



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.

In deze uitgave...

Inleiding	Het grote vraagteken.....	4
Volledige rapporten		
Brazilië	Dubbelcijferige daling van de autoverkoop in de eerste helft van 2015.....	5
China	Nog steeds groei, maar veel lagere verkoop dan in voorgaande jaren.....	7
Frankrijk	Overcapaciteit nog steeds een probleem bij toeleveranciers.....	9
Spanje	Verdere stijging van de productie en het aantal autoregistraties.....	11
Verenigd Koninkrijk	Prestaties blijven naar verwachting robuust.....	13
Marktprestaties in een oogopslag		
Duitsland	Groeiend aandeel van overzeese productie.....	15
Italië	Autodealers nog steeds de zwakste schakel in de keten.....	16
Marktprestaties in een flits		
	Japan, Slowakije, Zweden, Thailand, Verenigde Staten.....	17
Overzichtstabel	Overzicht van de prestaties per sector en per land.....	20
Sectorprestaties	Veranderingen sinds september 2015.....	22

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



Het grote vraagteken

De sterke verkoop van auto's in opkomende markten heeft de wereldwijde auto-industrie hard geholpen om de hobbelige rit na de kredietcrisis van 2008 uit te zitten. Er lijkt echter een terugval aan de gang: de vraag naar auto's in de gevestigde economieën blijft groeien, maar de automarkten in een aantal grote opkomende economieën vertonen steeds meer tekenen van zwakte.

In de VS groeit de autosector al zeven jaar op rij. De verkoop en productie nemen ook dit jaar toe, en ook voor 2016 wordt een verdere groei voorspeld. Het herstel van de automarkt in West-Europa kwam in de eerste helft van 2015 in een stroomversnelling: de verkoop van nieuwe personenauto's steeg met meer dan 8% j-o-j in de periode januari-juli 2015. Deze opleving heeft veel autoproducenten, leveranciers van onderdelen en retailers in Frankrijk, Italië en Spanje geholpen om hun herstel dat in 2014 begon voort te zetten – nadat de verkoop meerdere jaren stagneerde of zelfs kromp. We mogen echter niet vergeten dat de economische opleving in de eurozone nog steeds bescheiden en fragiel is en dat veel bedrijven in de automobielsector, met name in Zuid-Europa, nog altijd financiële veerkracht missen na de lange recessie.

In tegenstelling tot de opleving in Europa en de VS liet de auto-sector in een aantal grote opkomende economieën zwakke prestaties optekenen. In de eerste helft van 2015 kromp de verkoop van personenauto's in Rusland en Brazilië met respectievelijk 35% en 20% als gevolg van de toenemende economische problemen, en er is geen kentering in zicht. Het is nog maar twee jaar geleden dat voor beide landen werd voorspeld dat ze de komende jaren belangrijke groeiemarkten voor de automobielsector zouden zijn.

In China hebben de economische vertraging en de volatielere aandelenmarkt een negatief effect op de autoverkoop, die dit jaar en volgend jaar naar verwachting nog steeds zal groeien, al lijken de tijden van dubbelcijferige groei voorbij. China is inmiddels uitgegroeid tot 's werelds grootste automarkt en dus zou een zware terugval van de economische prestaties in de komende jaren ernstige gevolgen kunnen hebben voor de wereldwijde automarkt. Samen met de verdere ontwikkeling van de olieprijs is de toekomstige richting van de Chinese economie dan ook een groot vraagteken geworden voor de automobielsector.

Brazilië

- Dubbelcijferige daling van de autoverkoop in de eerste helft van 2015
- Forse toename van de betalingsachterstand en het aantal insolventies
- Toenemende druk op toeleveranciers en producenten van reserveonderdelen



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 malaise die de Braziliaanse autosector in de eerste helft van 2014 trof, is inmiddels verergerd naarmate de economie vertraagde. Verwacht wordt dat de Braziliaanse economie dit jaar met 2,0% zal krimpen na een schamele bbp-groei van 0,1% vorig jaar. De regering heeft gesneden in de overheidsuitgaven en de koopkracht van huishoudens is aanzienlijk afgenomen door de aanhoudend hoge inflatie van meer dan 9% en de stijging van de werkloosheid (van 4,3% in december 2014 tot 7,5% in juli 2015). Bovendien worden de economische prestaties nadelig beïnvloed door de enorme wisselkoersvolatiliteit en de krediet-schaarste als gevolg van de zeer hoge referentierente (14,25% in september). Hierdoor zijn zowel huishoudens als bedrijven minder geneigd kredieten aan te gaan en investeringen te doen. Bovendien hebben overheidsbanken, die de afgelopen jaren autoleningen en andere consumentenkredieten stimuleerden, hun kredietvoorwaarden aangescherpt.

Dit alles heeft een impact op de hele waardeketen van de automobielsector: van producenten van reserveonderdelen tot autofabrikanten en -verkopers. Tot voor kort werd verwacht dat Brazilië een van de snelst groeiende automarkten ter wereld zou worden, maar volgens Anfavea (de Braziliaanse vereniging van autofabrikanten) daalde de binnenlandse verkoop van voertuigen (inclusief auto's, lichte voertuigen, vrachtwagens en bussen) vorig jaar met 7,1% tot 3,5 miljoen stuks. De productie viel met 15,3% terug tot 3,15 miljoen stuks en de export kromp met 30,4%, voornamelijk als gevolg van de nog steeds ongunstige economische situatie in buurland Argentinië: de belangrijkste markt voor de Braziliaanse auto-export. De handelsstroom tussen beide landen wordt beïnvloed door de beperkingen die in Argentinië gelden op de betaling van geïmporteerde goederen met Amerikaanse dollars.

Brazilië: auto-industrie

	2014	2015f	2016f
Bbp-groei (%)	0,1	-2,0	-0,4
Groei van de toegevoegde waarde van de sector (%)	-16,1	-15,2	2,8

Aandeel van de sector in de nationale economie (%)	2,0
Gemiddelde groei van de sector over de afgelopen 3 jaar (%)	-7,5
Gemiddelde groei van de sector over de afgelopen 5 jaar (%)	0,4
Exportgerichtheid	gemiddeld
Concurrentie	sterk

Bronnen: IHS, Atradius

In de eerste helft van 2015 daalde de voertuigverkoop zelfs met 17,5%, terwijl de verkoop van personenauto's met 19% terugliep. Verwacht wordt dat deze negatieve trend zich de komende maanden zal voortzetten, gelet op de voorspelde terugval van de verkoop met 20% in 2015.

