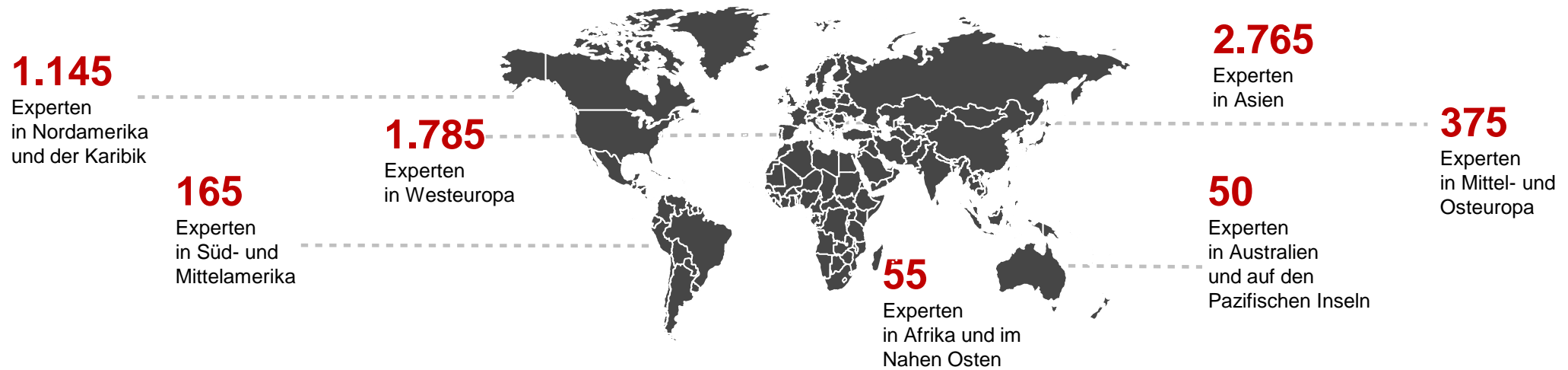


Entwicklung des Automobilmarkts

Steven Van Arsdale | PwC Autofacts® Manager
Januar 2023



Mit einem Netzwerk von ca. 6.300 Automobilexperten weltweit zeichnen wir uns durch unsere breite Expertise in der Branche aus



Auswahl der wichtigsten nationalen und internationalen PwC-Akquisitionen der letzten Jahre:



Agenda

1 Krisen und Auswirkungen auf die Automobilindustrie



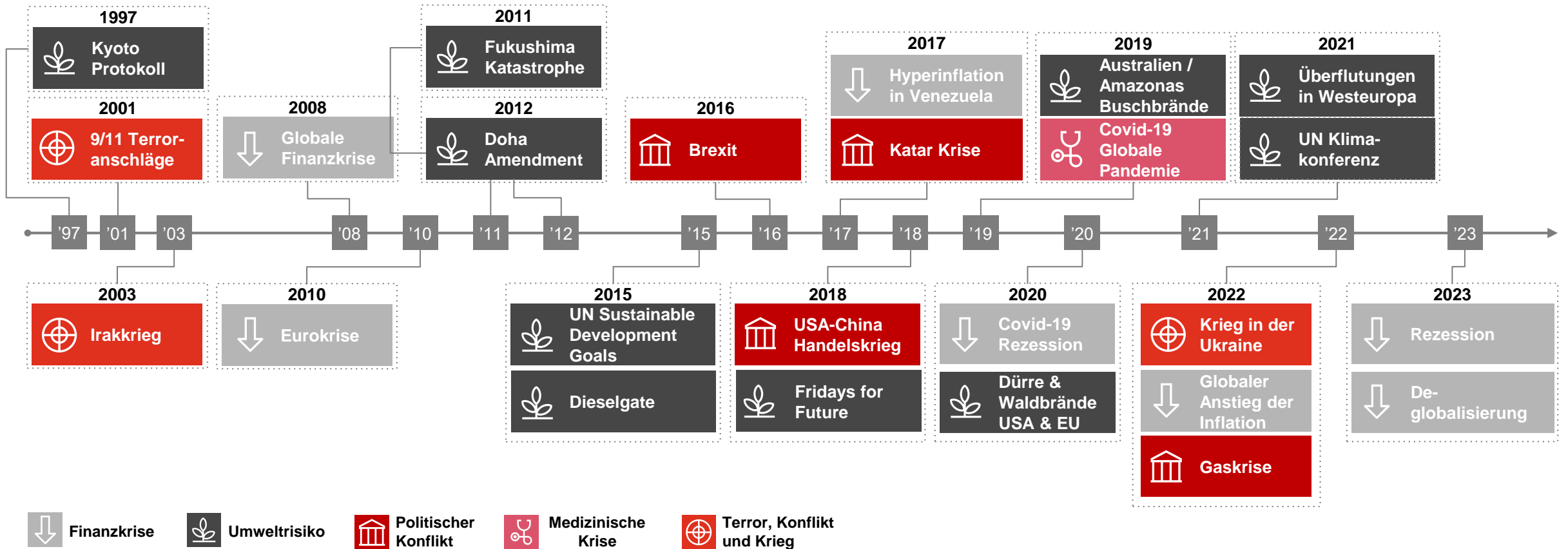
2 Less power but not powerless



3 Entwicklung und Ausblick der E-Mobilität



Die Automobilindustrie sieht sich mit immer mehr Krisen in kürzeren Abständen konfrontiert



Vier Herausforderungen der Automobilindustrie

01 Finanzielle Rezession

2007-08
Globale Finanzkrise

2010s
Schuldenkrise in Europa

2019
Covid-19 Rezession

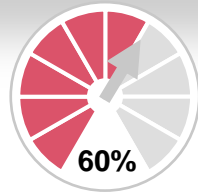
2022
Globaler Anstieg der Inflation



02 Steigende Preise

157%
(% Anstieg 2021 - H2 2022)
Industriestrompreise sind in Deutschland drastisch gestiegen

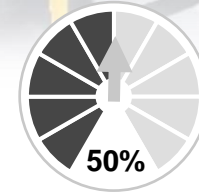
10.7%
Monatliche Inflationsrate der Mitgliedsländer der OECD im Oktober 2022



03 Gesetzliche Regularien

By 2035
Verkaufsverbot von neuen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor in der EU

By 2060
Chinas Ziel der CO2-Neutralität



04 Lieferengpässe

-75.4%
Mehr als drei Viertel der deutschen Automobilproduzenten meldeten im Dezember 2022 Materialengpässe

