



market monitor

Focus op de automotive industrie
prestaties en vooruitzichten



Disclaimer

Dit rapport wordt louter ter informatie verstrekt en is niet bedoeld als enige aanbeveling of advies aan de lezer(s) met betrekking tot een specifieke transactie, investering of strategie. Lezers zijn zelf verantwoordelijk voor het nemen van commerciële en andere beslissingen omtrent de verstrekte informatie. Hoewel Atradius al het noodzakelijke heeft gedaan om te verzekeren dat de informatie in dit rapport verkregen is van betrouwbare bronnen, kan Atradius niet verantwoordelijk gesteld worden voor fouten of omissies, of voor de resultaten verkregen door gebruik van deze informatie. Alle informatie in dit rapport wordt gegeven 'zoals ze is', zonder garantie op volledigheid, accuraatheid, tijdsgebondenheid, of op de resultaten verkregen door gebruik van het rapport, en zonder garantie van enige soort, uitdrukkelijk of geïmpliceerd. In geen geval zal Atradius, haar gerelateerde partners of corporaties, of de partners, agenten of werknemers hiervan verantwoordelijk gesteld kunnen worden voor enige genomen beslissing of actie die zij zouden nemen op basis van de in dit rapport verstrekte informatie om het even welke schade het betreft, zelfs wanneer vooraf geïnformeerd over de mogelijke negatieve gevolgen.

Copyright Atradius N.V. 2016

In deze uitgave...

Inleiding	Verschuivende machtsverhoudingen?	4
Volledige rapporten		
Frankrijk	Heropleving van verkoop en productie houdt aan	5
Duitsland	Het insolventiepercentage blijft voorlopig laag	7
Spanje	Betalingen gebeuren na gemiddeld 60 dagen.....	9
Verenigd Koninkrijk	Nog altijd solide prestaties, maar Brexit dreigt grote gevolgen te hebben.....	11
Marktprestaties in een oogopslag		
Tsjechië	Sector floreert nog, maar neerwaartse risico's doemen op.....	13
Italië	Sterk herstel van de productie houdt aan.....	14
Verenigde Staten	Betalingen gebeuren na gemiddeld 30-60 dagen.....	15
Marktprestaties in een flits		
	Mexico, Slowakije, Turkije, Zweden.....	16
Overzichtstabel	Overzicht van de prestaties per sector en per land.....	18
Sectorprestaties	Veranderingen sinds september 2016	20

Op de volgende pagina's geven we aan de hand van de volgende weersymbolen de algemene economische vooruitzichten per sector weer:



Uitstekend



Goed



Redelijk



Matig



Slecht



Verschuivende machtsverhoudingen?

Het recente geschil tussen Volkswagen en twee van zijn belangrijkste toeleveranciers in augustus 2016 (waardoor de productie van sommige modellen enkele dagen moest worden stilgelegd) heeft opnieuw de aandacht gevestigd op de relatie tussen fabrikanten van originele onderdelen (OEM's) en hun toeleveranciers. Sommige experts beschouwen dit als een teken van de verschuivende machtsverhoudingen binnen de toeleveringsketen – in het voordeel van de toeleveranciers.

Nieuwe, toekomstige trends zoals milieuvriendelijke motoren, zelfrijdende auto's en digitalisering zouden immers een verandering teweeg kunnen brengen in de hele auto-industrie en een uitdaging vormen voor de traditionele autofabrikanten. Technologiebedrijven zoals Apple en Google zijn nieuwe spelers op deze markt, terwijl gevestigde toeleveranciers meer macht zouden kunnen krijgen ten overstaan van OEM's door de benodigde nieuwe technologieën te ontwikkelen voor digitalisering en zelfrijdende auto's. Innovatieve en gespecialiseerde toeleveranciers hebben vaak een grotere winstmarge dan OEM's.

Voor de meeste andere toeleveranciers, vooral voor kleine bedrijven en/of bedrijven die minder waardevolle auto-onderdelen maken, liggen de zaken nog altijd anders. Zij zijn vaak sterk afhankelijk van slechts één OEM. Dankzij hun nog altijd grote marktsterkte kunnen OEM's de prijsdruk doorgeven aan deze toeleveranciers, die daardoor vaak te lijden hebben onder zeer kleine winstmarges en vaak zwakke financiële prestaties boeken. Als gevolg daarvan kunnen veel bedrijven niet de nodige investeringen doen om hogerop te klimmen in de waardeketen en nieuwe markten aan te boren.

De marktsituatie lijkt momenteel stabiel te zijn; op tal van belangrijke markten blijft de auto-industrie het namelijk goed doen. Het huidige economische klimaat blijft echter vatbaar voor tegenslagen. Elke verslechtering van de economische omstandigheden zal snel voelbaar zijn in de autosector. Vooral het merendeel van de structureel zwakkere toeleveranciers zou daarbij een groter kredietrisico lopen.

Frankrijk

- Heropleving van verkoop en productie houdt aan
- Betalingen gebeuren na gemiddeld 60 dagen
- Overcapaciteit blijft een probleem bij sommige toeleveranciers



Overzicht

Beoordeling kredietrisico	sterke verbetering	verbetering	stabiel	verslechtering	sterke verslechtering
Trend in wanbetaling over de afgelopen 6 maanden			✓		
Ontwikkeling van wanbetaling in de komende 6 maanden			✓		
Trend in insolventies over de afgelopen 6 maanden			✓		
Ontwikkeling van insolventies in de komende 6 maanden			✓		
Financieringscondities	zeer hoog	hoog	gemiddeld	laag	zeer laag
Afhankelijkheid van bankfinanciering		✓			
Algehele schuldenlast van de sector		✓			
Bereidheid van banken om krediet te verlenen aan de sector			✓		
Bedrijfsklimaat	sterke verbetering	verbetering	stabiel	verslechtering	sterke verslechtering
Winstmarges: algemene trend over de afgelopen 12 maanden			✓		
Situatie algemene vraag (verkoop)		✓			

Bron: Atradius

In 2014 groeide de Franse autoproductie met 4,7%. Een herstel dat nog versnelde in 2015, met een productiegroei van 8,7%. Voor 2016 wordt een productiegroei van 5% verwacht. Franse autofabrikanten profiteren van de grotere binnenlandse en buitenlandse vraag. In 2015 steeg de binnenlandse autoverkoop met 12,4%. Die heropleving hield aan in de eerste helft van 2016; volgens de Europese Vereniging van Autofabrikanten (ACEA) steeg het aantal inschrijvingen van nieuwe personenwagens met 8,3%.

Hierdoor wist de Franse auto-industrie de voorbije 18 maanden een grotere omzet te boeken. In 2016 groeit de omzet van onderaannemers en toeleveranciers van de autosector naar verwachting met 3,5%, na een stijging van 3,8% in 2015. Het ondernemersvertrouwen blijft ook hoog. In 2015 stegen de gemiddelde inkomsten vóór aftrek van interest, belastingen, afschrijvingen en waardeverminderingen (EBITDA) met 4%, na een stijging van 0,7% in 2014. Toeleveranciers van de autosector profiteren nog steeds van lagere grondstoffen- en energiekosten.

Terwijl de winstmarges van autobedrijven doorgaans stegen dankzij de hausse van de internationale automarkt, bleven de marges van toeleveranciers structureel onder druk staan, doordat de sterke autofabrikanten om meer productiviteit vragen, in combinatie met lagere prijzen. Terwijl het eigen vermogen van autofabrikanten nog steeds vrij solide is, staan toeleveranciers heel wat minder sterk op dat vlak. Om hun omzet en marges te behouden hebben veel Franse toeleveranciers geen andere keuze dan dicht bij hun kopers te blijven; dit betekent dat ze grote autoproducenten naar het buitenland moeten volgen, aangezien fabrikanten van originele onderdelen (OEM) dynamische markten aanboren en/of hun productiefaciliteiten verhuizen naar plaatsen met lagere productiekosten (bijvoorbeeld Oost-Europa, Turkije, Marokko). Ondertussen halen Franse toeleveranciers 50% van hun omzet uit het buitenland.

Deze noodzaak om naar het buitenland te trekken vraagt om zware investeringen en herstructureringsmaatregelen om het

Frankrijk: auto-industrie

	2015	2016f	2017f
Bbp-groei (%)	1,2	1,4	1,2
Groei van de toegevoegde waarde van de sector (%)	5,8	2,7	2,5

Aandeel van de sector in de nationale economie (%)	0,5
Gemiddelde groei van de sector over de afgelopen 3 jaar (%)	1,0
Gemiddelde groei van de sector over de afgelopen 5 jaar (%)	-1,5
Exportgerichtheid	hoog
Concurrentie	hoog

Bronnen: IHS, Atradius

op die nieuwe markten te redden. Tegelijkertijd is de sector van de toeleveranciers een kapitaalintensief segment, dat een hoge mate van financiering vergt voor nieuwe investeringen, voor herstructureringen en als werkkapitaal. Terwijl banken in het verleden niet echt bereid waren om leningen toe te staan aan de deelsector van de autotoeleveranciers, heeft de huidige heropleving voor een betere toegang tot bankleningen gezorgd.

Betalingen in de Franse autosector gebeuren na gemiddeld 60 dagen (einde maand). Stipt betalen is belangrijk in deze sector, die gekenmerkt wordt door weinig laattijdige betalingen. De komende maanden verwachten we geen wezenlijke toename van de betalingsachterstanden. Op korte termijn verwachten we ook geen toename van het aantal insolventies in deze sector. Het wanbetalingspercentage volgt de algemene trend voor insolventies bij Franse bedrijven; het aantal faillissementen zou moeten afvlakken in 2016.

Gezien de solide prestaties en de positieve bedrijfsvooruitzichten hanteren we een open acceptatiebeleid voor de Franse auto-sector. Maar net als in 2015 blijven we enkele zwakkere spelers op de tweede of derde plaats in de keten van onderaannemers nauw op de voet volgen; hierbij gaat het vooral om kleine spelers die zich bezighouden met gietwerk, klein stampwerk en/of de productie van onderdelen met lage technologische vereisten. Bedrijven in deze segmenten blijven vatbaar voor grotere risico's, doordat de trend om de productie over te hevelen naar het buitenland en de zware concurrentie van buitenlandse bedrijven tot overcapaciteit hebben geleid.

Franse auto-industrie



Toonaangevende bedrijven in sommige segmenten: FAURECIA, VALEO, Plastic Omnium

Technische knowhow

Franse staatssteun met overheidsmiddelen (BPI)



Overcapaciteit en kleinere marges in sommige segmenten

Niet interessant voor privéfinanciering

Bron: Atradius

Duitsland

- Het insolventiepercentage blijft voorlopig laag
- Concentratieproces in het toeleverancierssegment gaat verder
- De mogelijke risico's voor kleine spelers zijn groot



Overzicht

Beoordeling kredietrisico	sterke verbetering	verbetering	stabiel	verslechtering	sterke verslechtering
Trend in wanbetaling over de afgelopen 6 maanden			✓		
Ontwikkeling van wanbetaling in de komende 6 maanden			✓		
Trend in insolventies over de afgelopen 6 maanden			✓		
Ontwikkeling van insolventies in de komende 6 maanden			✓		
Financieringscondities	zeer hoog	hoog	gemiddeld	laag	zeer laag
Afhankelijkheid van bankfinanciering			✓		
Algehele schuldenlast van de sector			✓		
Bereidheid van banken om krediet te verlenen aan de sector			✓		
Bedrijfsklimaat	sterke verbetering	verbetering	stabiel	verslechtering	sterke verslechtering
Winstmarges: algemene trend over de afgelopen 12 maanden				✓	
Situatie algemene vraag (verkoop)		✓			

Bron: Atradius

Volgens de Duitse autovereniging VDA groeide de productie van Duitse personenwagens in 2015 verder met 1,3%, tot 15,1 miljoen wagens. De binnenlandse productie groeide met 1,9%, terwijl de buitenlandse productie met 1,0% groeide. De omzet van de hele Duitse auto-industrie (fabrikanten en toeleveranciers van auto-onderdelen) steeg met 10% op jaarbasis. In de periode van januari 2016 tot augustus 2016 groeide de binnenlandse autoproduktie met 2%, terwijl het aantal inschrijvingen van nieuwe auto's in Duitsland met 6% steeg. Dit onderstreept de aanhoudende solide prestaties van de Duitse auto-industrie.

