

Sperrfrist: 21.01.2020, 7:00 Uhr

Pressemeldung

**Automotive Performance 2020:
Marktkapitalisierung der globalen Automobilhersteller
und Big Data Player**

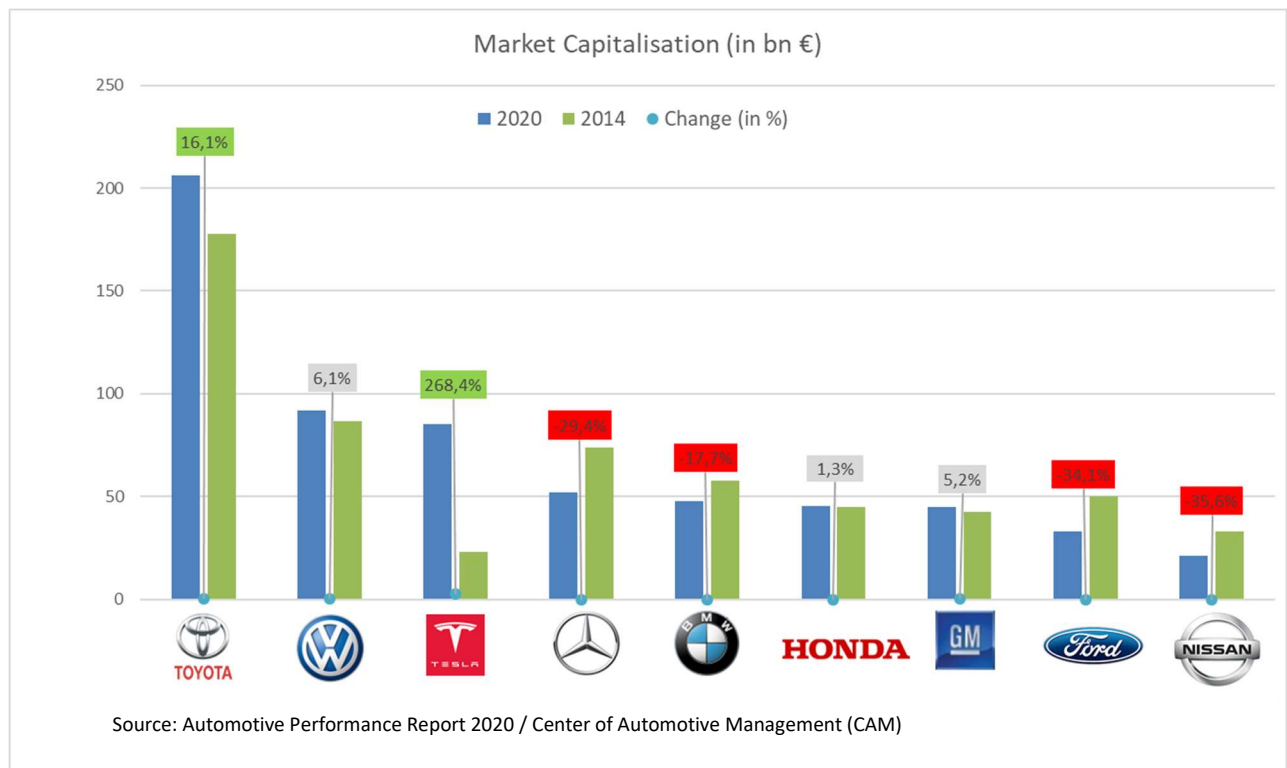
Von Prof. Dr. Stefan Bratzel

Center of Automotive Management (CAM)

Bergisch Gladbach, den 20.01.2020

Die globale Automobilindustrie befindet sich in einer kritischen Transformationsphase, die sich insbesondere auch in der relativ niedrigen Marktperformance der maßgeblichen Akteure widerspiegelt. Die Marktkapitalisierung der acht höchstbewerteten etablierten Automobilhersteller (ohne Tesla) reduzierte sich seit Ende 2014 – also vor dem Diesel- bzw. Abgasskandal – von 566 Mrd. Euro auf 542 Mrd. Euro im Januar 2020 (-4,2%). Zum Vergleich: Der DAX stieg im gleichen Zeitraum um 37 Prozent und der amerikanische Nasdaq sogar um 113 Prozent.