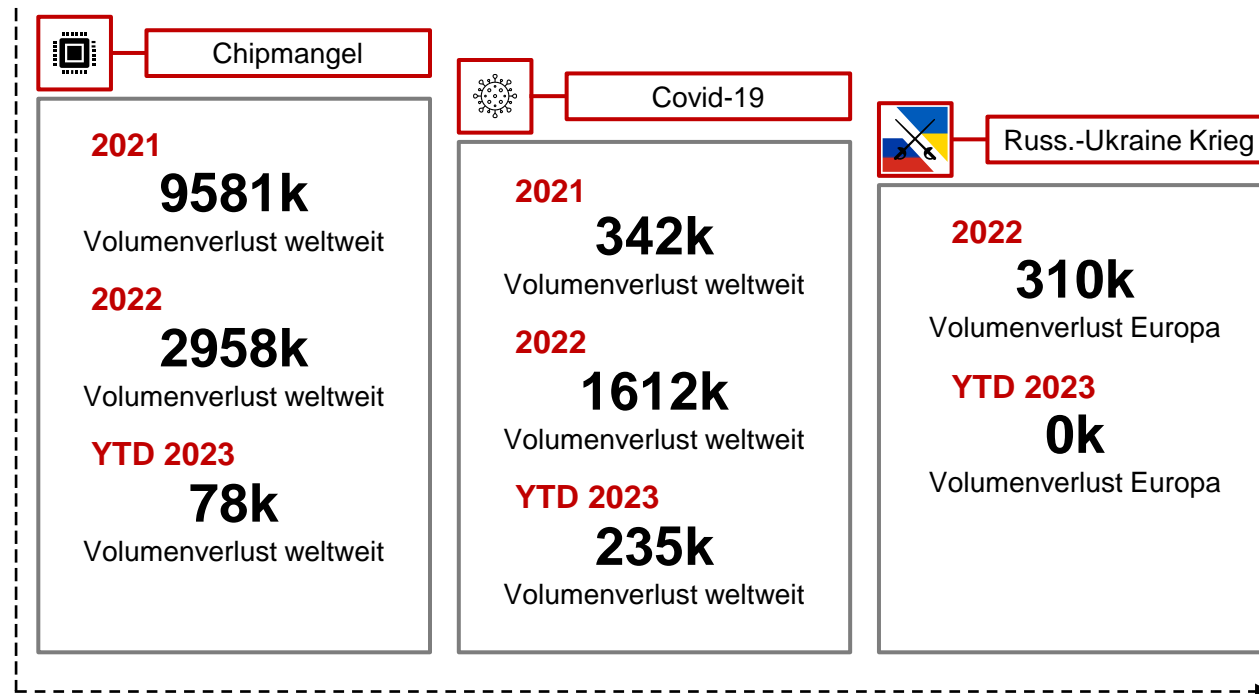
13 million
Geschätzte weltweite Produktionsausfälle bei Leichtfahrzeugen aufgrund des Chipmangels ab Q1 2021



Herausforderndes Umfeld, gekennzeichnet durch Produktionsausfälle und volatile Lieferketten

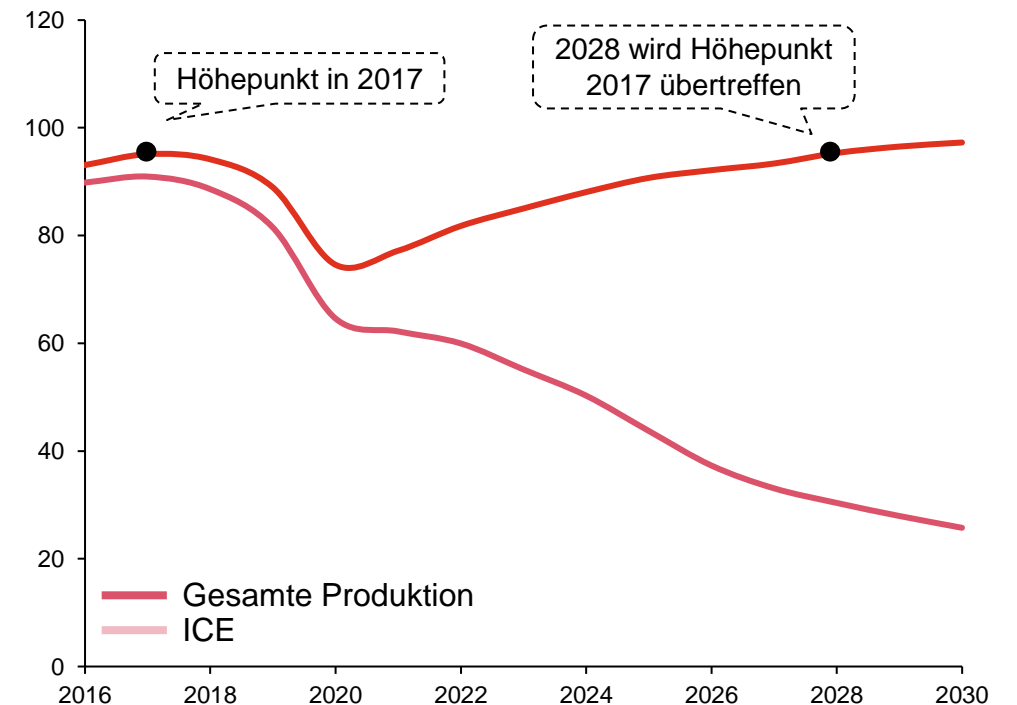
Volumenverluste in der Produktion

Fahrzeuge als Produktionsverluste*



Fahrzeugproduktion weltweit in Millionen

der weltweit produzierten Fahrzeuge in Millionen



Die weltweiten Volumenverluste bei Halbleitern sind rückläufig und stellen einen möglichen positiven Ausweg aus der Halbleiterkrise dar

