

Auswirkungen von Covid-19 auf die deutsche Luft- und Raumfahrtzulieferindustrie

Status quo und Strategien zur Krisenüberwindung

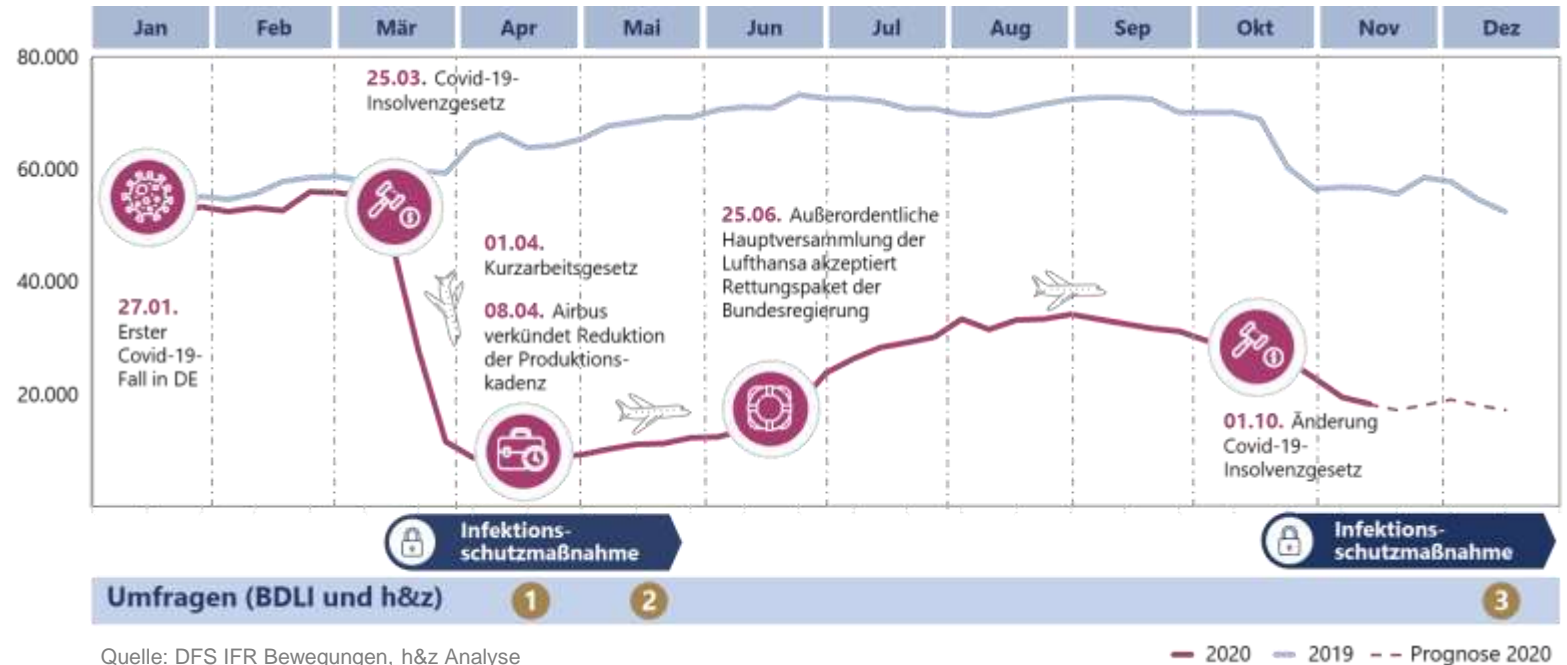
Dezember 2020 / Januar 2021



Ausgangssituation (1/2)

- Im Jahr 2020 hatte die Covid-19-Krise wegen weltweiter Reisebeschränkungen massive Auswirkungen auf den inter-nationalen Flugverkehr und die Fluggesellschaften (siehe **Abbildung 1**).
- Die globale Covid-19-Pandemie führte aufgrund der Krisen bei Airlines zu einer im Vergleich zum Rekordjahr 2019 verringerten Nachfrage nach Neuflugzeugen und zu massiven Einbrüchen der Auslieferungen von Passagier-maschinen bei OEMs wie Airbus.
- Um den Zustand mittelständischer deutscher Luft- und Raumfahrtzulieferer besser zu verstehen, wurden 2020 drei Umfragen zur Erhebung des Status quo in der Covid-19-Krise und ihrer Maßnahmen und Strategien zur Krisenüber-windung durchgeführt.
- Die ersten beiden Umfragen des BDLI und der h&z Unternehmensberatung wurden im April und Mai 2020 durchgeführt, als der Flugverkehr wegen globaler Restriktionen stark eingebrochen war. Die dritte Umfrage fand während des „Lockdown Light“ im Dezember 2020 statt.

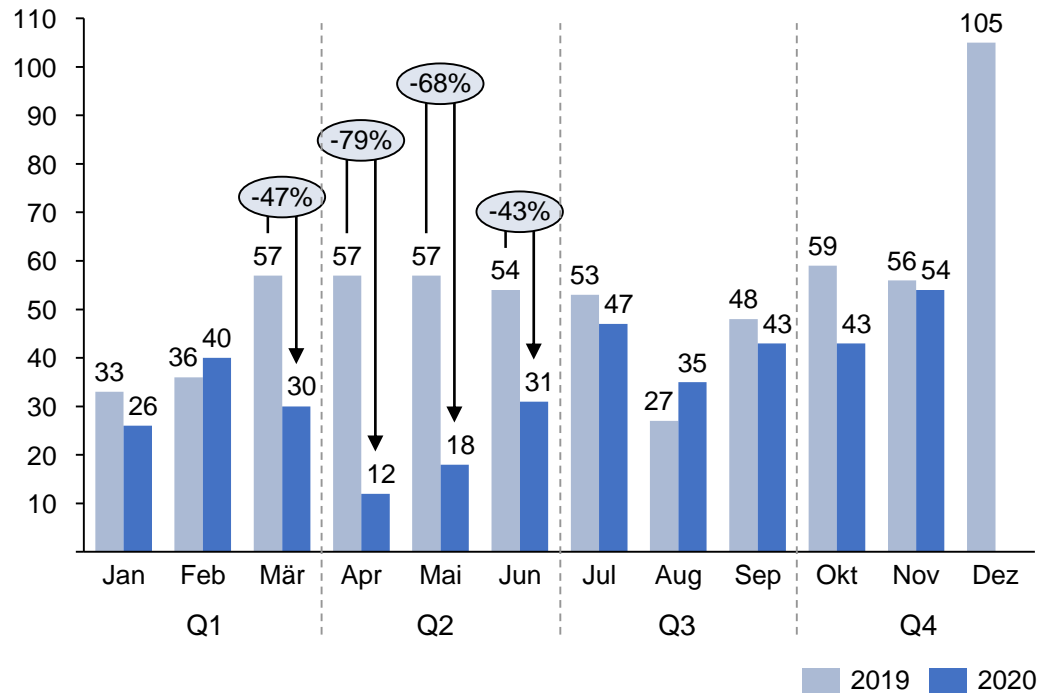
Abbildung 1: Sinnbild des Zustands einer Industrie: Flugbewegungen in Deutschland im Jahr 2020



Ausgangssituation (2/2)



Abbildung 2: Vergleich der Auslieferungen des Airbus A320 in den Jahren 2019 und 2020



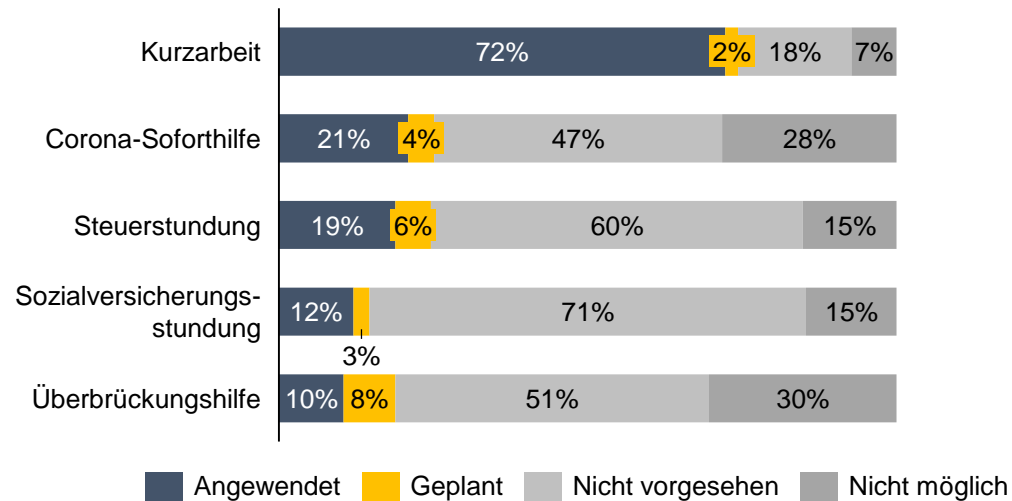
- Über alle Flugzeugtypen hinweg konnte Airbus im ersten Halbjahr 2020 nur knapp halb so viele Flugzeuge ausliefern wie im Jahr 2019, da Fluggesellschaften um die Verschiebung von Lieferterminen baten und die Produktionskadenz reduziert wurde.
- Im Vergleich zum Vorjahr wurden im Jahr 2020 auch deutlich weniger Flugzeuge vom Typ Airbus A320 ausgeliefert (s. **Abbildung 2**). Besonders in den Monaten von März bis Juni waren die Auslieferungen im Vorjahresvergleich massiv reduziert – im April sogar um ca. 80%.
- Die Produktionskadenz der A320 wurde aufgrund der verringerten Nachfrage ab April auf monatlich 40 Flugzeuge angepasst. Die Stabilisierung der A320-Produktionsrate dient als strategische Maßnahme, um mittelfristig den Fortbestand der Supply Chain zu fördern. Ein Lichtblick in der Branche und für Zulieferer in der Airbus-Supply-Chain ist die für Juli 2021 angedachte Erhöhung der monatlichen Produktionskadenz der Airbus-A320-Familie auf 47. Auf der A320-Familie liegen die stillen Hoffnungen von Analysten und Zulieferern, denn dieser Flugzeugfamilie wird grundsätzlich eine schnellere Erholung zugetraut, als Fliegern aus dem Bereich Twin Aisle/Long Range.

Kurzarbeit ist das meistgenutzte und hilfreichste Finanzinstrument zur Bewältigung der Krise

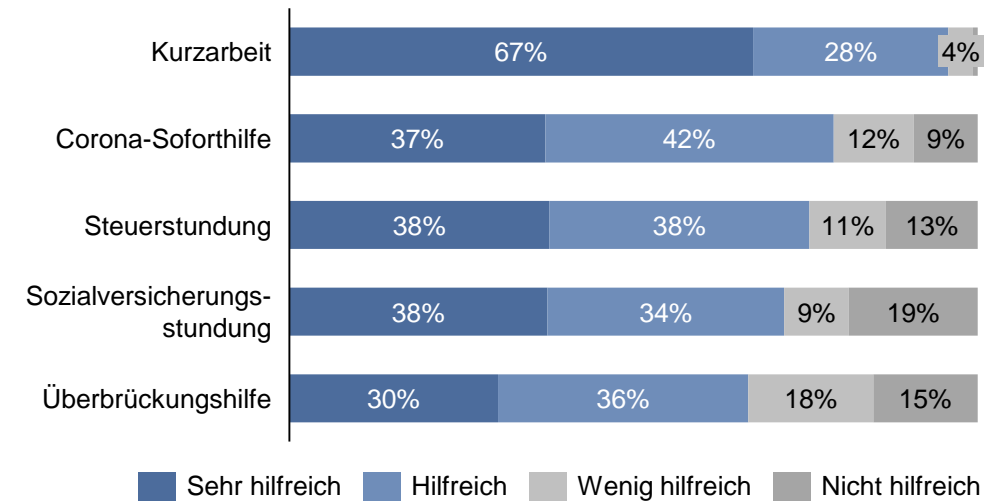


Anwendung und Effektivität unterschiedlicher Instrumente

Anwendung unterschiedlicher Instrumente



Bewertung der angewendeten Instrumente

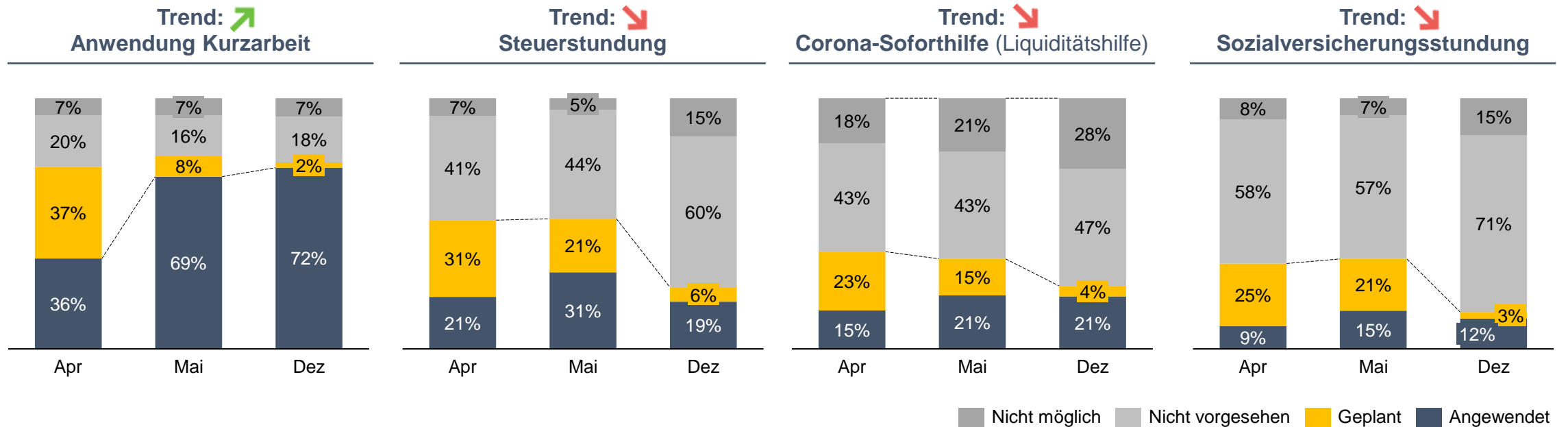


- **Kurzarbeit** wurde von **72%** der Befragten angewendet. In der Effektivitätsbewertung schneidet das Instrument Kurzarbeit sehr gut ab: **95%** der Befragten schätzen die Effektivität von Kurzarbeit als sehr hilfreich oder hilfreich ein
- **21%** der Befragten nutzten **Corona-Soforthilfe**. 37% bewerten das Instrument als sehr hilfreich und 42% als hilfreich
- **Steuerstundungen** wurden von **19%** der Befragten angewendet und von 76% der Befragten als sehr hilfreich oder hilfreich eingeschätzt
- **Überbrückungshilfe** wurde von **10%** der Befragten genutzt, weitere 8% planen die Nutzung. Ihre Effektivität wird von 66% als sehr hilfreich oder hilfreich bewertet

Quelle: h&z Unternehmensberatung (Befragung deutscher Luftfahrtzulieferunternehmen zur Covid-19-Auswirkung vom 1. bis 8. Dezember mit 191 Teilnehmern)