Duitse toeleveranciers van auto-onderdelen boeken nog steeds goede winsten en hun solvabiliteit en liquiditeit zijn doorgaans solide. De laatste paar jaar zijn de marges echter gekrompen, als gevolg van de toegenomen materiaal- en loonkosten, grotere concurrentie en druk op de verkoopprijzen. Tegelijkertijd moeten toeleveranciers investeren in technische/productieafdelingen in

het buitenland, om dicht bij fabrikanten van originele onderdelen (OEM) te blijven die naar het buitenland verhuisd zijn. Hoge kapitaaluitgaven voor onderzoek en ontwikkeling zijn nodig om de concurrentie voor te blijven op het vlak van nieuwe trends en technologie, dat wil zeggen elektromotoren, geconnecteerd rijden en zelfrijdende auto's. Grootte wordt steeds belangrijker om de nodige investeringen binnen de perken te houden. Daarom gaat het concentratieproces in het Duitse toeleverancierssegment verder, terwijl gespecialiseerde technologiebedrijven de automarkt betreden.

De totale schuldenlast van de autosector blijft beheersbaar en banken zijn doorgaans bereid om leningen te verstrekken aan autobedrijven. De voorbije twee jaar hadden we een positieve kijk op het betalingsgedrag in de sector; de afgelopen 12 maanden steeg het aantal wanbetalingen niet. We verwachten dat het aantal wanbetalingen en insolventies de komende maanden sta-

Duitsland: auto-industrie

	2015	2016f	2017f
Bbp-groei (%)	1,7	1,6	1,2
Groei van de toegevoegde waarde van de sector (%)	3,1	1,8	1,1

Aandeel van de sector in de nationale economie (%)	3,7
Gemiddelde groei van de sector over de afgelopen 3 jaar (%)	3,2
Gemiddelde groei van de sector over de afgelopen 5 jaar (%)	4,5
Exportgerichtheid	zeer hoog
Concurrentie	hoog

Bronnen: IHS, Atradius

biel zal blijven of zelfs licht zal dalen – op voorwaarde dat het momenteel wankel internationale economische klimaat niet verder achteruit gaat en het economische herstel in de eurozone aanhoudt.

Gezien de nog altijd positieve vooruitzichten voor de autosector blijft ons acceptatiebeleid redelijk soepel, net als in 2014 en 2015, vooral voor grote, gevestigde toeleveranciers, die doorgaans een goede toegang hebben tot kapitaalmarkten en zeer weinig risico op wanbetalingen lopen.

Dat gezegd zijnde telt de deelsector van de toeleveranciers ook een groot aantal kleine bedrijven, die in de toekomst meer bedrijfs- en kredietrisico's zullen lopen, wegens hun zwakke positie bij onderhandelingen met OEM's of het feit dat OEM's geen bestellingen meer plaatsen (delisting). Tegelijkertijd is er zware concurrentie in sommige segmenten. Ruim 50% van de chasisfabrikanten en toeleveranciers van elektronische onderdelen boekt een omzet van minder dan EUR 50 miljoen. Tal van kleine bedrijven komen moeilijk aan geld voor de nodige investeringen om verder te groeien/op te klimmen in de waardeketen.

Die structurele zwakheden worden nog verergerd door het feit dat de prestaties van de automarkt sterk afhankelijk zijn van veranderlijke factoren, zoals de wereldwijde politieke en economische ontwikkeling (consumentenbesteding en consumptiegedrag), grondstoffenprijzen en wisselkoersen.

Hoewel de Duitse auto-industrie nog steeds solide prestaties boekt, zou een verslechtering van de economische prestaties en het consumentenvertrouwen rechtstreekse en onmiddellijke nadelige gevolgen hebben voor de autoverkoop; kleine toeleveranciers zouden daar het zwaarst onder lijden. Gezien de structurele kwetsbaarheid van die spelers, beschouwen we de Duitse autosector als 'redelijk'.

Duitse auto-industrie



Sterke Punten

Technologieleider

Uitstekende reputatie



Zwakke Punten

OEM's vragen om een wereldwijde bevoorrading, constante & hoge investeringen zijn dus nodig

Zware concurrentie

Bron: Atradius

Spanje

- Productie en aantal inschrijvingen groeit verder
- Betalingen gebeuren na gemiddeld 60 dagen
- Er zijn nog enkele neerwaartse risico's



Overzicht

Beoordeling kredietrisico	sterke verbetering	verbetering	stabiel	verslechtering	sterke verslechtering
Trend in wanbetaling over de afgelopen 6 maanden		✓			
Ontwikkeling van wanbetaling in de komende 6 maanden			✓		
Trend in insolventies over de afgelopen 6 maanden		✓			
Ontwikkeling van insolventies in de komende 6 maanden			✓		
Financieringscondities	zeer hoog	hoog	gemiddeld	laag	zeer laag
Afhankelijkheid van bankfinanciering		✓			
Algehele schuldenlast van de sector		✓			
Bereidheid van banken om krediet te verlenen aan de sector		✓			
Bedrijfsklimaat	sterke verbetering	verbetering	stabiel	verslechtering	sterke verslechtering
Winstmarges: algemene trend over de afgelopen 12 maanden			✓		
Situatie algemene vraag (verkoop)		✓			

Bron: Atradius

De Spaanse auto-industrie is een belangrijke sector voor de economie van het land; deze is immers goed voor 10% van het bbp-aandeel van de Spaanse industrie en ongeveer 9% van de werkgelegenheid. Spanje is de op een na grootste autofabrikant van Europa, na Duitsland, en staat op de negende plaats wereldwijd. Alles bij elkaar zijn er in Spanje negen fabrikanten van originele onderdelen (OEM) actief, met in totaal 17 productievestigingen. De deelsector van fabrikanten van auto-onderdelen speelt een belangrijke rol bij de prestaties van de sector. Drie van 's werelds grootste producenten van auto-onderdelen zijn Spaanse bedrijven, die het goed doen in Europa, Azië en de NAFTA-regio. De auto-industrie is de op een na grootste exportsector van Spanje; ruim 85% van de binnenlandse productie wordt geëxporteerd.