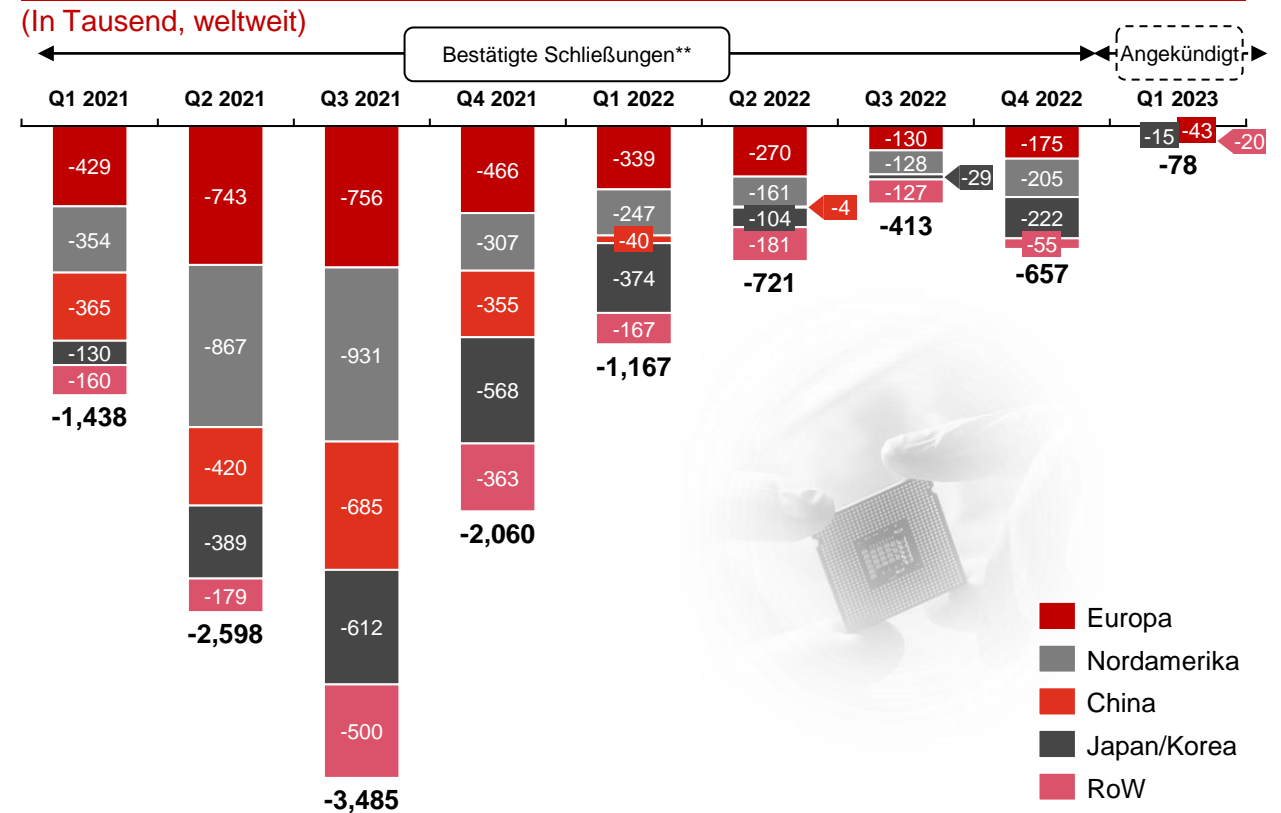
Halbleitermangel

“ Weltweit entfallen **nur 9% des gesamten Chipumsatzes auf die Automobilindustrie**, während es bei der Unterhaltungselektronik rund 40% sind.”

“ Im Januar 2023 wurden weltweit **Produktionsverluste von fast 13 Millionen Einheiten** seit 2021 bekannt gegeben.”

“ Obwohl die Verluste rückläufig sind, **hält die Halbleiterkrise auch 2023 an.**”

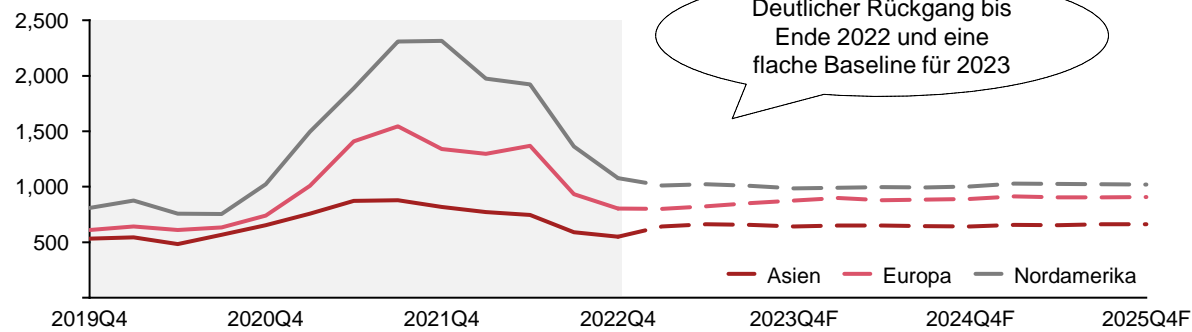
LV*: Auswirkungen von Halbleiter-Volumenverlusten



Trotz Rückgang der Nachfrage, wird sich der Preisrückgang auf Grund einer noch angespannten Angebotssituation weiter begrenzen