Nach einem steilen Anstieg der Kurzarbeit am Anfang des Jahres bleibt das Anwendungsniveau im Dezember weiterhin hoch

Trend: Anwendung unterschiedlicher Instrumente

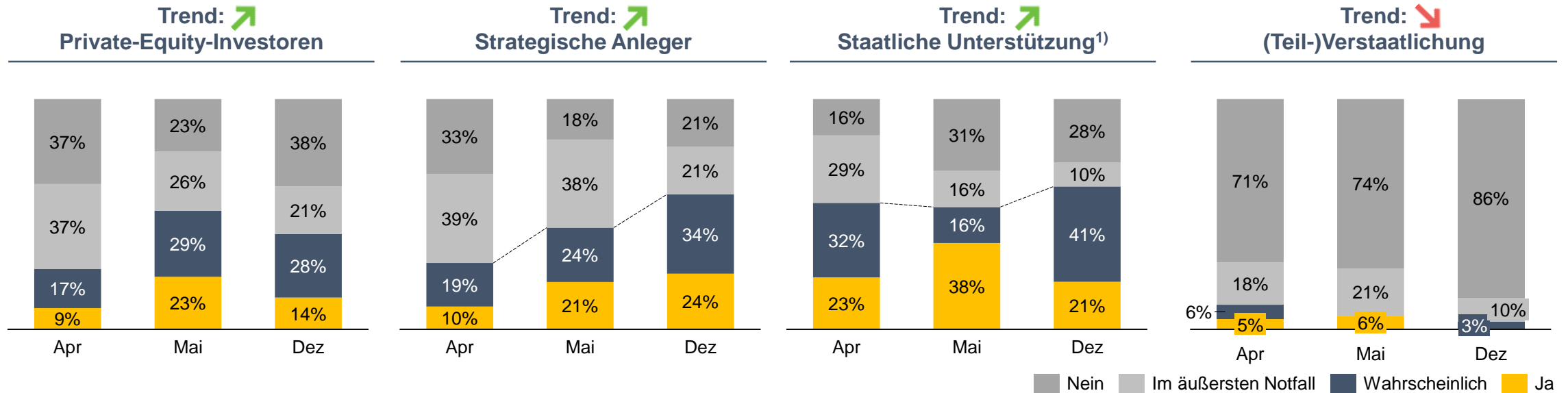


- Von April bis Mai stieg der Anteil der Befragten, die **Kurzarbeit** anwendeten, von 36% auf 69%. Im Zeitraum von Mai bis Dezember stieg der Prozentsatz weiter von 69% auf **72%**
- Bei **Steuerstundung, Corona-Soforthilfe** und **Sozialversicherungsstundung** lässt sich seit Anfang des Jahres ein **rückläufiger Trend** in der Anwendung beobachten

Die Bereitschaft zur Zusammenarbeit mit strategischen Anlegern ist seit Anfang des Jahres deutlich gestiegen



Trend: Eigenkapitalfinanzierung



- Offenheit gegenüber **Private-Equity-Investoren** ist nach anfänglichem Anstieg von 9% im April auf 23% im Mai wieder auf **14%** im Dezember gesunken
- Die Bereitschaft (ja oder wahrscheinlich) für die Zusammenarbeit mit **strategischen Anlegern** ist von 19% im April auf **58%** im Dezember gestiegen
- **62%** der Befragten im Dezember halten es für wahrscheinlich bzw. bejahen es, **staatliche Unterstützung** in Anspruch zu nehmen. Verglichen mit April (55%) und Mai (54%) ist die Bereitschaft leicht gestiegen
- **(Teil-)Verstaatlichungen** scheint für die Unternehmen nicht sonderlich attraktiv zu sein. Während im April noch 5% und im Mai 6% der Befragten es in Betracht gezogen haben (mit „ja“ geantwortet haben), liegt dieser Wert im Dezember bei **0%**

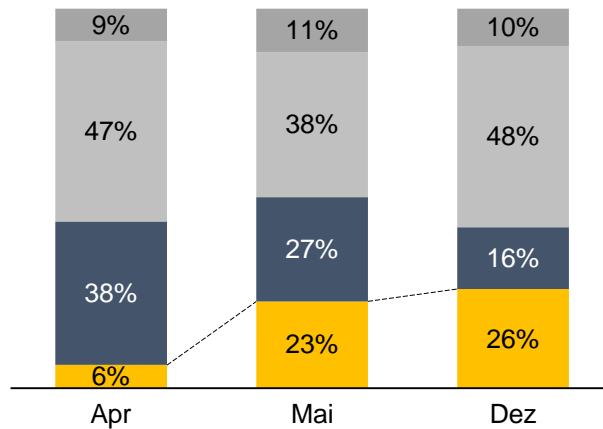
Quelle: h&z Unternehmensberatung (Befragung deutscher Luftfahrtzulieferer zur Covid-19-Auswirkung 6.–8. April 2020 (n = 405), 26.–28. Mai 2020 (n = 131) und 1.–8. Dezember 2020 (n = 191))

Im Verlauf der Krise werden die Darlehensprogramme von den Unternehmen am meisten angewendet und geplant, um die Liquidität zu sichern

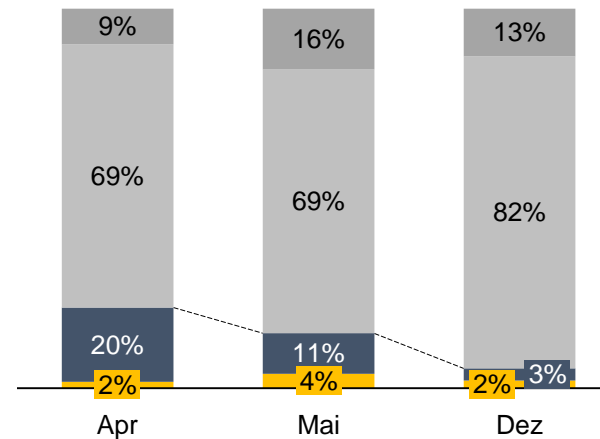


Trend: Fremdkapitalfinanzierung

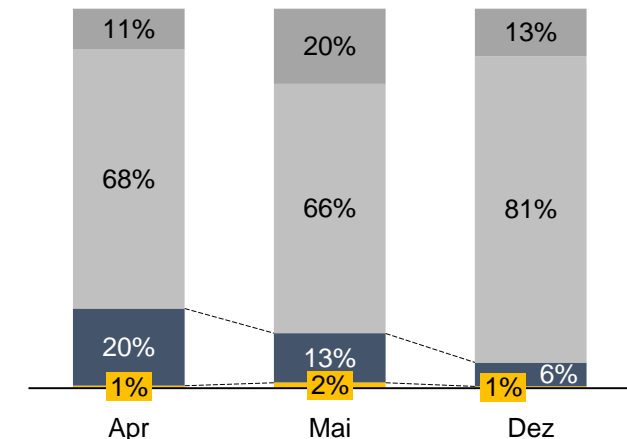
Trend: Darlehensprogramme (Hausbanken, Landesbanken, KfW) ↗



Trend: Bürgschaftsprogramme (Landesbanken) ↘



Trend: Schutzschirm zur Krisenunterstützung (Universalkredit mit Haftungsfreistellung, Akutkredit) ↘



Nicht möglich
 Nicht vorgesehen
 Geplant
 Angewendet

- Mit zunehmender Krisendauer steigt die Nutzung von **Darlehensprogrammen** von 6% im April auf **26%** im Dezember
- Die Anwendung von **Bürgschaftsprogrammen** und **Schutzschirmverfahren** ist rückläufig und bleibt auf einem niedrigen Niveau. Nur 5% der Befragten im Dezember haben Bürgschaftsprogramme geplant oder angewendet, beim Schutzschirmverfahren sind es 7% im Dezember nach 21% (April) bzw. 15% (Mai)

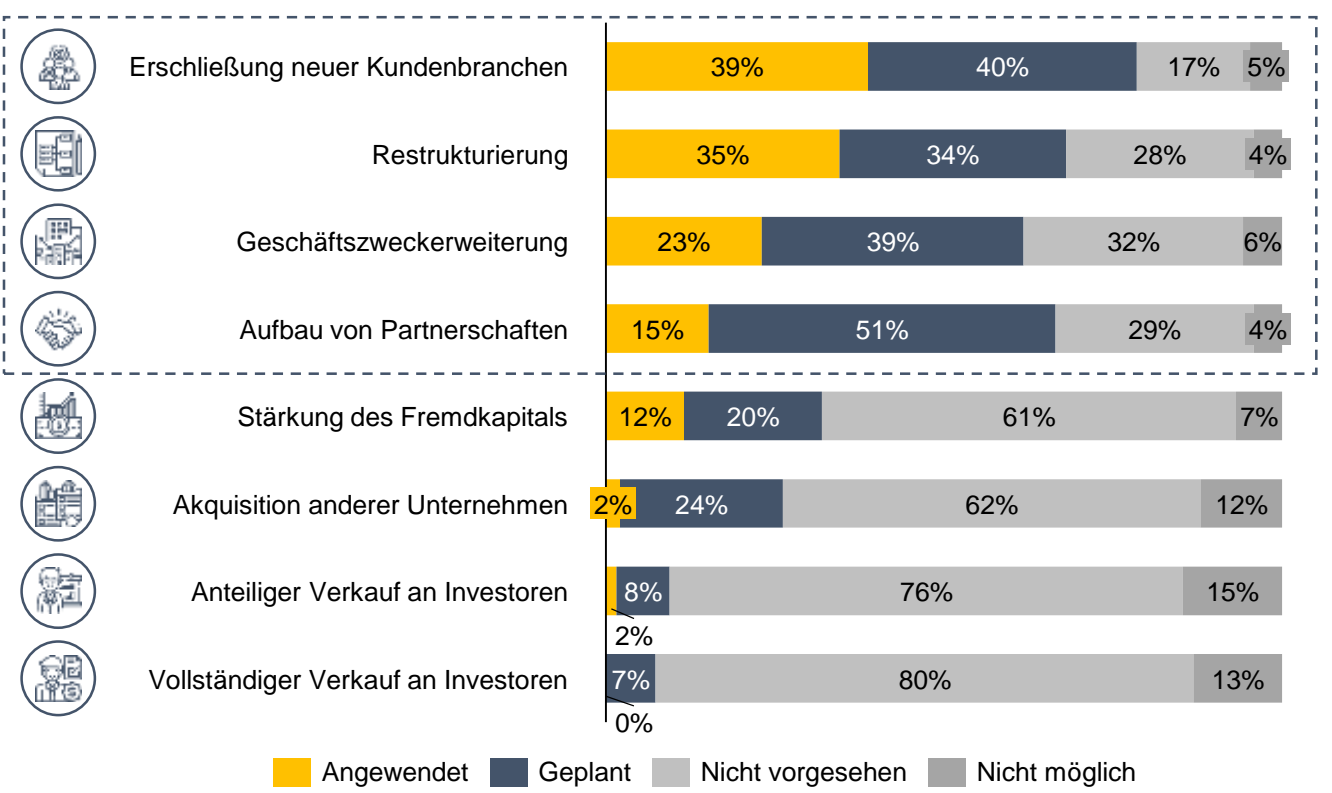
Quelle: h&z Unternehmensberatung (Befragung deutscher Luftfahrtzulieferer zur Covid-19-Auswirkung 6.–8. April 2020 (n = 405), 26.–28. Mai 2020 (n = 131) und 1.–8. Dezember 2020 (n = 191))

Die wichtigsten Maßnahmen zur Krisenüberwindung sind Diversifikation, Restrukturierung und Aufbau von Partnerschaften



Maßnahmen-Überblick

Maßnahmen zur Krisenbewältigung
(angewendet oder in den nächsten 12 Monaten geplant)



Kommentar

Diversifikation

- 79% der Befragten fokussieren sich auf die **Erschließung neuer Kundenbranchen**, um die Abhängigkeit von der Luftfahrtbranche und dem Hauptkunden Airbus zu reduzieren
 - 39% haben schon neue Branchen erschlossen
 - 40% planen dies in den nächsten 12 Monaten zu tun
- Um sich zu diversifizieren, haben **23%** der Unternehmen bereits **neue Geschäftszwecke** erschlossen und weitere 39% planen, dies zu tun. Häufig entwickeln Firmen Themen wie Engineering- und Projektmanagementdienstleistungen

Restrukturierung

- 69% der Befragten **restrukturieren** ihre Unternehmen, um sich an das neue, verringerte Umsatzniveau anzupassen.
 - 35% der Befragten haben ihr Unternehmen bereits restrukturiert
 - 34% planen dies in den nächsten Monaten zu tun

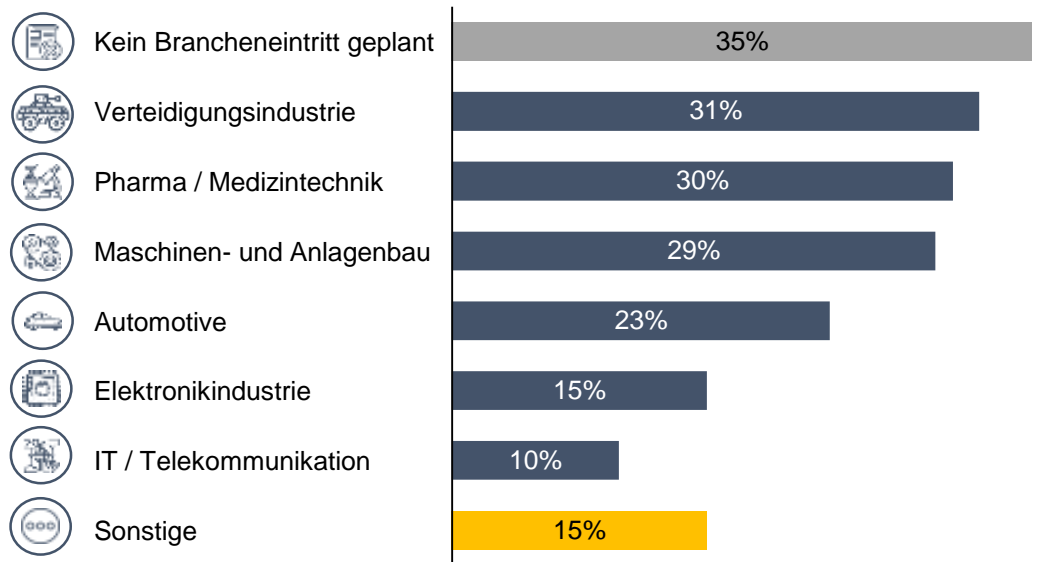
Quelle: h&z Unternehmensberatung (Befragung deutscher Luftfahrtzulieferunternehmen zur Covid-19-Auswirkung vom 1. bis 8. Dezember mit 191 Teilnehmern)

In den nächsten Monaten planen 65% der Unternehmen die Erschließung neuer Kundenbranchen, 51% planen eine Geschäftszweckerweiterung