Onder druk om het overheidstekort terug te dringen heeft de Braziliaanse regering opnieuw een verbruiksbelasting op nieuwe voertuigen ingevoerd, waardoor de prijzen met 4,5% tot 7% zullen stijgen afhankelijk van de grootte van het voertuig. Dit betekent dat Braziliaanse autobedrijven hogere belastingen moeten doorberekenen aan de consument in een ongunstig economisch klimaat. Daarnaast is de federale regering begonnen met een grondige doorlichting van de overheidsuitgaven, wat geleid heeft tot de schrapping van diverse projecten en subsidieprogramma's. Het is onwaarschijnlijk dat de regering middelen zal vinden om de noodlijdende automobielsector te ondersteunen.

De versnelde depreciatie van de real heeft de import van auto's en auto-onderdelen nog duurder gemaakt. En dat terwijl de import van auto's in Brazilië altijd al duurder is geweest als gevolg van de hoge invoerheffingen die buitenlandse bedrijven ertoe moeten aanzetten om in Brazilië te produceren.

Tegen deze achtergrond is het niet verwonderlijk dat de winstmarges van Braziliaanse autobedrijven de afgelopen 12 maanden sterk gekrompen zijn. Verwacht wordt dat deze negatieve trend zal aanhouden. Omdat de auto-industrie hoge vaste kosten heeft, is het essentieel dat de volumes op peil worden gehouden. Dit heeft druk gezet op de toeleveranciers en op de producenten van onderdelen, die zware financiële structuren hebben en groeiende schulden moeten aflossen.

De gemiddelde betalingstermijnen in deze sector verschillen sterk in de waardeketen: van 60 tot 120 dagen. Autofabrikanten hebben doorgaans zeer lange betalingstermijnen bij hun toeleveranciers (zelfs meer dan 120 dagen). Staal- en metaalproducenten vragen echter meestal kortere betalingstermijnen bij de verkoop aan toeleveranciers en aan producenten van reserveonderdelen, waardoor laatstgenoemden nog meer onder druk komen te staan in termen van cashflow en hoge rentevoeten. Sinds eind 2014 zien we een sterke stijging van zowel het aantal gevallen van betalingsachterstand als het aantal faillissementen, maar gelet op de huidige problemen in de hele waardeketen van de automobielsector verwachten we dat deze cijfers de komende maanden nog aanzienlijk zullen verslechteren. Bijgevolg hantieren wij momenteel een voorzichtig acceptatiebeleid ten aanzien van alle subsectoren en segmenten van de automobielsector.

Braziliaanse auto-industrie



Sterke Punten

Groeivoorzichten op lange termijn



Zwakke Punten

Gematigd consumentenvertrouwen als gevolg van de recessie

Hoge valutavolatiliteit

De hoge rentevoeten en restrictieve kredietverlening belemmeren de investeringen

Bron: Atradius

China

- Nog steeds groei, maar sterke terugval van de verkoop in 2015
- Autodealers kampen met ernstige problemen
- Kleinere leveranciers van auto-onderdelen kunnen het moeilijk krijgen



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 Chinese vereniging van autofabrikanten (CAAM) steeg de Chinese autoproductie in 2014 met 7,3% j-o-j tot meer dan 23 miljoen stuks. De verkoop van personenauto's groeide met 9,9%, maar de verkoop van bedrijfsvoertuigen liep met 6,5% terug.

In de eerste helft van 2015 vertraagde de totale groei van de autoproductie echter tot 2,6% j-o-j (12,1 miljoen stuks) (bron: CAAM), voornamelijk als gevolg van de afgenomen economische groei. De verkoop van personenauto's steeg met 4,8% tot 10,1 miljoen stuks en de showrooms bleven massaal klanten trekken. De economische vertraging had echter een impact op de verkoop van bedrijfsvoertuigen, die met 14,4% terugviel tot 1,8 miljoen stuks. De neerwaartse bijstelling van de prognose voor de Chinese bbp-groei tot 6,5% in 2015 en de recente volatiliteit op de aandelenmarkten wegen op de consumentenbestedingen. De huidige verwachting is dat de omzet uit de verkoop van auto's dit jaar met slechts 3,9% zal groeien, terwijl in januari 2015 nog een omzetgroei van 7% werd voorspeld.

Ondanks de huidige vertraging is het groeipotentieel van de Chinese automarkt nog steeds solide. Het autobezit staat nog steeds op een vrij laag niveau, met ongeveer 154 miljoen voertuigen in een land van 1,4 miljard inwoners. Dat komt neer op minder dan 120 auto's per 1.000 inwoners: veel minder dan in volwassen markten als Europa en Japan met hun 600 voertuigen per 1.000 inwoners. Na de terugval van de productie en verkoop in 2014 zal de Chinese vrachtwagenmarkt naar verwachting bescheiden groeien in 2015, mede dankzij het feit dat de explosieve groei van e-commerce de vraag naar wegtransport en expresdiensten doet stijgen. Dankzij positieve factoren zoals de grotere vraag naar reis- en schoolbussen zal de busmarkt vermoedelijk sterk blijven groeien in 2015.

In China zijn de toetredingsdrempels voor autofabrikanten echter hoog. De sector is immers kapitaalintensief en vergt voortdurende investeringen in R&D om nieuwe modellen te ontwikkelen. De levenscyclus van nieuwe modellen in China wordt ook steeds

China: auto-industrie

	2014	2015f	2016f
Bbp-groei (%)	7,4	6,5	6,3
Groei van de toegevoegde waarde van de sector (%)	9,6	6,2	n.b.

Aandeel van de sector in de nationale economie (%)	2,4
Gemiddelde groei van de sector over de afgelopen 3 jaar (%)	8,8
Gemiddelde groei van de sector over de afgelopen 5 jaar (%)	12,6
Exportgerichtheid	gemiddeld
Concurrentie	sterk

Bronnen: IHS, Atradius

korter: in volwassen markten is de levenscyclus van een nieuw automodel 6 tot 8 jaar, maar in China is dat 4 jaar. In het segment bedrijfsvoertuigen is de concurrentie echter nog heviger: de levenscyclus van een nieuw model bedraagt er momenteel amper 6 tot 18 maanden.

Vorig jaar werden facturen in de Chinese auto-industrie na gemiddeld 90 dagen betaald. We verwachten echter langere betalingstermijnen in de toekomst omdat de liquiditeit van leveranciers onder druk staat. De wanbetalingcijfers in de auto-industrie zijn vergelijkbaar met die in andere Chinese sectoren en de rentabiliteit van autobedrijven in het algemeen zal afnemen door de felle concurrentie. Ondanks de verwachte groeivertraging geloven we niet dat de betalingsachterstand of insolventiecijfers de komende maanden aanzienlijk zullen verslechteren.