Abbildung 1: Marktkapitalisierung der größten Automobilkonzerne



Relevante Steigerungen der Marktkapitalisierung konnte in diesen Zeitraum nur Toyota mit einem Plus von 16 Prozent auf derzeit 206 Mrd. Euro realisieren. Damit führt der nach Absatzzahlen weltweit zweitgrößte Herstellerkonzern Toyota, der im Jahr 2019 etwa 10,7 Mio. Fahrzeuge verkaufen konnte,

das Ranking des Börsenwerts mit deutlichem Abstand an. Auf den zweithöchsten Marktwert kommt der Volkswagen Konzern mit 92 Mrd. Euro., was einem Plus seit 2014 von 6,1 Prozent entspricht. Volkswagen ist mit 10,9 Mio. verkauften Fahrzeugen im Gesamtjahr 2019 der weltweit absatzstärkste Hersteller. Nur noch knapp hinter Volkswagen auf Rang drei rangiert bereits der kalifornische Elektropionier Tesla mit einer Marktkapitalisierung von 85 Mrd. Euro, der seinen Marktwert seit Ende 2014 um mehr als das Zweieinhalbfache steigern konnte (268%). Tesla ist mit einem Absatz von 367.000 Pkw im Jahr 2019 nun höher bewertet als die amerikanischen Hersteller General Motors und Ford zusammen, die mit geschätzten 7,7 bzw. 4,9 Mio. verkauften Pkw im vergangenen Jahr nur auf einen Börsenwert von 45 bzw. 33 Mrd. Euro kommen (vgl. Abbildung 1).

Die deutschen Premiumhersteller Daimler und BMW fielen im Ranking um jeweils einen Platz zurück. Die Marktkapitalisierung von Daimler reduzierte sich in den vergangenen sechs Jahren sogar um über 29 Prozent auf derzeit 52 Mrd. Euro und von BMW um 17 Prozent auf 48 Mrd. Euro. Auch bei Ford und Nissan reduzierte sich der Marktwert um 34 bzw. 36 Prozent auf nur noch 33 bzw. 21 Mrd. Euro.

In der Marktkapitalisierung kommen die Erwartungen am Aktienmarkt vor allem in die *zukünftige* Ertragskraft des Unternehmens bzw. die vom Kapitalmarkt *wahrgenommene* Zukunftsorientierung eines Konzerns zum Ausdruck. Entsprechend spiegelt der Börsenwert der Automobilhersteller zu großen Teilen auch den für die künftige Wettbewerbsfähigkeit als relevant erachteten Entwicklungsstand bzw. die Innovationsstärke der Unternehmen bei neuen Technologien und Geschäftsfeldern wider. Als bedeutsame Felder für die Mobilität der Zukunft und damit die Transformation der Automobilindustrie gelten Elektromobilität, Digitalisierung/ Connectivity, Autonomes Fahren und Mobilitätsdienstleistungen.

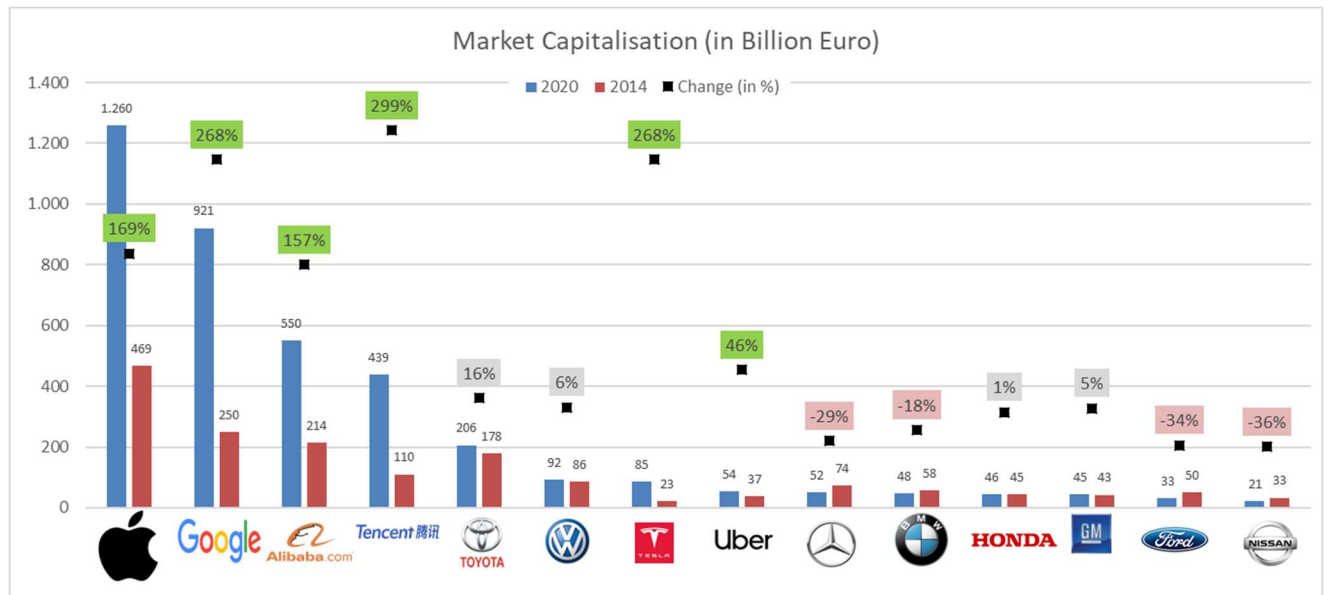
Wichtige Zukunftskompetenzen liegen etwa in den Bereichen Batterien bzw. der Batteriezellen, Software, Big Data und Künstliche Intelligenz sowie bei Mobility Services. Dabei stellt sich die Innovationsstärke der Automobilhersteller in den für die Transformation relevanten Zukunftsfeldern sehr unterschiedlich dar. Tesla verfügt etwa nach der CAM-Bewertung über hohe Innovationsstärken bei batterieelektrischen Fahrzeugen sowie im Connectivity-Bereich, mit der die hohe Marktkapitalisierung zum Teil erklärt werden kann. Dagegen ist etwa die Innovationsstärke von Daimler und BMW im Zukunftsfeld der reinen Elektromobilität niedriger einzustufen.