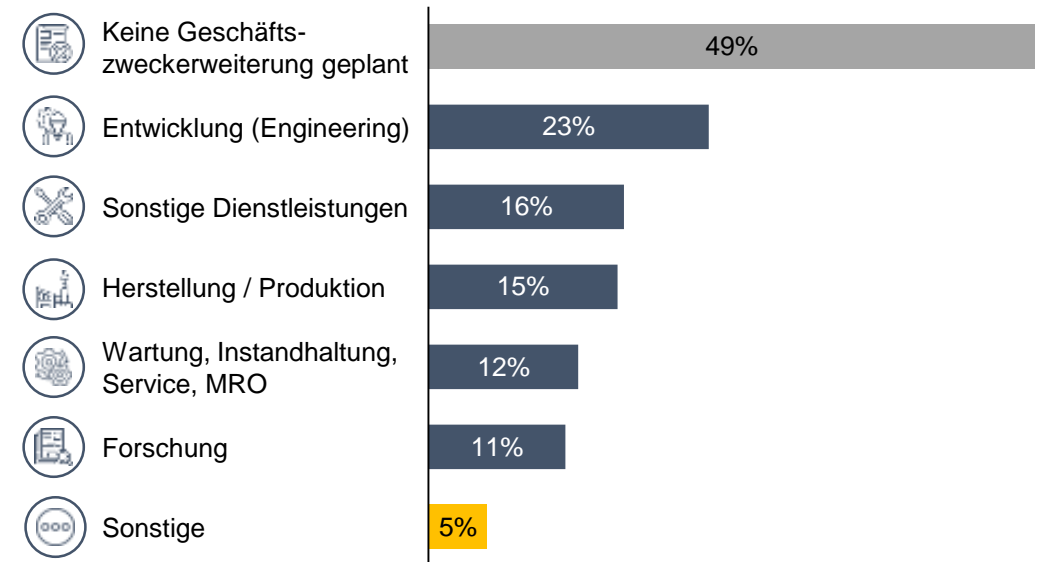


Erschließung neuer Kundenbranchen und Geschäftszweckerweiterung

Brancheneinstieg (Mehrfachauswahl möglich)



Geschäftszweckerweiterung (Mehrfachauswahl möglich)



- Als **sonstige**, für einen Einstieg interessante **Branchen** wurden unter anderem genannt: Bahnindustrie, Schiffbau, Energie und Windkraft, Lebensmittelindustrie
- Als **sonstige Geschäftszwecke** wurden unter anderem genannt: Logistik, Beratung, Vertrieb und Handel

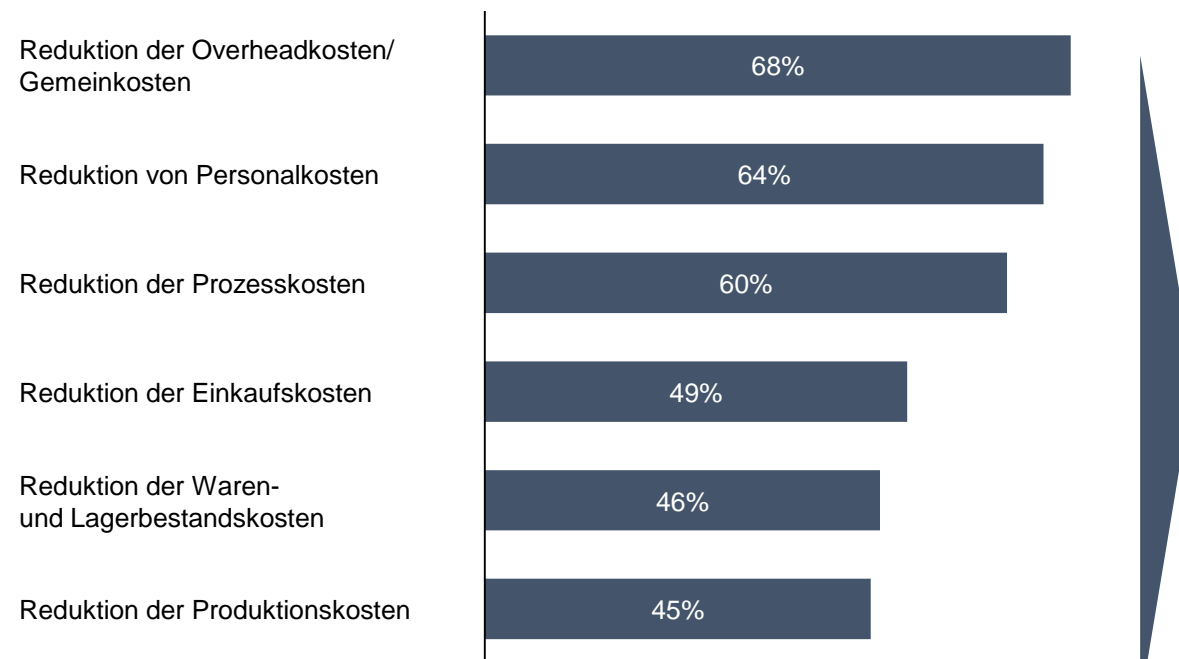
Quelle: h&z Unternehmensberatung (Befragung deutscher Luftfahrtzulieferunternehmen zur Covid-19-Auswirkung vom 1. bis 8. Dezember mit 191 Teilnehmern)

Im Zuge von Restrukturierungen planen Luftfahrtzulieferer primär die Einsparung von Overhead-, Personal- und Prozesskosten



Restrukturierungsmaßnahmen

Gep plante Einsparungsmaßnahmen zur Krisenüberwindung



Kommentar

- Im Zuge von Restrukturierungsmaßnahmen planen die Unternehmen Maßnahmen, die einen direkten Bottom-Line-Effekt haben
 - **68%** planen eine Verschlinkung durch die **Reduktion von Overheadkosten**
 - **64%** planen eine Restrukturierung der Mitarbeiterstruktur und die **Reduktion der Personalkosten**
 - **60%** der Unternehmen verändern ihre Prozesse, um durch Effizienzsteigerungen **Prozesskosten einzusparen**
 - **49%** der Unternehmen stellen ihren Einkauf neu auf und zielen auf die **Reduktion von Einkaufskosten**

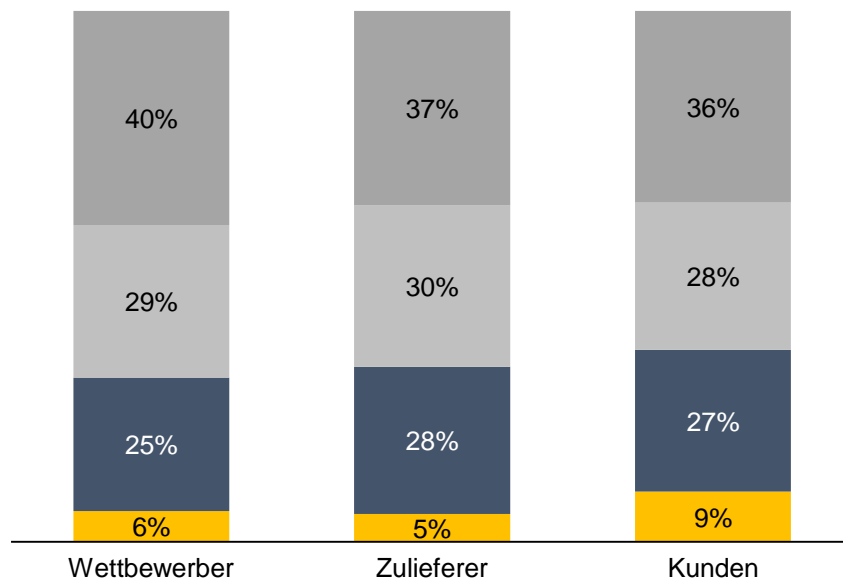
Quelle: h&z Unternehmensberatung (Befragung deutscher Luftfahrtzuliefererunternehmen zur Covid-19-Auswirkung vom 1. bis 8. Dezember mit 191 Teilnehmern)

Die Unternehmen sind gegenüber Aufbau strategischer Partnerschaften mit Wettbewerbern, Zulieferern und Kunden etwa gleichermaßen offen eingestellt