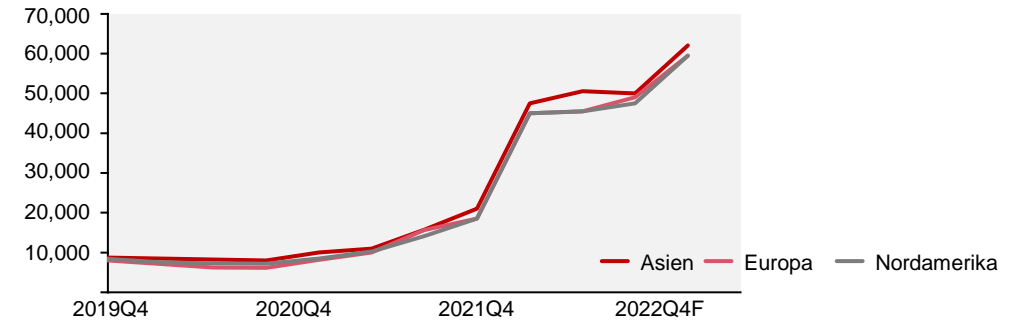
Kaltgewalztes Stahlblech

\$US/Tonne



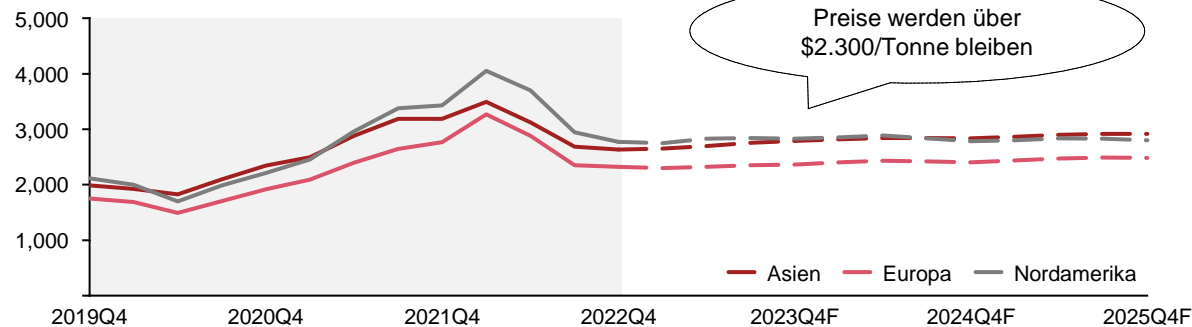
Lithium*

\$US/Tonne



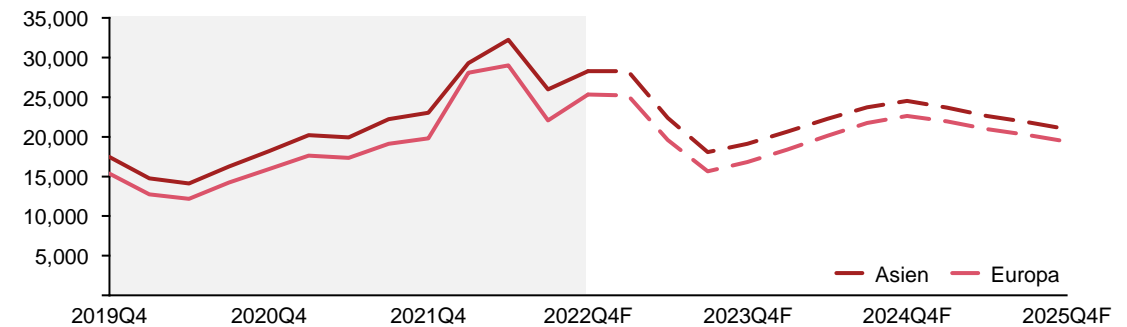
Aluminium

\$US/Tonne



Nickel

\$US/Tonne



2

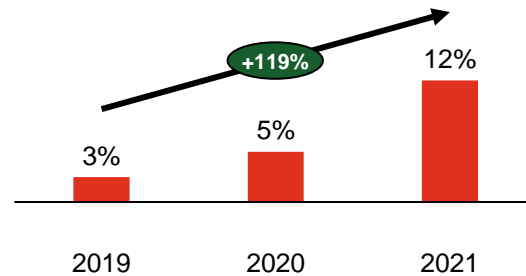
Less power but not
powerless

Gewinnmargen der OEMs auf Rekordhoch, während Zulieferer mit zunehmendem Druck und Margenverlusten konfrontiert sind

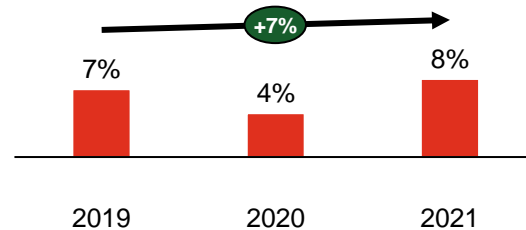
Beispiele für die EBIT-Marge von OEMs



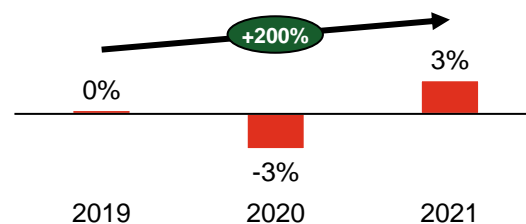
OEM 1



OEM 2



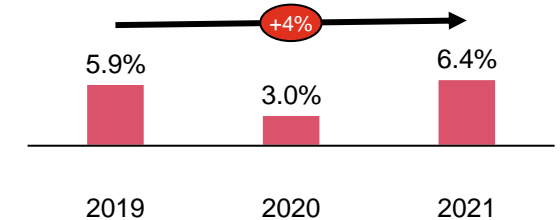
OEM 3



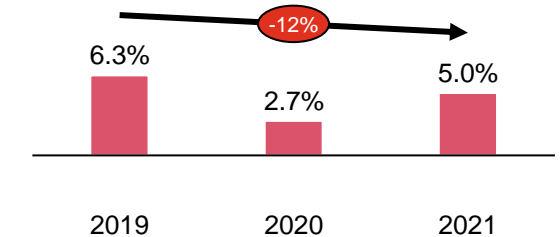
Beispiele für die EBIT-Marge von Zulieferern



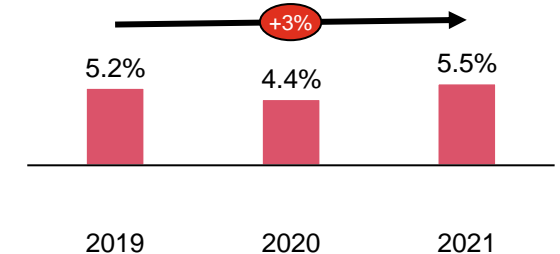
EUROPA



AMERIKA



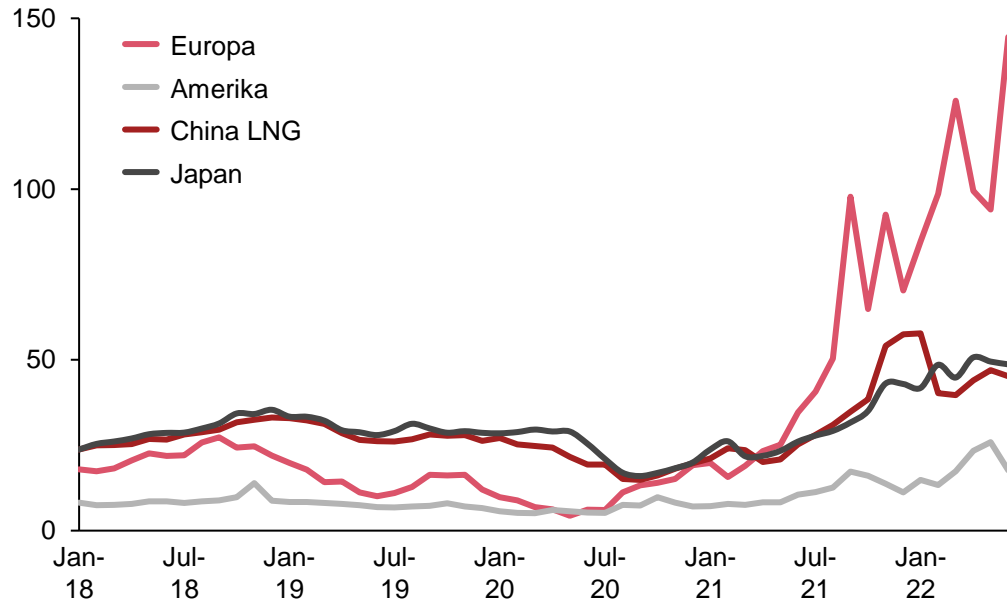
ASIEN



Vor allem in Europa gefährden die hohen Energiepreise das Geschäftsmodell der Automobilzulieferer

Fokus: Gaspreise

in € pro Megawattstunde*



Fokus: Gaskosten für EU-Lieferanten

Beispielszenario für einen Energieanstieg von 350 % Umsatz ohne Hedging [% des Umsatzes]



Niedrig

0.1%

0.2%



Mittel

1.5%

6.0%

-4.5 pp



Intensiv

3.0%

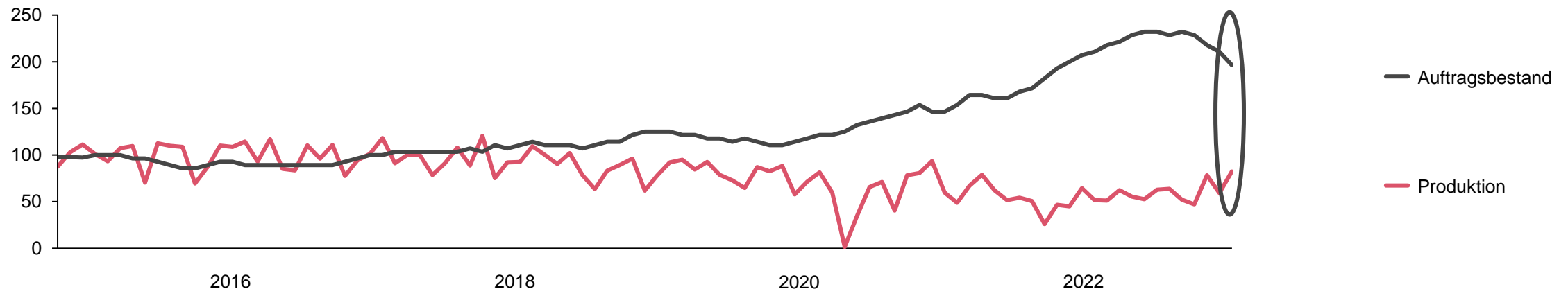
10.0%

2021 Today

Dank der hohen Auftragsbestände in der Automobilindustrie, wird ein eventueller Eintritt in einer Rezession verzögert

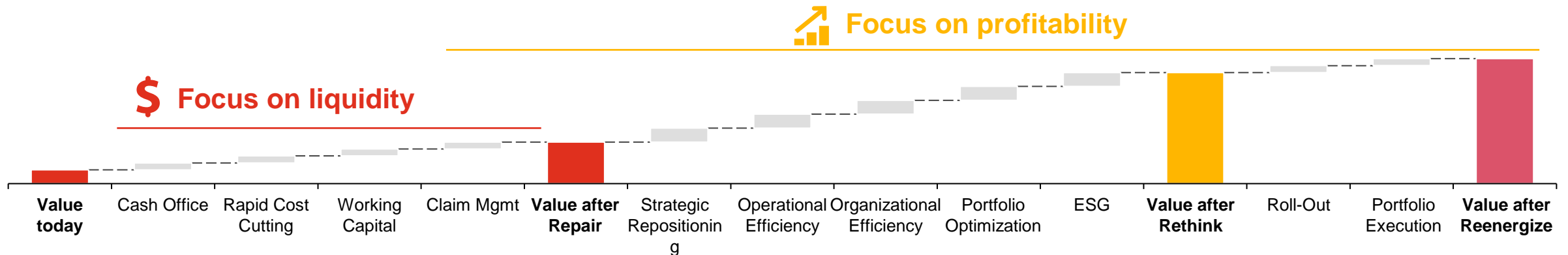
Deutsche Automobilproduktion und Auftragsbestand

(indiziert, 2015 = 100%)



Werkschließungen durch die Covid-19 Pandemie, die daraus folgendende Lieferkettenproblematiken sowie der Chipmangel und letztendlich die andauernde gespannte geopolitische Lage, sorgten für **weitere rückläufige Produktionszahlen seit 2020**. Die **Nachfrage** hingegen, blieb bis zur Anhebung der Leitzinsen durch die EZB im Juli 2022 auf einem **hohen Niveau**, um die wachsende Inflation zu bekämpfen. Heute profitieren also die OEMs von **gefüllten Auftragsbüchern**, um dem Rückgang der Nachfrage zumindest **kurzfristig entgegenwirken** zu können.

Unternehmen die sich auf Profitabilität fokussieren und eine klare „Cash ist King“ Strategie führen erholen sich schneller



① Repair (<3 Monate)

“Cash is King”

1. Durch ein **striktes und zentrales Cash- und Working-Capital-Management** schnell Barmittel generieren
2. Management von **Covenants**, **Finanzierungsinstrumenten** und **Kreditgebern**

Recovery Kultur

1. Einführung einer **"Yes we can"**-Kultur, um die wichtigsten Arbeitskräfte und Talente zu mobilisieren
2. **Befähigung der Organisation** zu Verhandlungen, um die Weitergabe von Kostensteigerungen zu erreichen

② Rethink (3-12 Monate)

Szenarien planen

1. **Transparenz** der Auswirkungen und Notwendigkeit diese zu überwinden
2. **Planung von Rezessionsszenarien** mit absoluter Transparenz und umfassender Risikobewertung

Anpassen an dem “new normal”

1. Reduzierung **Fixkosten und Break-Even-Point**
2. **Änderung** der Kostenstruktur zur maximalen Flexibilität
3. **Portfolio- und Kapazitätsanpassungen**

③ Reenergize (12-24 Monate)

Das Rennen um die Veränderung nicht verlieren

1. Rezessionen dauern nicht ewig an. **Planung im Voraus** und Krise nutzen, um **eigene Kompetenzen** stärker auszubauen
2. Erwerben von neuen **Qualifikationen, Technologien** und **Partnern**, um gestärkt aus der Krise hervorzugehen

Recovery Management (Transparenz schaffen und Steuern vom gesamten Transformationsprozess)

3

Entwicklung und
Ausblick der
E-Mobilität

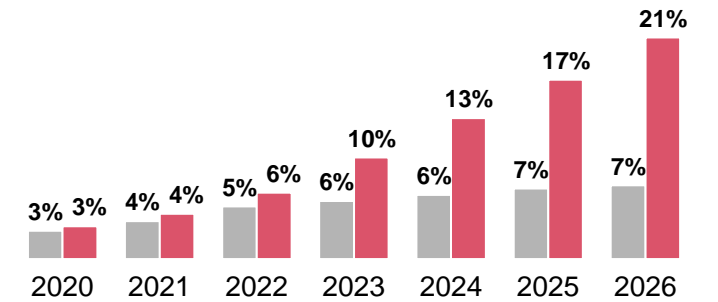
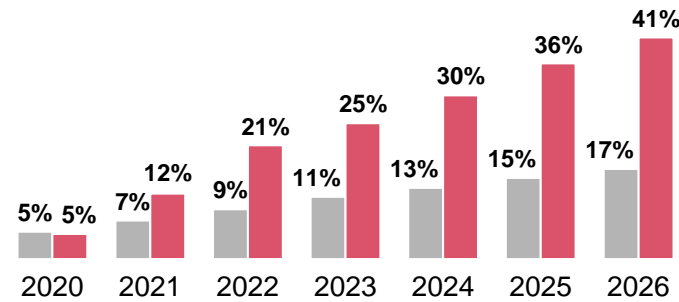
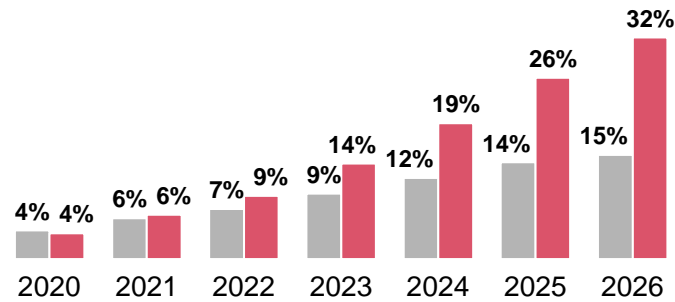
Vergleich ICE & BEV Produktionsprognose 2019 vs. 2022

