



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	Tijd om na te denken.....	4
Volledige rapporten		
China	Groei in 2017 dankzij het SUV-segment.....	5
Frankrijk	Het herstel van de verkoop en productie houdt aan.....	7
Italië	Winstmarges van bedrijven blijven naar verwachting stabiel.....	9
Verenigd Koninkrijk	Nog steeds solide prestaties, maar de gevolgen van de Brexit dreigen.....	11
Verenigde Staten	Een Border Adjustment Tax zou de sector ernstig schaden.....	13
Marktprestaties in een oogopslag		
Duitsland	Sommige leverancierssegmenten kunnen in de toekomst met grotere kredietrisico's te maken krijgen.....	15
Japan	Binnenlandse verkoop blijft dalen.....	16
Spanje	Verdere stijging van de productie en voertuigregistraties.....	17
Marktprestaties in een flits		
	België, Tsjechië, Nederland, Zweden.....	18
Overzichtstabel	Overzicht van de prestaties per sector en per land.....	20
Sectorprestaties	Veranderingen sinds juli 2017.....	22

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



Uitstekend



Goed



Redelijk



Matig



Slecht



Tijd om na te denken

In 2016 en 2017 bleef de wereldwijde auto-industrie het vrij goed doen, ondanks het dieselschandaal en de toegenomen geopolitieke volatiliteit. De vooruitzichten op korte termijn blijven over het algemeen gunstig. Dit blijkt uit onze beoordeling van de sectorprestaties; alle landen die in deze uitgave van de Market Monitor aan bod komen, halen een score van 'Goed' tot 'Redelijk'.

Momenteel lijken protectionisme en beperkingen van de vrijhandel, als gevolg van een grote verschuiving in het economische beleid van de VS, de grootste potentiële risico's te vormen voor de autosector, met zijn grensoverschrijdende toeleveringsketens. Los van de politieke kwesties en economische cyclus liggen er echter grote uitdagingen in het verschiet, die vroeg of laat gevolgen zullen hebben voor de auto-industrie.

De wereldwijde vraag naar mobiliteit blijft toenemen en de groeiende milieuproblemen, veranderende consumptiepatronen en politieke richtlijnen zullen de vraag naar hybride en elektrische voertuigen doen toenemen, terwijl het marktaandeel van auto's met een verbrandingsmotor zal afnemen. Deze verschuiving zal gepaard gaan met het toenemende gebruik van lichte metalen/nieuwe materialen en digitalisering om de mobiliteit te verbeteren.

In deze sector is de innovatierace al begonnen, die grote R&D-uitgaven vergt van fabrikanten van originele onderdelen (OEM's) en leveranciers. Dit houdt een grote uitdaging in voor de meeste kleine en middelgrote leveranciers die minder dure auto-onderdelen leveren, die vaak sterk afhankelijk zijn van slechts één OEM en die actief zijn in een zeer competitieve omgeving. De laatste jaren zagen dergelijke kleine bedrijven met een vervangbaar productaanbod hun marges en winsten al krimpen. Financiële zwakte, in combinatie met een gebrek aan toegang tot kapitaalmarkten en investeerders, zou hen kunnen verhinderen om de nodige investeringen te doen. Daardoor zouden ze niet kunnen innoveren en opklimmen in de waardeketen om zich staande te houden in een marktklimaat dat ingrijpend verandert.

We verwachten dan ook dat het kredietrisico van veel van deze structureel zwakkere leveranciers van auto-onderdelen de komende vijf jaar zal toenemen, met liquiditeitsproblemen, meer betalingsachterstanden en faillissementen tot gevolg. Vooral fabrikanten van/leveranciers voor versnellingsbakken of bedrijven die gespecialiseerd zijn in conventionele verbrandingsmotoren en onderdelen, die metalen onderdelen en onderdelen voor uitlaten leveren, zullen hierdoor worden getroffen.

China

- Groei in 2017 dankzij het SUV-segment
- Facturen worden gemiddeld na 90-120 dagen betaald
- Kleine leveranciers van non-core 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 China Association of Automobile Manufacturers (CAAM) steeg de verkoop van personenauto's in 2016 met 15,3% tot 24,4 miljoen voertuigen, terwijl de verkoop van bedrijfsvoertuigen met 5,8% groeide tot 3,65 miljoen stuks. De belangrijkste drijvende kracht achter deze stijging was een belastingvoordeel voor kleine auto's. Ondertussen heeft de overheid dit belastingvoordeel echter vervangen door een hogere tarief. In de eerste helft van 2017 vertraagde de groei van de totale autoverkoop dan ook tot 3,8%, terwijl de verkoop van personenwagens met slechts 1,6% groeide.

Het SUV-segment trekt steeds meer klanten aan, als gevolg van de aanhoudend lage oliepijzen, terwijl de versoepeling van het één-kindbeleid maakt dat gezinnen voor een grotere wagen kiezen wanneer ze een tweede kind krijgen. In 2016 steeg de verkoop van SUV's met 45,7%. Hun marktaandeel steeg tot 40,5% eind juni 2017. In de eerste helft van 2017 groeide de verkoop van bedrijfsvoertuigen met 17,4% tot 2,1 miljoen stuks, dankzij

de toenemende vraag vanuit het goederenvervoer en het grotere aantal infrastructuurprojecten.

Voertuigen op nieuwe energiebronnen (elektrisch en hybride) zijn een snelgroeiend segment in China. Tot dusver heeft de overheid al ongeveer CNY 33 miljard (EUR 4,3 miljard) aan subsidies in dit segment gepompt, om de verkoop van dergelijke voertuigen tot 2 miljoen te laten stijgen tegen 2020. Tegen 2025 moeten ze goed zijn voor meer dan 20% van de totale productie en verkoop van voertuigen. Doordat autoproducenten zich op dit segment storten, zal de jaarlijkse capaciteit meer dan 7 miljoen stuks bedragen tegen 2020. Afgezien van een mogelijke overcapaciteit, is fraude een probleem; sommige autoproducenten hebben onterecht subsidies gekregen voor niet-verkochte of niet-werkende voertuigen. Als gevolg hiervan heeft de Chinese overheid enkele strenge regels ingevoerd, zoals een verhoging van de technologische normen om het modelaanbod te verkleinen.

China: auto-industrie

	2016	2017	2018f
Bbp-groei (%)	6,7	6,6	6,3
Groei van de toegevoegde waarde van de sector (%)	16,1	7,8	3,2
Aandeel van de sector in de nationale economie (%)			1,9
Gemiddelde groei van de sector over de afgelopen 3 jaar (%)			11,5
Gemiddelde groei van de sector over de afgelopen 5 jaar (%)			11,5
Exportgerichtheid			gemiddeld
Concurrentie			zeer hoog

Bronnen: Macrobond, Oxford Economics, Atradius

We beschouwen autofabrikanten als sterke bedrijven, vanwege het kapitaal in dit segment, de technische intensiteit en het groeipotentieel van de Chinese automarkt. Ons acceptatiebeleid blijft open, maar we staan voorzichtiger tegenover fabrikanten van binnenlandse merken dan tegenover joint ventures. We letten vooral op de cashflow en winstgevendheid bij de behandeling van kredietlimietaanvragen.

