

Sperrfrist: 03.07.2019, 13 Uhr

Pressemeldung

**Automotive Performance 2019:
Globale Automobilkonzerne
unter Transformations- und Kostendruck**

Von Prof. Dr. Stefan Bratzel

Center of Automotive Management (CAM)

Bergisch Gladbach, den 03.07.2019

- *Globaler Pkw-Absatz sinkt in 2019 um 5 Prozent (Prognose)*
- *Rentabilität und Marktkapitalisierung der globalen Automobilhersteller auf sehr niedrigem Niveau*
- *Kosten- und Sparprogramme, Beschäftigungsrückgänge und Konsolidierungen zu erwarten.*

Der rückläufige globale Automobilmarkt und die enormen Investitionen in Zukunftstechnologien machen sich in den Bilanzen der Automobilhersteller immer negativer bemerkbar. Bereits im ersten Quartal gingen die Absatzzahlen der 18 globalen Automobilhersteller im Durchschnitt um 5,5 Prozent auf 19,1 Mio. Pkw zurück. Nur wenige Hersteller wie Toyota (+0,3%), Hyundai (+3,5%), BMW (+0,1%) oder Tesla (+110%) können sich dem Negativtrend entziehen, während etwa Volkswagen (-6,7%), General Motors (-10,4%) oder Ford (-14,3%) teils hohe Absatzeinbrüche verkraften müssen. Im zweiten Quartal verstärkt sich dieser Trend: Die Pkw-Produktion in Deutschland sinkt etwa zwischen April und Juni um 13,4 Prozent nach einem Minus von 10 Prozent in den ersten drei Monaten des laufenden Geschäftsjahres. Bereits im Jahr 2018 verringerte sich die deutsche Pkw-Produktion um 9,3 Prozent. Mit einer schnellen Trendwende ist vor dem Hintergrund ungelöster Handelskonflikte und dem bevorstehenden Brexit nicht zu rechnen. Nach einer aktuellen Prognose des CAM schrumpft der Pkw-Absatz im Gesamtjahr um fünf Prozent im Vergleich zum Vorjahr.

Die Absatzeinbrüche drücken gemeinsam mit den Zukunftsinvestitionen enorm auf die Renditen der Automobilhersteller. Im ersten Quartal 2019 sank die EBIT-Marge der 18 globalen Automobilkonzerne im Mittel auf nur noch 3,4 Prozent nach 5,3 Prozent in 2018 und über 6 Prozent 2017 (jeweils 1. Qtl.). Während Daimler, Toyota, GM und Volkswagen dank allfälliger Kostensparprogrammen noch Renditen zwischen 7,1 und 6,4 Prozent erreichen, liegen diese bei BMW, Honda oder Nissan bereits deutlich unter 3 Prozent. Es ist damit zu rechnen, dass sich die sowohl die Renditen als auch die Gewinne bei den meisten Herstellern in den nächsten Jahren auf einem niedrigeren Niveau einpendeln werden (vgl. Abbildungen 1,2). Die Automobilhersteller müssen trotz insgesamt niedrigerer Gewinne die enormen Aufwendungen in neue Technologien und Geschäftsmodelle wie Elektromobilität, Mobilitätsdienstleistungen Autonomes Fahren aufrechterhalten, um zukunftsfähig zu bleiben. Dabei müssen sie sich gegen neue Wettbewerber im Bereich der E-Mobilität, der Mobilitätsdienstleister und der

Digitalwelt behaupten. Gleichzeitig werden etwa mit dem notwendigen Absatz von Elektrofahrzeugen zunächst deutlich geringere Renditen zu erwirtschaften sein als mit dem Verkauf von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor.

