



Pressekonferenz

Branchenbericht Autozulieferer

Konsolidierung prägt die Branche

Stuttgart, 19. Juli 2016



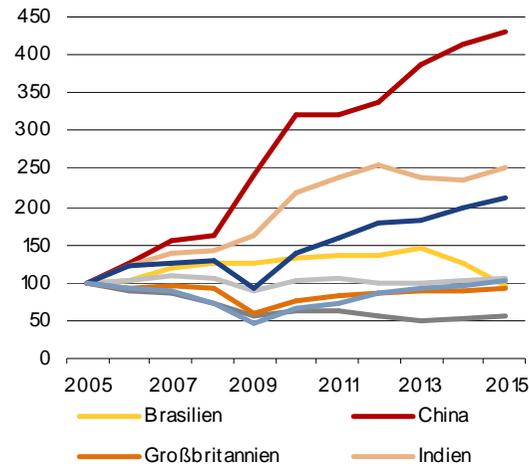
Konjunkturelle Entwicklung



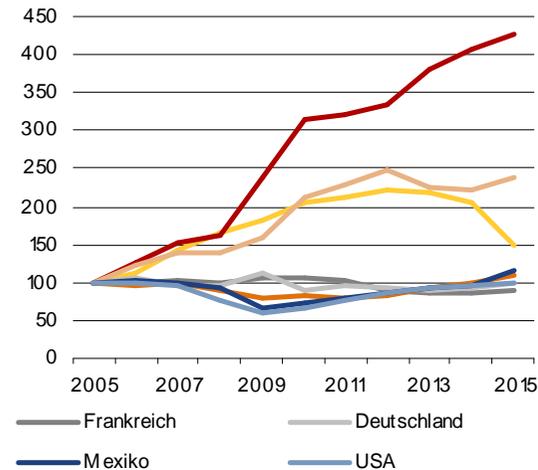
- › Internationale Nachfrage steigt auch in Zukunft, Dynamik aber abnehmend wegen schwächerer Nachfrage in China und Dauerkrise in Brasilien und Russland
- › Europa weiter auf Erholungskurs, alte Höchststände beim Absatz vor Krise im Blick
- › Wachstumspotenzial in Deutschland in Bezug auf Neuzulassungen von Pkw bleibt beschränkt
- › Bedeutung des Aftermarktes in Emerging Markets wird in Folge des wachsenden durchschnittlichen Fahrzeugalters steigen

Entwicklung der internationalen Produktions- und Nachfragestruktur

Produktion Kfz
Index, 2005 = 100



Anzahl Neuzulassungen
Index, 2005 = 100



Quellen: OICA

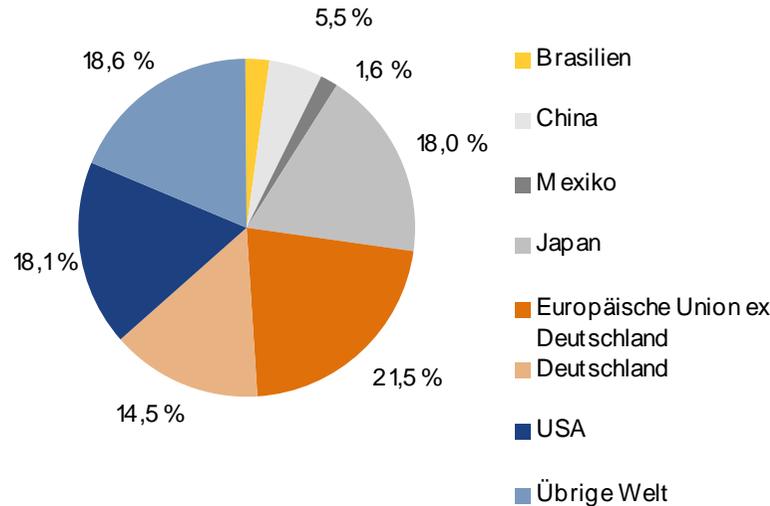
- › Wirtschaftlicher Aufschwung und steigende Nachfrage in den Emerging Markets hat zu Aufbau von Produktionskapazitäten der (westlichen) Original Equipment Manufacturers (OEM) vor Ort geführt. Treiber waren:
 - Der Trend, nah an den Käufern zu produzieren
 - Politische Maßnahmen (Subventionen, steuerliche Anreize, Zollvorschriften etc., Freihandelsabkommen)
 - Niedrigere Lohnkosten
- › Weitgehend gesättigte Märkte in der Triade (Europa, Japan und USA) stehen wachsende Märkte in den Emerging Markets gegenüber

→ Hoher Druck auf Autozulieferer, den OEM zu folgen bzw. jeweils lokal beim Abnehmer zu produzieren