Aufbau von Partnerschaften

Wahrscheinlichkeit, eine strategische Partnerschaft mit anderen Unternehmen in den nächsten 12 Monaten einzugehen



Unwahrscheinlich
 Eher unwahrscheinlich
 Eher wahrscheinlich
 Sehr wahrscheinlich

Kommentar

- 31% der Befragten sehen strategische Partnerschaften mit **Wettbewerbern** in den nächsten 12 Monaten als **eher wahrscheinliche** oder **sehr wahrscheinliche** Option. Diese Partnerschaften könnten den Unternehmen eine größere Marktmacht ermöglichen
- 33% der Befragten halten strategische Partnerschaften mit **Zulieferern** in den nächsten 12 Monaten für **eher wahrscheinlich** oder **sehr wahrscheinlich**. Derartige Kooperationen könnten zu Kosteneinsparungen und mehr Flexibilität in der Supply Chain führen
- 36% der Befragten halten strategische Partnerschaften mit **Kunden** in den nächsten 12 Monaten für **eher wahrscheinlich** oder **sehr wahrscheinlich**. Dies würde für die Kunden eine höhere Supply-Chain-Transparenz bedeuten und es könnten präzisere Abstimmungen getroffen werden

Quelle: h&z Unternehmensberatung (Befragung deutscher Luftfahrtzulieferunternehmen zur Covid-19-Auswirkung vom 1. bis 8. Dezember mit 191 Teilnehmern)



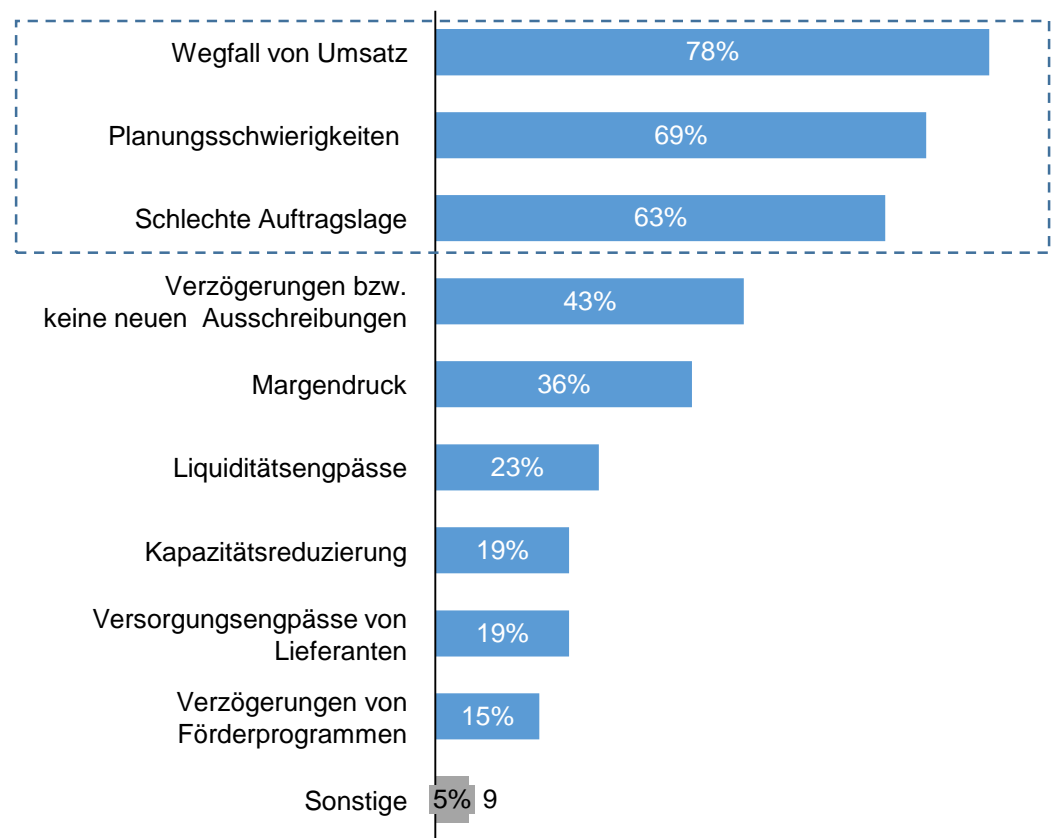
Die drei größten Herausforderungen der Unternehmen sind aktuell der Wegfall von Umsatz, Planungsschwierigkeiten und die schlechte Auftragslage



h&Z

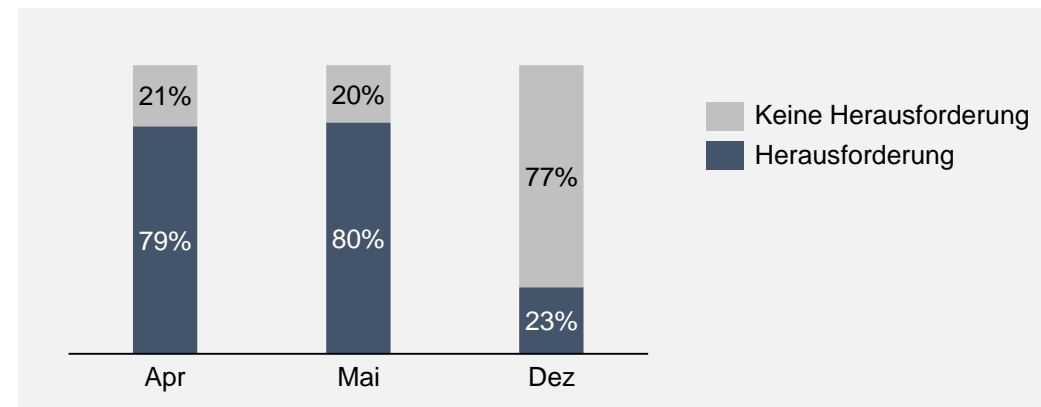
Aktuelle Herausforderungen

Herausforderungen für das jeweilige Unternehmen



Kommentar

- 78% der befragten Unternehmen sehen den **Wegfall von Umsatz** als die größte Herausforderung. Zwei Drittel gaben **Planungsschwierigkeiten (69%)** und **63% schlechte Auftragslage** als Herausforderung an
- Die Anzahl der Unternehmen, die von **Liquiditätsengpässen** betroffen sind, hat sich auf **23%** reduziert. Am Anfang des Jahres hatten ca. 80% angegeben, mit Liquiditätsengpässen zu kämpfen:



- Als sonstige Herausforderungen wurden unter anderem genannt: Einhaltung der Liefertermine und Fachkräftemangel

Quelle: h&Z Unternehmensberatung (Befragung deutscher Luftfahrtzulieferer zur Covid-19-Auswirkung 6.–8. April 2020 (n = 405), 26.–28. Mai 2020 (n = 131) und 1.–8. Dezember 2020 (n = 191))

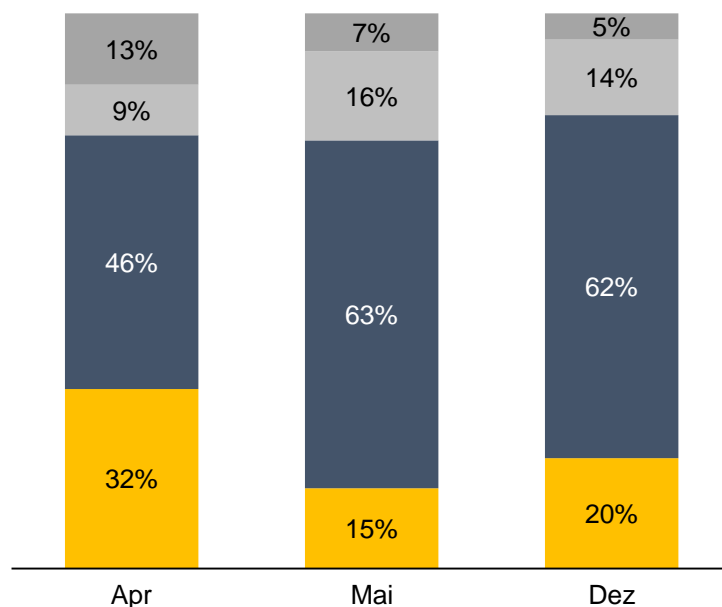


82% der Befragten erwarten, dass sich ihr Unternehmen nach spätestens 3 Jahren von der Krise erholen wird



