

Corporate Blickpunkt



LBBW Research | Corporates

Automobilindustrie leidet unter Ukraine-Krieg

»Erst fehlen weltweit Chips, jetzt Bordnetze aus der Ukraine«

Aktuell stehen die Bänder bei BMW, Volkswagen und Porsche. Das ist erst der Anfang, denn viele Zulieferer haben ihre Produktion am Niedrigkostenstandort Ukraine eingestellt. Wir gehen jedoch davon aus, dass fehlende Volumina durch Produktionsverlagerungen in spätestens 6 Monaten ausgeglichen sein dürften.

Derzeit fehlen wegen geschlossener Werke Kabelbäume bzw. Bordnetze aus der Ukraine in den europäischen Fahrzeugwerken. Eine Verlagerung der Produktion an andere Standorte ist nur eingeschränkt möglich, teuer und könnte bis zu 6 Monaten dauern. Zudem ist eine Versorgung durch Werke außerhalb Europas beim schweren „Just-in-Sequence“-Zulieferteil Bordnetz kaum möglich.

In der Ukraine werden laut einer Analyse von AlixPartners rund 7% der Bordnetze für die Automobilwerke in der Europäischen Union gefertigt. So besteht u.E. in einem Worst-Case-Szenario das Risiko eines Produktionsausfalls von bis zu 650 Tsd. Fahrzeugen in Europa bzw. rund 4%. Zum Vergleich: 2021 führten fehlende Chips zu einem Produktionsrückstand von rund 3,1 Mio. Fahrzeugen in Europa (9,4 Mio. weltweit).

Aktuell versuchen sämtliche Bordnetzhersteller, die fehlenden Volumina aus der Ukraine schnellstmöglich über andere Standorte aufzufangen. Zumindest für die nächsten Wochen ist u.E. noch mit Produktionsausfällen, auch bei weiteren Automobilherstellern, zu rechnen.

Den negativen Effekten aus Produktionsunterbrechungen und steigenden Logistikkosten sowie fehlender Fahrzeugverkäufe in Russland, stehen eine weiterhin hohe internationale Fahrzeugnachfrage mit guter Preisdurchsetzung gegenüber. So sind die nun entstehenden Zusatzkosten zwar schmerzhaft, jedoch verkraftbar.



Autor:

Frank Biller

Senior Investment Analyst

+49 (0) 711/ 127 - 70 55 9

frank.biller@LBBW.de

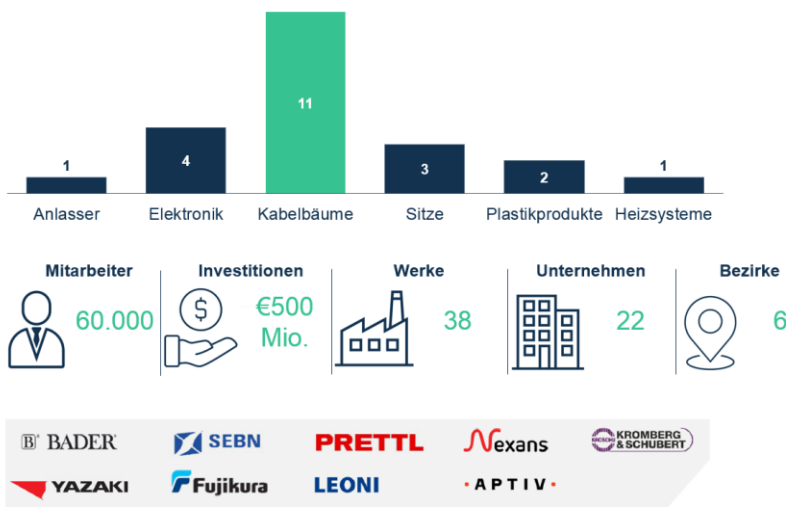
Ukraine als wichtiger Niedrigkostenstandort der Automobilzulieferer