Zusätzlich stehen die Automobilhersteller künftig auch im Wettbewerb mit neuen Akteuren aus dem „Big-Data“ Umfeld. Sie dehnen ihre Ökosysteme von digitalen Services schrittweise auf den Automobil- und Mobilitätsbereich aus. Die Digitalunternehmen haben große Kompetenzen beim Thema Connectivity, Big Data und Serviceplattformen und befassen sich teilweise mit Software-Betriebssystemen für das Fahrzeug oder dem Thema Autonomes Fahren. Ein Vergleich der Marktkapitalisierung dieser Unternehmen zeigt, dass diese Player viel größer sind als die Automobilhersteller und in den letzten Jahren massiv an Börsenwert gewonnen haben. Beispielhaft dafür sind Apple mit einer Marktkapitalisierung von nunmehr 1,2 Billionen Euro (+169%) oder die Google Muttergesellschaft Alphabet mit 921 Milliarden Euro (+268%). Mit ähnlicher Ausrichtung kommen Alibaba und Tencent aus China mittlerweile auf einen Börsenwert von 550 und 439 Mrd. Euro (vgl. Abbildung 2).

Als neue Wettbewerber für die Automobilhersteller gelten auch Mobility Provider wie Uber. Der 2009 gegründete Ride Hailing Anbieter wird derzeit auf einen Börsenwert von 54 Mrd. Euro taxiert und landet damit vor Daimler, BMW oder Honda. Bei einer ähnlich hohen Marktkapitalisierung liegt etwa auch

der chinesische Uber-Counterpart Didi Chuxing, auf deren Mobilitätsplattform täglich rund 30 Mio. Fahrten vermittelt werden.

Abbildung 2: Marktkapitalisierung ausgewählter Big-Data-Player und der größten Automobilkonzerne



Source: Automotive Performance Report 2020 / Center of Automotive Management (CAM)

Hierzu Studienleiter Stefan Bratzel: „Die derzeit relativ niedrige Marktkapitalisierung der meisten etablierten Automobilhersteller liegt wesentlich an der Unsicherheit, ob bzw. wie gut sie die Transformation in die Zukunftsfelder in den nächsten fünf bis zehn Jahren bewältigen. Sicher ist, dass einige etablierte Hersteller den Wandel nicht als unabhängige Player überleben werden. Vielen etablierten Herstellern fehlt sowohl die kritische Größe für den investitionsintensiven Wandel als auch die notwendigen Technologien und Kompetenzen für die Mobilität der Zukunft. Die Erhöhung des Börsenwertes, das Unternehmen wie etwa Volkswagen oder Ford anstreben, wird nur gelingen, wenn die Innovationsstärke in den relevanten Zukunftsfeldern erkennbar erhöht werden kann. Dazu sind Kooperationen innerhalb und außerhalb der Branche notwendig sowie eine Fokussierung der Aktivitäten auf die Kernthemen der Transformation.“

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 und markt-basierte Leistungskraft der Automobilhersteller analysiert und in den quartalsmäßig erscheinenden AutomotivePerformance-Studien veröffentlicht. Seit diesem Jahr wird die Performance-Studie um neue Big-Data-Player ergänzt, um den Wandel der Mobilitätsbranche zu verdeutlichen. Zur Performance-Studie 2019/2020: http://www.auto-institut.de/performance_studien.htm

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

stefan.bratzel@auto-institut.de

www.auto-institut.de

Telefon:

Handy:

E-Mail: Internet: