

EDITORIAL

Das Jahr 2018 endet für die globale und europäische Automobilbranche nach einer Delle in der zweiten Jahreshälfte mit sehr schwachem Wachstum. Es muss jedoch klar zwischen den Ursachen für die konjunkturelle Abschwächung und den strukturellen Faktoren des Wandels in diesem Sektor unterschieden werden. Dies ist für uns unerlässlich, um die Bedrohungen, Chancen und Herausforderungen für die Beschäftigten des Sektors besser zu verstehen.

Konjunkturdelle in der zweiten Jahreshälfte 2018 oder Ende eines Zyklus?

Der europäische Markt hat sich seit 2014 deutlich erholt. Europa ist neben China einer der wichtigsten Treiber des globalen Wachstums. Die Verlangsamung im Jahr 2018 könnte das Ende dieses Wachstumszyklus markieren. Das erste Halbjahr bestätigte mit einem Mengenwachstum von 4,5 % gegenüber 3 % in den Vorjahren noch die gute Marktentwicklung. Diese wird insbesondere von China (+5 %) und Europa (+4 % ohne Großbritannien) sowie einer Erholung in Brasilien und Russland, zwei der wichtigsten Schwellenländer getragen.

VERLANGSAMUNG. Das Jahr 2018 endet jedoch mit sehr niedrigen Wachstumsraten. In zwei Wachstumsregionen war in der Tat eine Verlangsamung zu verzeichnen. Zum einen wurden in China die Wachstumsprognosen nach

unten korrigiert und für 2018 auf +1,5 % begrenzt. Dies ist im Wesentlichen auf die Verschuldung der Privathaushalte zurückzuführen. Zum anderen setzt den neuesten ACEA-Zahlen zufolge¹ in Europa die seit September verzeichnete Schwäche dem Wachstum ein Ende. Der europäische Markt wird 2019 voraussichtlich stabil bleiben. Zwei Erklärungen dafür sind die neuen Regeln für die Fahrzeugzulassung (WLTP-Zyklus)² und das Inkrafttreten der Norm Euro 6d-TEMP im September, die Anpassungen an der Motorlinie erfordert. Diese beiden Faktoren haben die Produktion vor dem Übergang zu den neuen Regelungen noch einmal angekurbelt, danach jedoch zu einer konjunkturellen Abschwächung geführt.

Da der Automobilsektor traditionell zu

INHALT

- Editorial
- Konjunkturdelle in der zweiten Jahreshälfte 2018 oder Ende eines Zyklus?
- Branche steht vor einem Strukturwandel mit ungewissem Ausgang

1. +0,1 % in der EU bei Pkw im Jahr 2018, +1,6 % ohne Großbritannien. <https://www.acea.be/press-releases/article/passenger-car-registrations-0.1-in-2018-8.4-in-december>

2. Es handelt sich um ein neues Verfahren zur Messung des Kraftstoffverbrauchs und der Abgasemissionen von Fahrzeugen.

Jahresende an Dynamik verliert, schlagen sich die regulatorischen Änderungen in einem besonders schwachen letzten Quartal 2018 nieder. Dies erklärt auch die vielen Ankündigungen von Kurzarbeit, die in den Unternehmen, vielleicht auch in Ihrem, zunehmend Anlass zur Sorge geben.

BESORGNISERREGENDE ENTWICKLUNGEN. Mittelfristig lassen besorgniserregende Entwicklungen die Akteure unter Druck geraten. Die

Delle tritt zu einer Zeit auf, in der mehrere Akteure ihre Gewinnprognosen nach unten korrigiert und einen Einbruch ihres Börsenwerts verzeichnet haben. Mehr als die konjunkturelle Abkühlung ist einer der Hauptgründe dafür die hohen Investitionen in die Hauptinnovationsbereiche (vernetzte und autonome Fahrzeuge, Elektrifizierung), deren Rentabilität jedoch ungewiss ist. Diese Frage ist ein zentraler Faktor für die Umstrukturierung des Sek-

tors, auf die wir im folgenden Artikel näher eingehen werden. Mehrere Änderungen sind hier im Gange. Einige Akteure, insbesondere ersteller, konnten jedoch die Signale verstärken, um in der Zeit der Entscheidung über die Ziele zur Verringerung der Schadstoffemissionen Druck auf die Europäische Union auszuüben. Letztlich müssen die CO₂-Emissionen von Neuwagen bis 2030 um 37,5 % gegenüber 2021 reduziert werden.

Branche steht vor einem Strukturwandel mit ungewissem Ausgang

Die elektrische und vernetzte Mobilität stellt die aktuelle Struktur des Sektors und seine Wertschöpfungskette infrage und setzt die traditionellen Akteure zunehmend unter Druck. Diese grundlegende Verschiebung geht jedoch mit einer Veränderung der Nachfrage und einer Abschwungphase einher, die den Automobilsektor schwächt.