In 2015 boekte de Spaanse autosector goede prestaties, doordat de productie en benuttingsgraad weer het niveau van voor

de crisis haalden. De Spaanse autoproduktie steeg met 12,7% tot meer dan 2,7 miljoen auto's. De auto-export steeg met 11,4% in aantal voertuigen en 18% in waarde, tot EUR 31,7 miljoen. Dit herstel hield aan in 2016. Zo steeg de binnenlandse autoproduktie volgens de Spaanse vereniging van autofabrikanten ANFAC met 11,2% op jaarbasis in de eerste helft van 2016, tot meer dan 1,6 miljoen auto's. De export steeg met 12,3% in de eerste helft van 2016.

Naast deze exportgroei blijft de Spaanse auto-industrie profiteren van het verdere herstel van de binnenlandse economie. Zo steeg de Spaanse autoverkoop met meer dan 12% in de eerste helft van 2016, tot meer dan 620.000 auto's, dankzij de sterke particuliere consumptie en het dalende werkloosheidspercentage, betere toegang tot bankleningen voor consumenten en overheidsmaatregelen om de vernieuwing van wagenparken en de aankoop van elektrische auto's te stimuleren.

Spanje: auto-industrie

	2015	2016f	2017f
Bbp-groei (%)	3,2	2,9	2,0
Groei van de toegevoegde waarde van de sector (%)	5,9	2,6	3,9

Aandeel van de sector in de nationale economie (%)	1,1
Gemiddelde groei van de sector over de afgelopen 3 jaar (%)	7,8
Gemiddelde groei van de sector over de afgelopen 5 jaar (%)	3,4
Exportgerichtheid	hoog
Concurrentie	hoog

Bronnen: IHS, Atradius

De voorbije 12 maanden is de winstgevendheid van Spaanse autobedrijven over het algemeen gestegen en in 2016 blijven de winstmarges naar verwachting stabiel. Hoewel de behoefte aan externe financiering en de hefboomwerking in deze sector doorgaans hoog zijn, zijn banken steeds vaker bereid om krediet te verstrekken aan deze sector, zowel voor financieringen op korte termijn (beheer van het werkkapitaal) als voor faciliteiten op lange termijn (dat wil zeggen financiering van kapitaaluitgaven).

Betalingen in de Spaanse autosector gebeuren na gemiddeld 60 dagen. De voorbije jaren was het betalingsgedrag goed en lag het aantal late betalingen niet te hoog. Er zijn weinig wanbetalingen en we verwachten de komende maanden geen sterke stijging, dankzij de nog altijd positieve vooruitzichten voor de autosector. Het aantal insolventies in deze sector is laag; dat zou de komende zes maanden zo moeten blijven.

Hoewel de vooruitzichten voor de rest van 2016 en voor 2017 over het algemeen positief blijven, zijn er toch nog enkele neerwaartse risico's: het economisch herstel in de eurozone blijft broos en de aanhoudende politieke onzekerheid kan nadelige gevolgen hebben voor de binnenlandse automarkt. Het aanhoudende gebrek aan een regering met een stabiele meerderheid in het parlement kan de binnenlandse consumptie en investeringen in Spanje ernstig schaden.

Dat gezegd zijnde is ons acceptatiebeleid voor de autosector soepeler dan in de voorbije jaren. Ons acceptatiebeleid houdt geen grote beperkingen in voor grote bedrijven en sterke internationale groepen. We staan echter nog steeds voorzichtiger tegenover kleine en middelgrote toeleveranciers van auto-onderdelen met een hoge hefboomwerking.

Spaanse auto-industrie



Sterke Punten

Belang voor de Spaanse economie

Sterk concurrentievermogen van de Spaanse sector voor auto-onderdelen

Hoogopgeleide werknemers en sterke betrokkenheid bij onderzoek en ontwikkeling



Zwakke Punten

Steeds zwaardere concurrentie door opkomende economieën

Afhankelijkheid van de vraag op de exportmarkt

Bron: Atradius

Verenigd Koninkrijk

- Nog steeds solide prestaties, Brexit dreigt grote gevolgen te hebben
- Betalingen gebeuren na gemiddeld 60 dagen
- Kleine aftermarket-bedrijven blijven het moeilijk hebben



Overzicht

Beoordeling kredietrisico	sterke verbetering	verbetering	stabiel	verslechtering	sterke verslechtering
Trend in wanbetaling over de afgelopen 6 maanden		✓			
Ontwikkeling van wanbetaling in de komende 6 maanden			✓		
Trend in insolventies over de afgelopen 6 maanden			✓		
Ontwikkeling van insolventies in de komende 6 maanden			✓		
Financieringscondities	zeer hoog	hoog	gemiddeld	laag	zeer laag
Afhankelijkheid van bankfinanciering		✓			
Algehele schuldenlast van de sector		✓			
Bereidheid van banken om krediet te verlenen aan de sector		✓			
Bedrijfsklimaat	sterke verbetering	verbetering	stabiel	verslechtering	sterke verslechtering
Winstmarges: algemene trend over de afgelopen 12 maanden			✓		
Situatie algemene vraag (verkoop)		✓			

Bron: Atradius

De Britse auto-industrie groeide vier jaar op rij, vooral dankzij goedkopere leningen en een sterkere export. In 2015 stond de autoproductie op zijn hoogste peil in tien jaar, na een groei van 3,9% op jaarbasis tot 1.587.677 auto's. Zowel de binnenlandse autoproductie als de binnenlandse inschrijvingen groeiden verder in de eerste maanden van 2016.

Volgens de Society of Motor Manufacturers and Traders (SMMT) groeide de autoproductie met 13% in de eerste helft van 2016, tot 897.157 auto's. De export steeg met 14,9%, terwijl de productie voor de binnenlandse vraag met 7,1% groeide. Een belangrijk pluspunt van de Britse autosector is zijn diversiteit, met een mix van volume-, premium en gespecialiseerde fabrikanten. Vooral het percentage premium en gespecialiseerde auto's is het voorbije decennium toegenomen, wat voor een grotere vraag van buiten de EU heeft gezorgd.

Door de stijgende autoproductie is de vraag van Britse autofabrikanten naar Britse onderdelen de voorbije jaren toegenomen. Momenteel is ongeveer een derde van de onderdelen in een Britse auto afkomstig uit het Verenigd Koninkrijk.