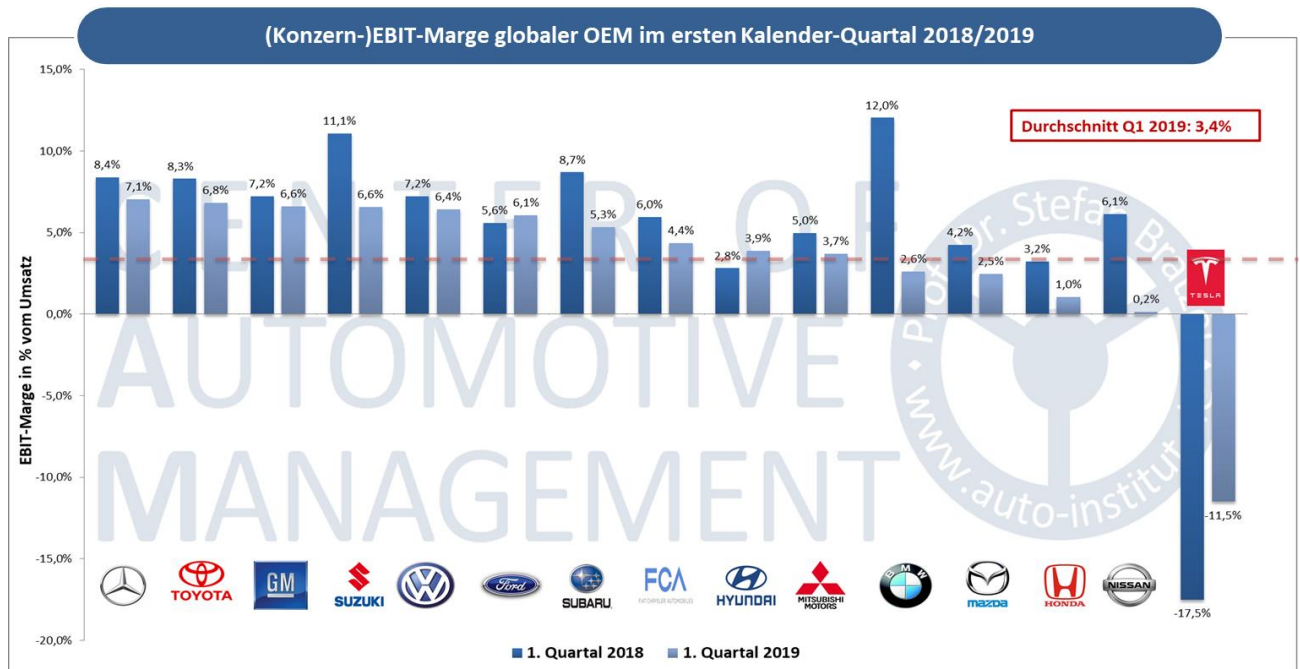


Abbildung 1: Konzern-EBIT-Marge globaler OEM im ersten Kalender-Quartal 2018/2019 Quelle: CAM

Wie schwierig dieser Spagat für die Automobilhersteller derzeit von Investoren bewertet wird, zeigt sich seit einiger Zeit an den Börsen. Innerhalb eines Jahres (Q1-2019/Q1-2018) ist die Marktkapitalisierung aller 18 globalen Automobilhersteller insgesamt um 9 Prozent auf nur noch rund 670 Mrd. Euro gesunken. Überdurchschnittlich zurück ging der Börsenwert der deutschen Automobilhersteller Hersteller Daimler (-24%), BMW (-20%) und Volkswagen (-12%). Aktuell notiert Daimler nur noch bei 52 Mrd. Euro und BMW bei 42 Mrd. Euro. Zum Vergleich: Neue Wettbewerber wie der Mobilitätsdienstleister Uber ist mit einer Marktkapitalisierung von 68 Mrd. Euro und die Google-Waymo Muttergesellschaft Alphabet mit 629 Mrd. Euro bewertet. Diese neuen Player drängen mit ihren Plattformen, Daten- und Software-Kompetenzen derzeit mit Macht in die (Auto-)Mobilitätswelt ein und definieren neue Spielregeln für die Branche.

Hierzu Studienleiter Stefan Bratzel: „Die Transformation der Automobilindustrie entwickelt sich zunehmend zu einem Kampf der Welten zwischen den etablierten Automobilherstellern, neuen Mobilitätsdienstleistern und großen Digital Playern. Die enormen Investments in neue Technologien und Geschäftsmodelle können sich dabei nur wenige Automobilhersteller leisten. In der Folge besteht zunehmend der Zwang zu multiplen Kooperationen zwischen etablierten Herstellern und Digital Playern, um Kompetenzdefizite auszugleichen und Marktzugänge zu schaffen. Dabei wird es mit der wachsenden Bedeutung von E-Mobilität, Mobility Services und Autonomen Fahren in den nächsten 10 Jahren zu weiteren Konsolidierungen in der Branche kommen. Kurzfristig ist damit zu rechnen, dass die globalen Automobilhersteller als auch die Automobilzulieferer angesichts anhaltend rückläufiger Markttrends

weitere Kostensparprogramme umsetzen, die auch mit deutlichen Beschäftigungsrückgängen einhergehen werden.“