Hoewel de economie een neerwaartse curve vertoont, blijft ons risicoacceptatiebeleid ten aanzien van fabrikanten soepel. Wij beschouwen autofabrikanten nog altijd als sterke bedrijven, niet alleen op basis van de technische en kapitaalintensiteit van de sector maar ook wegens het groeipotentieel van de Chinese automarkt.

Wel zijn we voorzichtiger met fabrikanten van binnenlandse merken dan met joint ventures. Voorts besteden we meer aandacht aan bedrijven die actief zijn op het gebied van voertuigen op 'nieuwe energie' of elektrisch aangedreven voertuigen. In alle gevallen kijken we bij de behandeling van kredietlimietaanvragen vooral naar de cashflow en winstgevendheid.

Fabrikanten van kernonderdelen (motoren en bijbehorende uitrusting) hebben meestal hoge R&D-kosten (die vaak hoger zijn dan 65% van de nettowinst), wat maakt dat we bij de beoor-

deling van hun kredietwaardigheid geneigd zijn te focussen op hun financiële situatie. Bij spelers in het segment van niet-kernonderdelen (lampen, stoelen, assen, banden, etc.) focussen we op de vraag of ze niet te exportgericht zijn, gezien het huidige antidumpingbeleid tegen Chinese bedrijven dat tot invoerbelemmeringen kan leiden. We zijn extra voorzichtig met kleinere leveranciers van auto-onderdelen: zij zullen onder grote druk komen te staan, als gevolg van hun zwakke eigenvermogenspositie, wat tot insolventies kan leiden. In tegenstelling tot fabrikanten krijgen bedrijven in dit segment soms moeilijk toegang tot bankkredieten.

In het autodealersegment stapelen de problemen zich sinds 2014 op: sinds vorig jaar boekt 50% van de autodealers verlies, als gevolg van de verslechterende verkoopcijfers. Bovendien is er in dit segment overcapaciteit, wat te wijten is aan het feit dat het aantal autoretailers in de topjaren sterk toenam. Bijna 60% van de retailers heeft slechts één vestiging en weinig eigen kapitaal. Veel autodealers worden nu getroffen door de daling van de verkoopprijzen. Tegelijk worden ze door autoproducenten vaak onder druk gezet om uiterst ambitieuze verkoopdoelstellingen te realiseren in een afkoelende markt. Daarom kijken we bij de beoordeling van het kredietrisico van autodealers naar voorraadveranderingen in 2013 en 2014, hun cashflow en de beweegredenen voor een eventuele uitbreiding van hun bedrijf.

Chinese auto-industrie



Sterke Punten

Vraag als gevolg van de stijgende inkomens en de toenemende verstedelijking

Belangrijke spelers zijn grote ondernemingen met een achtergrond als staatsbedrijf of grote joint ventures

Subsidies aan particulieren voor de aankoop van voertuigen op 'nieuwe energie' of elektrisch aangedreven voertuigen



Zwakke Punten

Hevige concurrentie tast de winstgevendheid van bedrijven aan

Handelsgeschillen tussen grote economieën

Vertraging van de economische groei, en verkeers- en infrastructuurproblemen

Bron: Atradius

Frankrijk

- Opleving van de verkoop en productie
- Overcapaciteit nog steeds een probleem bij toeleveranciers
- Risicoacceptatiebeleid blijft over het algemeen voorzichtig



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

Voor het eerst sinds 2011 registreerde de Franse automarkt een lichte stijging van het aantal inschrijvingen van personenwagens (+0,3%) in 2014. Volgens de Europese Associatie van Automobielfabrikanten lag deze groei ver onder het EU-gemiddelde van 5,6% en onder de groeicijfers in landen als Spanje (+18,4%), Italië (+4,2%) en het Verenigd Koninkrijk (+9,3%). In de eerste helft van 2015 steeg het aantal nieuwe inschrijvingen in Frankrijk met 6,1%, wat nog steeds onder het EU-gemiddelde (+8,2%) lag.

Na de ondertekening van een concurrentiepact tussen de Franse staat en de Franse autofabrikanten steeg de Franse autoproductie in 2014 met 4,7%. Ondanks deze opleving lag de autoproductie nog steeds 40% onder het niveau van 2007, wat deels toe te schrijven is aan outsourcing. De productiekosten zijn lager in Oost-Europa en Noord-Afrika: zo is de productie van de Renault Clio, een verkoopsucces in Frankrijk, goedkoper in Turkije dan in Frankrijk.

Na een jarenlange productiedaling leefden de Franse en Europese auto-industrie op, wat goed nieuws was voor de Franse onderaannemers en toeleveranciers: zij zagen hun omzet vorig jaar met 4,3% stijgen tot EUR 15,6 miljard. De groei van de export speelde een cruciale rol en was goed voor meer dan 50% van de omzet. De winstmarges zijn onlangs gestegen dankzij de opleving, maar de marges van de toeleveranciers blijven structureel zwak omdat de machtige autofabrikanten niet alleen een hogere productiviteit maar ook lagere prijzen eisen. De eigenvermogenspositie van de autofabrikanten is nog steeds vrij sterk, maar die van de toeleveranciers is veel zwakker. Het segment van de toeleveranciers is zeer kapitaalintensief en vereist zowel aanzienlijke financieringen (voor nieuwe investeringen en herstructureringen) als veel werkkapitaal. De banken waren de laatste jaren tamelijk terughoudend om krediet te verstrekken aan toeleveranciers van de automobielenindustrie, maar de recente opleving zou de toegang tot krediet moeten vergemakkelijken.

Frankrijk: auto-industrie

	2014	2015f	2016f
Bbp-groei (%)	0,2	1,1	1,3
Groei van de toegevoegde waarde van de sector (%)	4,2	3,5	2,5

Aandeel van de sector in de nationale economie (%)	0,4
Gemiddelde groei van de sector over de afgelopen 3 jaar (%)	-5,1
Gemiddelde groei van de sector over de afgelopen 5 jaar (%)	-0,3
Exportgerichtheid	hoog
Concurrentie	sterk

Bronnen: IHS, Atradius

De sterke krimp van de binnenlandse productie in de jaren vóór 2014 heeft ertoe geleid dat toeleveranciers worden geconfronteerd met een groeiende overcapaciteit, die op maar liefst 40% wordt geschat. Op de lange termijn lijken een herstructurering en marktcorrectie onvermijdelijk, hetzij in de vorm van insolventies, hetzij door 'netjes afgehandelde sluitingen' (dat wil zeggen met steun van de aandeelhouders en autofabrikanten). Zij die het meest getroffen worden door de overcapaciteit zijn de toeleveranciers die in de keten van onderaannemers op de tweede of derde plaats staan, met name gieterijen, bedrijven die actief zijn op het gebied van 'small stamping' en bedrijven die laagtechnologische producten maken.