De vooruitzichten op korte termijn blijven positief. Bentley, Honda, Jaguar Land Rover en MINI zijn enkele van de internationale fabrikanten die in hun Britse productie investeren – allemaal hebben ze nieuwe producten die de komende paar maanden van de band zullen rollen. Dat zou een positief effect moeten hebben op de toeleveringsketen voor auto-onderdelen. De buitenlandse vraag naar auto's die in het Verenigd Koninkrijk zijn gemaakt, blijft de komende maanden naar verwachting groot.

De Britse markt voor nieuwe auto's groeide met 3,2% in de eerste helft van 2016; meer dan 1.420.000 nieuwe auto's werden

Verenigd Koninkrijk: auto-industrie

	2015	2016f	2017f
Bbp-groei (%)	2,2	1,6	0,6
Groei van de toegevoegde waarde van de sector (%)	4,9	3,4	1,9

Aandeel van de sector in de nationale economie (%)	0,7
Gemiddelde groei van de sector over de afgelopen 3 jaar (%)	3,0
Gemiddelde groei van de sector over de afgelopen 5 jaar (%)	5,2
Exportgerichtheid	hoog
Concurrentie	hoog

Bronnen: IHS, Atradius

ingeschreven – de beste halfjaarlijkse prestatie ooit. Alle brandstoftypes lieten een groei optekenen. In juni liep de vraag licht terug; het aantal inschrijvingen daalde met 0,8%, in lijn met de verwachtingen dat de marktgroei zich zou stabiliseren. Ondertussen boekte het segment van de Britse autodetailhandel meer winst. Dat gezegd zijnde vormt de impact van het stijgende aantal jonge occasions die weer op de markt komen een uitdaging voor de autodetailhandel. Het aanbod van tweedehandse auto's neemt toe naarmate de markt voor nieuwe auto's groeit. Dat kan tot kleinere marges bij de verkoop van tweedehands auto's leiden.

Betalingen in de Britse auto-industrie gebeuren na gemiddeld 60 dagen. Laattijdige betalingen in de sector komen niet vaak voor. Bijgevolg stelden we de afgelopen maanden geen stijging van het aantal wanbetalingen vast. Vergeleken met andere Britse sectoren is het aantal wanbetalingen en insolventies in de autosector laag, met stabiele vooruitzichten. Net als in 2015 blijft ons acceptatiebeleid positief voor het merendeel van de Britse autosector, gezien de goede betalings- en insolventieprestaties. Dat weerspiegelt ook de aanhoudende solide vraag naar auto's in het Verenigd Koninkrijk en de eurozone.

Dat gezegd zijnde blijft de sector zeer gevoelig voor de wereldwijde economische volatiliteit, ondanks de positieve vooruitzichten op korte termijn, terwijl de Brexit-beslissing ongetwijfeld gevolgen zal hebben voor de Britse autosector op middellange termijn. De beslissing om uit de EU te stappen heeft al voor volatielere wisselkoersen gezorgd en het ondernemers- en consumentenvertrouwen in het Verenigd Koninkrijk beïnvloed. Als gevolg daarvan stellen bedrijven hun wervings- en investeringsbeslissingen uit. In 2017 vertraagt de groei van het bbp naar verwachting tot 0,6%. In combinatie met de blijvende onzekerheid over de Brexit zou dat de binnenlandse autoverkoop kunnen vertragen en gevolgen kunnen hebben voor autodealers en -producenten in de loop van volgend jaar.

De devaluatie van het Britse pond zal de kosten voor de invoer van voertuigen en onderdelen opdrijven (ongeveer 87% van de binnenlandse autoverkoop en 65% van de auto-onderdelen worden geïmporteerd). Elke sterke stijging van de kosten zal waarschijnlijk een negatieve invloed hebben op de verkoop, tenzij dealers en fabrikanten een deel van deze stijging voor hun rekening nemen. Dat zou dan hun bedrijfsmarges nadelig beïnvloeden. In het buitenland gevestigde autoproducenten met activiteiten in het Verenigd Koninkrijk zouden hun winst achteruit kunnen zien gaan en hun activa in waarde zien dalen.

Voorlopig vallen de echte gevolgen van de Brexit voor Britse autofabrikanten nog te bezien. Een vertrek uit de EU zou de productie van auto's in het Verenigd Koninkrijk duurder maken vanwege de Europese exporttarieven. Momenteel wordt 57% van de in het Verenigd Koninkrijk gemaakte auto's naar EU-landen geëxporteerd. Bovenop een eventuele verstoring van het handelsverkeer zou de sector ook niet langer kunnen genieten van EU-geld voor onderzoek en ontwikkeling op het vlak van productie.

Britse auto-industrie



Sterke Punten

Sterke binnenlandse en buitenlandse vraag

Grote voordelen dankzij lagere grondstoffenprijzen (staal)

Tal van Britse autofabrikanten voerden herstructureringen door na de kredietcrisis in 2008 en zijn daardoor financieel veerkrachtiger

Technische uitmuntendheid



Zwakke Punten

Winst en verlies worden uitvergroot door de hoge operationele hefboomwerking, zodat de inkomsten gevoelig zijn voor de verkoop

Tekort aan vaardigheden

Effect van kortingen op de winstmarges

Onzekerheid na de Brexit-beslissing

Bron: Atradius

Marktprestaties in een oogopslag

Tsjechië

- Sector floreert nog, maar neerwaartse risico's doemen op
- Winstmarges blijven naar verwachting stabiel in 2016
- Staalleveranciers kampen met meer moeilijkheden



De auto-industrie speelt een sleutelrol in de Tsjechische economie. De sector is immers goed voor 7,4% van het bbp, 24% van de industriële productie en 23% van de export (vooral naar EU-landen). Drie grote autoconstructeurs hebben een vestiging in Tsjechië: Škoda, Toyota Peugeot Citroën Automobile (TPCA) en het Koreaanse Hyundai. Er zijn tal van lokale toeleveranciers en de Tsjechische staal-/metaal- en kunststoffensector zijn sterk afhankelijk van de prestaties van de autosector.

In 2015 groeide de autoproductie met 4,1%, tot 1,3 miljoen auto's. Dat gezegde zijnde daalden de prijzen van producenten met 2% als gevolg van de hogere inputkosten, volatiele munten en zwaardere concurrentie op de markt. De export is de belangrijkste groeifactor; sinds 2010 steeg die immers met 110%, terwijl de binnenlandse omzet met 29% steeg. In de eerste helft van 2016 steeg het aantal nieuwe bestellingen met 20%. Ook blijven de vooruitzichten voor de prestaties op korte termijn positief; in 2016 en 2017 zou de toegevoegde waarde met respectievelijk 5,6% en 4,1% moeten groeien.