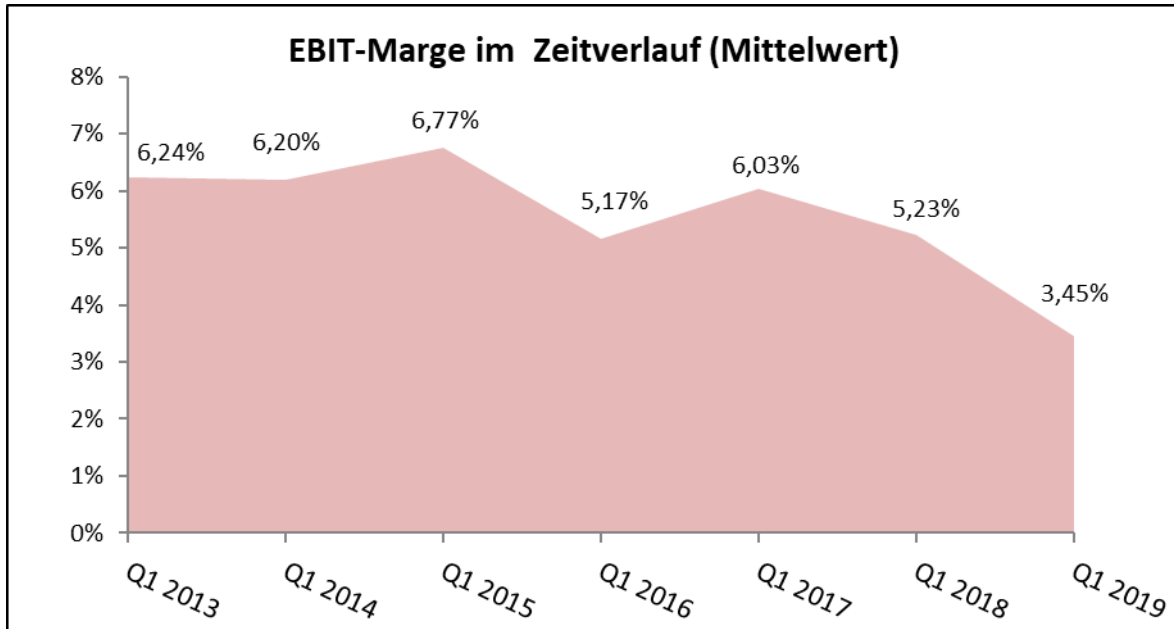
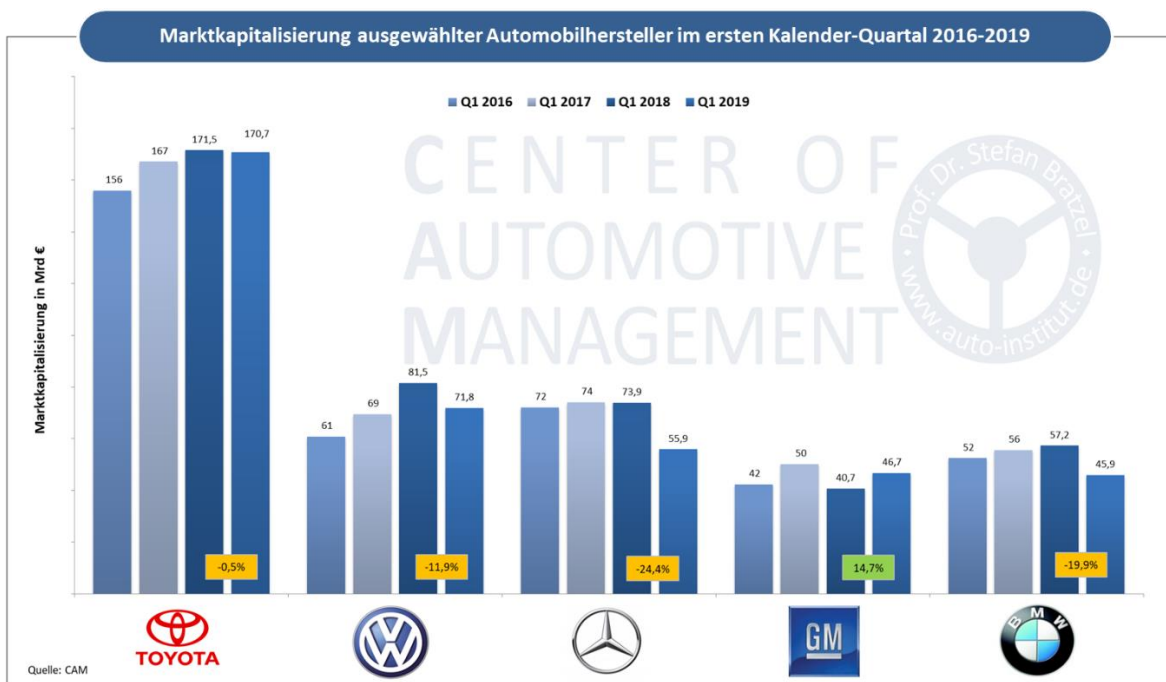


Abbildung 2: Durchschnittliche EBIT-Marge der 18 globalen Automobilhersteller 2013-2019 (1. Qtl.) Quelle: CAM



Quelle: CAM
Datenquelle: OEM-Geschäftsberichte / Pressemeldungen; Anm.: bei japanischen OEM wird das Kalender-Quartal abgebildet

Abbildung 3: Marktkapitalisierung ausgewählter Automobilhersteller 2016-2019 (1. Qtl.) Quelle: CAM

Zur Studie: Das Center of Automotive Management (CAM) analysiert seit dem Jahr 2004 die Performance der globalen Automobilhersteller. Auf Basis von Geschäftsberichten, von Markt- und Innovationskennzahlen wird die finanzielle, marktbasierende und innovationsbasierte Leistungskraft der Automobilhersteller analysiert und in den quartalsmäßig erscheinenden AutomotivePerformance-Studien veröffentlicht.

Weitere Infos: http://www.auto-institut.de/performance_studien.htm

Telefon:

Handy:

Telefax:

E-Mail:

Internet:

Center of Automotive Management (CAM)

Prof. Dr. Stefan Bratzel

An der Gohrsmühle 25

51465 Bergisch Gladbach

+49 (0) 22 02 / 28577-0

+49 (0) 174 / 9 73 17 78

+49 (0) 22 02 / 28577-28

stefan.bratzel@auto-institut.de

www.auto-institut.de