Europa

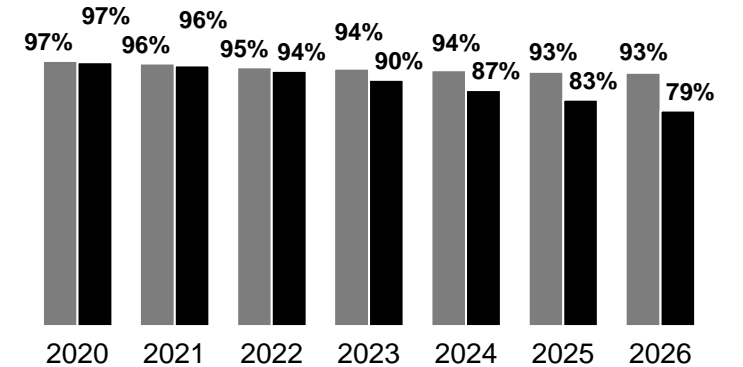
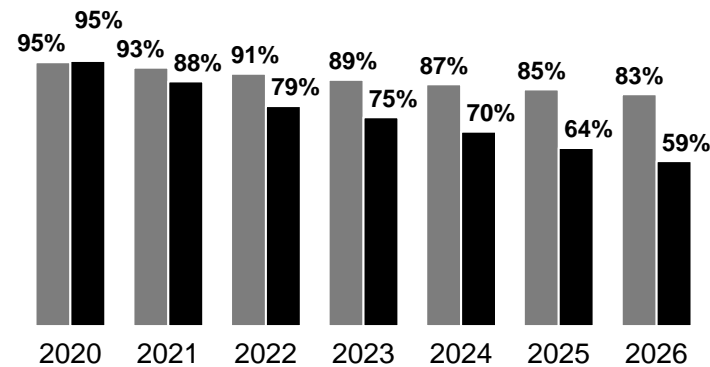
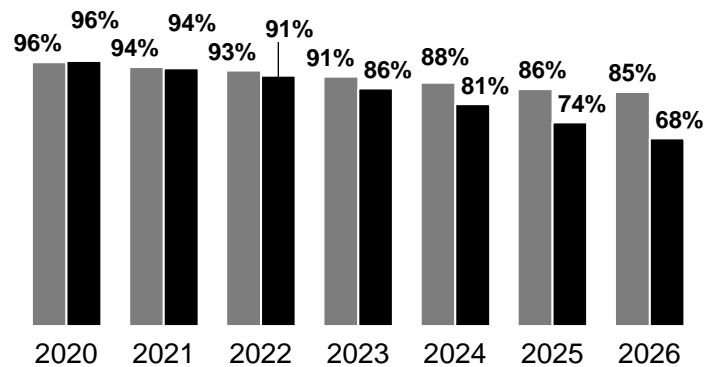
APAC

Nordamerika

BEV

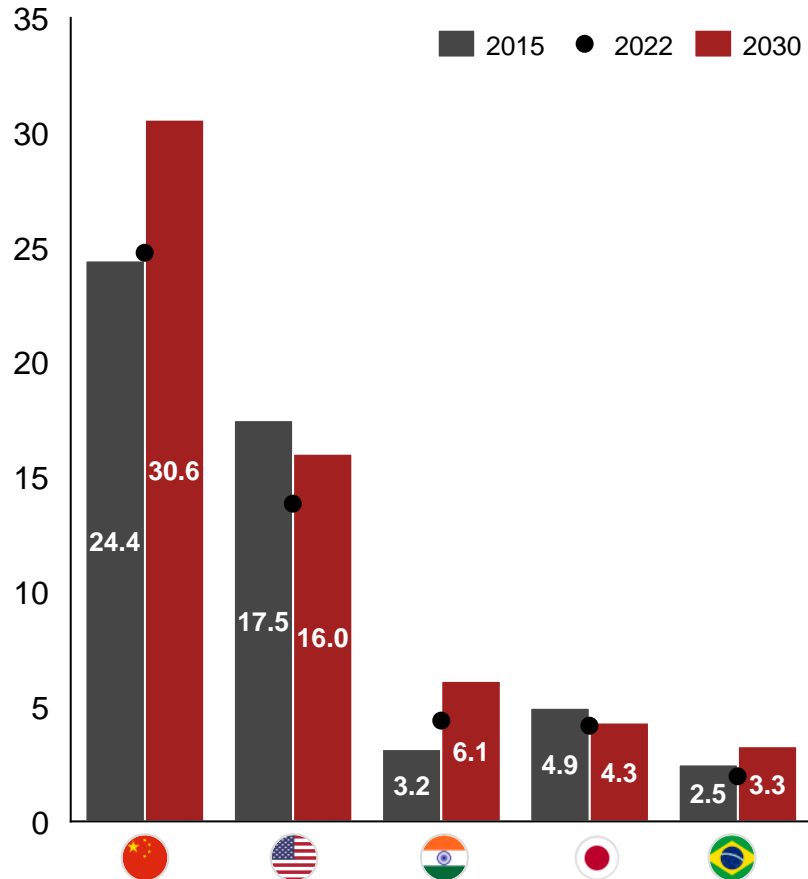


ICE



2019: % Marktanteil BEV
 2022: % Marktanteil BEV
 2019: % Marktanteil ICE
 2022: % Marktanteil ICE

