

PRESSEINFORMATION

AlixPartners Aerospace-Studie:

Luft- und Raumfahrtindustrie im Spannungsfeld von Produktionssteigerung und Budgetkürzung

München, 08. Juni 2011 – Die Luft- und Raumfahrtindustrie steht weltweit vor schwerwiegenden und ambivalenten Herausforderungen: Während die Lieferrückfrage in der zivilen Luftfahrt bis zum Jahr 2014 um 25 Prozent steigen wird, kürzen Regierungen weltweit im Zuge der Budgetknappheit ihre Rüstungsausgaben. Beide Entwicklungen dürften besonders die Zulieferer erheblich unter Druck setzen – dies sind die Ergebnisse einer heute veröffentlichten Studie von AlixPartners zur wirtschaftlichen Lage der Luft- und Raumfahrtindustrie.

„Die Luftfahrtindustrie mag angeschlagen gewesen sein, dennoch meisterte sie die Wirtschaftskrise weitaus besser als die meisten anderen Industrien. Diese Entwicklung wurde hauptsächlich durch eine stärkere Nachfrage im militärischen Bereich begünstigt und zusätzlich von sehr fokussiert durchgeführten Kostensenkungsprogrammen gestützt“, sagt Dr. Stefan Ohl, Managing Director und Experte für die Luft- und Raumfahrtindustrie bei AlixPartners. „Jetzt allerdings befindet sich die Industrie in einer herausfordernden Situation. Einerseits muss die Produktion schnell und deutlich aufgestockt werden, um dem steigenden Bedarf nach Passagierflugzeugen nachzukommen, andererseits gilt es die Herausforderung zu meistern, sich auf die erwarteten Budgetkürzungen und den wachsenden Rentabilitätsdruck im militärischen Bereich einzustellen. Besonders die Zulieferer werden davon betroffen sein.“

Zivile Luftfahrt

Laut aktueller Aerospace-Studie von AlixPartners ist der kurzfristige Ausblick für die zivile Luftfahrt positiv, hauptsächlich aufgrund des weltweit zunehmenden Luftverkehrs, dem allein bis 2012 ein Wachstum von 5,5 Prozent vorausgesagt wird. Langfristig werden etwa 35 Prozent des gesamten Wachstums im Flugverkehr auf Asien und den Mittleren Osten entfallen. Die steigenden Treibstoffkosten und die Notwendigkeit effizienterer Flugzeuge treibe bereits jetzt die Nachfrage nach neuen Flugzeugmodellen an, so die Studie. So würden auch in diesem Jahr erstmalig über 1.000 neue große Passagierflugzeuge weltweit ausgeliefert. Insgesamt erwarte man über die nächsten drei Jahre einen Produktionszuwachs von 30 bis 50 Prozent.

Die steigende Nachfrage stellt die Branche jedoch auch vor neue Herausforderungen und es wird sowohl für die Flugzeugbauer wie auch deren Lieferanten nicht leicht werden, diese hinreichend zu bedienen. Die Flugzeugbauer sind gezwungen, ihre Produktion deutlich auszuweiten, während sie gleichzeitig neue Produkte entwickeln und technische Neuerungen umsetzen müssen, um dem

Anspruch der Treibstoffeffizienz gerecht zu werden. Die steigende Produktionsnachfrage wiederum bringt nun vor allem die Zulieferer in Bedrängnis – sowohl hinsichtlich ihrer personellen wie auch ihrer produktiven Auslastung. Denn gerade während der Krise wurden Kapazitäten überall stark abgebaut, die jetzt zeitnah wieder hochgefahren werden müssen.

Es bestehe ein erhebliches Risiko, dass die Zulieferer der zivilen Luftfahrt nicht mit den stark steigenden Anforderungen an den Produktionsprozess Schritt halten können, so die Studie. Im Speziellen sehen sich die Zulieferer mit folgenden Herausforderungen konfrontiert: Kapazitätsbeschränkungen bei ihren eigenen Zulieferern (Tier-2 und Tier-3), die nicht genug in den Ausbau ihrer Produktionspotenziale investiert haben, Engpässe in der Versorgung mit speziellen Rohstoffen (z.B. Kohlenstofffasern und Titanverbindungen) sowie die aktuellen Verzögerungen und Engpässe in der Lieferkette aufgrund der Naturkatastrophe in Japan.