In der Ukraine wurden 2021 rund 113 Tsd. Automobile (+20%) abgesetzt. Damit ist der Markt relativ klein und liegt etwa auf dem Niveau von Griechenland (101 Tsd. Fzg.) oder Irland (105 Tsd. Fzg.). Bezogen auf die Fahrzeugproduktion ist die Ukraine mit rund 8 Tsd. Fahrzeugen geradezu ein Zwerg. Für die Automobilzuliefer-Industrie ist das Land jedoch als Niedrigkostenstandort sehr viel wichtiger und hier vor allem für die lohnintensiven Produkte. So liegen die Lohnkosten pro Stunde nur bei rund 5% derer in Deutschland und bei weniger als 40% der Kosten in China. Hinzu kommt ein guter Bildungsstand mit jährlich rund 130 Tsd. Ingenieur-Absolventen im Vergleich zu durchschnittlich rund 22,5 Tsd. in den EU-Staaten.

Laut UkrainInvest, der staatlichen Stelle für Investitionsförderung, wurden im Zeitraum 1998-2017 von 22 Automobilzulieferunternehmen mehr als 500 Mio. USD in 38 Werke investiert, die rund 60 Tsd. ukrainische Mitarbeiter beschäftigen. Die Hälfte der Unternehmen ist dabei im Bereich der lohnintensiven Kabelbaumfertigung tätig. Hierzu zählen nahezu alle großen Bordnetz-Zulieferer wie LEONI, Sumitomo Electric Bordnetze (SEBN), Yazaki, Nexans, Fujikura, Aptiv, Kromberg & Schubert und Forscher.

Viele große Hersteller von Kabelbäumen sitzen in der Ukraine

Internationale Automobilindustrie in der Ukraine (Anzahl Unternehmen)



Quellen: UkrainInvest, LBBW Research

Vor allem in den westlichen Regionen der Ukraine hat sich die Automobilindustrie angesiedelt, da von hier aus die europäischen Automobilwerke auf dem Landweg gut erreichbar sind. Dies ist wichtig für das Zulieferteil Bordnetz, das „Just-in-Sequence“ ans Band der Automobilhersteller geliefert wird. Ein modernes Bordnetz umfasst mehrere tausend Leitungen mit einer Gesamtlänge von bis zu vier Kilometern und kann in einem Mittelklasse-Pkw bis zu 70 kg liegen. Daher erfolgt eine kostspielige Luftfracht nur im dringenden Notfall.

Produktionswerke der Automobilindustrie in der Ukraine



Quelle: UkrainInvest

Teilweise stehen die Automobilwerke ab nächster Woche

Mit dem Schließen der Produktions- und Montagewerke der großen Bordnetzhersteller in der Ukraine ist die Versorgung der Automobilwerke in Europa derzeit nicht mehr gesichert. Die ersten hierdurch bedingten Werkschließungen bzw. Produktionsdrosselungen sind bereits bekannt. So hat Volkswagen bereits in dieser Woche von Produktionsunterbrechungen in den Werken Zwickau und Dresden berichtet. Das Stammwerk in Wolfsburg wird ab 7.3. nur eingeschränkt produzieren können und steht voraussichtlich ab 14.3. ganz. Bei Audi ruht die Produktion des A4 und A5 in Ingolstadt ab 7.3. für eine Woche und in Neckarsulm für den A6 und A7 für zwei Wochen. Porsche stellte bereits am 2.3. die Produktion im Werk Leipzig zunächst bis Ende der Woche ein. BMW stoppt ab 7.3. die Produktion in München, Dingolfing und Steyr sowie in den Mini-Werken in Oxford und in den Niederlanden für eine Woche. Auch Mercedes-Benz ist betroffen und wird ab 7.3. die Produktion im Werk Sindelfingen drosseln.

Da die großen Bordnetzhersteller in der Ukraine ein breites Kundenportfolio über nahezu sämtliche Automobilhersteller haben, dürfte es zu weiteren Produktionsausfällen kommen. Die Automobilhersteller und ihre Zulieferer arbeiten derzeit gemeinsam an Lösungen, um die Lieferketten abzusichern. Dies schließt auch eine Verlagerung an andere Standorte bei den Zulieferern ein. Nach ersten Angaben könnte dies drei bis sechs Monate dauern. In dieser Phase wird es zu geringeren Produktionszahlen bei den Automobilherstellern und geringeren Abrufzahlen bei den Zulieferunternehmen kommen.

Gemäß einer Studie von AlixPartner auf Basis der Comtrade-Daten von 2020 werden in der Ukraine rund 7% aller Bordnetze für die Automobilwerke in der Europäischen Union gefertigt. Bei einer Produktion von rund 9,6 Mio. Light Vehicles in Westeuropa könnte somit in einem Worst-Case-Szenario (Totalausfall der Produktion in der Ukraine ohne Kompensation an anderen Standorten über 6 Monate) ein Volumen von bis zu 400 Tsd. Fahrzeugen von fehlenden Bordnetzen betroffen sein. Hinzu kommen bis zu 250 Tsd. Fahrzeuge in den osteuropäischen Ländern (Produktion 2021 Automobilindustrie leidet unter Ukraine-Krieg
LBBW Research | 03.03.2022 | Seite 3

Stehende Bänder
bei vielen Herstellern

Produktionsausfall
von bis zu 650
Tsd. Fahrzeugen

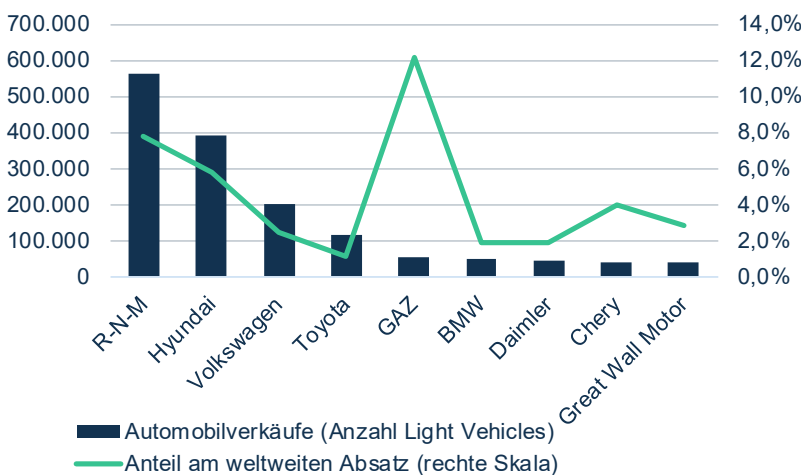
rd. 6,4 Mio. Light Vehicles). Insgesamt könnte es zu einem Produktionsausfall von rund 650 Tsd. Fahrzeugen führen. Anfang des Jahres wurde für Europa von LMC Automotive noch ein Wachstum der europäischen Fahrzeugproduktion um rund 3 Mio. Einheiten auf 19,0 Mio. Fahrzeuge gerechnet. Das erwartete Wachstum von rund 19% dürfte sich hierdurch um etwa 4 Prozentpunkte reduzieren, wobei von einer Verbesserung der Chip-Versorgung ab H2/21 ausgegangen wird und bremsende konjunkturelle Effekte aus der Ukraine-Krise sowie fehlende Absatzzahlen in Russland noch nicht antizipiert sind.