In de Franse auto-industrie worden facturen na gemiddeld 60 dagen (einde maand) betaald. Tijdige betaling is belangrijk in deze sector, waar er weinig betalingsachterstand is. We verwachten niet dat de betalingsachterstand de komende maanden fundamenteel zal toenemen. Evenmin verwachten we dat de insolventiecijfers in de sector op de korte termijn zullen stijgen. Dit gaat in tegen de algemene trend van de Franse bedrijfsinsolventiecijfers, die dit jaar vermoedelijk met 4% zullen stijgen.

Net als in 2014 blijven we echter enkele zwakke spelers (onder meer in de subsector 'stamping') nauwlettend in de gaten houden en nemen we maatregelen om te vermijden dat insolventies in dit segment gevolgen hebben voor onze klanten. Ondanks de opleving van de verkoop en productie blijft ons acceptatiebeleid ten aanzien van de Franse auto-industrie voorzichtig, vooral gezien de problemen van overcapaciteit bij de toeleveranciers.

Franse auto-industrie



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

Technische knowhow

Franse staat steunt met overheidsgeld (BPI)



Overcapaciteit en lage marges

Niet aantrekkelijk genoeg voor particuliere investeringen

Franse marktgroei ligt onder het EU-gemiddelde

Bron: Atradius

Spanje

- Verdere stijging van de productie en het aantal autoregistraties
- Facturen worden na gemiddeld 40 dagen betaald
- Minder insolventies verwacht in 2015



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 automobielsector is strategisch zeer belangrijk voor de economie van het land: deze vertegenwoordigt 10% van het aandeel van de Spaanse industriële sectoren in het bbp en is goed voor 9% van de werkgelegenheid. De sector draagt ook 12% bij tot de Spaanse export en ontvangt 4,9% van de import. Spanje is nog steeds de op één na grootste autofabrikant in Europa, na Duitsland, en staat op nummer 9 wereldwijd. Net als andere Spaanse sectoren werd de automobielsector hard getroffen door de economische crisis. De terugval van de binnenlandse consumptie en de moeilijke toegang tot financiering hebben geleid tot een malaise in de autosector. In 2013 begon echter een herstel, dat in 2014 versnelde, in lijn met het economische herstel van Spanje en de eurozone. Volgens ANFAC, de Spaanse vereniging van autofabrikanten, steeg de binnenlandse autoproductie in 2014 met 11% j-o-j tot 2,4 miljoen voertuigen. De productie van personenauto's steeg met 8,8% tot 1,87 miljoen stuks, terwijl de productie van industriële voertuigen met 19,7% steeg tot 530.900 stuks. Deze opleving zette zich voort in de eerste vier

maanden van 2015, toen de autoproductie 12,5% hoger lag dan in dezelfde periode vorig jaar. De export werd de steunpilaar van het Spaanse economische herstel: in 2014 werden 2 miljoen auto's geëxporteerd, ofwel 8,5% meer dan in 2013. 85% van de in Spanje gebouwde auto's is bestemd voor de export, met name naar de EU, dat goed is voor 74% van de Spaanse auto-export.

De binnenlandse vraag naar personenauto's nam drastisch af als gevolg van de economische crisis: in 2007 werden 1,7 miljoen voertuigen ingeschreven, in 2012 minder dan 0,8 miljoen. De sector heeft echter geprofiteerd van de binnenlandse economische opleving die in 2014 begon, toen het aantal inschrijvingen van nieuwe voertuigen met 4% steeg tot 987.281 stuks. Dit herstel won aan kracht in 2015, in lijn met de voorspelde solide prestaties van de Spaanse economie (die dit jaar naar verwachting met 3,1% zal groeien) en het sterke herstel van de binnenlandse consumptie door huishoudens: tussen januari en juli 2015 steeg het aantal inschrijvingen van nieuwe personenwagens met 22,3%.

Spanje: auto-industrie

	2014	2015f	2016f
Bbp-groei (%)	1,4	3,1	2,7
Groei van de toegevoegde waarde van de sector (%)	9,5	5,2	2,2

Aandeel van de sector in de nationale economie (%)	1,0
Gemiddelde groei van de sector over de afgelopen 3 jaar (%)	4,5
Gemiddelde groei van de sector over de afgelopen 5 jaar (%)	2,0
Exportgerichtheid	hoog
Concurrentie	sterk

Bronnen: IHS, Atradius

De vooruitzichten voor de rest van 2015 en begin 2016 blijven optimistisch dankzij de verwachte groei van het Spaanse bbp met 2,7% volgend jaar en de verdere versnelling van de economische groei in de eurozone (+1,5% in 2015 en +1,7% in 2016). Verwacht wordt dat de Spaanse autoproduktie zal groeien tot ongeveer 3 miljoen stuks in 2017.

Hoewel bedrijven in deze sector over het algemeen veel externe financiering nodig hebben en een hoge schuldenlast torsen, zijn de banken in toenemende mate bereid om hen krediet te verlenen. De winstmarges zullen de komende 12 maanden naar verwachting stabiel blijven. Facturen worden doorgaans na gemiddeld 40 dagen betaald. In de eerste helft van 2015 daalde het aantal gevallen van betalingsachterstand. Hetzelfde geldt voor

het aantal insolventies van autobedrijven, dat de komende maanden naar verwachting verder zal dalen. De algemene verwachting is dat het aantal bedrijfsinsolventies in Spanje dit jaar met 20% zal afnemen, na een terugval van 30% vorig jaar. Maar zelfs dan zou het aantal bedrijfsinsolventies nog steeds hoog liggen in vergelijking met de cijfers van vóór de crisis in 2008.

Gezien de opleving hebben we ons risicoacceptatiebeleid voor de automobielsector versoepeld ten opzichte van voorgaande jaren. Er zijn geen belangrijke beperkingen in ons risicoacceptatiebeleid ten aanzien van grote bedrijven en sterke internationale groepen. We blijven echter voorzichtiger in het geval van kleine en middelgrote autobedrijven met een hoge schuldgraad.