De meeste Chinese leveranciers van core onderdelen (motoren en aanverwante apparatuur) zijn in buitenlandse handen, waaronder veel sterke bedrijven (bijvoorbeeld Bosch, Continental, Magna, ZF Friedrichshafen, Delphi, enz.). Het segment van de non-core onderdelen (lichten, tellers, stoelen, assen, banden, etc.) bestaat uit tal van fabrikanten. Als we bedrijven in dit segment accepteren, kijken we vooral of ze niet te sterk op de export gericht zijn; het anti-dumpingbeleid tegen Chinese bedrijven kan immers tot uitvoerbelemmeringen leiden. We houden ook rekening met de klanten van leveranciers – een groot merk zoals Volkswagen of Ford bijvoorbeeld – en of het om 'core' onderdelen gaat, zoals motoren of assen, en of er sprake is van een patent of speciale techniek. We besteden extra aandacht aan kleine bedrijven in dit segment, omwille van hun beperkt eigen vermogen, wat tot faillissementen zou kunnen leiden. In tegenstelling tot andere fabrikanten kunnen bedrijven in dit segment moeite hebben om een lening te krijgen van de bank.

Autofabrikanten- en leveranciers worden na gemiddeld 90 à 120 dagen betaald. In het segment van de autohandel is de gemiddelde betalingstermijn 40 à 60 dagen. In de toekomst verwachten we langere betalingstermijnen, vanwege de toenemende liquiditeitsdruk op kopers.

De voorbije twee jaar was het betalingsgedrag bevredigend; de komende maanden zou het aantal wanbetalingen niet moeten stijgen. Het aantal insolventies in de autosector is laag vergeleken met andere sectoren en het aantal faillissementen zal naar verwachting niet stijgen in 2017.

Chinese auto-industrie



Sterke Punten

De autosector geniet steun van de overheid

De stijgende inkomens en verstedelijking zullen de vraag opdrijven

Grote spelers staan financieel sterk. Het gaat doorgaans om grote bedrijven die in handen van de staat zijn of waren, of om joint ventures met multinationals



Zwakke Punten

De stijgende grondstoffen- en loonkosten zullen de winstmarges in deze sector onder druk zetten

Mogelijke handelsgeschillen tussen grote economieën

Verkeersbeperkingen en milieuregels kunnen een negatieve impact hebben op de markt

Bron: Atradius

Frankrijk

- Het herstel van de verkoop en productie houdt aan
- Facturen worden na gemiddeld 60 dagen betaald
- Grote uitdagingen voor het leverancierssegment



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

Naast de voedselverwerkende sector is de auto-industrie de op een na grootste productiesector van Frankrijk, goed voor een omzet van meer dan EUR 101,5 miljard. De concentratie is hoog, aangezien de sector 11,7% van de Franse productieomzet vertegenwoordigt, maar slechts 0,87% van de productiebedrijven. De twee grootste Franse autofabrikanten alleen al – Groupe PSA en Groupe Renault – nemen ongeveer 80% van de omzet van de sector voor hun rekening. Op binnenlands vlak biedt de Franse autosector werk aan ongeveer 200.000 mensen, maar dat aantal is de afgelopen tien jaar gedaald als gevolg van automatisering en de verhuizing van productie naar het buitenland.

Volgens de International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA) steeg de Franse autoproductie met 5,6% in 2016, terwijl de binnenlandse registratie of verkoop van nieuwe voertuigen met 5,7% steeg. Franse autofabrikanten, die in Frankrijk een marktaandeel van 53% hebben, boekten een 5,1% hogere omzet dankzij de groeiende binnenlandse en internationale vraag.

De solide prestaties hielden aan in de eerste helft van 2017; de binnenlandse autoverkoop steeg met 3%. De markt van bedrijfsvoertuigen deed het ook goed, wat deels te danken was aan de heropleving van de bouwsector. In 2017 zou de Franse autoproductie met 5% moeten groeien. In 2017 stijgen naar verwachting ook de inkomsten van fabrikanten van auto-onderdelen met 2,5%, na een groei van 3,3% in 2016.

De lagere grondstoffenprijzen in 2016 waren goed nieuws voor de marges van leveranciers van auto-onderdelen. We verwachten echter dat er een einde zal komen aan deze positieve trend, aangezien verwacht wordt dat de metaalprijzen weer gaan stijgen door de lagere internationale productiecapaciteit en de huidige dynamische vraag. Structureel gezien blijven de marges van leveranciers onder druk staan, doordat de sterke autofabrikanten om meer productiviteit vragen, in combinatie met lagere prijzen.

Frankrijk: auto-industrie

	2016	2017	2018f
Bbp-groei (%)	1,1	1,5	1,6
Groei van de toegevoegde waarde van de sector (%)	4,4	5,4	0,3

Aandeel van de sector in de nationale economie (%)	0,6
Gemiddelde groei van de sector over de afgelopen 3 jaar (%)	5,8
Gemiddelde groei van de sector over de afgelopen 5 jaar (%)	0,6
Exportgerichtheid	hoog
Concurrentie	hoog

Bronnen: Macrobond, Oxford Economics, Atradius

Een sleutelfactor voor een verdere rendabele groei in het leverancierssegment is het vermogen om dicht bij de kopers te blijven, dat wil zeggen grote autoproducenten naar het buitenland volgen. Fabrikanten van originele onderdelen (OEM's) boren immers dynamische markten aan en/of verhuizen hun productiefaciliteiten naar plaatsen met lagere productiekosten (bijvoorbeeld Oost-Europa, Turkije, Marokko).

Dit en de verschuiving naar milieuvriendelijkere motoren vergen echter zware investeringen in machines en R&D, alsook grote aankopen van grondstoffen, in een segment dat al sterk afhankelijk is van bankleningen (zowel kortlopend als langlopend). Hoewel banken in het verleden eerder onwillig waren om leningen te verstrekken aan de deelsector van leveranciers van auto-onderdelen, heeft het aanhoudende herstel de toegang tot bankleningen verder verbeterd sinds 2016.

Het Franse leverancierssegment is momenteel in veel betere vorm dan vijf jaar geleden en de vooruitzichten op korte termijn zijn vrij gunstig. Maar omdat er nog enkele grote structurele problemen zijn (weinig eigen vermogen, veel werkkapitaal, noodzakelijke investeringen met een hogere schuldenlast en financierings-behoefte tot gevolg, in combinatie met zware concurrentie en prijsdruk), zou een eventuele terugval in de toekomst ernstige gevolgen kunnen hebben voor leveranciers, vooral voor hen die veel schulden hebben en zich onderaan de waardeketen bevinden.

Betalingen in de Franse autosector worden na gemiddeld 60 dagen (einde maand) gedaan. Omdat stipte betalingen belangrijk zijn, zijn er weinig late betalingen. In de eerste helft van 2017 daalde het aantal betalingsachterstanden. Voor de komende maanden verwachten we geen fundamentele veranderingen. We verwachten wel dat het aantal insolventies in de sector zal dalen in 2017. Het aantal wanbetalingen volgt de algemene trend voor Franse bedrijven, waar het aantal faillissementen dit jaar naar verwachting met 5% daalt.

Gezien de solide prestaties in 2016 en de positieve bedrijfsvooruitzichten voor 2017 blijft ons acceptatiebeleid voor de Franse autosector over het algemeen open. Net als in de voorgaande jaren blijven we alleen zwakkere spelers die op de tweede of derde plaats staan in de onderaannemingsketen nauwlettend in de gaten houden. Het gaat hierbij vooral om kleine leveranciers die gietwerk en klein perswerk doen en/of laagtechnologische artikelen maken. Bedrijven in die segmenten blijven vatbaar voor grotere risico's, doordat de trend naar het outsourcen van productie naar het buitenland en de zware concurrentie van buitenlandse bedrijven tot overcapaciteit heeft geleid. We houden de ontwikkeling van de bedrijfsmarges van leveranciers ook nauwlettend in het oog, waarbij we vooral de nadruk leggen op de identificatie van kwetsbare bedrijven.

Franse auto-industrie



Sterke Punten

Toonaangevende bedrijven in een aantal segmenten: FAURECIA, VALEO, Plastic Omnium

Technische knowhow

Staatssteun van de Franse overheid (BPI)



Zwakke Punten

Overcapaciteit en kleine marges in een aantal segmenten

Weinig aantrekkelijk voor privé- investeerders

Bron: Atradius

Italië

- De heropleving van de productie en verkoop houdt aan
- De winstmarges van bedrijven blijven naar verwachting stabiel
- Verwacht wordt dat het aantal insolventies in 2017 afvlakt



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 2016 hield de heropleving van de Italiaanse autosector aan, met een productiestijging van 8,8% op jaarbasis, volgens de International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA). Dit was te danken aan de stijgende binnenlandse vraag en de sterke export (64% van de in 2016 geproduceerde voertuigen werd in het buitenland verkocht). De heropleving van de binnenlandse vraag is vooral te danken aan een bescheiden economisch herstel, in combinatie met lage rentevoeten, lage brandstofprijzen, een gemakkelijkere toegang tot consumentenkredieten en aantrekkelijke promotiecampagnes van autofabrikanten.

Het aantal registraties of de verkoop van nieuwe voertuigen steeg met 18,8% tot 2 miljoen stuks, volgens de European Automobile Manufacturers Association (ACEA). De groei hield aan in 2017; tussen januari en mei 2017 steeg het aantal geregistreerde personenauto's met 8,1% en het aantal geregistreerde bedrijfsvoertuigen met 7,8% op jaarbasis. De vooruitzichten voor de

tweede helft van 2017 en voor 2018 blijven positief, aangezien de verkoop van nieuwe voertuigen ter vervanging van verouderde modellen nog altijd groeipotentieel heeft: 47% van de auto's in Italië voldoen nog altijd niet aan de Euro 4-emissienorm en de gemiddelde leeftijd van het wagenpark is 10,4 jaar.

Maar ondanks deze stijging blijven zowel de productie als de binnenlandse verkoop onder het niveau van voor de crisis (in 2008 werden meer dan 2,4 miljoen auto's verkocht). De heropleving van de productie en registraties sinds 2014 moet gezien worden tegen een achtergrond van scherpe dalingen tussen 2009 en 2013. Tegelijkertijd blijft het economische herstel in Italië bescheiden (1,1% verwachte groei van het bbp in 2017 en 1,0% in 2018). Het ondernemers- en consumentenvertrouwen zou een deuk kunnen krijgen door de mogelijke politieke onzekerheid en aanhoudende twijfel over de stabiliteit van het financiële systeem.

Italië: auto-industrie

	2016	2017	2018f
Bbp-groei (%)	0,9	1,1	1,0
Groei van de toegevoegde waarde van de sector (%)	6,4	10,1	1,8

Aandeel van de sector in de nationale economie (%)	0,9
Gemiddelde groei van de sector over de afgelopen 3 jaar (%)	12,4
Gemiddelde groei van de sector over de afgelopen 5 jaar (%)	3,7
Exportgerichtheid	hoog
Concurrentie	gemiddeld

Bronnen: Macrobond, Oxford Economics, Atradius

Door de sterke daling van de autoverkoop en -productie in de jaren vóór 2014 boekten veel Italiaanse fabrikanten en leveranciers van auto-onderdelen kleinere winstmarges. Vooral kleine bedrijven zagen hun verhouding vreemd vermogen/eigen vermogen, solvabiliteit en liquiditeit verzwakken. Dankzij het herstel boekten de overlevende leveranciers grotere winstmarges, die naar verwachting in 2017 stabiel blijven.

Facturen in de Italiaanse autosector worden gemiddeld tussen 60 à 90 en 120 à 150 dagen voldaan, afhankelijk van de eindklant en of het nodige werkkapitaal kan worden verkregen bij banken of leveranciers. Betalingen gebeuren doorgaans sneller wanneer de eindklant een buitenlands bedrijf is. Het betalingsgedrag was bevredigend de voorbije twee jaar en het aantal wanbetalingen zal de komende maanden naar verwachting niet stijgen. Het aantal insolventies in de autosector is laag vergeleken met andere sectoren en het aantal faillissementen zou in 2017 moeten afvlakken.

Gezien de goede prestaties van de sector in 2016 en de nog altijd gunstige vooruitzichten voor 2017 hebben we begin 2017 onze rating voor de auto-industrie verhoogd van 'Redelijk' naar 'Goed'. Ons acceptatiebeleid voor de sector is over het algemeen open. We staan voorzichtiger tegenover fabrikanten van onderdelen, die een zwakke onderhandelingspositie hebben ten opzichte van autofabrikanten, en tegenover bandendistributeurs/-groothandelaars vanwege de toegenomen concurrentie en omdat er een concentratieproces bezig is in dit segment.

Italiaanse auto-industrie



Sterke Punten

Hoge internationaliseringsgraad

Weinig insolventies vergeleken met andere sectoren



Zwakke Punten

Hoge loonkosten schaden de marges

Economische groei blijft bescheiden

Bron: Atradius

Verenigd Koninkrijk

- Nog altijd solide prestaties, maar de gevolgen van de Brexit dreigen
- Valutavolatiliteit is een probleem
- Facturen worden na gemiddeld 60 dagen betaald



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 International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA) boekte de Britse auto-industrie in 2016 zijn hoogste output sinds 1999; 15 binnenlandse fabrikanten produceerden 1.816.622 voertuigen, goed voor een stijging van 8,0% op jaarbasis. Volgens de European Automotive Manufacturers Organisation (ACEA) stegen de registraties van nieuwe personenauto's met 2,3% en die van bedrijfsvoertuigen met 1,2% in 2016. Vorig jaar voerde het Verenigd Koninkrijk een recordaantal auto's uit, namelijk 1.354.216, goed voor 75% van de totale productie. In de tweede helft van 2016 werd de groei van de export vooral gedragen door de waardevermindering van het pond in de nasleep van het Brexit-referendum in 2016. Volgens de Society of Motor Manufacturers & Traders (SMMT) bleef de export de drijvende kracht achter de groei van de autoproduktie in de eerste helft van 2017 (+0,8% op jaarbasis).

Een belangrijke troef van de Britse autosector is zijn diversiteit, met een mix van volume-, premium en gespecialiseerde fabri-

kanten. Door de toenemende productie is de vraag van Britse autofabrikanten naar binnenlands geproduceerde onderdelen de laatste paar jaar gestegen. Momenteel is ongeveer een derde van de onderdelen in een auto van Britse makelij afkomstig uit het binnenland.

Wegens de aanhoudende solide prestaties van de Britse auto-industrie heeft de verwachte vertraging na de Brexit zich nog niet gematerialiseerd en had ze dus geen gevolgen voor de vraag of het aantal insolventies. Volgens de SMMT liepen de investeringen in de autoproduktie echter sterk terug in de eerste helft van 2017, tot GBP 322 miljoen, vergeleken met GBP 1,7 miljard in 2016 en GBP 2,5 miljard in 2015 wegens de groeiende onzekerheid van bedrijven over de afloop van de Brexit-onderhandelingen.

Terwijl de verhouding premium en gespecialiseerde auto's in het bijzonder het afgelopen decennium is gestegen, met een toenemende vraag van buiten de EU tot gevolg, vertegenwoordigt de

Verenigd Koninkrijk: auto-industrie

	2016	2017	2018f
Bbp-groei (%)	1,8	1,6	1,4
Groei van de toegevoegde waarde van de sector (%)	4,4	3,0	-2,3

Aandeel van de sector in de nationale economie (%)	0,7
Gemiddelde groei van de sector over de afgelopen 3 jaar (%)	6,4
Gemiddelde groei van de sector over de afgelopen 5 jaar (%)	6,3
Exportgerichtheid	hoog
Concurrentie	zeer hoog

Bronnen: Macrobond, Oxford Economics, Atradius

EU-markt nog altijd 56% van de Britse auto-export. Een 'harde Brexit' (waarbij het Verenigd Koninkrijk geen toegang meer zou hebben tot de interne markt en de douane-unie) zonder een tussentijdse regeling zou producenten en leveranciers ernstig schaden. Een vertrek uit de EU zou kunnen betekenen dat hogere tarieven de productie van auto's in het Verenigd Koninkrijk duurder maken.

Volgens de regels van de Wereldhandelsorganisatie (WTO) zou er een tarief van 10% op voertuigen en 4,5% op onderdelen zijn. De invoering van douanecontroles zou de 'just-in-time' levering van onderdelen van leveranciers uit de EU kunnen hinderen en leiden tot hogere voorraden, waardoor de kosten toenemen (gemiddeld genomen bestaan auto's die gemaakt worden in het VK voor 60% uit onderdelen die worden ingevoerd uit de EU).

Bovenop een mogelijke verstoring van de handel zou de sector het voordeel van EU-financiering voor productie-onderzoek en -ontwikkeling kwijtraken. In het buitenland gevestigde autofabrikanten met activiteiten in het Verenigd Koninkrijk zouden hun winsten en de waarde van hun activa kunnen zien dalen.

De valutavolatiliteit is een ernstig probleem. Hoewel de waardevermindering van het pond exporteurs heeft geholpen, dreef ze ook de kosten voor de invoer van voertuigen en onderdelen op (ongeveer 87% van de in het binnenland verkochte voertuigen en 65% van de auto-onderdelen worden ingevoerd). Elke aanzienlijke stijging van de kosten op lange termijn kan een negatieve impact hebben op de verkoop, tenzij dealers en fabrikanten een deel van deze stijging op zich nemen, wat dan weer nadelige gevolgen zou hebben voor hun marges. Tegelijkertijd wordt verwacht dat de groei van het Britse bbp in 2018 vertraagt tot 1,4%. Samen met de aanhoudende onzekerheid over de afloop van de Brexit-onderhandelingen en de stijgende inflatie zou dit de binnenlandse autoverkoop kunnen vertragen en zowel dealers als fabrikanten kunnen treffen.

Facturen in de Britse auto-industrie worden na gemiddeld 60 dagen betaald. We hebben een toename in het aantal meldingen van niet-betaling geregistreerd over de afgelopen maanden, vooral doordat een grote distributeur van auto-onderdelen eind 2016 failliet is gegaan, doordat deze negatief werd beïnvloed door de depreciatie van het Britse pond en seizoensgerelateerde problemen. Vergeleken met andere Britse sectoren is het aantal faillissementen en insolventies in de auto-industrie nog altijd goed, met stabiele vooruitzichten op korte termijn.

Voorlopig blijft ons acceptatiebeleid open voor de meeste onderdelen van de Britse autosector, gezien het stabiele aantal insolventies en de aanhoudende solide vraag naar auto's in het Verenigd Koninkrijk en in de eurozone.

De daadwerkelijke implicaties van de Brexit voor de Britse autosector vallen nog te bezien. We volgen de Brexit-onderhandelingen echter op de voet, vooral nu Artikel 50 werd ingeroepen; op middellange termijn zal dit ongetwijfeld gevolgen hebben voor de Britse auto-industrie. We vragen regelmatige managementinformatie op van kopers en klanten, waardoor we veranderingen van de risicodynamiek goed kunnen analyseren en, indien nodig, dienovereenkomstig kunnen handelen.

Britse auto-industrie



Sterke binnenlandse en wereldwijde vraag

Technische uitmuntendheid

Herstructurering bij veel Britse autofabrikanten na de kredietcrisis in 2008; ze zijn daardoor financieel veerkrachtiger



Hoge operationele hefboomwerking vergroot de winsten en verliezen, zodat de winst sterk afhankelijk is van de verkoop

Tekort aan hoogopgeleide werknemers

Meer onzekerheid bij ondernemers en consumenten na de Brexit-beslissing

Bron: Atradius

Verenigde Staten

- Na de piek in 2016 is de autoverkoop begonnen te dalen
- Een Border Adjustment Tax zou de sector ernstig schaden
- Facturen worden na gemiddeld 30-60 dagen voldaan



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 Amerikaanse auto-industrie heeft zich gestaag hersteld na de zware crisis in 2009/2010 als gevolg van de wereldwijde kredietcrisis. Volgens de International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA) steeg de Amerikaanse voertuigproductie met 0,8% op jaarbasis in 2016, tot 12,2 miljoen voertuigen. De registratie of verkoop van nieuwe voertuigen steeg licht (+0,1%) tot 17,9 miljoen stuks.

De productie en verkoop van SUV's en trucks bleef groeien in de eerste helft van 2017. De Amerikaanse markt voor kleine en middelgrote auto's lijkt zijn piek al te hebben bereikt, ondanks het goede consumenten-vertrouwen, de gemakkelijk te verkrijgen consumentenkredieten, een verwachte bbp-groei van 2,2% in 2017 en benzineprijzen die op hun laagste niveau staan sinds 2003. De daling van de verkoop is te wijten aan de langere levensduur van auto's (gemiddeld 8,4 jaar in 1995 tegenover gemiddeld 11,4 jaar in 2014), een overvloed van zo goed als nieuwe tweedehandse voertuigen, de toename van autodeeldiensten, in

combinatie met het feit dat meer mensen in steden zijn gaan leven en dat de voorraden zich hebben opgehoopt, naar verluidt tot hun hoogste niveau in meer dan vijf jaar. In de eerste helft van 2017 daalde de autoverkoop met ongeveer 2% op jaarbasis. De grotere voorraden zouden invloed kunnen hebben op de winstmarges van bedrijven op korte termijn, aangezien de productie naar verwachting relatief zwak blijft in 2017, terwijl de dalende verkoop autoverkoopers ertoe heeft aangezet om steeds vaker grote kortingen te geven. Terwijl de verkoop daalt, zijn fabrikanten zich gaan aanpassen van een groeiklimaat naar een meer stabiel marktklimaat, bijvoorbeeld door banen te schrappen.

Naast het risico op een blijvende terugval van de verkoop, die gevolgen zou hebben voor de bedrijfsmarges in de hele waardeketen, zou het economische beleid van de regering-Trump een andere uitdaging kunnen inhouden, met name de aangekondigde Border Adjustment Tax (BAT) in het kader van de belastingher-

Verenigde Staten: auto-industrie

	2016	2017	2018f
Bbp-groei (%)	1,6	2,2	2,4
Groei van de toegevoegde waarde van de sector (%)	3,4	0,3	0,3
Aandeel van de sector in de nationale economie (%)	1,0		
Gemiddelde groei van de sector over de afgelopen 3 jaar (%)	6,1		
Gemiddelde groei van de sector over de afgelopen 5 jaar (%)	6,7		
Exportgerichtheid	hoog		
Concurrentie	hoog		

Bronnen: Macrobond, Oxford Economics, Atradius

vormingen van de regering. Een BAT zou belastingvoordelen geven aan Amerikaanse bedrijven die producten exporteren; tegelijkertijd zouden hierdoor belastingvoordelen worden geschrapt voor Amerikaanse bedrijven die goederen importeren vanuit het buitenland. Hoewel dit uiteindelijk bedoeld is om Amerikaanse banen te beschermen en verlagingen van de Amerikaanse vennootschapsbelasting te compenseren, kan de impact op de sector aanzienlijk zijn. Sommige grote Amerikaanse spelers in de auto-industrie hebben zich uitgesproken tegen de invoering van een BAT, met als argument dat die tot hogere verkoopprijzen voor auto's en trucks zou leiden, tot USD 2.000 à 3.000 per voertuig. Dit zou een negatief effect kunnen hebben op de autoverkoop en de marges van de meeste fabrikanten en leveranciers kunnen schaden. Dit geldt ook voor een heffing van 20% of 30% op goederen uit Mexico; de wederopbouw van de productiecapaciteit in de VS zou immers veel geld kosten, terwijl de binnenlandse productie van kleine voertuigen niet langer economisch leefbaar is voor Amerikaanse fabrikanten, zodat een verhuizing van de productie naar landen zoals Mexico niet te vermijden is.

Amerikaanse autobedrijven torsen vaak een grote schuldenlast, aangezien de sector zeer kapitaalintensief is. De toegang tot externe financiering is gestaag verbeterd sinds de kredietcrisis in 2008, dankzij de betere handelsvoorwaarden in de sector, de versoepeling op de traditionele kredietmarkten en de toegang tot financiering via overheidsprogramma's. Banken zijn doorgaans bereid om leningen te verstrekken aan de sector.

De gemiddelde betalingstermijn in de Amerikaanse auto-industrie bedraagt 30-60 dagen. Het betalingsgedrag in deze sector was de voorbije twee jaar bevredigend. Het aantal late betalingen, wanbetalingen en insolventies is niet gestegen in 2016 en in de eerste helft van 2017. Gezien de stabiele prestatievoorzichten verwachten we dat het huidige insolventiepeil ongewijzigd zal blijven.

Hoewel we in de eerste helft van 2017 de sector enigszins zagen vertragen, zijn autobedrijven momenteel beter gepositioneerd om een verslechtering van de marktomstandigheden op te vangen, na diverse herstructurerings-/kostenverlagingsmaatregelen tijdens de laatste recessie na 2008. Gesteld dat zich geen grote terugval voordoet (een sterke daling van de verkoop/nadelige economische beleidslijnen), verwachten we dat de brutomarges van autobedrijven de komende maanden stabiel zullen blijven.

Wegens de over het algemeen bevredigende hoofdindicatoren en een gunstig klimaat voor kredietverzekeringsclaims, beschouwen we het kredietrisico en de bedrijfsprestaties van de autosector nog altijd als 'Goed' en blijft ons acceptatiebeleid open. Een probleem waarmee we kampen, is dat een groot aantal autobedrijven in privéhanden is en dus niet verplicht is om financiële informatie bekend te maken. Als gevolg hiervan hebben we een grote behoefte aan financiële informatie.

Amerikaanse auto-industrie



Sterke Punten

Gunstige economische vooruitzichten en solide vraag van klanten

Grote vraag dankzij de aanhoudend lage brandstofprijzen

Veel Amerikaanse autobedrijven werden geherstructureerd na de kredietcrisis van 2008 en zijn daardoor financieel verkrachtiger



Zwakke Punten

Meer onzekerheid over toekomstige economische beleidslijnen

De sterke USD schaadt de exportprestaties

Bron: Atradius

Marktprestaties in een oogopslag

Duitsland

- Sommige leverancierssegmenten kunnen in de toekomst met grotere kredietrisico's te maken krijgen
- Solide solvabiliteit, maar de marges zijn gekrompen
- Goed betalingsgedrag de voorbije twee jaar



In 2016 en in de eerste helft van 2017 bleven de Duitse autoproductie en -verkoop verder toenemen. In de eerste helft van 2017 stegen de binnenlandse registraties van personenauto's met 3% op jaarbasis. Door het dieselschandaal en vermeende prijsafspraken tussen grote autofabrikanten is de onzekerheid in de sector echter toegenomen.

Duitse leveranciers van auto-onderdelen boeken nog altijd goede winsten. Ook zijn hun solvabiliteit en liquiditeit over het algemeen solide. De laatste paar jaren zijn de marges echter gekrompen, als gevolg van de gestegen materiaal- en loonkosten, toenemende concurrentie en druk op de verkoopprijzen. Tegelijkertijd moeten leveranciers investeren in buitenlandse technische/productieafdelingen om dicht bij fabrikanten van originele onderdelen (OEM's) te blijven die naar het buitenland zijn verhuisd.

Dat gezegd zijnde, telt de deelsector van de toeleveringsbedrijven ook veel kleine ondernemingen, die in de toekomst met meer bedrijfs- en kredietrisico's te maken zouden kunnen krijgen, als gevolg van hun zwakke onderhandelingspositie tegenover OEM's of als OEM's geen bestellingen meer zouden plaatsen bij hen (delisting). Tegelijkertijd heerst er in sommige segmenten zware concurrentie. Meer dan 50% van de producenten van chassis en elektronische onderdelen draaien een omzet van minder dan EUR 50 miljoen. Veel kleine bedrijven vinden moeilijk het nodige geld om verder te groeien of op te klimmen in de waardeketen. Grote kapitaaluitgaven voor onderzoek en ontwikkeling zijn nodig om de concurrentie voor te blijven op het vlak van nieuwe trends en technologieën, zoals elektrische motoren, geconnecteerd rijden en zelfrijdende auto's. Grootte wordt steeds belangrijker om de nodige investeringen de baas te blijven. Daarom is er

een concentratieproces bezig in het Duitse segment van de toeleveringsbedrijven, terwijl gespecialiseerde technologiebedrijven hun intrede doen op de automarkt.

Dit wordt nog verergerd door het feit dat de prestaties van de automarkt sterk afhankelijk zijn van volatiele factoren, zoals internationale politieke en economische ontwikkelingen (uitgaven en het gedrag van consumenten), grondstoffenprijzen en wisselkoersen.

De afgelopen twee jaar zag het betalingsgedrag in deze sector er goed uit; de voorbije 12 maanden is het aantal wanbetalingen niet gestegen. Zou de huidige afname van de verkoop van dieselauto's in Duitsland en Europa echter voortduren, dan kan niet worden uitgesloten dat een aantal leveranciers van dieselgerelateerde onderdelen (zoals injectiepompen, filtersystemen, aandrijfassen, versnellingsbakken en uitlaatsystemen) worden geconfronteerd met liquiditeits- en betalingsproblemen de komende maanden.

Gelet op de structurele kwetsbaarheid van kleine leveranciers, beschouwen we de Duitse autosector als 'Redelijk'. Ons acceptatiebeleid blijft redelijk soepel, net als in 2015 en 2016, vooral voor grote, gevestigde toeleveringsbedrijven, die doorgaans een goede toegang hebben tot de kapitaalmarkten en bij wie het risico op wanbetalingen klein is.

Japan

- Binnenlandse verkoop blijft dalen
- De winstmarges van autoproducenten daalden in 2016
- De betalingstermijnen liggen tussen 30 en 60 dagen voor fabrikanten



De Japanse autosector kampt met een dalende binnenlandse vraag, als gevolg van demografische problemen (een daling van de bevolking en een groeiend percentage senioren) en de invoering van belastingverhogingen in 2014 (consumptiebelasting) en 2015 (belasting op lichte voertuigen). Voor oktober 2019 is opnieuw een verhoging van de consumptiebelasting gepland.

In 2016 verslechterden de winstmarges van Japanse autofabrikanten licht, vooral omdat de sterke Yen voor een lagere vraag in Noord-Amerika zorgde. Dat gezegd zijnde, staat de EU op het punt om invoerheffingen op auto's te schrappen, in het kader van het handelsakkoord tussen de EU en Japan. Dat zal waarschijnlijk resulteren in een beter rendement voor Japanse autofabrikanten vanaf 2019.

De kapitaalvereisten in deze sector zijn hoog, maar Japanse autobedrijven hebben over het algemeen geen overdreven grote schuldenlast. Dankzij de bevredigende bedrijfsprestaties zijn banken doorgaans bereid om leningen toe te staan onder goede financieringsvoorwaarden. De lage rentevoeten helpen daarbij. Bovendien moedigt de Japanse overheid banken aan om bedrijven met grote financieringsbehoeften te ondersteunen.

De gemiddelde betalingstermijn in de Japanse autosector is circa 30 dagen voor detailhandelaren, 30-60 dagen voor fabrikanten en 60-90 dagen voor groothandelaren. Het betalingsgedrag in deze sector was de voorbije twee jaar zeer goed. Het aantal late betalingen, wanbetalingen en insolventies is zeer klein en men verwacht voor de komende maanden geen verslechtering,

aangezien het bedrijfsklimaat naar verwachting stabiel blijft en banken bereid zijn om leningen te geven. Onlangs ging Takata Corporation, een grote leverancier van auto-onderdelen, wel failliet (zie hieronder).

Gelet op de over het algemeen positieve indicatoren beschouwen we het kredietrisico en de bedrijfsprestaties van de auto-industrie als stabiel en blijft ons acceptatiebeleid zeer open voor grote fabrikanten en open voor groothandelaren en leveranciers van auto-onderdelen. Wat deze laatste segmenten betreft, staan we echter voorzichtiger tegenover kleine bedrijven, die vaak financieel zwakker staan dan grote bedrijven en die kwetsbaarder zijn voor plotselinge veranderingen in het markt sentiment. We staan ook voorzichtiger tegenover detailhandelaren, wegens de zwakke prestaties van de binnenlandse automarkt.

Voorzichtigheid is ook geboden bij bedrijven die banden hebben met Takata Corporation, de leverancier van auto-onderdelen die het faillissement heeft aangevraagd in Japan en de VS, na veiligheidsproblemen met airbags. Hierdoor moesten tientallen miljoenen auto's worden teruggeroepen in de VS. Takata zal defecte airbags wereldwijd blijven terugroepen, maar als hun financiële middelen opraken, kunnen enkele autofabrikanten en leveranciers genoodzaakt zijn om de resterende kosten te dekken.

Spanje

- Verdere stijging van de productie en voertuigregistraties
- Facturen worden na gemiddeld 60 dagen voldaan
- Solide prestatievoorzichten



De auto-industrie is een belangrijke sector van de Spaanse economie. Spanje is de op een na grootste autoproducent in Europa, na Duitsland, en staat wereldwijd op de negende plaats. De autosector is goed voor 20% van de Spaanse export; 85% van de nationale productie wordt uitgevoerd. Er zijn negen fabrikanten van originele onderdelen (OEM's) actief in Spanje, met in totaal 17 productievervestigingen. Er is voor EUR 10 miljard aan investeringen gepland in nieuwe fabrieken, om de productie van nieuwe conventionele en elektrische modellen op te drijven, goed voor een gemiddeld jaarlijks investeringsvolume van ongeveer EUR 1,7 miljard. De deelsector van de leveranciers van auto-onderdelen speelt een belangrijke rol bij de prestaties van de sector, gezien de meer dan 1.000 bedrijven, 330.000 werknemers en omzet van meer dan EUR 32 miljard in 2016.