Automotive – Russland spielt untergeordnete Rolle bei den führenden Herstellern

2021 wurden in Russland laut AEB (Association of European Businesses) rund 1,67 Mio. Fahrzeuge (+4,3%) abgesetzt. Mit einem Anteil von 10,1% ist Russland der viertgrößte Automobilmarkt in Europa hinter Deutschland (17,0%), Frankreich (12,4%) und UK (12,1%). Den größten Marktanteil hat Renault-Nissan-Mitsubishi (R-N-M) einschließlich des lokalen Herstellers Lada mit 33,6% vor Hyundai mit 23,3% und Volkswagen mit 12,1%. Trotz dieser hohen Marktanteile sind die Fahrzeugabsätze bezogen auf die weltweiten Konzernabsätze der jeweiligen Unternehmen gering mit 7,8% bei R-N-M, 5,8% bei Hyundai und nur 2,4% bei Volkswagen. In einem Worst Case-Szenario inkl. Druck auf den Rubel, einem Zins- und Preisanstieg in Verbindung mit einem sinkenden Verbrauchervertrauen und gestörten Lieferketten für Fahrzeugteile und Neuwagen, könnte der Markt gemäß LMC Automotive um bis zu 35% fallen. Selbst in diesem Fall dürften sich die direkten Effekte bei den führenden Herstellern in Grenzen halten.

Russischer Automobilmarkt könnte um bis zu 35% zurückgehen

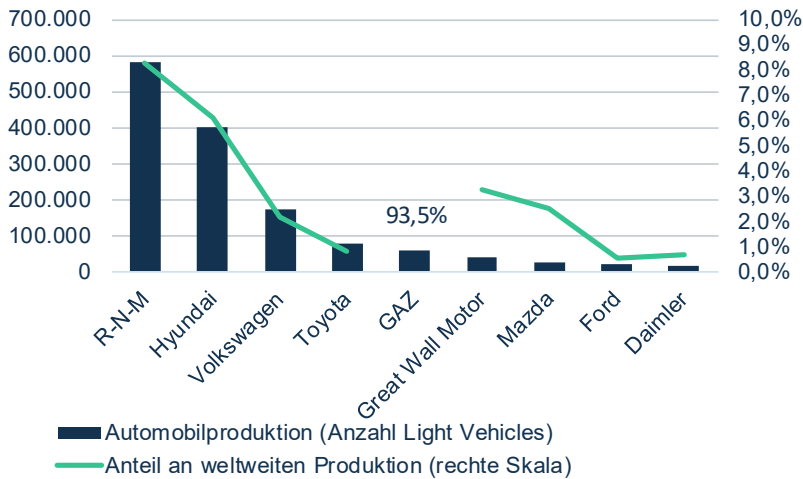
Automobilabsatz in Russland



Quellen: LMC Automotive, LBBW Research

Auch bei der Produktion sieht das Bild ähnlich aus. R-N-M hat den größten Produktionsanteil in Russland mit 39,6%, gefolgt von Hyundai mit 27,3% und Volkswagen mit 11,8%. Die Anteile an der weltweiten Konzernproduktion liegen jedoch nur bei 8,3%, 6,1% und 2,2%. Als Folge der aktuellen Situation dürften die Pläne von Stellantis, ab 2022 in Russland produzierte Vans nach Europa zu exportieren, überdacht werden. 2021 verdoppelte Stellantis die Produktion in Kaluga auf rund 12 Tsd. Fahrzeuge, was einem Konzernanteil von gerade einmal 0,2% entspricht.

Automobilproduktion in Russland



Quellen: LMC Automotive, LBBW Research

Fazit

Hinsichtlich der Auswirkungen auf die Absatzzahlen ist der Verlust des russischen und ukrainischen Absatzmarktes für die Automobilhersteller aufgrund des geringen Anteils beherrschbar. Kurzfristig überwiegen dagegen die Belastungen aus den Produktionsunterbrechungen als Folge fehlender Bordnetze aus der Ukraine. Diese dürften sich in den kommenden Wochen noch verstärken. Eine Kompensation der fehlenden Zulieferteile über Produktionsverlagerungen könnte u.E. bis zu 6 Monaten dauern. Die Fahrzeughersteller und ihre Zulieferer sind nun gefordert, schnellstmöglich nach Lösungen zu suchen, um die negativen Effekte kleinstmöglich zu halten. Während die Produktionsausfälle wegen fehlender Bordnetze schon bald gelöst sein dürften, könnten die Absatzvolumen in Russland noch länger fehlen. Dies ist jedoch verkraftbar, zumal die internationale Fahrzeugnachfrage weiterhin hoch ist und sogar einen Nachholbedarf als Folge der Chip-Knappheit hat. Zudem profitieren vor allem die Automobilhersteller von einer guten Preisdurchsetzung und hohen Restwerten bei Gebrauchtwagen.