Krisenauswirkungen: Dauer

Dauer der Krisenauswirkungen auf das jeweilige Unternehmen



- Nicht abschätzbar
- Langfristige Auswirkungen: Effekte werden das Unternehmen über einen Zeitraum >3 Jahre beeinflussen
- Mittelfristige Auswirkungen, die das Unternehmen mindestens bis 3 Jahre beeinflussen werden
- Kurzfristige Auswirkungen, die sich in den nächsten 12 Monaten wieder relativieren werden

Kommentar

- Im **Dezember** gehen **20%** der Befragten von **kurzfristigen** Auswirkungen der Krise aus. Dieser Wert ist **niedriger als im April** (32%), ist aber **seit der Mai-Umfrage (15%) wieder angestiegen**
- Die Mehrheit der Befragten (**62%**) erwartet Auswirkungen der Krise über einen Zeitraum von **bis zu 3 Jahren**. Im **Mai** haben die Befragten die Dauer der Auswirkungen auf ihr Unternehmen ähnlich eingeschätzt (**63%**), während bei der ersten Umfrage im **April nur 46%** von **mittelfristigen** Auswirkungen ausgingen
- Der Anteil der Befragten, die **langfristige** (d. h. länger als 3 Jahre) Auswirkungen auf ihr Unternehmen erwarten, ist seit der letzten Umfrage leicht zurückgegangen von 16% im Mai auf **14%** im Dezember. Im April gingen nur 9% der Unternehmen von langfristigen Folgen aus

Quelle: h&z Unternehmensberatung (Befragung deutscher Luftfahrtzulieferer zur Covid-19-Auswirkung 6.–8. April 2020 (n = 405), 26.–28. Mai 2020 (n = 131) und 1.–8. Dezember 2020 (n = 191))

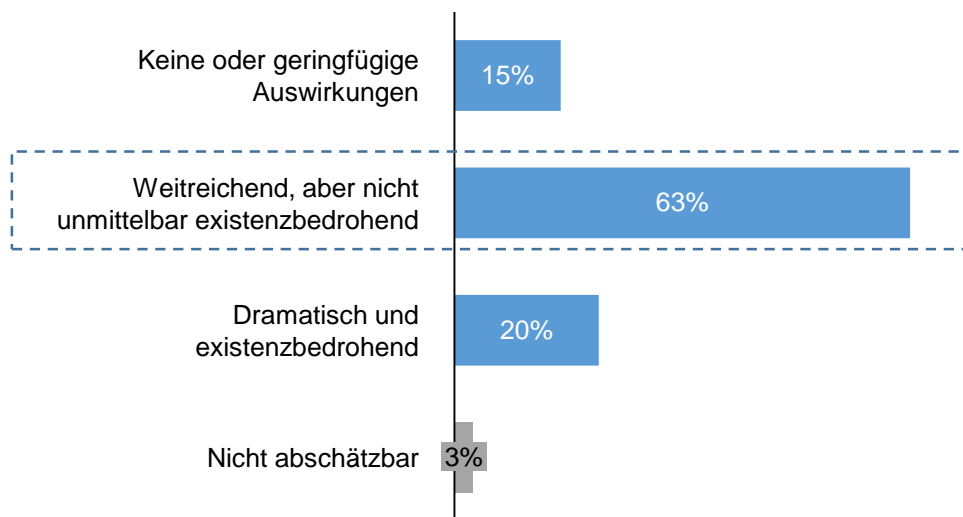


Die Mehrheit der Befragten geht von weitreichenden, aber nicht unmittelbar existenzbedrohenden Auswirkungen der Krise auf ihr Unternehmen aus

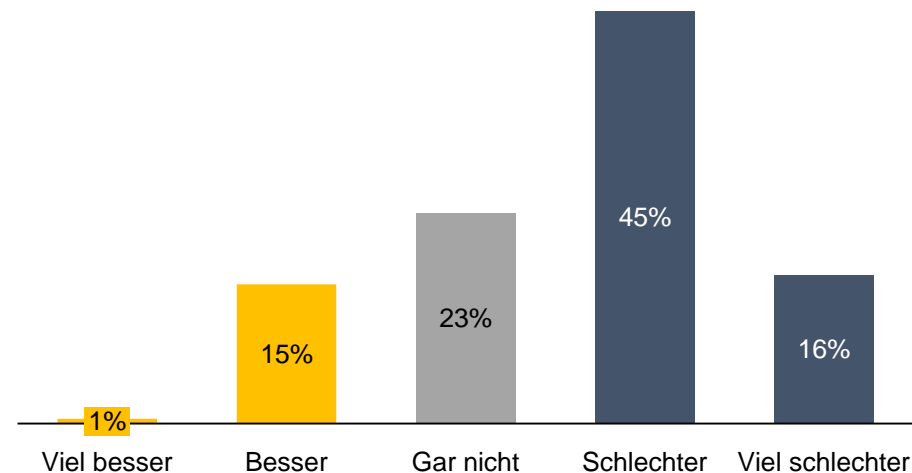


Krisenauswirkungen: Grad

Auswirkungen der Corona-Krise auf das jeweilige Unternehmen



Veränderung der Einschätzung zur Lage des jeweiligen Unternehmens in den vergangenen 6 Monaten



- **15%** der befragten Unternehmen gehen von **keinen oder geringfügigen** Auswirkungen der Krise aus. **Die Mehrheit (63%)** erwartet **weitreichende**, aber nicht unmittelbar existenzbedrohende Auswirkungen. **20%** der Befragten sehen die Auswirkungen als **dramatisch und existenzbedrohend**
- **45%** schätzen die Lage ihres Unternehmens im Vergleich zu vor 6 Monaten als **schlechter** ein, **16%** sogar als **viel schlechter**. Bei **23%** der Befragten hat sich die Einschätzung über die letzten 6 Monate **nicht geändert**. Nur bei **16%** der Befragten hat sich die Einschätzung **verbessert**

