

PRESSEINFORMATION

AlixPartners Global Automotive Review and Outlook 2013

„Aufwärts heißt jetzt seitwärts“ – Stagnation wird zur neuen Realität in der westeuropäischen Automobilbranche

- **Studie zeigt eine globale Automobilindustrie mit drei Geschwindigkeiten**
- **Die BRIC-Staaten und ein sich erholender US-Markt treiben das globale Branchenwachstum**
- **2013 operieren 58 Prozent der europäischen Auto-Werke unterhalb der Gewinnschwelle, eine Steigerung um 50 Prozent innerhalb von zwei Jahren**
- **Die profitabelsten Hersteller bauen ihre Führung aus; Value- und Premium-Segment gewinnen Marktanteile auf Kosten des Volumensegments**
- **Modulare, globale Plattformen werden mehr als 88 Prozent des erwarteten Wachstums bis 2018 auf sich vereinen**

München, 18. Juni 2013 – Die globale Automobilindustrie hat sich zu einer Welt mit drei Geschwindigkeiten entwickelt: Im Schnellgang bewegen sich China, Russland, Brasilien, Indien und die Vereinigten Staaten. Bis 2018 werden sie 75 Prozent des weltweiten Wachstums auf sich vereinen. Westeuropa und Japan bleiben weiter im Rückwärtsgang, während sich der Rest der Welt langsam nach vorne bewegt. Dies ist ein Ergebnis des diesjährigen *Global Automotive Review and Outlook* des global tätigen Beratungsunternehmens AlixPartners.

Der Studie zufolge vertiefen sich die Probleme in Europa weiter. Eine längerfristige Stagnation auf niedrigem Niveau ist zum realistischen Szenario geworden. Denn es gibt strukturelle Veränderungen, die die Fahrzeugnachfrage nachhaltig verringern. Die Überkapazitäten der Hersteller haben sich dramatisch verschärft: 58 Prozent der größten 100 Automobilwerke in Europa haben eine zu geringe Auslastung.

Unter den europäischen Herstellern werden diejenigen gestärkt aus der Krise hervorgehen, die gleichzeitig über Premium-Marken verfügen, in den Wachstumsmärkten stark sind, ihre Produktionsstruktur flexibel an den Markt anpassen, Kostenvorteile durch modulare, globale Plattformen realisieren können und in Zukunftstechnologien investieren.

Der Abschwung in Westeuropa scheint strukturell zu sein

Die Studie prognostiziert, dass die Autoverkäufe in Westeuropa im Jahr 2013 das sechste Jahr in Folge einen Rückgang verzeichnen. Für die Zukunft sieht sie einen Stillstand als realistisches Szenario, da die Veränderungen bei der Nachfrage eher strukturell als zyklisch zu sein scheinen. Gleichzeitig sind staatliche Absatz-

Stützprogramme wie zu Zeiten der Abwrackprämie aufgrund der Budgetrestriktionen im Euro-Raum derzeit unwahrscheinlich.

Für die These einer strukturellen Nachfrageveränderung in Westeuropa führt die Studie mehrere parallel laufende Trends an: Hohe Jugendarbeitslosigkeit, ein stagnierendes bis schrumpfendes verfügbares Einkommen und die zunehmende Überalterung der Bevölkerung dämpfen die Nachfrage nach Neufahrzeugen. Dazu kommen die abnehmende Rolle des Autos als Statussymbol und die verringerte Fahrzeugdichte in Großstädten – beides in Zusammenhang mit der weiter zunehmenden Urbanisierung. Parallel dazu verteuern sich die Neuwagen immer weiter, um die steigenden Emissions- und Sicherheitsstandards zu erfüllen. Zudem nimmt die Lebensdauer der Fahrzeuge zu.