Disclaimer:

Bitte beachten Sie:

Diese Publikation richtet sich ausschließlich an Empfänger in der EU, Schweiz und in Liechtenstein.

Diese Publikation wird von der LBBW nicht an Personen in den USA vertrieben und die LBBW beabsichtigt nicht, Personen in den USA anzusprechen.

Aufsichtsbehörden der LBBW: Europäische Zentralbank (EZB), Sonnemannstraße 22, 60314 Frankfurt am Main und Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin), Graurheindorfer Str. 108, 53117 Bonn / Marie-Curie-Str. 24-28, 60439 Frankfurt.

Diese Publikation beruht auf von uns nicht überprüfbaren, allgemein zugänglichen Quellen, die wir für zuverlässig halten, für deren Richtigkeit und Vollständigkeit wir jedoch keine Gewähr übernehmen können. Sie gibt unsere unverbindliche Auffassung über den Markt und die Produkte zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses wieder, ungeachtet etwaiger Eigenbestände in diesen Produkten. Diese Publikation ersetzt nicht die persönliche Beratung. Sie dient nur Informationszwecken und gilt nicht als Angebot oder Aufforderung zum Kauf oder Verkauf. Für weitere zeitnähere Informationen über konkrete Anlagemöglichkeiten und zum Zwecke einer individuellen Anlageberatung wenden Sie sich bitte an Ihren Anlageberater.

Wir behalten uns vor, unsere hier geäußerte Meinung jederzeit und ohne Vorankündigung zu ändern. Wir behalten uns des Weiteren vor, ohne weitere Vorankündigung Aktualisierungen dieser Information nicht vorzunehmen oder völlig einzustellen.

Die in dieser Ausarbeitung abgebildeten oder beschriebenen früheren Wertentwicklungen, Simulationen oder Prognosen stellen keinen verlässlichen Indikator für die künftige Wertentwicklung dar.

Die Entgegennahme von Research Dienstleistungen durch ein Wertpapierdienstleistungsunternehmen kann aufsichtsrechtlich als Zuwendung qualifiziert werden. In diesen Fällen geht die LBBW davon aus, dass die Zuwendung dazu bestimmt ist, die Qualität der jeweiligen Dienstleistung für den Kunden des Zuwendungsempfängers zu verbessern.

Mitteilung zum Urheberrecht: © 2014, Moody's Analytics, Inc., Lizenzgeber und Konzerngesellschaften ("Moody's"). Alle Rechte vorbehalten. Ratings und sonstige Informationen von Moody's ("Moody's-Informationen") sind Eigentum von Moody's und/oder dessen Lizenzgebern und urheberrechtlich oder durch sonstige geistige Eigentumsrechte geschützt. Der Vertriebs Händler erhält die Moody's-Informationen von Moody's in Lizenz. Es ist niemandem gestattet, Moody's-Informationen ohne vorherige schriftliche Zustimmung von Moody's ganz oder teilweise, in welcher Form oder Weise oder mit welchen Methoden auch immer, zu kopieren oder anderweitig zu reproduzieren, neu zu verpacken, weiterzuleiten, zu übertragen zu verbreiten, zu vertreiben oder weiterzuverkaufen oder zur späteren Nutzung für einen solchen Zweck zu speichern. Moody's® ist ein eingetragenes Warenzeichen