Während für den europäischen bzw. globalen Markt kein starker Einbruch vorhergesehen wird, sind sich die Analysten über das Ende des Wachstumszyklus bis 2020 einig: Die Aufholphase nach der Talsohle der Krise von 2008 neigt sich ihrem Ende zu und in Europa wird erwartet, dass die Branche in den kommenden Jahren ein weiteres, jedoch nach den neuesten IHS-Schätzungen langsames Umsatz- und Produktionswachstum von weniger als 1% pro Jahr verzeichnen wird. Neben diesem zyklischem Effekt werden verschiedene neue Faktoren ausschlaggebend sein, die insbesondere zu einer Veränderung der Verbrauchernachfrage beitragen und letztlich eine Veränderung des Angebots anstoßen.

NACHFRAGERÜCKGANG. Die folgenden vier Entwicklungen deuten auf eine Veränderung der Nachfrage hin:

- mögliche Verteuerung der Fahrzeuge und Nutzungskosten infolge

der Elektrifizierung, der regulatorischen Änderungen und steigender Kraftstoffpreise aufgrund der Erhöhung der internationalen Ölpreise und/oder Steuern;

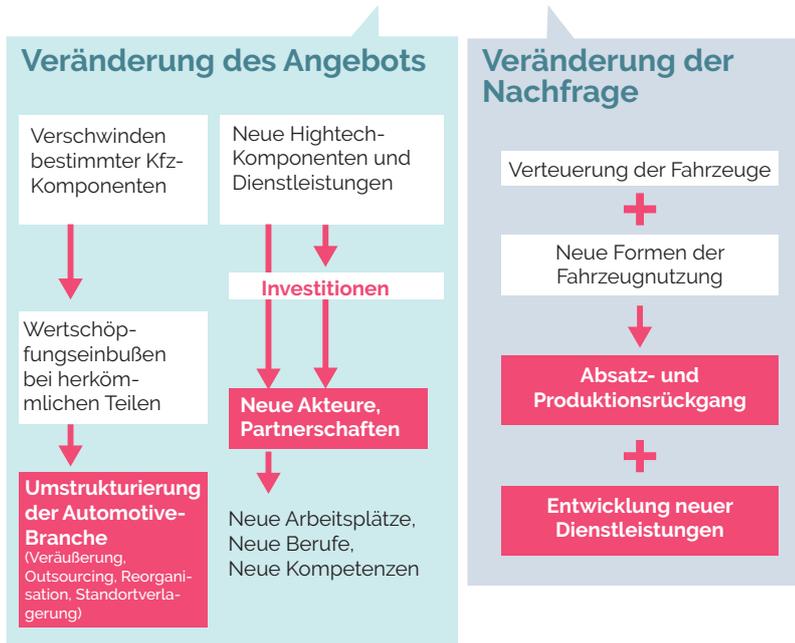
- mögliche Verschiebung von Kfz-Investitionen, insbesondere bei Unternehmensfuhrparks, aufgrund mangelnder Transparenz über mögliche Fahrzeugschränkungen im Zuge der Einrichtung von Niedrigemissionszonen oder einer noch nicht zufriedenstellenden und bedarfsgerechten Stromversorgung (Ladestationen und ausreichende Reichweite);
- Carsharing-Trend, der sich konkret auf das Kaufverhalten der privaten Haushalte auswirken kann;
- Schließlich könnten die Exporte zurückgehen (Wachstum der lokalen Produktion in Schwellenländern, protektionistische Politik, Abwertung der Währungen usw.) und damit auch das Wachstumspotenzial der europäischen Produktion beschränken.

Diese Trends könnten durch Maßnahmen zur Unterstützung der privaten Haushalte beim Kauf umweltfreundlicherer Fahrzeuge, wie die Abwrackprämie oder Bonus-



CARSHARING

Das Marktforschungsinstitut Navigant Research geht davon aus, dass bis 2026 8,1 Mio. Menschen in Europa bei einem Carsharing-Dienst angemeldet sind. Es wird erwartet, dass Fahrdienste (Mietwagen mit Fahrer) noch stärker wachsen werden (+25 % pro Jahr in Europa). Bis 2026 dürften 11,2 Mrd. Fahrten damit bestritten werden.

ELEKTRIFIZIERUNG UND AUTONOMES FAHREN ÄNDERN ANGEBOT UND NACHFRAGE


Malus-Systeme, abgemildert werden. Man wird die Auswirkungen der Änderungen im Verbraucherverhalten, die vielleicht nur geringfügig sind, und den Lenkungseffekt von Anreizen zum Kauf umweltfreundlicherer Fahrzeuge im Auge behalten müssen.