Dankzij hun solide omzet blijven de winstmarges van autofabrikanten en toeleveranciers de komende maanden naar verwachting stabiel. Het betalingsgedrag is over het algemeen goed. Er zijn weinig wanbetalingen en dat blijft de komende maanden naar verwachting zo. Het aantal insolventies in deze sector zou laag moeten blijven.

Ons acceptatiebeleid blijft open, gezien het toenemende aantal bestellingen, de stijgende inkomsten en het lage aantal wanbetalingen en insolventies in deze sector. We staan echter voorzichtiger tegenover staalproducenten en dienstencentra voor staal, aangezien tal van bedrijven in deze sector lijden onder lage verkoopprijzen, een scherpe concurrentie, zeer krappe marges en hoge bankschulden.

Hoewel de verwachting is dat het marktklimaat voorlopig gunstig blijft, zouden er in de loop van 2017 enkele neerwaartse risico's kunnen optreden: een vertraging van de groei in de eurozone, de nadelige gevolgen van de Brexit voor de auto-export naar het Verenigd Koninkrijk en het einde van de cap op de Tsjechische koruna (die momenteel een opwaardering van de koruna verhindert), opgelegd door de Centrale Bank. Tegelijkertijd zou de grotere prijsdruk van fabrikanten van originele onderdelen zoals de VW Groep (Škoda maakt deel uit van de VW Groep en tal van Tsjechische toeleveranciers die aan andere OEM's van VW leveren) een nadelige invloed kunnen hebben op Tsjechische autobedrijven.

Italië

- **Sterk herstel van de productie houdt aan**
- **Tal van bedrijven verbeterden hun financiële slagkracht**
- **Het aantal insolventies vlakt in 2016 naar verwachting af**



De Italiaanse autosector en alles wat daarmee verband houdt, telt 145.000 bedrijven en 485.000 werknemers. In 2015 profiteerde de sector van een sterke vraag naar auto's, zowel op binnenlands vlak als wereldwijd. Volgens de Italiaanse Nationale Vereniging van de Auto-industrie (ANFIA) steeg de binnenlandse autoproductie in 2015 met 45% op jaarbasis, tot meer dan 1.000.000 auto's (65% personenwagens, 31% lichte bedrijfsvoertuigen, 3% vrachtwagens en 1% bussen). Het aandeel van de export steeg van 54% in 2014 naar 58% in 2015. Deze positieve trend hield aan in 2016; in het eerste kwartaal van 2016 groeide de autoproductie met 17%.

In de eerste helft van 2016 werden 19,1% meer personenwagens en 30,8% meer bedrijfsvoertuigen ingeschreven. Deze toename van de productie en inschrijvingen moet worden gezien in het licht van de scherpe dalingen in de recessiejaren na 2008.

De heropleving van de binnenlandse vraag is vooral te danken aan het momenteel bescheiden economische herstel, in combinatie met lage rentevoeten, lage brandstofprijzen, een gemakkelijker toegang tot consumentenkredieten en aantrekkelijke promotiecampagnes van autofabrikanten. De komende maanden zou de groei van de vraag kunnen vertragen, als de promotiecampagnes aflopen en de brandstofprijzen opnieuw stijgen. Maar omdat 45% van de personenwagens en lichte bedrijfsvoertuigen in Italië nog altijd niet de Euro 4-emissienorm haalt, kan de verkoop van nieuwe voertuigen ter vervanging van oudere modellen nog groeien.

Door de scherpe daling van de autoverkoop en -productie in de jaren vóór 2014 boekten veel Italiaanse autofabrikanten en toeleveranciers van auto-onderdelen lagere winstmarges. Vooral kleine bedrijven zagen hun eigenvermogenspositie, solvabiliteit en liquiditeit afnemen. Dankzij het solide herstel wisten de overblijvende toeleveranciers grotere winstmarges te boeken en werden ze financieel sterker.

Betalingen in de Italiaanse autosector gebeuren na gemiddeld 60/90 tot 120/150 dagen, afhankelijk van de eindkoper en of het nodige werkkapitaal verkregen kan worden bij banken of toeleveranciers. Betalingen gebeuren doorgaans sneller wanneer de eindkoper een buitenlands bedrijf is. De voorbije twee jaar was het betalingsgedrag bevredigend en de komende maanden wordt geen toename van het aantal wanbetalingen verwacht. Het aantal insolventies in de autosector daalde in 2014 en 2015 en zou moeten afvlakken in 2016.

Gezien de goede prestaties van de sector hebben we ons acceptatiebeleid verder versoepeld. We blijven wel voorzichtiger tegenover fabrikanten van onderdelen, die weinig onderhandelingsmacht hebben ten overstaan van autofabrikanten, en fabrikanten van stalen onderdelen, omdat aanhoudend lage staalprijzen de voorraden kunnen devalueren.

Verenigde Staten

- Groei houdt aan, maar de markt zal in de toekomst stabiel zijn
- Betalingen gebeuren na gemiddeld 30-60 dagen
- Laag aantal insolventies



Na de economische crisis in 2008 daalde de Amerikaanse autoverkoop tot 10,4 miljoen auto's in 2009. Maar sindsdien is de verkoop elk jaar gestaag toegenomen; zo werden in 2015 17,9 miljoen wagens verkocht. In 2015 groeide de autoproductie (auto's en bedrijfsvoertuigen) met 3,8%, volgens de Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles (OICA). In de periode van januari tot juli 2016 steeg de verkoop van lichte bedrijfsvoertuigen (personenwagens en lichte vrachtwagens) met 1% op jaarbasis, tot meer dan 10 miljoen voertuigen.

De aanhoudend lage olieprijsen blijven gevolgen hebben voor het koopgedrag van Amerikaanse gezinnen wat auto's betreft. De vraag verschuift in de richting van grotere wagens, vooral crossovers. Tegelijkertijd worden meer kilometers afgelegd wegens de lagere brandstofprijzen, wat een positieve impact heeft op de aftermarket-/vervangingsmarkt.

