nun deutlich stärker auf ein Liquiditätsmanagement, womit der FCF und das Working Capital in den Betrachtungsfokus rücken und was sich in einer zunehmend liquiditätsorientierten Maßnahmenbetrachtung (z.B. bei Make-or-Buy) und Investitionszurückhaltungen äußert.

#### 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.