„Aufwärts heißt jetzt seitwärts – ohne gegenläufige Trends glauben wir, dass die Region eine längere Periode der Stagnation erleben wird“, sagt Elmar Kades, Managing Director von AlixPartners. „Unsere Prognosen zeigen, dass die westeuropäischen Autoverkäufe 2014 ein Niveau von zwölf Millionen Fahrzeugen erreichen und dort auf absehbare Zeit verharren werden – weit weg vom historischen Höchststand des Jahres 2007, als 16,8 Millionen Fahrzeuge verkauft wurden. Zentral- und Osteuropa werden dagegen weiter wachsen und versprechen bis zum Jahr 2018 ein zusätzliches jährliches Absatzpotenzial von insgesamt zwei Millionen Fahrzeugen.“

Weltweite Branchenprognose – die „Welt der drei Geschwindigkeiten“

Weltweit hält die Studie eine Zunahme des Autoabsatzes von drei Prozent für wahrscheinlich, bevor zwischen 2014 und 2018 eine Periode von mehr als vier Prozent Wachstum beginnt. Verglichen mit 2012 wird der weltweite Automobilmarkt bis 2018 um 23 Millionen Fahrzeuge oder 28 Prozent wachsen, von 80 Millionen auf 102 Millionen Autos.

Trotz der jüngsten Konjunkturabkühlung bleibt China der globale Wachstumsmotor der Branche, so AlixPartners. Der chinesische Automarkt soll bis 2018 auf 29 Millionen Fahrzeuge wachsen, gegenüber 2012 ist das ein deutlicher Zuwachs von zehn Millionen Fahrzeugen und entspricht fast der Hälfte des weltweiten Marktwachstums. Indien zieht nach und erreicht mit 2,6 Millionen Fahrzeugen im Jahr 2018 einen Zuwachs von 79 Prozent gegenüber 2012.

Anteil der unterausgelasteten europäischen Werke steigt auf 58 Prozent

Die Studie warnt, dass die Zahl der ungenügend ausgelasteten Automobilwerke in Europa in alarmierendem Tempo gestiegen ist. Zum Erreichen der Gewinnschwelle ist eine Auslastung zwischen 70 und 80 Prozent notwendig. Im Vorjahr hatte der jährliche *AlixPartners Global Automotive Review and Outlook* für das Jahr 2011 festgestellt, dass eine beunruhigende Zahl von 40 Prozent der Top-100-Werke unterhalb einer Auslastung von 75 Prozent arbeitet. 2013 wird der Anteil dieser Werke voraussichtlich auf 58 Prozent steigen. Am kritischsten ist die Situation in Italien, wo die Werksauslastung auf durchschnittlich 46 Prozent gesunken ist; es folgen Frankreich mit 62 Prozent und Spanien mit 67 Prozent. Russland, wo die Werksauslastung im Schnitt 60 Prozent beträgt, ist in einer besonderen Situation, da mehrere veraltete Werke fortbestehen, die eigentlich geschlossen werden

müssen. Gleichzeitig entstehen neue Fabriken, um Kapazität für das erwartete Wachstum von 28 Prozent zwischen 2012 und 2018 aufzubauen.

„Die ungenügende Auslastung der Werke in Europa hat einen kritischen Punkt erreicht, und die bereits angekündigten Kapazitätsanpassungen werden höchstwahrscheinlich nicht ausreichen, um die Profitabilität wiederherzustellen“, sagt Elmar Kades. „Um die Produktion an die erwarteten niedrigen Absatzerwartungen der nächsten Jahre anzupassen, müssten die Kapazitäten um drei Millionen Fahrzeuge reduziert werden.“

Der Druck auf das Volumen-Segment wächst

Die AlixPartners-Studie unterscheidet die Automarken in Premium-, Volumen- und Value-Segmente. Das traditionelle Volumen-Segment gerät auch künftig sowohl seitens der Premium- als auch der Value-Marken unter Druck. Zwischen 2012 und 2018 wird das Volumen-Segment weltweit zwei Prozentpunkte des Marktanteils verlieren. Dennoch, so die Studie, wird es mit 59 Prozent globalem Marktanteil auch im Jahr 2018 das größte Segment bleiben.