In de tweede helft van 2016 en begin 2017 zou de Amerikaanse automarkt verder moeten groeien, maar de overcapaciteit in combinatie met het feit dat meer nieuwe producten worden gelanceerd in de belangrijkste segmenten zal het het voor fabrikanten moeilijk maken om hun prijzen te verhogen. Naarmate de verkoop weer het piekniveau van voor de recessie haalt, zullen fabrikanten eraan moeten wennen dat ze niet langer in een groeiklimaat actief zijn, maar eerder in een stabiel marktklimaat. De komende maanden blijven de brutomarges van autobedrijven naar verwachting stabiel, terwijl de sector blijft profiteren van lage grondstoffenprijzen. Tegelijkertijd zorgt de sterkere USD voor wat tegenwind.

Internationaal gezien blijft de Amerikaanse autosector een van de koplopers op het vlak van innovatie. Amerikaanse autobedrijven investeren jaarlijks USD 18 miljard in nieuwe initiatieven voor onderzoek en ontwikkeling (R&D); in vergelijking daarmee investeert de wereldwijde autosector USD 100 miljoen in R&D.

Autobedrijven torsen doorgaans een hoge schuldenlast, aangezien de sector zeer kapitaalintensief is. Sinds de kredietcrisis van 2008 is de toegang tot externe financiering gestaag verbeterd, dankzij de betere handelomstandigheden binnen de sector, de versoepeling van de traditionele kredietmarkten en de toegang tot financiering via programma's die door de overheid worden gesteund. Banken zijn doorgaans bereid om aan de sector te lenen.

De gemiddelde betalingstermijn in de Amerikaanse auto-industrie is 30-60 dagen. De voorbije twee jaar was het betalingsgedrag in deze sector goed. In 2015 en in de eerste helft van 2016 was het aantal laattijdige betalingen, wanbetalingen en insolventies laag. Gezien de stabiele prestatievooruitzichten verwachten we dat het huidige aantal insolventies stabiel zal blijven.

Wegens deze over het algemeen positieve indicatoren beschouwen we de prestaties van de autosector, wat de kredietrisico's en bedrijfsprestaties betreft, nog altijd als goed en blijft ons acceptatiebeleid open.

Marktprestaties in een flits

Mexico



- De voorbije drie jaar boekte de Mexicaanse auto-industrie een gemiddelde groei van 4,5%. De sector is nu goed voor 17% van het productie-bbp en meer dan 18% van de werkgelegenheid in de industriële productie (ruim 800.000 banen). In 2015 bedroegen de buitenlandse investeringen EUR 5 miljard.
- Internationaal gezien is Mexico momenteel de op zes na grootste producent van lichte voertuigen – in 2015 produceerde het 3,3 miljoen voertuigen (een stijging van 5,6% op jaarbasis) – en de op vier na grootste producent van auto-onderdelen. In 2015 groeide de auto-export met 4,4%; de VS was goed voor 72% van de verkoop. In 2015 steeg de binnenlandse autoverkoop met 9%, dankzij het grotere consumentenvertrouwen en de toegenomen merkenconcurrentie.
- Verwacht wordt dat de Mexicaanse auto-industrie de komende jaren zal groeien, onder andere dankzij de huidige terugval van de Braziliaanse autoproduktie en de versterking van de Amerikaanse dollar. In 2020 zal de productie naar verwachting stijgen tot 5,2 miljoen voertuigen.
- De voorbije twee jaar was het betalingsgedrag in deze sector goed; ook is het aantal laattijdige betalingen en insolventies laag. De komende maanden zou het aantal faillissementen moeten dalen, doordat het bedrijfsklimaat naar verwachting gunstig blijft en banken bereid zijn om leningen te geven. We beschouwen de prestaties van de autosector, wat de kredietrisico's en bedrijfsprestaties betreft, als goed en ons acceptatiebeleid blijft open.

Slowakije



- In 2015 vestigde de Slowaakse auto-industrie een record, door voor het eerst meer dan 1 miljoen auto's te produceren. Het land is wereldleider in de productie van auto's per capita (184 auto's per 1.000 inwoners in 2015). De autosector is goed voor 45% van de Slowaakse industriële productie en 35% van de export. In de eerste helft van 2016 profiteerde de sector van de verdere groei van de autoverkoop in Europa, terwijl de binnenlandse autoverkoop solide blijft.
- Jaguar Land Rover heeft besloten om een nieuwe fabriek te bouwen in Slowakije; de productie zou in 2018 van start moeten gaan (aanvankelijk zullen 150.000 auto's per jaar worden gebouwd). Dit zal de vraag bij lokale toeleveranciers van auto-onderdelen nog opdrijven.
- De grootste pluspunten van de sector zijn de nabijheid van de belangrijkste Europese exportmarkten, de lage loonkosten en de staatssteun.
- De komende maanden zullen de winstmarges van autofabrikanten naar verwachting verder stijgen, dankzij de solide verkoop, lagere kosten voor staal en kunststoffen en een efficiënter productieproces.
- Afhankelijk van de plaats in de toeleveringsketen gebeuren betalingen in de autosector na 30 à 60 dagen. Het betalingsgedrag is over het algemeen goed; er zijn weinig wanbetalingen en dat zou de komende maanden zo moeten blijven. Het aantal insolventies in deze sector blijft naar verwachting laag, na de voorbije zes maanden gedaald te zijn.
- Ons acceptatiebeleid blijft open, gezien het lage aantal wanbetalingen en insolventies in deze sector. Verwacht wordt dat de marktomstandigheden gunstig blijven. Maar wegens zijn grote afhankelijkheid van de export blijft de Slowaakse autosector zeer gevoelig voor nadelige ontwikkelingen op de internationale automarkt, zoals een sterke terugval van de vraag in de eurozone en/of China.