Absatz von Leichtfahrzeugen – Top 10 Länder 2015 vs. 2030



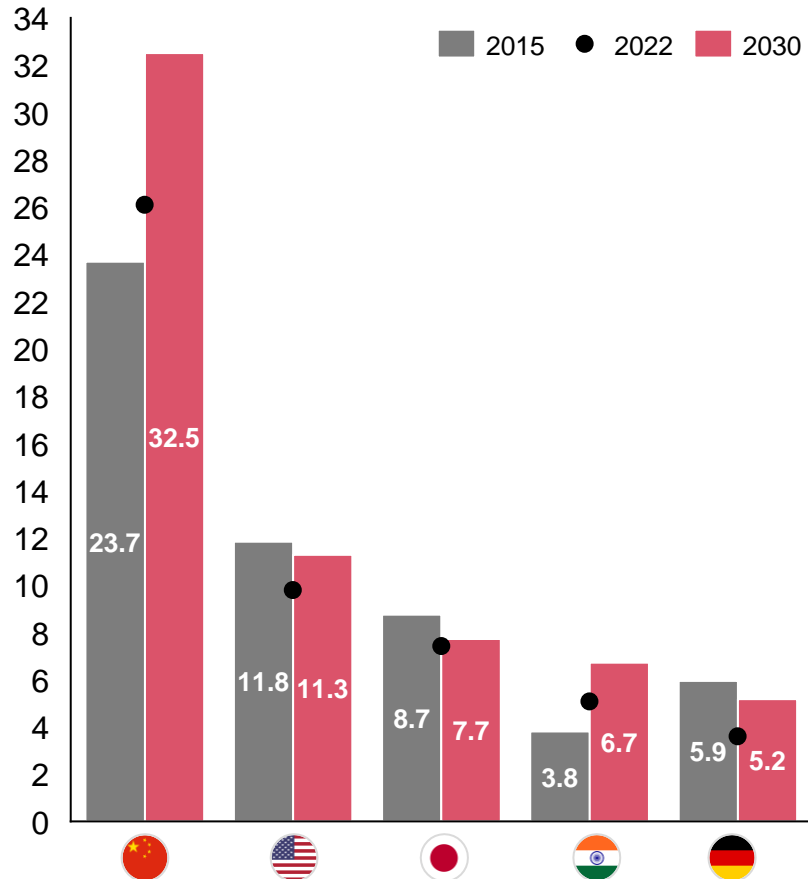
Top 10 in 2030

Rank	Country	Volume	Growth	Change
1	China	30.6M	25.1%	-
2	USA	16.0M	-8.3%	-
3	India	6.1M	93.8%	+2
4	Japan	4.3M	-12.9%	-1
5	Brazil	3.3M	32.2%	+2
6	Germany	3.2M	-8.7%	-2
7	UK	2.5M	-17.3%	-1
8	France	2.1M	-7.6%	-
9	Canada	2.0M	3.0%	-
10	Italy	1.7M	-0.4%	+1

Schwellenländer in 2030*

Rank	Country	Volume	Growth
25	Vietnam	549k	187.3%
24	Philippines	551k	74.7%
15	Thailand	1,261k	64.1%
30	Chile	401k	41.5%
23	Poland	558k	36.6%
14	Indonesia	1,271k	31.7%
16	Iran	1,236k	25.1%
13	Spain	1,369k	25.1%
12	Mexico	1,516k	12.1%
18	Turkey	1,029k	6.3%

Produktion von Leichtfahrzeugen – Top 10 Länder 2015 vs. 2030



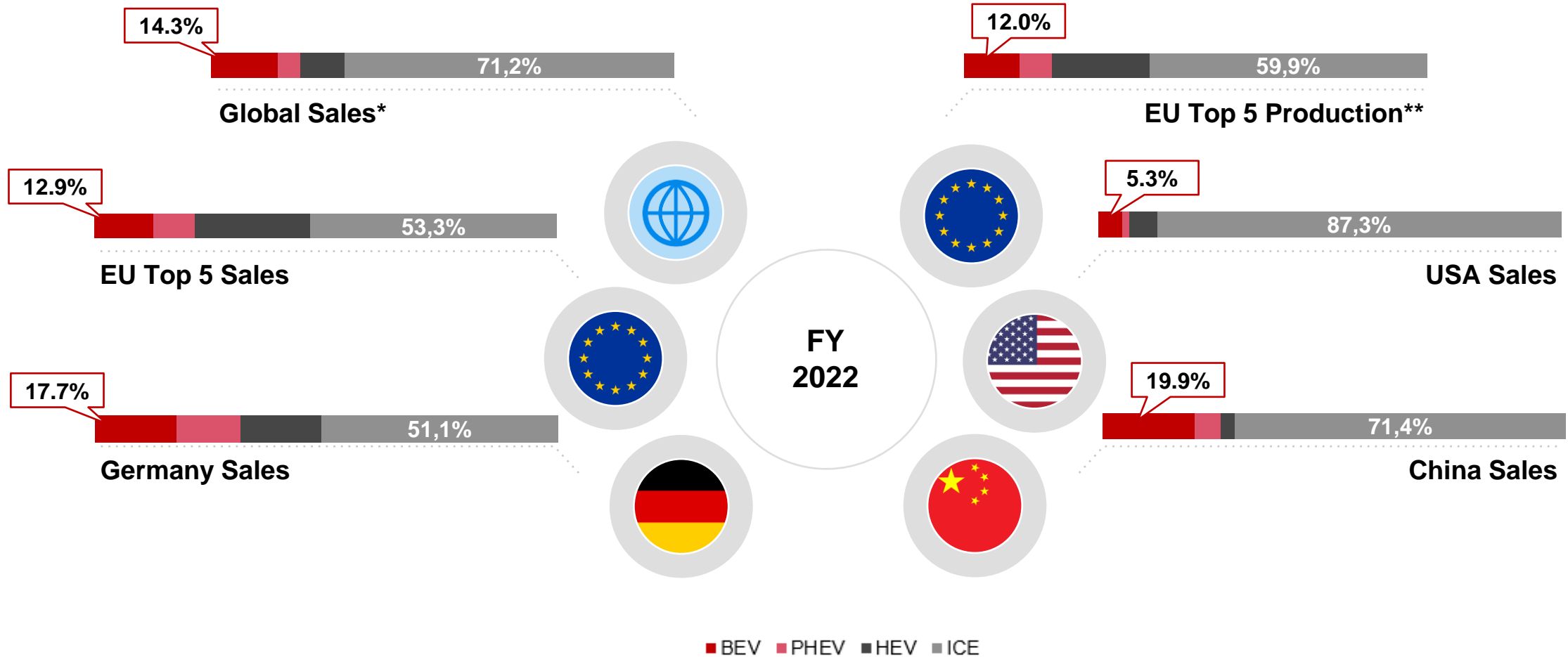
Top 10 in 2030

Rank	Country	Volume	Growth	Change
1	China	32.5M	37.3%	-
2	USA	11.3M	-4.8%	-
3	Japan	7.7M	-11.7%	-
4	India	6.7M	76.5%	+2
5	Germany	5.2M	-12.9%	-1
6	Mexico	3.7M	9.8%	+1
7	Brazil	3.4M	43.6%	+2
8	S. Korea	3.3M	-26.7%	-3
9	Thailand	2.5M	31.2%	+3
10	Spain	2.0M	-25.7%	-2