Spaanse auto-industrie



Sterke Punten

Belang voor de Spaanse economie

Hoge productiviteit



Zwakke Punten

Steeds sterkere concurrentie uit opkomende economieën

Afhankelijkheid van de vraag uit externe markten

Bron: Atradius

Verenigd Koninkrijk

- Prestaties blijven naar verwachting robuust
- Facturen worden na gemiddeld 60 dagen betaald
- Kleinere bedrijven die zich op de vervangingsmarkt richten 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 is dit jaar verder gegroeid, zij het tegen een meer bescheiden tempo dan in 2014. Volgens de Society of Motor Manufacturers and Traders (SMMT) steeg de autoproductie in de eerste helft van 2015 met 0,3% tot 793.642 stuks. In juni 2015 steeg de productie met 5,4% j-o-j en nam de productie voor de verkoop in het buitenland met 9% toe. Over het geheel genomen zijn de productievolumes sinds 2009 met meer dan 50% gestegen. Een grote kracht van de Britse auto-industrie is haar diversiteit, met een mix van volumeproducenten, producenten van auto's in de hogere prijsklasse en producenten van gespecialiseerde voertuigen. De afgelopen tien jaar is vooral het aandeel van auto's in de hogere prijsklasse en gespecialiseerde voertuigen toegenomen door de groeiende vraag van buiten de EU.

In de eerste helft van 2015 steeg het aantal inschrijvingen van nieuwe personenwagens in het Verenigd Koninkrijk met 7% j o j tot meer dan 1,3 miljoen stuks, na een groei van 8% in 2014

(bron: SMMT). De in het Verenigd Koninkrijk gebouwde Vauxhall Astra, Nissan Qashqai en Mini behoorden tot de 10 meest verkochte auto's in de eerste helft van 2015. De aanhoudende robuuste economische prestaties in het Verenigd Koninkrijk, met een dalende werkloosheid en een stijgend consumentenvertrouwen in combinatie met lage rentevoeten, interessante financieringsmogelijkheden en lagere gebruikskosten van nieuwere modellen stimuleren eveneens de vraag. De SMMT verwacht dat de binnenlandse verkoop van auto's dit jaar met meer dan 8% zal stijgen.

De meeste autoleveranciers hebben hun kredietratio's en hun vermogen om kasstromen te genereren vorig jaar en begin dit jaar verder verbeterd dankzij hun solide winstgevendheid, waardoor ze hun schulden hebben kunnen verminderen. Het succes van de sector is echter nog steeds deels toe te schrijven aan kortingen en verkoopoptacties die de marges uithollen, wat be-

Verenigd Koninkrijk: auto-industrie

	2014	2015f	2016f
Bbp-groei (%)	3,0	2,6	2,6
Groei van de toegevoegde waarde van de sector (%)	1,8	1,2	4,3
Aandeel van de sector in de nationale economie (%)			2,5
Gemiddelde groei van de sector over de afgelopen 3 jaar (%)			7,1
Gemiddelde groei van de sector over de afgelopen 5 jaar (%)			0,4
Exportgerichtheid			sterk
Concurrentie			sterk

Bronnen: IHS, Atradius

tekent dat de winstgevendheid niet noodzakelijk stijgt naarmate het aantal verkochte wagens stijgt. Bij de fleetverkoop aan bedrijven worden vaak grote kortingen toegekend. De verkoop aan verhuurbedrijven gebeurt tegen kostprijs, of lager, maar de grootste verliesmakers zijn dealers die auto's registreren als demonstratiemodellen alleen maar om ze ongebruikt tegen gereduceerde prijzen te verkopen aan klanten.

Een uitdaging voor het retailsegment van de automobielsector is de impact van het groeiende aantal jonge tweedehandswagens die weer op de markt komen. Het aanbod van tweedehandsauto's neemt toe naarmate de markt van nieuwe auto's groeit en dit zou mogelijk kunnen leiden tot lagere marges voor de verkoop van tweedehandsauto's.

In de Britse auto-industrie worden facturen gemiddeld na ongeveer 60 dagen betaald. Betalingsachterstand komt in deze sector zelden voor. De afgelopen maanden hebben we geen toename van het aantal meldingen van niet-betaling gezien. In vergelijking met andere Britse sectoren zijn de wanbetalings- en insolventiecijfers in de automobielsector goed, met stabiele vooruitzichten.

Ons risicoacceptatiebeleid blijft net als in 2014 positief ten aanzien van de meeste segmenten van de Britse auto-industrie gelet op het goede betalingsgedrag, de lage insolventiecijfers, de aanhoudende robuuste vraag in het Verenigd Koninkrijk en de herstellende vraag naar auto's in de eurozone.

Bij onderdelenfabrikanten van Tier 3-niveau en onafhankelijke gespecialiseerde voertuigfabrikanten is het risico echter nog steeds groter dan in andere segmenten. Zoals in 2014 hebben de meeste kredietverzekeringsclaims die we ontvangen nog steeds betrekking op de vervangingsmarkt en de subsector transport. Kenmerkend is dat het gewoonlijk om kleine bedrijven gaat waar de informatie beperkt blijft tot de verkorte jaarrekening en waar de meeste faillissementen te wijten zijn aan interne managementproblemen.

Britse auto-industrie



Sterke Punten

Sterke binnenlandse en wereldwijde vraag

Diversiteit

Uitstekende techniek



Zwakke Punten

Hoge investeringsuitgaven

Tekort aan gekwalificeerde arbeidskrachten

Kortingen hollen de winstmarges uit

Bron: Atradius

Marktprestaties in een oogopslag

Duitsland

- Het aandeel van in het buitenland geproduceerde auto's neemt verder toe
- De economische terugval van de BRIC-landen heeft al een impact gehad
- Er is een consolidatie aan de gang in het segment van de toeleveranciers



Volgens de Duitse automobiefederatie VDA steeg de productie van Duitse personenwagens in 2014 met 6,1% tot 14,9 miljoen stuks, na een groei van 3,4% in 2013. De binnenlandse productie steeg met 3%, terwijl de productie in het buitenland met 8,1% toenam. In de periode van januari tot augustus 2015 stegen de binnenlandse autoproduktie en de auto-export elk met 2%, terwijl het aantal inschrijvingen van nieuwe wagens in Duitsland met 6% steeg. Dit onderstreept de aanhoudende sterke prestaties van de Duitse auto-industrie in de eerste jaarhelft van 2015, die op grote schaal geprofiteerd heeft van de aantrekkelijke vraag naar auto's in de eurozone.

Duitse original equipment manufacturers (OEM's) bouwen hun auto's steeds meer in het buitenland: van 61% van de totale productie in 2013 tot 62,5% in 2014 en naar verwachting 68% tegen 2018. Dit gaat ten koste van de productie in Duitsland. China is al een zeer belangrijke markt voor veel Duitse OEM's. Het land is momenteel goed voor 37% van de wereldwijde omzet van Volkswagen (BMW: 25%, Daimler: 19%). VW verliest momenteel marktaandeel in China, in tegenstelling tot Daimler dat erin geslaagd is 29% meer auto's te produceren en de verkoop met 30% te verhogen.

De recessies in Brazilië en Rusland en de huidige vertraging van de Chinese economische groei hebben allemaal impact op prestaties en marges van Duitse bedrijven in de automobielsector. Die impact kan echter worden gecompenseerd door kostenbesparende maatregelen. Duitse OEM's zagen hun exportomzet verder groeien, mede dankzij de verzwakking van de euro ten opzichte van de Amerikaanse dollar.

Duitse toeleveranciers van de automobielsector boeken nog steeds mooie winsten en hun solvabiliteit en liquiditeit zijn over het algemeen robuust. Toch zijn de marges de laatste paar jaar gekrompen als gevolg van de hogere materiaal- en arbeidskosten. Tegelijk moeten leveranciers investeren in ontwikkelings- en productievestigingen in het buitenland om dicht bij OEM's te zijn die naar het buitenland verhuisd zijn. Om de kosten te drukken en de noodzakelijke investeringen te beperken wordt grootte steeds belangrijker. Dit heeft ertoe geleid dat momenteel een consolidatie aan de gang is in het segment van de toeleveranciers: zo heeft ZF TRW overgenomen, heeft Magna GETRAG overgenomen en wordt Mahle voortdurend groter als gevolg van

acquisities (Behr, Letrika, Delphi Thermal, Kokusan Denki). Tegelijkertijd hebben Duitse Tier 1- en Tier 2-toeleveranciers mogelijkheden voor duurzame groei in China, omdat ze welkome partners zijn voor Chinese OEM's. Dit zou hen minder afhankelijk moeten maken van Duitse OEM's in het buitenland.

De totale schuldenlast van de auto-industrie blijft beheersbaar en de banken zijn over het algemeen bereid om kredieten te verstrekken aan bedrijven in de automobielsector. Wij zijn van mening dat het betalingsgedrag in de sector de afgelopen twee jaar goed was. Het aantal meldingen van niet-betaling is de afgelopen zes maanden niet toegenomen. Wij verwachten dat het aantal gevallen van niet-betaling en het aantal insolventies de komende maanden stabiel zullen blijven of zelfs licht zullen afnemen – op voorwaarde dat de huidige instabiele internationale omgeving (dat wil zeggen de ontwikkelingen in de BRIC-landen, de Oekraïne-crisis en de vertraging van de Chinese groei) niet verder verslechtert, het economische herstel in de eurozone aanhoudt, en de huidige crisis binnen de auto-industrie, ten gevolge van de recent ontdekte manipulatie van dieselmotortestdata, autoproducenten en leveranciers in de nabije toekomst niet ernstig zullen schaden.

Ons risicoacceptatiebeleid blijft voorlopig redelijk soepel, zoals in 2013 en 2014. Alleen voor bedrijven met lagere ratings hanteren we een restrictiever beleid. We blijven in direct contact met afnemers, zodat we toegang hebben tot hun recentste financiële informatie. Grotere toeleveranciers, bandenbedrijven en bedrijven die zich op de vervangingsmarkt richten worden minimaal elk kwartaal gecontroleerd. We kijken vooral naar de eigenvermogenspositie, de winstgevendheid, het werkkapitaal, de cashflow, de nettoschuld en de schulden aan banken.

We volgen ook nauwgezet de ontwikkelingen in de wereldwijde macro-economische en geopolitieke omgeving en speuren daarbij naar vroege waarschuwingssignalen: de huidige prestaties van de Duitse auto-industrie zijn over het geheel genomen nog steeds robuust, maar elke verslechtering van de economie en verzwakking van het consumentenvertrouwen zou rechtstreekse en onmiddellijke negatieve gevolgen hebben voor de autoverkoop. We observeren uiteraard ook nauwgezet de verdere ontwikkelingen rond het dieselemissieschandaal voor enige weerslag op de markt en individuele ondernemingen.

Italië

- Sterke opleving van de productie
- Autodealers nog steeds de zwakke schakel
- Verwachte daling van de insolventiecijfers in 2015



Na een krimp van 1,8% in 2013 daalde het Italiaanse bbp vorig jaar met nog eens 0,4%. In tegenstelling tot de industrie in het algemeen, waar de vooruitzichten voor de tweede helft van 2014 en begin 2015 eerder somber waren, veerde de Italiaanse auto-industrie sterk op: volgens Anfia, de Italiaanse nationale vereniging van de automobiellindustrie, steeg de binnenlandse productie van auto's vorig jaar met 6% j-o-j tot 700.000 stuks. De productie kromp in de eerste helft van 2014 met 1,5% j-o-j, maar groeide in de tweede helft van het jaar met 15,5%. De segmenten 'lichte motorvoertuigen' en 'lichte bedrijfsvoertuigen' boekten in 2014 een productiestijging van respectievelijk 7,7% en 15%, maar de productie van zware bedrijfsvoertuigen liep met 24% terug.

Het aantal inschrijvingen van nieuwe personenwagens en van bedrijfsvoertuigen steeg vorig jaar met respectievelijk 4,2% en 13,9% naarmate de recessie ten einde liep en de economie weer begon te groeien. Voor dit jaar wordt een bescheiden economische groei van 0,6% verwacht.

In de eerste helft van 2015 versnelde het herstel: de totale productie (auto's, bedrijfsvoertuigen, vrachtwagens) schoot met 43,1% j-o-j omhoog tot bijna 520.000 stuks. De productie van personenwagens steeg met 63%, die van lichte bedrijfsvoertuigen met 12% en die van zware voertuigen met 58%. Het aantal autoregistraties in Italië nam in dezelfde periode verder toe (+15,2% voor personenauto's en +8,6% voor bedrijfsvoertuigen) in lijn met de opleving van de Europese automarkt.

Door de forse terugval van de autoverkoop en autoproduktie in de jaren vóór 2014 werden veel Italiaanse fabrikanten en leveranciers van auto-onderdelen geconfronteerd met dalende winstmarges. Vooral kleinere bedrijven zagen hun eigen vermogen, solvabiliteit en liquiditeit verzwakken. Dankzij het sterke herstel dat zich sinds de tweede helft van 2014 heeft afgetekend, hebben veel Italiaanse autoleveranciers hogere winstmarges geboekt en hun financiële slagkracht versterkt. Ondanks de opleving van de binnenlandse automarkt doen exportgerichte bedrijven het nog steeds beter dan bedrijven die zich op de binnenlandse markt richten.