Turkije



- De vraag naar auto's in Turkije is begonnen te dalen; in het eerste kwartaal van 2016 kromp de markt met 3% op jaarbasis. Dit was vooral te wijten aan het moeilijker politieke en economische klimaat, in combinatie met veiligheidsproblemen. Dit alles had een nadelige invloed op de binnenlandse vraag.
- Verwacht wordt dat de vraag naar auto's lager zal blijven in de tweede helft van 2016 en in 2017. Alle segmenten (autofabrikanten, toeleveranciers en fabrikanten van auto-onderdelen, autodealers) lijden onder een lagere verkoop.
- Ondanks het gunstige klimaat wat de grondstoffenkosten betreft (lage prijzen voor vlak staal), bleef de winstgevendheid van Turkse autoproducenten en toeleveranciers de voorbije twaalf maanden ongewijzigd. Prijzenoorlogen komen vaak voor op de markt; door de lage grondstoffenprijzen kunnen veel bedrijven gemakkelijk hun prijzen verlagen om meer marktaandeel te winnen. De concurrentie speelt een belangrijke rol bij de stabiele eindresultaten. In 2016 blijven de marges van bedrijven naar verwachting grotendeels ongewijzigd.
- De Turkse autosector heeft een gemiddelde hefboomwerking en financiële behoeften. Deze sector rekent eerder op de steun van toeleveranciers, in plaats van bankleningen. Indien nodig moeten zware investeringen wel gefinancierd worden met bankleningen.
- De betalingstermijn in de autosector schommelt tussen 30 en 60 dagen. Het betalingsgedrag is over het algemeen stabiel; de komende maanden zou het aantal wanbetalingen niet moeten stijgen. Het aantal insolventies in de autosector is laag en blijft de komende zes maanden naar verwachting stabiel. Dat gezegd zijnde houden de wisselkoersrisico's, scherpe concurrentie, hoge belastingen en het feit dat veel bedrijven ondergekapitaliseerd zijn, neerwaartse risico's in.

Zweden



- De Zweedse autoproductie wordt gedomineerd door Volvo Cars wat personenwagens betreft en door Volvo AB en Scania AB wat vrachtwagens betreft. Deze OEM's zijn vooral op de export gericht. Hun prestaties bepalen dan ook voor een groot deel de prestaties van kleine Zweedse toeleveranciers, waaronder tal van technische bedrijven.
- De solide economische prestaties van Zweden (het bbp groeide met 4,2% in 2015 en groeit naar verwachting met 3,5% in 2016) en de solide wereldwijde vraag zorgden voor groei in de autosector, die een recordgroei van 2,8% in 2016 en van 4,6% in 2017 zou moeten laten zien wat de toegevoegde waarde betreft.
- De winstmarges in de Zweedse auto-industrie blijven naar verwachting stabiel. De meeste bedrijven in deze sector zouden financieel sterk genoeg moeten zijn om een lichte volatilititeit van de vraag of grondstoffenprijzen op te vangen. De momenteel lage rentevoeten zijn ook positief voor bedrijven die hun schulden willen afbouwen en banken zijn bereid om leningen toe te staan.
- Afhankelijk van de plaats in de toeleveringsketen gebeuren betalingen in de autosector na 30 à 90 dagen. Het aantal wanbetalingen en insolventies is laag; dat blijft de komende maanden naar verwachting zo. Ons acceptatiebeleid voor deze sector blijft over het algemeen open.

Vooruitzichten prestaties sectoren per land

Oktober 2016

	Landbouw	Automotive/ Transport	Chemie / Farmacie	Bouw / Bouw- materialen	Duurzame consumptiegoederen	Electronica / ICT	Financiële diensten
België							
Denemarken							
Duitsland							
Frankrijk							
Hongarije							
Ierland							
Italië							
Nederland							
Oostenrijk							
Polen							
Portugal							
Rusland							
Slowakije							
Spanje							
Tsjechië							
Turkije							
VK							
Zweden							
Zwitserland							
Brazilië							
Canada							
Mexico							
VS							
Australië							
China							
Hong Kong	N/A						
India							
Indonesië							
Japan							
Nieuw-Zeeland							
Singapore							
Taiwan	N/A						
Thailand							
VAE							

INHOUDSOPGAVE

UITGEREIDE RAPPORTEN

MARKTPRESTATIES IN EEN
OOGOPSLAG

MARKTPRESTATIES
IN EEN FLITS

OVERZICHTSTABEL

SECTORPRESTATIES

Voeding	Machines	Metaal	Papier	Diensten	Staal	Textiel

Uitstekend

Goed

Redelijk

Matig

Slecht



Sectorprestaties

Veranderingen sinds september 2016

Europa

Portugal

Duurzame consumptiegoederen



Verlaagd van redelijk naar matig

De sector duurzame consumptiegoederen ondervindt negatieve gevolgen van de vertraging van de groei van de consumptie door huishoudens in 2016.

Spanje

Diensten



Verhoogd van redelijk naar goed

De Spaanse dienstensector profiteert al drie jaar van de goede prestaties van het toerisme (hotels en restaurants). Het aantal toeristen is in de periode januari-juli 2016 met 11% jaar-op-jaar gestegen.

Noord- en Zuid-Amerika

Verenigde Staten

Textiel



Verlaagd van redelijk naar matig

De sector heeft over het eerste halfjaar van 2016 een toename van het aantal insolventies laten zien, met name in de retail.

Azië/Oceanië

Hong Kong

Duurzame consumptiegoederen



Verlaagd van goed naar redelijk

De detailhandel in duurzame consumptiegoederen leed onder de vertraging van de Chinese economie; minder mensen bezoeken Hongkong en ze geven minder uit aan duurzame consumptiegoederen. Tegelijkertijd daalde ook de binnenlandse consumptie in de eerste helft van 2016. Samen met de hoge huurprijzen heeft dit ertoe geleid dat veel winkels de deuren sloten.

Hebt u deze Market Monitor met interesse gelezen? Kijkt u dan ook eens op onze website www.atradius.nl. U vindt hier nog meer Atradiuspublicaties die zich richten op de mondiale economie, waaronder diepgaande landenrapporten, advies over creditmanagement en artikelen over actuele busnessttopics.

Actief op Twitter? Volg [@atradiusNL](https://twitter.com/atradiusNL) of zoek op [#marketmonitor](https://twitter.com/hashtag/marketmonitor) om up to date te blijven met de nieuwste versie.

Volg Atradius op Social Media



[@atradiusNL](https://twitter.com/atradiusNL)



[Atradius-Nederland](https://www.linkedin.com/company/atradius-nederland)



[atradiusNL](https://www.youtube.com/atradiusNL)

Atradius N.V.
David Ricardostraat 1 · 1066 JS Amsterdam
Postbus 8982 · 1006 JD Amsterdam
Nederland
Tel.: 020 553 9111

info@atradius.nl
www.atradius.nl