„Die Zuliefererkette der Luftfahrtindustrie wurde durch die Wirtschaftskrise starken Belastungen ausgesetzt, da teilweise sogar bereits bezahlte Aufträge auf Eis gelegt oder in einen schleppenden Stop-and-Go-Modus versetzt wurden“, sagt Stefan Ohl. „Alle Indikatoren verdeutlichen, dass es für die Zulieferer einen Kraftakt darstellen wird, mit der steil ansteigenden Nachfrage Schritt zu halten. Ohne zusätzliche, korrigierende Maßnahmen sind weitere Produktionsengpässe daher mehr als wahrscheinlich.“

Rüstungssparte

Während sich die Nachfrage in der zivilen Luftfahrt auf einem stabilen Niveau befindet, scheint sie im Rüstungsbereich weltweit weiterhin rückläufig. Gemäß der Studie werden die USA ihre Rüstungsausgaben bis zum Jahr 2013 um mindestens 12 Prozent und bis 2016 um weitere 6,5 Prozent reduzieren. In Europa wurden bereits im letzten Jahr knapp 3 Prozent weniger in Rüstung investiert, in den nächsten Jahren ist ein noch deutlicherer Rückgang zu erwarten. Beispielsweise kündigte Großbritannien kürzlich eine Kürzung der Rüstungsausgaben um 8 Prozent an.

Als Resultat dieser großflächigen Kürzungen erwartet die Studie, dass sich die Prioritäten im Verteidigungssektor verschieben werden: Verlängerung der Nutzungsdauer bestehender Ausrüstung, Verbesserung der Kommunikationsnetzwerke und Investitionen in Waffensysteme, die der heutigen, eher asymmetrischen Kriegsführung gerecht werden. Diese Investitionen jedoch, so die Studie, werden nicht ausreichen, um Kürzungen bei großen Plattform-Projekten auffangen zu können, wie etwa der F-35 Kampfflugzeugserie, die von Lockheed Martin Corp., BAE Systems PLC und Northrop Grumman Corp. gemeinsam entwickelt und gebaut wird, und bereits deutliche Kürzungen hinsichtlich der ursprünglich geplanten Stückzahlen erfahren hat. Als Antwort auf diese Art von Kürzungen empfiehlt die Studie den größeren Rüstungsunternehmen, auf stärker diversifizierte Geschäftsmodelle zu setzen, die zu Allianzen, M&A und Konsolidierung unter den kleineren Herstellern führen werden, während die großen Unternehmen in neue Märkte streben.

Die AlixPartners-Studie kommt daher zu dem Ergebnis, dass sich sowohl die zivile als auch die militärische Luft- und Raumfahrtindustrie großen Herausforderungen stellen muss. Diese bestehen auf wirtschaftlicher Seite aus den Unsicherheiten in der staatlichen Budgetgestaltung, volatilen Treibstoffkosten und neuen Marktteilnehmern im Wettbewerb um die wenigen wachsenden Sektoren der Industrie. Im Speziellen zeigt die Studie, dass die aktuelle Volatilität der Rohstoffpreise, gekoppelt mit der anhaltend langsamen Erholung der westlichen Volkswirtschaften, Voraussagen über Industrietrends erschwert. Diese Faktoren verleiten gemäß der Studie viele Hersteller im Bereich der zivilen und militärischen Luftfahrt dazu, notwendige Investitionen hinauszuzögern.

„Die nächsten Jahre werden für die Luft- und Raumfahrtindustrie sehr anspruchsvoll“, sagt Stefan Ohl. „Es besteht die Notwendigkeit, auf ziviler Seite bei gesteigerter Nachfrage einwandfreie Ergebnisse zu liefern und gleichzeitig auf militärischer Seite den Gürtel enger zu schnallen. In Kombination mit der Erfordernis, weitreichenden Herausforderungen in der Zulieferkette adäquat zu begegnen und gleichzeitig auch noch interessante M&A-Opportunitäten zu nutzen, wird die aktuelle Situation zu einer enormen Belastungsprobe für die Managementkapazitäten.“

M&A Ausblick

Bedingt durch den Druck auf die Zulieferkette im zivilen Bereich sowie geplante Budgetkürzungen auf der Rüstungsseite wird die Notwendigkeit von Unternehmensfusionen und Übernahmen in der Luftfahrtindustrie über die nächsten Jahre deutlich zunehmen, so ein weiteres Ergebnis der Studie. Zusätzlich haben die niedrigen Bewertungen innerhalb des Sektors mit Multiples, die durchweg unter dem Faktor 10 liegen, Deals sehr viel wahrscheinlicher gemacht. Auf der Rüstungsseite könnten laut Studie dabei kleinere Unternehmen immer stärker in den Fokus geraten, da die größeren Player darauf abzielen, neue Märkte zu erschließen und strategische Zusatzakquisitionen zu tätigen.

