THE HANSEN REPORT ON AUTOMOTIVE ELECTRONICS

Editorial

Liebe Leserin, liebe Leser,

was ich an der Automobilelektronik-industrie schon immer bewundere, ist die globale Gemeinschaft gleichgesinnter Elektroingenieure, die oftmals in Kooperation den Stand der Technik vorantreiben. Unsere Entwicklungs- und Lieferketten sind global, und sie funktionieren sehr gut, weil sie darauf basieren, unabhängig vom Herkunftsland das zu wählen, was den besten Wert bietet. Doch mit dem neuen Tech-Nationalismus könnte die Art und Weise, wie unsere Branche arbeitet, auf den Kopf gestellt werden: Viele Länder versuchen gerade, aufgrund ihrer nationalen Interessen voneinander unabhängige Technologielieferketten aufzubauen.

Ein Beweis für diesen Trend und das Umbruchpotenzial ist die Reaktion der Nationen auf den Chip-Engpass, der die Automobilhersteller in diesem Jahr 60 Milliarden US-Dollar Umsatz kosten könnte. Dieser Mangel liegt zum Teil an der Pandemie und dem Brand im Renesas-Werk Hitachinaka im März. Verstärkt wurden die Probleme durch Huawei, das einen Großteil der Produktionskapazitäten von TSMC belegte, nachdem es von der Zusammenarbeit mit US-Firmen ausgeschlossen wurde. Denn mit seiner Aufnahme in Entity-List des US-Handelsministeriums 2019 wurde die Ausfuhr amerikanischer Produkte an das Unternehmen wegen seiner Verbindungen zur chinesischen Regierung untersagt. Laut Aussage von TSMC gibt es jedoch „kaum (wenn überhaupt) Überschneidungen zwischen den Produkten, die die Automobilindustrie einsetzt, und denen, die Huawei eingesetzt hat.“

Als Antwort auf ihren eigenen Chip-Engpass fordern führende Vertreter der großen

chinesischen OEMs eine gesetzliche Regelung zur Förderung der lokalen Chipfertigung. Laut dem Vorsitzenden von Changan Auto „dominieren amerikanische, europäische und japanische Unternehmen mindestens 90 % des chinesischen Markts für Automobilchips, während chinesische Chiphersteller einen kaum nennenswerten Anteil ausmachen.“ Ironischerweise kommen Forderungen nach mehr Investitionen in die lokale Chipherstellung auch von den Regierungen der USA und der EU. In Japan untersucht ein Expertengremium ebenfalls Fördermöglichkeiten für Investitionen in Automotive-Halbleiter. Am Ende könnten wir vor einer Überkapazität an Chips stehen.

Für größere Besorgnis sorgen die wachsenden Spannungen zwischen China und dem Westen. Eine Verschärfung wird die Industrie wohl dazu zwingen, das Risiko von Geschäften mit China zu überdenken.

Paul Hansen
Redakteur

THE HANSEN REPORT

29 Editorial

- 30 Ein wichtiger, aber leiser Akteur in der Automobilindustrie
- 31 Automotive-Bereich als größter Absatzmarkt
- 32 Steigende Bestände an Automobilchips

IMPRESSUM

THE HANSEN REPORT

on Automotive Electronics
7-8|2021, 34. Jahrgang
ISSN (Online) 2192-91143
Springer Vieweg | Springer
Fachmedien Wiesbaden GmbH
Postfach 15 46 · 65173 Wiesbaden
Abraham-Lincoln-Straße 46 ·
65189 Wiesbaden
www.springerprofessional.de/atzelektronik
Amtsgericht Wiesbaden, HRB 9754
USt-IdNr. DE81148419

Geschäftsführer: Stefanie Burgmaier,
Andreas Funk, Joachim Krieger
Gesamtleitung Produktion: Ulrike Drechsler
Leiter Media Sales: Volker Hesedenz
Chefredakteur: Dr. Alexander Heintzel
Redaktion: Paul Hansen, Robert Unseld
Leiter Vertrieb + Marketing: Jens Fischer
Produktion / Layout:
Kerstin Bröderlin, Heiko Köllner
Sonderdrucke: Martin Leopold,
Medien-Kontor Leopold, Kreuzstr. 1,
53489 Sinzig · tel +49 2642/90 75 96
leopold@medien-kontor.de

Verkaufsleiter Automotive:
Rouwen Bastian,
tel +49 611 7878-399 ·
fax +49 611 7878-78399
rouwen.bastian@springernature.com
Anzeigendisposition:
Carmen Calvo-Zeller,
tel +49 611 7878-616 ·
fax +49 611 7878-78616
carmen.calvo-zeller@springernature.com