Premium-Marken können ihren Marktanteil zwischen 2012 und 2018 weiter ausbauen, von neun auf zehn Prozent; und möglicherweise 2018 die Marke von zehn Millionen Fahrzeugen erreichen. 2012 wurden sieben Millionen Premium-Fahrzeuge verkauft. Der Absatz der Value-Marken wächst von 23 Millionen verkauften Fahrzeugen im Jahr 2012 auf 31,1 Millionen im Jahr 2018; ein Zuwachs von 8,1 Millionen Einheiten. Dynamisches Wachstum erwartet die Studie auch im Super-Luxus-Segment. Nordamerika bleibt hier wahrscheinlich der wichtigste Markt, mit rund 31.000 verkauften Fahrzeugen im Jahr 2018. Das größte Wachstum erreicht das Segment laut der Studie im Mittleren Osten und in China: Innerhalb von nur 15 Jahren, zwischen 2003 und 2018, konnte das Super-Luxus-Segment in diesen Regionen um das 21fache beziehungsweise um das 133fache wachsen.

Abstände zwischen den Fahrzeugherstellern wachsen

Bei der finanziellen Performance verzeichnet die Studie eine aufgehende Schere zwischen den Automobilherstellern, vor allem in Europa. Einige erfolgreiche Unternehmen erzielen hohe Gewinne und investieren intensiv in Forschung und Entwicklung. Andere können nur einen Bruchteil dieser Gelder dafür aufbringen.

„Es gibt einen klaren Zusammenhang zwischen der finanziellen Stärke eines Automobilherstellers und den Investitionen in die Entwicklung neuer Technologien und Produkte“, sagt Jens Wiese, Director und Automobilexperte bei AlixPartners. „Einige Hersteller können es sich unter den derzeitigen Marktbedingungen einfach nicht leisten, mehr als das absolute Minimum in die Forschung und Entwicklung zu stecken. Dies birgt jedoch die Gefahr, in Zukunft weiter an Boden zu verlieren.“

Die Studie zeigt jedoch auch, dass die globale Automobilindustrie einen hohen Grad an Zusammenarbeit und Integration erreicht hat. Der Zukauf von Technologien, Motoren oder selbst ganzer Plattformen von Wettbewerbern ist zur Normalität geworden. Heute gibt es mehr als 15 Joint Ventures und 25 Allianzen unter den Automobilherstellern, die fast jeden denkbaren Aspekt abdecken – von

arbeitsteiligen Entwicklungsprojekten über gemeinsame Werke bis hin zu Vertriebspartnerschaften.

Als Antwort auf den Kostendruck der Branche und die Notwendigkeit, in neue Technologien zu investieren, müssen Automobilunternehmen diesen Weg weitergehen, so die Studie. Ein verstärkter Fokus auf Partnerschaften und Joint Ventures ist auf vielen Gebieten sinnvoll, vom Einkauf über Forschung und Entwicklung bis hin zur Produktion. Zudem merkt die Studie an, dass es in den vergangenen fünf Jahren 152 Private Equity-Deals bei Automobilzulieferern gab und das Interesse der Beteiligungsbranche an der Automobilindustrie im vergangenen Jahr stieg.

„Globale modulare Mega-Plattformen“: Chance und Herausforderung

Der Studie zufolge wird die Plattform-Architektur immer stärker zu einem entscheidenden Wettbewerbsfaktor. Künftige Plattformen werden zunehmend modularer und globaler – das macht sie zu „Mega“-Plattformen, auf denen bis zu zehn Modellfamilien auf der ganzen Welt aufbauen können. In anderen Worten: Auf diesen Plattformen kann vieles aufgebaut werden, von SUVs bis Sportwagen, vom Einsteigermodell bis zum gehobenen Mittelklassewagen, und von Autos mit konventionellen Verbrennungsmotoren bis zu alternativen Antriebssträngen. Gleichzeitig werden diese Plattformen auch umfangreiche regionale Anpassungen erlauben, um lokale Erfordernisse erfüllen zu können und lokale Teilebeschaffung zu ermöglichen.

Die Fahrzeugproduktion auf Basis globaler Plattformen soll laut der AlixPartners-Studie im Lauf der nächsten fünf Jahre um 63 Prozent zunehmen und in diesem Zeitraum für mehr als 88 Prozent des Branchenwachstums verantwortlich sein. Im Jahr 2018 werden 50 Millionen Fahrzeuge oder 48 Prozent des globalen Produktionsvolumens auf Basis solcher Mega-Plattformen produziert; 2012 war dies nur bei 37 Prozent der globalen Produktion der Fall.