De zwakste subsector is nog steeds die van de autodealers: met

weinig activa en eigen vermogen en blootgesteld aan de druk van zowel leveranciers als klanten hebben ze hun omzet de afgelopen jaren zien dalen en hebben ze zich genoodzaakt gezien om hun werkkapitaal zorgvuldig te beheren.

In de Italiaanse auto-industrie worden facturen na gemiddeld 60/90 tot 120/150 dagen betaald, afhankelijk van de eindafnemer en van de vraag of het benodigde werkkapitaal kan worden verkregen bij banken of leveranciers. Facturen worden over het algemeen sneller betaald als de eindafnemer een buitenlandse onderneming is. De afgelopen jaren was de trend van het binnenlandse betalingsgedrag slecht. Toch hebben we de laatste zes maanden minder meldingen van niet-betaling gezien. We verwachten dat het aantal gevallen van niet-betaling voor de rest van dit jaar verder zal afnemen. Het aantal insolventies in de autosector is de afgelopen jaren fors toegenomen, maar nam in 2014 af. Wij verwachten dat deze positieve trend in 2015 aanhoudt en dat de insolventiecijfers dit jaar met ongeveer 5% j-o-j zullen dalen.

Ons acceptatiebeleid ten aanzien van de Italiaanse automobielsector blijft over het algemeen voorzichtig gezien de intensiteit en duur van de krimp in voorgaande jaren en gelet op het feit dat veel bedrijven nog steeds financieel zwak staan. We hebben ons risicoacceptatiebeleid sinds 2014 echter voorzichtig versoepeld op basis van de recente tekenen van herstel.

Om de kredietwaardigheid van afnemers in te schatten, verzamelen we zoveel mogelijk informatie, met inbegrip van hun bestaansduur, management en gelieerde ondernemingen. En om onze klanten een nauwkeurige beoordeling van hun afnemers te geven, vragen we de meest recente financiële informatie (inclusief tussentijdse resultaten) op, hetzij direct bij de afnemer hetzij bij onze klant. Bij complexe en gevoelige zaken brengen we een bezoek aan de afnemer om zijn referentiemarkt, klanten, bedrijfsstrategieën en afhankelijkheid van banken te onderzoeken.

Marktprestaties in een flits

Japan



- De Japanse auto-industrie ziet de binnenlandse verkoop dalen als gevolg van de belastingverhogingen van de afgelopen jaren evenals structurele problemen zoals de afname van het aantal jongeren. Terwijl de verkoop in het buitenland negatief wordt beïnvloed door de huidige vertraging in China, stijgt de omzet in Noord-Amerika, wat deels toe te schrijven is aan de depreciatie van de yen ten opzichte van de Amerikaanse dollar.
- De winstmarges van bedrijven in de Japanse auto-industrie zijn over het algemeen verbeterd, vooral dankzij de hogere omzet in Noord-Amerika. Japanse fabrikanten worden echter geconfronteerd met een toenemende wereldwijde prijsconcurrentie, met name in het segment auto-onderdelen.
- De kapitaalbehoefte in deze sector is groot, maar bedrijven in de Japanse auto-industrie torsen over het algemeen geen overdreven schuldenlast. Dankzij de bevredigende bedrijfsresultaten zijn de banken doorgaans bereid om kredieten met goede financieringsvoorwaarden te verstrekken, wat mede mogelijk wordt gemaakt door de lage rente. Daarnaast moedigt de Japanse regering banken aan om bedrijven met grote financieringsbehoeften te ondersteunen.
- In de Japanse auto-industrie bedraagt de gemiddelde betalingstermijn 30 tot 60 dagen bij autoretailers en 60 tot 90 dagen bij groothandelaren en fabrikanten. De afgelopen twee jaar was het betalingsgedrag in deze sector zeer goed. Het aantal gevallen van betalingsachterstand, niet-betaling en insolventie is erg laag, en de verwachting is dat daar de komende maanden geen verandering in komt aangezien het ondernemingsklimaat vermoedelijk stabiel blijft en de banken bereid zijn kredieten te verstrekken.
- Aangezien de indicatoren over het algemeen gunstig zijn, denken we dat de kredietrisico's en bedrijfsresultaten in de automobielsector stabiel zijn. Ons risicoacceptatiebeleid blijft zeer soepel ten aanzien van grote fabrikanten en soepel ten aanzien van leveranciers van auto-onderdelen en groothandelaren. In deze laatste segmenten hanteren we echter een voorzichtiger beleid ten aanzien van kleinere bedrijven, die er financieel gezien vaak zwakker voor staan dan grotere bedrijven en die kwetsbaarder zijn voor plotselinge veranderingen in het marktsentiment.

Slowakije



- De Slovaakse automobielsector doet het goed, gezien de productie j-o-j 5% steeg in de periode januari-juli 2015. Verwacht wordt dat de winstmarges van de bedrijven in de sector de komende maanden verder zullen stijgen als gevolg van de robuuste verkoop en de verbetering van de efficiëntie in het productieproces. De inputkosten voor staal en kunststoffen zijn gedaald.
- Jaguar Land Rover heeft bekendgemaakt dat het van plan is in Slowakije een nieuwe fabriek met een productiecapaciteit van 300.000 auto's per jaar te bouwen. Dit zou de vraag naar auto-onderdelen bij lokale leveranciers verder doen toenemen.
- Afhankelijk van het niveau in de toeleveringsketen schommelt de betalingstermijn in de automobielsector tussen 30 en 90 dagen. Het betalingsgedrag is over het algemeen goed, met weinig meldingen van niet-betaling. Verwacht wordt dat dit de komende maanden zo blijft. De insolventiecijfers in deze sector blijven naar verwachting laag.
- Ons risicoacceptatiebeleid is nog steeds soepel gezien de lage wanbetalings- en insolventiecijfers in deze sector. De marktomstandigheden blijven naar verwachting gunstig, met een verdere groei van de autoproductie en nieuwe businesskansen voor toeleveranciers. Wegens zijn grote afhankelijkheid van de export blijft de Slovaakse automobielsector echter zeer gevoelig voor negatieve ontwikkelingen in de mondiale automarkt, zoals een sterke terugval van de vraag in China.