Bedeutung regionaler Märkte

Welt 2005: Industriestaaten dominieren

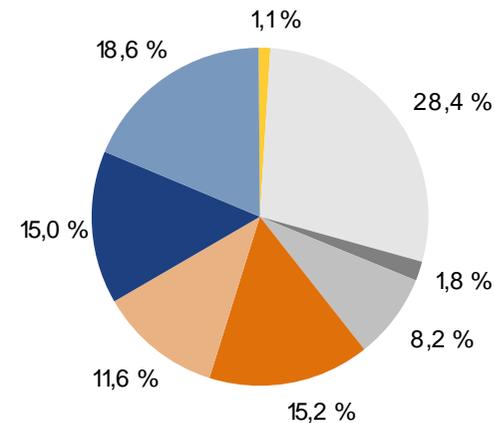
Umsatzanteile im Straßenfahrzeugbau



Quellen: Destatis, Commerzbank 2015

Welt 2015: China der bedeutendste Markt

Umsatzanteile im Straßenfahrzeugbau



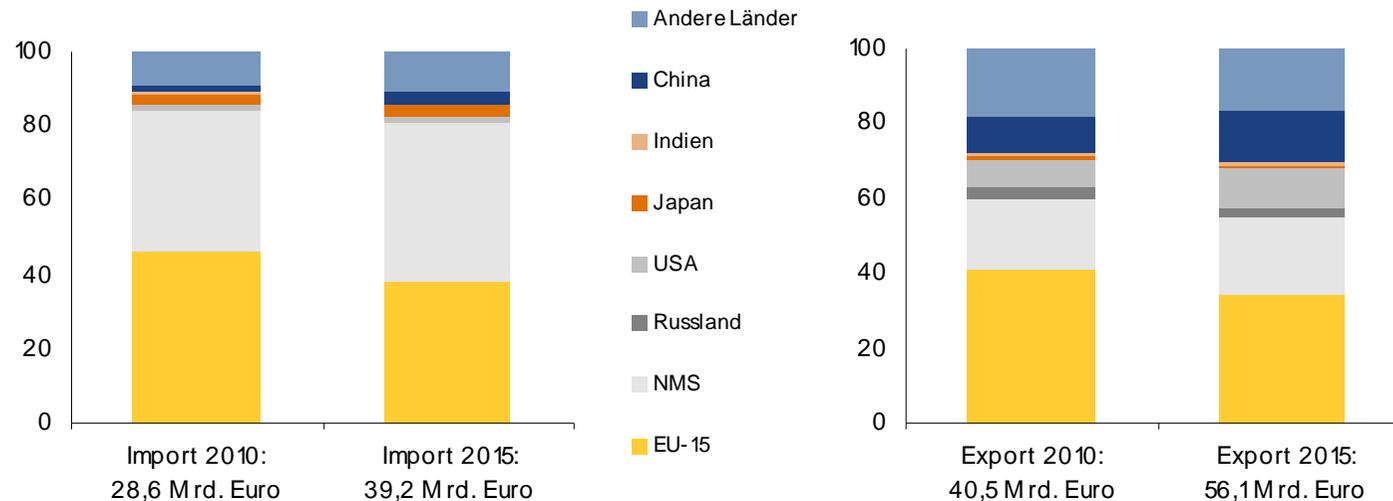
- › Starke Umwälzungen der regionalen Umsatzschwerpunkte in den vergangenen 10 Jahren
 - Aufbau von Produktionskapazitäten im Straßenfahrzeugbau aufgrund steigender Nachfrage in den Emerging Markets
 - Gesunkene Nachfrage und Schließen von Fertigungsstätten als Folge der Wirtschafts- und Finanzkrise 2008/09 in Europa, Trendwende seit 2012 erkennbar

→ **Strukturverschiebung in Richtung Emerging Markets wird sich in Zukunft – wenn auch langsamer als in den vergangenen 10 Jahren – weiter fortsetzen**

Exportnachfrage

Autozulieferer in Deutschland: China nach EU größter Exportmarkt

Außenhandel nach Regionen, Anteile in Prozent, 2015



Quellen: Destatis, Commerzbank 2015, NMS = Neue Mitgliedstaaten der EU

- › Neben Steigerung der Auslandsproduktion deutscher Unternehmen gab es auch eine deutliche Zunahme der Exporte. a) Ausfuhr von Kfz-Teilen. (+ 38,3 %), und
b) über Ausfuhr fertiger PkW (2010 bis 2015: + 9,1 %)
- › Haupttreiber der Nachfrage aus dem Ausland ist neben der Auslandsproduktion von Kfz deutscher Hersteller vermehrt die Nachfrage von ausländischen OEM
- › Ausfuhren in die EU hatten in den vergangenen Jahren relativ an Bedeutung verloren. Im Zuge von niedrigerer Nachfragedynamik in Emerging Markets und Erholung der Nachfrage in der EU wieder zunehmend
- › Produktion in Emerging Markets weitgehend auf lokalen Markt ausgerichtet, Importe nach Deutschland spielen untergeordnete Rolle

Langfristige Trends

2 Megatrends

› Anspruchsvollere Emissionsreduktion vs. neue Geschäftsmodelle

- Immer kostenintensivere Emissionsreduktionen stellen die Pflichtaufgabe
- Neue Geschäftsmodelle rund um die Digitalisierung als Chance

Dieselskandal und CO₂-Anforderungen

› Welche Technologie wird die Zukunft prägen?