De afgelopen jaren profiteerde de Spaanse auto-industrie van de solide wereldwijde vraag. In de periode 2012-2016 boekte de binnenlandse autoproduktie een cumulatieve groei van 45%. Vorig jaar steeg de productie met 5,6% op jaarbasis, tot ongeveer 2,9 miljoen voertuigen, volgens de International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA). De vooruitzichten voor 2017 blijven gunstig, met een groei in lijn met die van de Spaanse economie en een verwachte output van meer dan drie miljoen voertuigen.

Sinds 2012 is de binnenlandse autoverkoop elk jaar gestegen, in lijn met het herstel na de economische crisis, dankzij een sterke particuliere consumptie en een dalende werkloosheid, betere toegang tot bankleningen voor consumenten en overheidsmaatregelen die de vervanging van wagenparken en de aankoop van elektrische modellen stimuleren.

De afgelopen 12 maanden boekten Spaanse autobedrijven goede winstmarges. In 2017 zouden die stabiel moeten blijven. Hoewel de sector doorgaans veel behoefte heeft aan externe financiering en de schuldenlast hoog is, zijn banken bereid om leningen te geven aan de sector, zowel voor financiering op korte termijn (beheer van het werkkapitaal) als voor faciliteiten op lange termijn (financiering van kapitaaluitgaven).

Facturen in de Spaanse autosector worden na gemiddeld 60 dagen voldaan. Het betalingsgedrag is goed en het aantal late betalingen was niet overdreven groot de laatste jaren. Het aantal wanbetalingen is laag en we verwachten de komende maanden geen sterke stijging, gezien de nog altijd positieve vooruitzichten voor de prestaties van de auto-industrie. Het aantal insolventies in deze sector is laag en dit blijft naar verwachting zo in 2017.

Ons acceptatiebeleid blijft open, gelet op het lage aantal claims, het goede betalingsgedrag en de sterke punten van de sector: een solide industriële basis en een toonaangevende internationale positie, productieve en flexibele productievervestigingen, een sterk en innovatief segment van industriële leveranciers, de beschikbaarheid van hoogopgeleide werknemers tegen competitieve kosten, alsook aanzienlijke private en publieke investeringen.

Marktprestaties in een flits

België



- De Belgische autosector is goed voor 1% van het Belgische bbp. Hoewel de productie licht daalde in 2016 (-2,4%, tot ongeveer 400.000 voertuigen), stegen de binnenlandse registratie of de verkoop van nieuwe auto's met 8,1% op jaarbasis in 2016. Voor 2017 wordt een verdere groei verwacht (in de eerste helft van 2017 stegen de registraties van nieuwe personenauto's met 4% op jaarbasis, volgens de Belgische automobiefederatie FEBIAC).
- Naast enkele grote assemblagefabrieken telt België ook een groot aantal exportgerichte fabrikanten van hoogwaardige onderdelen met goede zakelijke mogelijkheden, gelet op de stijgende wereldwijde vraag naar auto-elektronica en geavanceerde technologie. Dat gezegde zijnde, zou het toenemende belang van Big Data en ingebedde technologie/elektronica, samen met het wereldwijde concentratieproces dat nu bezig is in de sector, op middellange termijn tot meer fusies en overnames moeten leiden bij Belgische autobedrijven.
- De winstmarges in de Belgische auto-industrie zijn doorgaans bevredigend en blijven in 2017 naar verwachting stabiel. Hoewel veel bedrijven langlopende schulden hebben, kunnen ze op de banken rekenen.
- De afgelopen twee jaar was het betalingsgedrag in deze sector goed; ook is het aantal late betalingen en insolventies laag. Het aantal betalingsachterstanden zowel als het aantal faillissementen is gedaald sinds eind 2016 en we verwachten de komende maanden geen verslechtering.
- We beschouwen het kredietrisico en de bedrijfsprestaties van de Belgische autosector als 'Goed' en ons acceptatiebeleid blijft open voor alle deelsectoren.

Tsjechië



- De auto-industrie speelt een sleutelrol in de Tsjechische economie; deze is immers goed voor meer dan 7% van het bbp en meer dan 20% van de export (vooral naar EU-landen). Tsjechië telt drie grote autoproducenten: Škoda, Toyota Peugeot Citroën Automobile (TPCA) en het Koreaanse Hyundai. Er zijn tal van lokale leveranciers en de Tsjechische staal-/metaal- en kunststoffensector is sterk afhankelijk van de prestaties van de autosector.
- Volgens de International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA) steeg de autoproductie in 2016 met 8,3% tot meer dan 1,3 miljoen voertuigen. De drie grote autofabrikanten zagen hun productie stijgen, net als de output in de eerste helft van 2017. De vooruitzichten blijven gunstig, vooral dankzij de solide vraag van landen uit de eurozone.
- Een solide verkoop zorgde voor stabiele winstmarges bij autoproducenten en -leveranciers; verwacht wordt dat ze de komende maanden op hun huidige niveau blijven. Het betalingsgedrag is over het algemeen goed, er zijn weinig wanbetalingen en dat blijft de komende maanden naar verwachting zo. De verwachting is dat het aantal insolventies in deze sector laag blijft. Leveranciers hebben doorgaans langetermijncontracten met stabiele betalingsvoorwaarden, volumes en marges, terwijl banken bereid zijn om leningen te geven aan bedrijven.
- Gelet op het stijgende aantal bestellingen, de groeiende omzet en het lage aantal wanbetalingen en insolventies in deze sector, blijft ons acceptatiebeleid open.

Nederland



- De auto-industrie speelt geen grote rol in Nederland, waar deze slechts 0,4% van het bbp vertegenwoordigt. VDL Nedcar en DAF Trucks zijn zelfs de enige twee auto-/vrachtwagenfabrikanten die actief zijn in Nederland. Volgens de International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA) steeg de productie met 0,7% in 2016, tot 44.400 voertuigen. In de eerste helft van 2017 steeg het aantal registraties van personenauto's met 19,9% op jaarbasis, na een groei van 14,7% in 2016, terwijl het aantal registraties van bedrijfsvoertuigen in diezelfde periode met 3,6% groeide. De vooruitzichten blijven positief dankzij de solide economische prestaties in 2017 en 2018.
- Sinds de economische crisis in 2009 is het aantal Nederlandse autodealers sterk gedaald. Onlangs vond er nog een consolidatie plaats op de groothandelsmarkt voor auto-onderdelen. Er blijven nu nog maar twee grote spelers over (Sator-LKQ en AutoBinck-PartsPoint).
- De winstmarges in de Nederlandse auto-industrie zijn doorgaans goed en blijven naar verwachting stabiel in 2017. De meeste bedrijven hebben geen overdreven financiële schuldenlast en banken zijn bereid om leningen toe te staan aan de sector.
- De voorbije twee jaar was het betalingsgedrag in deze sector goed. Het aantal betalingsachterstanden en insolventies is laag. Sinds eind 2016 is het aantal faillissementen gedaald, de komende maanden verwachten we geen verslechtering.
- Gelet op de positieve prestaties van de sector handhaven we een open, case-by-case acceptatiebeleid.

Zweden



- De Zweedse auto-industrie wordt gedomineerd door Volvo Cars wat het segment van personenauto's betreft en door Volvo AB en Scania AB als het om vrachtwagens gaat. Deze fabrikanten van originele onderdelen (OEM's) richten zich vooral op de export (meer dan 85% van de productie wordt uitgevoerd) en zijn van doorslaggevend belang voor de prestaties van kleine Zweedse leveranciers.
- In 2016 groeide de autoproductie met 8,7% tot 205.000 voertuigen, volgens de International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA). Voor 2017 wordt een groei van 5% verwacht. In 2017 zal het Zweedse bbp naar verwachting met 2,5% groeien, na een groei van 3,1% in 2016. Dat zou de binnenlandse verkoop van auto's ondersteunen.
- De Zweedse autofabrikanten investeren zwaar in geconnecteerde voertuigtechnologie en zijn op zoek naar nieuwe ontwikkelingsideeën. In juli 2017 maakte Volvo Cars bekend dat elke auto die het vanaf 2019 zal lanceren, met een elektrische motor zal uitgerust zijn.
- Men verwacht dat de winstmarges van de sector stabiel zullen blijven. De meeste bedrijven zouden genoeg financiële veerkracht moeten hebben om een lichte volatiliteit van de vraag of grondstoffenprijzen op te vangen. De huidige rentevoeten (de Zweedse referentierentevoet blijft op -0,5% staan) helpt bedrijven hun schulden af te lossen en banken zijn bereid om leningen toe te staan.
- Los van hun plaats in de toeleveringsketen schommelt de betalingstermijn in de autosector tussen de 30 en 90 dagen. Het aantal wanbetalingen en insolventies is laag, dit blijft de komende maanden naar verwachting zo.
- Ons acceptatiebeleid blijft over het algemeen open voor deze sector, zonder beperkingen op deelsectoren. Wegens zijn sterke afhankelijkheid van de export wordt de auto-industrie blootgesteld aan wisselkoersrisico's; de meeste kosten worden immers gemaakt in Zweedse kronen. We letten dan ook goed op of bedrijven gepaste maatregelen nemen om deze risico's te beheersen.

Vooruitzichten prestaties sectoren per land

September 2017

	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 juli 2017

Europa

Oostenrijk

Chemie/Farmacie



Verlaagd van Uitstekend naar Goed

Terwijl het farmaceutische segment het nog altijd zeer goed doet, is het aantal wanbetalingen in het segment chemie de voorbije 18 maanden licht gestegen.

Bouw



Verlaagd van Redelijk naar Slecht

De laatste 2-3 jaar was het aantal insolventies in deze sector hoog; in 2017 verbeterden de bedrijfsprestaties en kredietrisico's niet.

Duurzame consumptiegoederen



Verlaagd van Goed naar Redelijk

Hoewel segmenten zoals meubelen of de groothandel nog altijd bevredigende prestaties boeken, is het aantal wanbetalingen voor de detailhandel en huishoudelijke apparaten het voorbije jaar sterk gestegen. Ondanks de gunstige consumentenbestedingen zullen de problemen aanhouden, bijvoorbeeld door de toenemende concurrentie van online verkopers.

Financiële diensten



Verhoogd van Goed naar Uitstekend

Ondanks het moeilijker bedrijfsklimaat is het aantal wanbetalingen de voorbije twee jaar gedaald.

Tsjechië

Voeding



Verhoogd van Redelijk naar Goed

De sector geniet een solide consumentenvraag en hogere verkoopprijzen, waardoor de inkomsten van bedrijven zijn gestegen.

Ierland

Financiële diensten



Verhoogd van Redelijk naar Goed

De bedrijfsprestaties in deze sector zijn verder verbeterd. Verwacht wordt dat de sector wegens de Brexit zal profiteren van de toekomstige verhuizing van financiële bedrijven van het Verenigd Koninkrijk naar Ierland.

Italië

Landbouw



Verhoogd van Redelijk naar Goed

Bouw



Verhoogd van Slecht naar Matig

Machines



Verhoogd van Goed naar Uitstekend

Metaal



Verhoogd van Matig naar Redelijk

Papier



Verhoogd van Matig naar Redelijk

Staal



Verhoogd van Matig naar Redelijk

Dankzij de heropleving van de binnenlandse economie zijn de bedrijfsprestaties en kredietrisico's in al deze sectoren verbeterd.

Polen

Duurzame consumptiegoederen



Verlaagd van Redelijk naar Matig

Het segment van de huishoudelijke elektronica lijdt onder de fiscale maatregelen tegen 'btw-carrousel's, die bedrijven met aanzienlijke fiscale schulden kunnen opzadelen, wat tot liquiditeitsproblemen en het 'bevrozen' van rekeningen door de belastingdienst kan leiden.

Portugal

Automotive



Verlaagd van Goed naar Redelijk

In de eerste maanden van 2017 was er zowel een daling van de autoaankopen als een daling van de investeringen in vervoermiddelen. Als gevolg hiervan is er enige onzekerheid in de binnenlandse auto-industrie.

Duurzame consumptiegoederen



Verhoogd van Matig naar Redelijk

Electronics/ICT



Verhoogd van Matig naar Redelijk

In beide sectoren steeg de verkoop in 2016 en, in mindere mate, in de eerste helft van 2017, dankzij de hogere besteedbare inkomens en het geleidelijke herstel van de economische groei, waardoor het consumentenvertrouwen een boost kreeg.

Russia

Landbouw



Verlaagd van Redelijk naar Matig

De sector kampt met slechte weersomstandigheden en slechte oogstverwachtingen.

Chemie/Farmacie



Verlaagd van Redelijk naar Matig

De sector lijdt onder een aanhoudend concentratieproces en de mogelijke insolventie van een grote speler.

Machines/Techniek



Verlaagd van Matig naar Slecht

De kredietrisico's voor bedrijven in deze sector zijn gestegen, als gevolg van de door de EU/VS opgelegde sancties.

Slowakije

Voeding



Verhoogd van Redelijk naar Goed

De sector geniet een solide consumentenvraag en hogere verkoopprijzen, waardoor de inkomsten van bedrijven zijn gestegen.

Zwitserland

Bouw



Verlaagd van Redelijk naar Matig

In 2016 waren er veel insolventies. Dat verbeterde niet echt in de eerste helft van 2017.

Duurzame consumptiegoederen



Verlaagd van Goed naar Redelijk

Hoewel de algemene toestand in de sector stabiel blijft, laten het segment van de huishoudelijke apparaten en groothandel/detailhandel van huishoudelijke artikelen een dalende trend zien.

Papier



Verhoogd van Slecht naar Redelijk

Hoewel de drukkerijsector al jaren lang in grote moeilijkheden verkeert als gevolg van de toenemende digitalisering, is het aantal wanbetalingen over het algemeen verbeterd.

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