Schwellenländer in 2030*

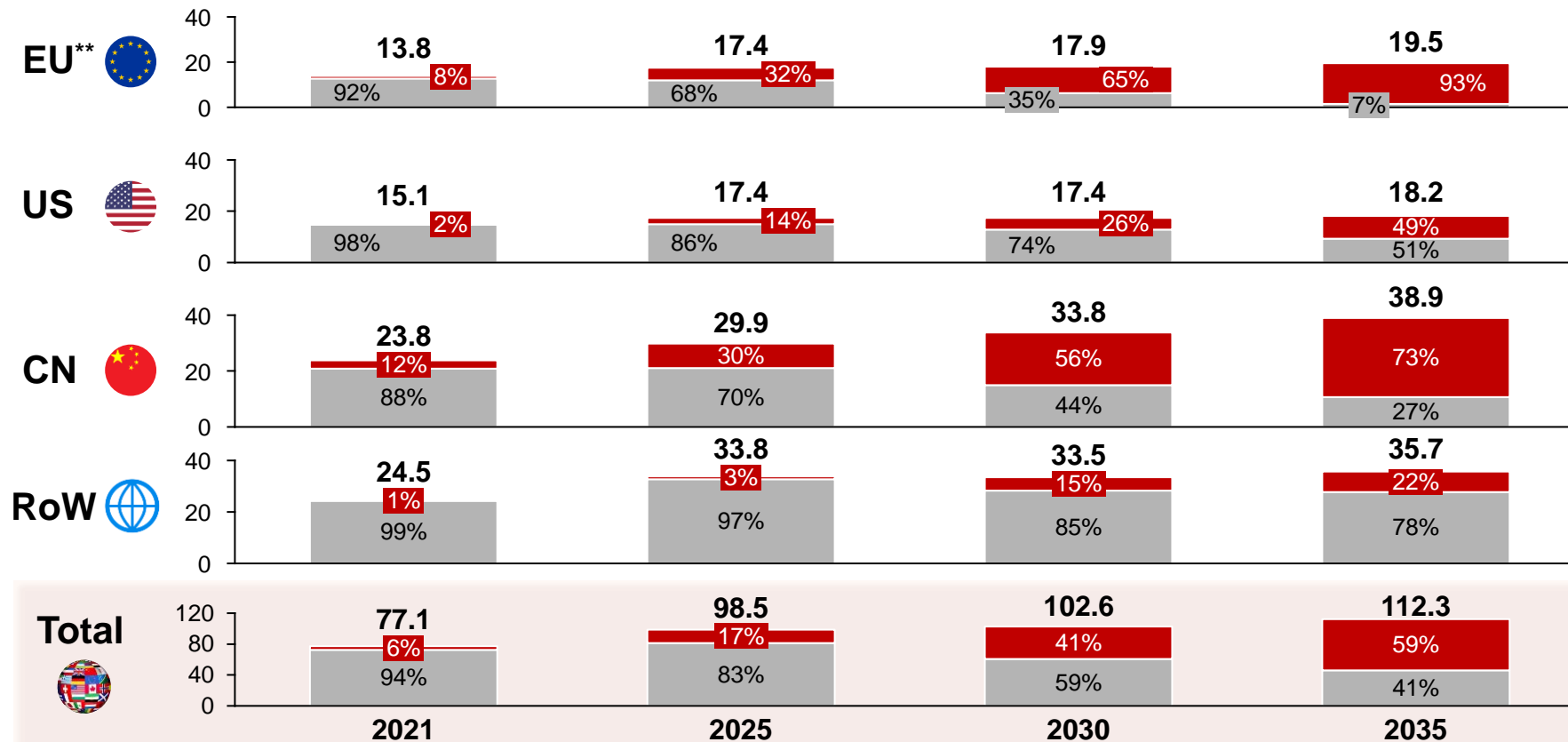
Rank	Country	Volume	Growth
27	Vietnam	473k	257.3%
26	Morocco	516k	79.3%
12	Indonesia	1,561k	48.3%
22	Argentina	709k	32.9%
15	Iran	1,230k	25.8%
16	Slovakia	1,109k	21.5%
28	Romania	464k	19.9%
20	Malaysia	729k	19.0%
21	Poland	719k	11.9%
24	Hungary	574k	9.1%

Marktanteile nach Antriebsstrang – Full Year 2022



Der Wandel in der Autoindustrie ist in vollem Gange - Elektrofahrzeuge werden ab 2030 die Schlüsselmärkte dominieren

Regionale BEV-Verbreitung* (Personenkraftwagen und Leichtfahrzeuge)



Wichtigste Erkenntnisse

- Im Jahr 2030 wird fast **jedes zweite** weltweit verkaufte Auto ein **BEV-Fahrzeug** sein (insgesamt 42 Millionen)
- Führende Märkte sind **China** (19 Millionen BEV) und **die EU** (12 Millionen BEV), beide mit einem BEV-Anteil von über 50%
- USA als **drittwichtigster** BEV-Markt, mit einer **Zeitverzögerung von ~5 Jahren** im Vergleich zur EU und CN

Wichtigste Erkenntnisse aus den jüngsten Entwicklungen in der Automobilzuliefererindustrie

1



Der **Wandel** in der Automobilindustrie (Software, Konnektivität, kundenspezifische Chips usw.) **wird sich fortsetzen, Herausforderungen werden bestehen bleiben**

2



Notgetriebene M&A-Aktivitäten werden erheblich **zunehmen**, Produktionskapazitäten werden abgebaut, **SPAC-Szenarien weniger wahrscheinlich**

3



Die **Herausforderung** besteht darin, wie hohe **Investitionen** in **zukünftige Gewinne** umgewandelt werden können

4



Traditionelle Zulieferer im Automobilsektor müssen **Ausstiegs-/Transformationsstrategien** entwickeln, Last-Man-Standing-Strategie fraglich

5



Die **Abhängigkeit** vom chinesischen und globalen Markt wird mindestens für die nächsten 10 Jahre hoch bleiben

Kontakt



Steven Van Arsdale
Manager | PwC Autofacts
PwC Deutschland
+49 151 65231099
steven.james.van.arsdale@pwc.com

Vielen Dank!

[pwc.de](https://www.pwc.de)

© 2023 PricewaterhouseCoopers Legal Aktiengesellschaft
Rechtsanwaltsgesellschaft.

Alle Rechte vorbehalten. "PwC Legal" bezeichnet in diesem Dokument die PricewaterhouseCoopers Legal Aktiengesellschaft Rechtsanwaltsgesellschaft, die zum Netzwerk der PricewaterhouseCoopers International Limited (PwCIL) gehört. Jede der Mitgliedsgesellschaften der PwCIL ist eine rechtlich selbstständige Gesellschaft.