Das Ende eines Zyklus bedeutet jedoch nicht zwangsweise das Ende der Automobilindustrie oder umfangreiche Sozialpläne. Besorgniserregend ist in erster Linie, was auf der Angebotsseite in den Unternehmen und in der Wertschöpfungskette vor sich geht. Gewinnkorrekturen nach unten („profit warning“) von deutschen High-End-Akteuren wie BMW oder sehr soliden Zulieferern wie Valeo oder Continental sind die ersten Anzeichen für bevorstehende Veränderungen in der Branche.

DISRUPTIVE VERÄNDERUNGEN. Analysten gehen davon aus, dass die führenden Marktakteure schwierige Zeiten durchlaufen werden. Die Automobilhersteller müssen sich auf drei Arten von Veränderungen einstellen und zwar in jedem der drei

Bereiche, die bis jetzt für ihre Identität und ihre Unverwechselbarkeit prägend waren.

Im Motorenbereich könnte der Trend zur Elektrifizierung einen Vorteil für die Akteure darstellen, die Batterien-Know-how oder eine andere saubere, wirklich effiziente und kostengünstige technologische Lösung vorweisen können. In diesem Zuge werden auch bestimmte Kfz-Komponenten vom Markt verschwinden, was wiederum mit Wertschöpfungseinbußen für die Motorenhersteller und ihre Zulieferer zugunsten technologisch komplexerer und innovativerer Elemente verbunden ist (Konnektivität, Module im Zusammenhang mit dem autonomen Fahren).

Was Design und die Entwicklung betrifft, so könnte das Aufkommen vernetzter Fahrzeuge mit autonomen Funktionen und der Bedeutungszuwachs von Elektronik und Software eine Verschiebung in der strategischen Architektur zugunsten digitaler Player bedeuten und Hersteller bzw. Zulieferer zumindest in Zugzwang bringen, in diese Bereiche

zu investieren und Partnerschaften einzugehen.

Was schließlich die Vertriebs- und Reparaturnetze betrifft, so werden neue Mobilitätslösungen das Verhältnis zwischen Kunden und Autohäusern und Werkstätten erheblich verändern. Diese müssen daher angesichts neuer Formen der Fahrzeugnutzung und Diensten rund um die Mobilität auch eine Beratungskomponente anbieten müssen.

ANTEIL AM KUCHEN. Insbesondere in Europa laufen Hersteller und große Zulieferer Gefahr, von neuen Akteuren überholt zu werden, die die neuen Schlüsselkomponenten der automobilen Wertschöpfungskette beherrschen und ein Stück vom Kuchen für sich beanspruchen (Batteriehersteller, meistens aus Asien, oder Akteure der digitalen Welt und der Datenverarbeitung von Serviceplattformen). Um sich in ihrem angestammten Bereich behaupten zu können, müssen die Automobilhersteller und Zulieferer diesbezüglich zumindest große finanzielle und personelle Anstrengungen unternehmen.³ Selbst wenn dies ausreichen sollte, um sie vor neuen Marktteilnehmern zu schützen, so wird der erforderliche Aufwand die Rentabilität und Kapitalrendite belasten, dies jedoch ohne Erfolgsgarantie. Die Finanzwelt irrt sich nicht: Wertpapiere aus dem Automobil-Bereich verlieren derzeit an Wert.

PARTNERSCHAFTEN. Wenn der Erhalt von Marktpositionen Partnerschaften erfordert, so werden auch bezüglich der Marktdominanz die Karten neu gemischt. Partnerschaften erfolgen in Form von Zusammenschlüssen zwischen Branchenakteuren, was letztlich, wie beispielsweise die Fusion zwischen PSA und Opel, Umstrukturierungen zur Wiederherstellung oder Verbesserung der Finanzergebnisse nach

3. Zusammengefasst unter dem Begriff CASE (Connectivity, Autonomous Driving, Shared Mobility and Electrification).

PARTNERSCHAFTEN

Mit Blick auf das Auto von morgen erweitern Hersteller und Zulieferer im Wege von Partnerschaften ihr Kompetenzportfolio. Dementsprechend kaufen sie sich bei den großen Player der Branche ein (GM bei Lyft, Daimler bei Uber). Auch Microsoft, Ericsson oder Huawei arbeiten mit bestimmten Herstellern zusammen, um das vernetzte Auto der Zukunft zu entwickeln. Im Bereich der autonomen Fahrzeuge könnte die VAG bei Waymo (ehemals Google Car) einsteigen und auch im öffentlichen Verkehr stehen Beteiligungen wie zum Beispiel von Valeo bzw. Continental an französischen Start-ups wie Navya und EasyMile auf dem Programm.

sich ziehen wird. Alternativ ist auch eine Öffnung gegenüber branchenfremden denkbar. Die zukünftige Rendite der entsprechenden Investitionen bleibt jedoch ungewiss. Diese Frage stellt sich zum Beispiel bei Partnerschaften wie der zwischen der Allianz Renault-Nissan-Mitsubishi und Google.

SUCHE NACH KOSTENEINSPARUNGEN. Diese großen Innovationsfelder im Bereich der Motorisierung und Fahrzeugautonomie werden die Kosten und schließlich die Verkaufspreise für die Verbraucher in die Höhe treiben, die dazu nicht unbedingt bereit sind und sich nach anderen Mobilitätslösungen umschauchen könnten, was sich wiederum däm-

pfend auf die Mengenentwicklung auswirkt. In beiden Fällen nimmt der Stellenwert herkömmlicher Fahrzeugteile und -dienstleistungen ab, und auch die Entwicklung neuer Programme wird dementsprechend zurückgefahren.

Einige der führenden Akteure (Automobilhersteller und große Zulieferer) werden sich wohl auf die in Bezug auf Wachstum und Gewinn vielversprechendsten Bereiche konzentrieren. Dementsprechend präsentieren sich gewisse Hersteller bereits als Anbieter von Mobilitätslösungen. Weniger strategischen Aktivitäten können später verkauft oder ausgelagert werden. Dies wird den Akteuren zugutekommen, die zur Senkung der Fixkosten auf den Größtenfaktor und zur Reduzierung der variablen Kosten auf Produktionssteigerungen setzen, um so die Wertebüßen im Produktionsbereich auszugleichen. In diesem Zusammenhang wird in den Werken der Industrieländer dann die Automatisierung der Produktion und die Digitalisierung (Industrie 4.0) zum Thema und auch die Option von Verlagerungen in Länder mit niedrigen Lohnkosten oder in Wachstumsmärkte für Fahrzeuge des Einstiegssegments steht dann wieder im Raum. Insourcing von Produktion und Dienstleistungen und die Möglichkeit, ein ganzes Segment abzudecken, können auch eine Alternative darstellen, um die Wertschöpfungsfähigkeit der Branche zu erhalten.

BEGLEITUNG DER ANPASSUNG. Diese Rezepte sind bekannt, es ist

jedoch mit einer Intensivierung der Maßnahmen zu rechnen. Man kann darin einen Grund zur Sorge bezüglich der Beschäftigung in den traditionellen Tätigkeiten des Sektors sehen. Sie sind aber auch Türöffner für neue Unternehmen und neue Berufe.

Die Herausforderungen der Branche lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Mengen- und Beschäftigungsrückgang in den Motoraktivitäten;
- Zuwächse bei Service- und Engineering-Aktivitäten;
- Umgestaltung des Automobilsektors, der sich für andere Unternehmen und deren Arbeitsplätze sowie neue Berufe öffnet;
- neue Organisations- und Arbeitsformen und neue Kompetenzen.

Diese Tendenzen unterstreichen, dass für das Unternehmen und seine Mitarbeiter kein Weg daran vorbeiführt, sich neu auszurichten, ohne unbedingt das Ziel schon genau zu kennen. Die Finanzwelt sanktioniert Unsicherheit und konzentriert sich auf andere Branchen, worunter letztlich die Beschäftigten im Automobilsektor leiden. In diesem Zusammenhang sind es die Arbeitnehmer, denen zunehmend eine berufliche und manchmal auch geografische Mobilität abverlangt werden wird. Ein schwieriges Unterfangen, das mit entsprechenden Maßnahmen zur Sicherung ihrer Karriere unterstützt werden muss. Dies ist ein Thema, das in die Verantwortung der Unternehmen fällt, aber auch öffentliche Mittel für die Branche erfordert.

KONTAKT

FRANKREICH

> ag.lefeuvre@syndex.fr
> e.palliet@syndex.fr
> m.sonzogni@syndex.fr

BELGIEN

> f.warneck@syndex.eu

DEUTSCHLAND

> se.schulze-marmeling@syndex.fr

POLEN

> darteyre@syndex.pl

RUMÄNIEN

> s.guga@syndex.ro

SPANIEN

> j.serrano@syndex.es

GROSSBRITANNIEN UND IRLAND

> s.portet@syndex.org.uk

SYNDEX > AUTOMOBILINDUSTRIE

Syndex, 22, rue Pajol - CS 30011 - 75876 Paris Cedex 18 / www.syndex.eu

Herausgeber: Olivier Laviolette / Koordinierung: Abteilung Kommunikation/Dokumentation

Bildnachweis: Freepick, Visual Hunt

Mitwirkende an dieser Ausgabe: Anne-Gaëlle Lefeuvre, Michel Sonzogni, Nicolas Weinstein / Kontakt : Michel Sonzogni (02 41 63 97 81)