Zweden



- Zwedens robuuste economische prestaties (een bbp-groei van 2,4% in 2014, die dit jaar naar verwachting zal stijgen tot 2,6%) heeft de automobielsector ondersteund. In augustus 2015 bereikte het aantal inschrijvingen van nieuwe personenwagens het hoogste peil ooit.
- Het segment van Zweedse autofabrikanten wordt gedomineerd door Volvo Cars. Bij de vrachtwagens is dat Volvo AB en Scania AB. Hun prestaties beïnvloeden in sterke mate die van kleinere Zweedse toeleveranciers.
- Verwacht wordt dat zowel de vraag als de winstmarges in de Zweedse auto-industrie stabiel blijven. De concurrentie tussen autoretailers blijft fel, maar die tussen fabrikanten van personenwagens is afgenomen na het faillissement van Saab Automobile in 2011.
- De meeste bedrijven in deze sector moeten financieel veerkrachtig genoeg zijn om kleine schommelingen in de vraag of grondstofprijzen te kunnen opvangen. Afhankelijk van het niveau in de toeleveringsketen bedraagt de betalingstermijn in de automobielsector 30 tot 90 dagen. Het betalingsgedrag is vrij stabiel en voor de komende maanden wordt geen verslechtering van de insolventiecijfers verwacht.
- Ons acceptatiebeleid was voorheen restrictiever na het faillissement van Saab Automobile en de jarenlange slechte resultaten van Volvo Cars. Inmiddels hebben we onze risicobereidheid weer geleidelijk verhoogd, aangezien de meeste toeleveranciers erin geslaagd zijn het verlies van SAAB te compenseren met nieuwe klanten. Tegelijkertijd zijn de verkoopresultaten van Volvo Cars de afgelopen jaren weer verbeterd. De vrachtwagensector is al jarenlang redelijk stabiel, wat ons al geruime tijd toelaat om aanzienlijke kredietlimieten goed te keuren.

Thailand



- Het goede nieuws is dat de Thaise automobielsector de vraag in 2015 ziet stijgen. Minder positief is dat het slechts om een lichte stijging gaat, als gevolg van de somberdere vooruitzichten voor de binnenlandse consumptie door huishoudens, alsmede de verwachting dat de groei van een aantal grote Aziatische economieën zal vertragen. Verwacht wordt evenwel dat de winstmarges stabiel blijven.
- De Thaise automobielsector wordt gekenmerkt door hoge toetredingsdrempels omdat de spelers in de markt grote multinationals met veel financiële slagkracht en aanzienlijke knowhow zijn.
- Afhankelijk van het niveau in de toeleveringsketen bedraagt de betalingstermijn in de automobielsector 30 tot 90 dagen. Het betalingsgedrag is goed met weinig meldingen van niet-betaling; verwacht wordt dat dit de komende maanden zo blijft. De insolventiecijfers in deze sector blijven naar verwachting laag.
- Gelet op de robuuste prestaties hanteren wij over het algemeen een soepel risicoacceptatiebeleid. Het feit dat de grondstofprijzen (bijvoorbeeld voor staal en metalen) momenteel laag staan, komt de automobielsector uiteraard ten goede. Dit betekent echter ook dat bedrijven die staal- en metaalgerelateerde producten aan de auto-industrie leveren het moeilijker hebben wegens de sterke concurrentie en lagere verkoopprijzen.

Verenigde Staten



- De Amerikaanse auto-industrie doet het goed, wat mag blijken uit het feit dat de verkoop van nieuwe auto's bijna weer op het niveau van vóór de recessie staat. Verwacht wordt dat de verkoop van nieuwe auto's dit jaar met 3,7% zal stijgen tot 17 miljoen stuks dankzij de robuuste economische prestaties, het verbeterde consumentenvertrouwen en de verstrenging van de regelgeving inzake veiligheid en brandstofverbruik. De vervangingsmarkt blijft stabiel, mede dankzij de lagere brandstofprijzen.
- De brutomarges van bedrijven in de automobielsector zullen de komende maanden vermoedelijk stabiel blijven dankzij de lagere grondstofprijzen (grondstoffen vertegenwoordigen 20% tot 25% van de verkoopprijs van een auto). De sterkere dollar zorgt echter voor enige tegenwind.
- De Amerikaanse autosector is zeer competitief, met binnenlandse merken zoals GM, Ford en Fiat Chrysler die marktaandeel verliezen aan Japanse en Duitse producenten. De 'Detroit Three' zijn nog steeds de grootste spelers in Noord-Amerika en de sector blijft concurrerend als gevolg van de veranderende technologie en wettelijke voorschriften.
- Bedrijven in de automobielsector hebben meestal een hoge schuldgraad omdat de sector zeer kapitaalintensief is. Sinds de kredietcrisis van 2008 is de toegang tot externe financiering gestaag verbeterd dankzij de gunstigere marktomstandigheden in de sector, de versoepeling binnen de traditionele kredietmarkten en de toegang tot financiering via programma's die door de overheid worden gesteund.
- De gemiddelde betalingstermijn in de Amerikaanse auto-industrie is 30-60 dagen. Het betalingsgedrag in de sector is de afgelopen twee jaar vrij goed geweest. Het aantal betalingsachterstanden, niet-betalingen en insolventies is laag. Gegeven de positieve vooruitzichten voor de prestaties verwachten we dat het huidige insolventiepeil stabiel zal blijven.

Vooruitzichten prestaties sectoren per land

Oktober 2015

	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 2015

Azië/Oceanië

Indonesië

Elektronica/ICT



Verlaagd van goed naar redelijk

Omdat de meeste elektronische apparaten (zoals laptops en smartphones) worden geïmporteerd, zagen veel bedrijven hun omzet dalen (wegens de depreciatie van de munt) en de kostprijs van hun voorraden stijgen.

Machines/Engineering



Verlaagd van goed naar redelijk

De sector heeft te lijden onder de huidige economische vertraging in Indonesië. Machinefabrikanten hebben hun productie teruggeschroefd en hebben hun koopkracht zien afnemen.

Metaal



Verlaagd van redelijk naar slecht

De sector heeft te lijden onder de gedaalde grondstofprijzen. De risico's zijn toegenomen in de subsector 'stampen van metaal'. De prestaties van de mijnbouwsector gaan sinds 2013 achteruit en de regelgeving van de overheid belemmert buitenlandse investeringen in dit segment.

Nieuw-Zeeland

Bouw/Bouwmaterialen



Verhoogd van slecht naar goed

De industrie profiteert op grote schaal van de huidige commerciële en residentiële wederopbouwmaatregelen na de aardbeving in Christchurch in 2010 en de hausse op de huizenmarkt in Auckland. Verwacht wordt dat beide op zijn minst tot eind 2016 zullen duren.

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