- Dominanz des Verbrennungsmotors bleibt – Elektrifizierung kommt stärker
- Dieselmotor für die CO₂-Ziele notwendig; reine Elektroautos bleiben Nische

Digitalisierung

› Digitalisierung hat hohen Einfluss auf Produktion und Geschäftsmodelle

- Assistenz-, Kommunikations- und Telematiksysteme → starkes Wachstum
- Massensegment als Chance, Kostenstruktur als Herausforderung
- „Vollständig autonom“ als Fernziel – Google, Apple & Co. als neue Player
- Industrie 4.0, Big Data und zum Teil der 3D-Druck werden die Produktion verändern

Module

› Komplexität: Reduzierung der Plattformen und Modulbauweise

- Vielfalt bei den Komponenten rückläufig; jedoch steigende Volumina
- Megaplattformen/-module und die Anzahl der Automodelle werden steigen
- Stückzahlen je Modell werden sinken, bei immer kürzeren Lebenszyklen

Konsolidierung

› Konsolidierung prägt die Branche

- Kooperationen bzw. Konsolidierungen wichtig für Synergien, Kosteneinsparungen, Risikominimierung
- Investitionen für Forschung und Entwicklung steigen
- Renditespreizung bei den Zulieferern

Erfolgsfaktoren

Kennzeichen **erfolgreicher Zulieferer** ...

- › „Global footprint“ auch in der Produktion, mit dem entsprechenden „Local Sourcing“
- › Innovativer Entwicklungspartner der OEM sein, mit der Chance auf bessere Margen
- › Kreative Beiträge zur CO₂-Reduktion, z. B. durch Gewichtsreduktion von Komponenten und Modulen
- › Vorausschauend in Elektronik- und Software-, aber auch Werkstoff-Know-how investieren
- › Kampf um gut ausgebildete Arbeiter und Ingenieure gewinnen
- › Globale Aufträge für Modulbaukästen gewinnen, verbunden mit den notwendigen Kostenstrukturen
- › Flexibilität der Kostenstrukturen aufgrund starker Zyklen der Branche bzw. Regione
- › Implementierung eines CIO (Chief Information Officer) → Digitalisierung auf Leitungsebene
- › Diversifikation bei Kunden, Regionen und Modellen → überdurchschnittliche Nachfrage im Premium- und SUV*-Segment

* SUV = Sports Utility Vehicle



Risikofaktoren



Für die Branche insgesamt:

- › Ökonomische oder politische Probleme in China, ggf. mit Auswirkungen auf die übrigen Emerging Markets
- › Derzeit nicht zu erwartender substanzieller Sprung in der Batterietechnologie
- › Stark steigende Kraftstoffpreise, ein hohes Zinsniveau bei geringem Finanzierungsspielraum der Käufer
- › CO₂-Anforderungen überfordern die Kaufkraft des Endkunden

Für einzelne Zulieferer:

- › Technologische Entwicklungen können bestehende Produkte verdrängen
- › Verdrängung durch Global Player, sofern Zulieferer kein Konzept für globale Aufstellung hat
- › Belastungen durch große Rückrufaktionen

Fazit



1. Strengere Emissionsvorgaben und neue digitale Geschäftsmodelle prägen die Zukunft
 2. Abnehmende Wachstumsraten der globalen Automobilindustrie
 3. Renditedruck führt zu weiterer Konsolidierung bei den Zulieferern
 - Normalisiertes Wachstum in China/Stagnation EU/USA sowie anhaltende Probleme in Russland und Brasilien
 - OEM geben Kostendruck weiter sowie Margendruck in China (Kaufkraft Landesinnere; Ersatzteilpreise etc.)
 - Verstärkte Konkurrenz durch Wettbewerber aus China und Indien (Übernahmen; Qualitätsverbesserungen)
 - Zunehmende Renditespreizung unter den Zulieferern
 4. Chancen und Herausforderungen für die Zulieferer
 - Wachstumsmärkte und Wachstumssegmente (Low-cost Cars, Verschleißteile, Vernetzung von Kfz)
 - Gesättigte Märkte, Produkte ohne Alleinstellungsmerkmal, Straffung der Zulieferkette
 - Neue Produktionstechniken und Werkstoffe
- **Digitalisierung und immer strengere Emissionsvorgaben, bei tendenziell sinkenden Margen, forcieren die Konsolidierung!**

Autoren



Dr. Olaf Labitzke
Research-Analyst
Telefon 069 136-23919
E-Mail olaf.labitzke@commerzbank.com



Thomas Gronemeier
Corporate-Sector-Analyst
Telefon 069 136-86724
E-Mail thomas.gronemeier@commerzbank.com

Kontakt für die Presse

Renate Christ
Pressesprecherin, Telefon 089 3564-2721, E-Mail renate.christ@commerzbank.com