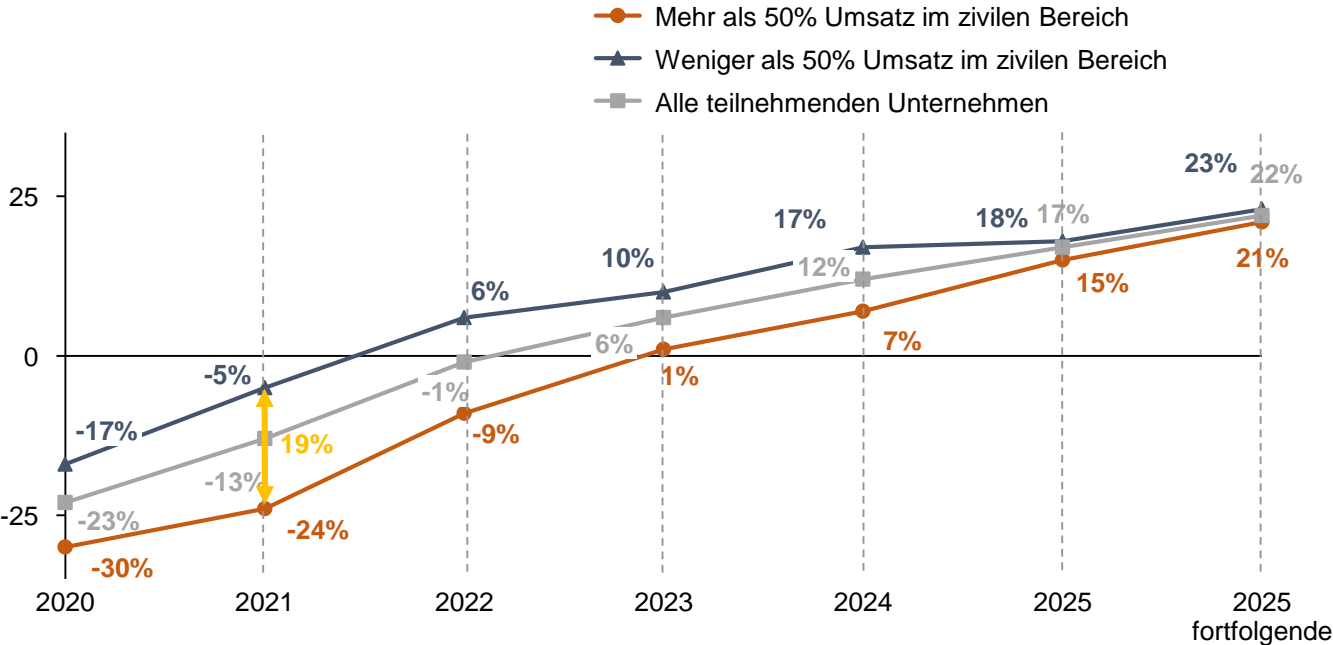
Quelle: h&z Unternehmensberatung (Befragung deutscher Luftfahrtzulieferunternehmen zur Covid-19-Auswirkung vom 1. bis 8. Dezember mit 191 Teilnehmern)

Die Krise hat vor allem die Zulieferer mit mehr als 50% Umsatz im Bereich der zivilen Luftfahrt getroffen

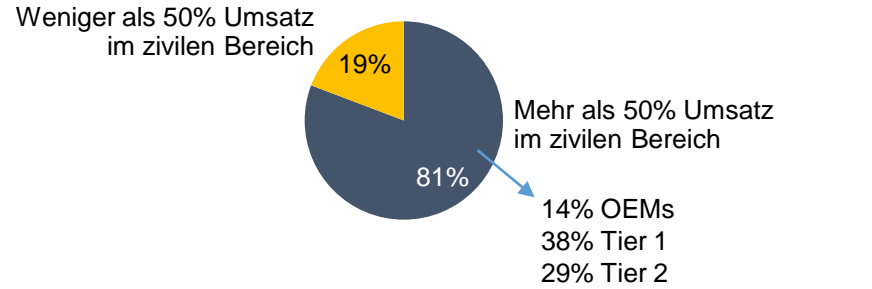


Umsatzentwicklung

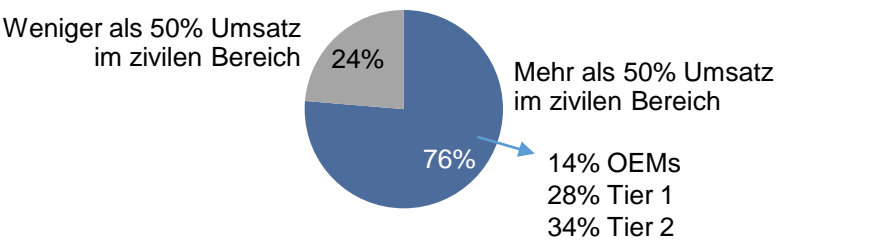
Einschätzung der Umsatzentwicklung des Unternehmens im Vergleich zu 2019
(Rückmeldung der Teilnehmer gemittelt, teilweise keine Rückmeldung)



Langfristige Auswirkungen
(Effekte werden das Unternehmen länger als 3 Jahre beeinflussen)



Dramatische und existenzbedrohende Auswirkungen



Die OEMs sowie die Tier-1- und Tier-2-Zulieferer, die mehr als 50% ihres Umsatzes in der zivilen Luftfahrt haben, gehen davon aus, dass sie länger als 3 Jahre benötigen, um sich von der Krise zu erholen, und befürchten dramatische und existenzbedrohende Auswirkungen

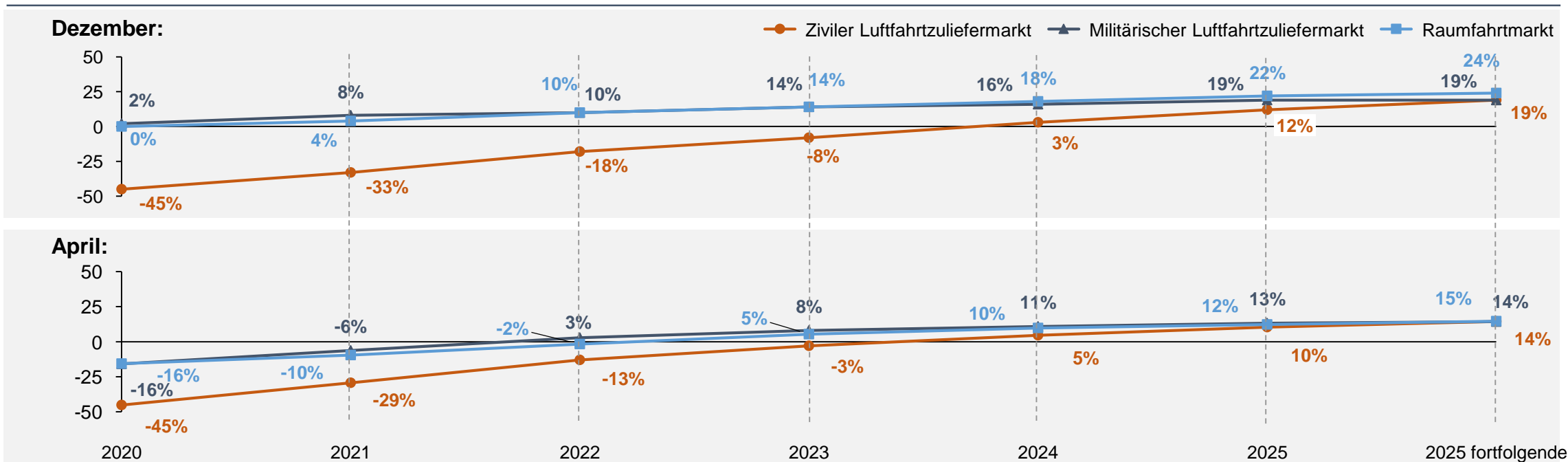


Die Einschätzung der Marktentwicklung der militärischen Luftfahrt und der Raumfahrt hat sich seit Anfang des Jahres deutlich verbessert. Der zivile Luftfahrtmarkt zeigt erst ab 2024 wieder eine positive Entwicklung



Marktentwicklung

Einschätzung der Marktentwicklung im Vergleich zu 2019 (Rückmeldung der Teilnehmer gemittelt, teilweise keine Rückmeldung)



- Nach Einschätzung der Befragten sind die Unternehmen im **zivilen** Luftfahrtzulieferermarkt am stärksten betroffen: **45% Rückgang im Jahr 2020** verglichen mit 2019. Markterholung wird erst im Jahr 2024 erwartet
- Die Einschätzung der Marktentwicklung **militärischer** Luftfahrt sowie **Raumfahrt** ist deutlich positiver als im April. **Im Jahr 2020** erwarten die Befragten **2% Zuwachs**

Quelle: h&Z Unternehmensberatung (Befragung deutscher Luftfahrtzuliefererunternehmen zur Covid-19-Auswirkung vom 1. bis 8. Dezember mit 191 Teilnehmern)