„Die großen Unternehmen werden die kleineren Hersteller kritisch prüfen und bewerten, ob diese über neue Technologien, innovative Produkte oder Komplementärsysteme verfügen, die sich leicht und profitabel in das eigene Unternehmenskonzept integrieren lassen“, sagt Michael Baur, Managing Director und Deutschland-Chef von AlixPartners. „Quer durch die Industrie sind die Multiples seit 2008 um 45 Prozent zurückgegangen. Unserer Einschätzung nach, handelt es sich hierbei um hervorragende Rahmenbedingungen für M&A-Aktivitäten.“

Geschäftsflugzeuge

Der aktuellen Studie zufolge wird sich der weltweite Markt für Geschäftsflugzeuge bis zu einem gewissen Grad erholen, nachdem die Auslieferungen zwischen 2008 und 2010 um 38 Prozent zurückgegangen waren. Mit einer erwarteten kumulierten jährlichen Wachstumsrate (CAGR) von 17 Prozent zwischen 2010 und 2012 wird sich der signifikante Aufschwung über Vorkrisenniveau hinaus aber noch bis mindestens 2012 verzögern. Gemäß der Studie wird die Nachfrage zudem von dem großen Überhang an Gebrauchflugzeugen gebremst (etwa 14 Prozent des Gesamtmarkts) und leidet zusätzlich unter der negativen öffentlichen Wahrnehmung sowie dem kritischen Urteil der Medien über den Gebrauch von Privatflugzeugen in Zeiten hoher Arbeitslosigkeit und anhaltender Restrukturierungsmaßnahmen.

Wartung, Reparatur und Instandhaltung

Nach einer zweijährigen Seitwärtsbewegung wird sich der Markt für Wartung, Reparatur und Instandhaltung (MRO) gemäß der Studie bis zum Ende des Jahres 2012 mit knapp 4 Prozent jährlichem Wachstum erholen und im Jahr 2020 einen zu erwartenden weltweiten Marktwert von mehr als 60 Mrd. USD erreicht haben. Dieses Wachstum resultiert im Wesentlichen aus den Bereichen Triebwerke, Komponenten und Modifizierung sowie der steigenden Nachfrage, die für die sogenannten „Emerging Markets“ erwartet wird. In Nordamerika und Europa hingegen wird hier nur ein vergleichsweise geringes Wachstum von 1 bis 2 Prozent erwartet.

Profitabilität

Insgesamt erwartet die Studie für den Bereich Luft- und Raumfahrt wieder eine hohe Wirtschaftlichkeit mit EBIT-Margen auf dem Niveau von 2006. Überdies zeigen die Ergebnisse der Studie, dass die Profitabilität der europäischen Unternehmen – historisch immer geringer als in Nordamerika – nur noch etwa 1 Prozent hinter den Ergebnissen der amerikanischen Unternehmen liegt.

„In der Luft- und Raumfahrtindustrie gilt der Grundsatz, nachhaltige Wirtschaftlichkeit durch höhere Effizienz und Innovation zu erzielen. Hierbei haben insbesondere Hersteller, Zulieferer und Eigentümer (inklusive der Private Equity-Gesellschaften) eine Schlüsselposition inne, um das Wachstum aufrecht zu erhalten und weiter voranzutreiben“, sagt Michael Baur. „Um den vor uns liegenden, ambivalenten Herausforderungen gerecht werden zu können, wird sich die Luftfahrtindustrie so wandlungsfähig und flexibel wie nie zuvor präsentieren müssen.“

Über AlixPartners

Mit rund 1000 Mitarbeitern in weltweit fünfzehn Büros und über 2000 abgeschlossenen Projekten seit der Gründung im Jahr 1981 zählt AlixPartners international zu den führenden Experten für Turnarounds und Ertragssteigerungsprogramme. AlixPartners setzt ausschließlich erfahrene Führungskräfte aus Industrie und Beratung ein, die vielfach als Manager auf Zeit auch operative Führungsverantwortung übernehmen. AlixPartners ist seit dem Jahr 2003 mit eigenen Büros in Deutschland vertreten. www.alixpartners.com/DE

Weitere Informationen:

IRA WÜLFING KOMMUNIKATION

Ira Wülfing

T +49.(0)89. 2000 30-33

F +49.(0)89. 2000 30-40

ira@wuelfing-kommunikation.de