„Nur ungefähr zehn Plattformen werden 25 Prozent der globalen Produktion abdecken. Der Schlüssel zum Erfolg liegt für die Fahrzeughersteller in der Balance zwischen der Flexibilität dieser neuen Architekturen, was kundenorientierte Designs ermöglicht, und der gleichzeitigen Realisierung von Kostenvorteilen“, sagt Elmar Kades.

Die Studie errechnet, dass die Verdoppelung des Produktionsvolumens auf Basis einer Plattform Kostensenkungen im Bereich von zehn bis zwanzig Prozent bei den Einmalkosten und vier bis acht Prozent bei den laufenden Kosten ermöglicht. Dies könne sich in Kostensenkungen von mehreren hundert Euro je Fahrzeug niederschlagen.

Die Autoproduktion verlagert sich weiter nach Osten

Trotz der Konjunkturabkühlung im vergangenen Jahr wird China laut der Studie auf absehbare Zeit der globale Schrittmacher der Automobilindustrie bleiben. 2012 liefen hier 18,3 Millionen Fahrzeuge vom Band, gegenüber 10,2 Millionen in den USA – dem inzwischen nur noch zweitgrößten Automobilproduzenten der Welt. Die chinesische Produktion, die im Jahr 2000 bei gerade einmal 1,85 Millionen

produzierten Einheiten lag (ein Zehntel der heutigen Produktion), dürfte bis zum Jahr 2018 auf 28,8 Millionen Einheiten wachsen, prognostiziert die Studie. Zwei weitere Gewinner sind Indien mit 3,7 Millionen produzierten Fahrzeugen im vergangenen Jahr (Rang 6 unter den Autonationen), und Thailand, mit einer Autoproduktion von 2,8 Millionen Einheiten (Rang 9). Beide Länder lagen im Jahr 2000 noch unter einer Million Fahrzeugen. Brasilien hat seine jährliche Autoproduktion seit 2000 auf 3,2 Millionen Einheiten verdoppelt und wurde so der weltweit siebtgrößte Autohersteller und der größte in Südamerika.

Auch Europa hat große Veränderungen bei der Autoproduktion erlebt. Frankreich, Italien, Spanien und Belgien mussten Rückgänge des Produktionsvolumens zwischen 34 und 62 Prozent verkraften, während Tschechien in der Lage war, seinen automobilen Output auf 1,2 Millionen Fahrzeuge zu verdreifachen. Italien, das sich im Jahr 2000 im weltweiten Ranking noch auf Rang 11 befand, ist auf Rang 22 abgerutscht. Deutschland war hingegen in der Lage, seine Position in etwa zu halten und rutschte nur durch das Vorbeiziehen Chinas von Rang 3 auf Rang 4. Die deutsche Autoproduktion wuchs in den vergangenen zwölf Jahren leicht um insgesamt 16 Prozent.

Über AlixPartners

AlixPartners steht als global tätiges Beratungsunternehmen für die ergebnisorientierte Unterstützung namhafter Unternehmen in komplexen Restrukturierungs- und Turnaroundsituationen und für die Umsetzung anspruchsvoller Ertragssteigerungsprogramme. Branchenexpertise und weitreichende Erfahrung in Geschäftsprozessen in Verbindung mit tiefgreifendem Know-how der finanziellen und operativen Restrukturierung ermöglichen es AlixPartners, auf Herausforderungen in Konzernen, Großunternehmen sowie bei mittelständischen Unternehmen einzugehen. In zahlreichen Fällen haben erfahrene Manager von AlixPartners bei herausfordernden Unternehmenssanierungen interimistisch Führungsfunktionen übernommen. AlixPartners hat 1.000 Mitarbeiter in weltweit siebzehn Büros und ist seit dem Jahr 2003 mit eigenen Büros in Deutschland vertreten. AlixPartners ist im Web zu finden unter www.alixpartners.de

Weitere Informationen:

IRA WÜLFING KOMMUNIKATION GmbH
Ira Wülfing
T +49.(0)89. 2000 30-33
F +49.(0)89. 2000 30-40
ira@wuelfing-kommunikation.de