

Sperrfrist: 14.08.2019, 6:00 Uhr

Pressemeldung

**Automotive Performance Report 2019:
Die Halbjahresbilanz der globale Automobilkonzerne**

Von Prof. Dr. Stefan Bratzel

**Center of Automotive Management (CAM)
Bergisch Gladbach, den 13.08.2019**

- *Der Absatz der globalen Automobilhersteller sinkt im ersten Halbjahr 2019 um 4,6 Prozent. Größter Hersteller bleibt trotz Absatzrückgängen Volkswagen vor Toyota.*
- *Polarisierung der Automobilhersteller nimmt zu: Toyota, Volkswagen, GM und PSA zählen im Hinblick auf Gewinne und Renditen zu den High Performern.*
- *Rentabilität der globalen Automobilhersteller sinkt im ersten Halbjahr auf niedriges Niveau.*
- *Kosten- und Sparprogramme, Beschäftigungsrückgänge und Konsolidierungen zu erwarten.*

Der rückläufige globale Automobilmarkt und die enormen Investitionen in Zukunftstechnologien machen sich immer stärker negativ in den Bilanzen der Automobilhersteller bemerkbar. Bereits im ersten Halbjahr 2019 sinken die Absatzzahlen der globalen Automobilhersteller im Durchschnitt um 4,6 Prozent gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres. Dabei können sich nur wenige Hersteller dem Negativtrend entziehen. Hierzu zählen asiatische Hersteller wie Toyota (+2,1%), Honda (+3,2%) und Hyundai (+0,5%) sowie BMW (+0,8%).

Überdurchschnittliche Absatzeinbrüche erleiden dagegen PSA (-12,8%), Ford (-11,6%) und General Motors (-8,2%), während Volkswagen (-4,3%) und Daimler (-3,6%) geringere Absatzverluste verbuchen. Die hohen Absatzverluste von PSA gehen neben dem Einbruch des Irangeschäfts vor allem auf eine Halbierung der Verkäufe in China zurück. Ähnlich leidet Ford und GM an stark rückläufigen Absätzen im chinesischen Markt. Bei Volkswagen und Daimler liegen die Absatzverluste noch leicht besser als im Branchenschnitt. Volkswagen bleibt dennoch mit 5,3 Mio. Pkw größter Automobilhersteller im ersten Halbjahr 2019 vor Toyota mit 5,2 Mio. (vgl. Abb. 1).

Hierzu Studienleiter Stefan Bratzel: „Mit einer schnellen Trendwende beim Automobilabsatz ist vor dem Hintergrund ungelöster Handelskonflikte und dem bevorstehenden Brexit nicht zu rechnen. Insbesondere im weltweit größten Automobilmarkt China sind weiterhin deutliche Markttrückgänge wahrscheinlich. CAM bleibt bei der Prognose für das Gesamtjahr, die von einem Rückgang des globalen Pkw-Marktes um fünf Prozent ausgeht.“

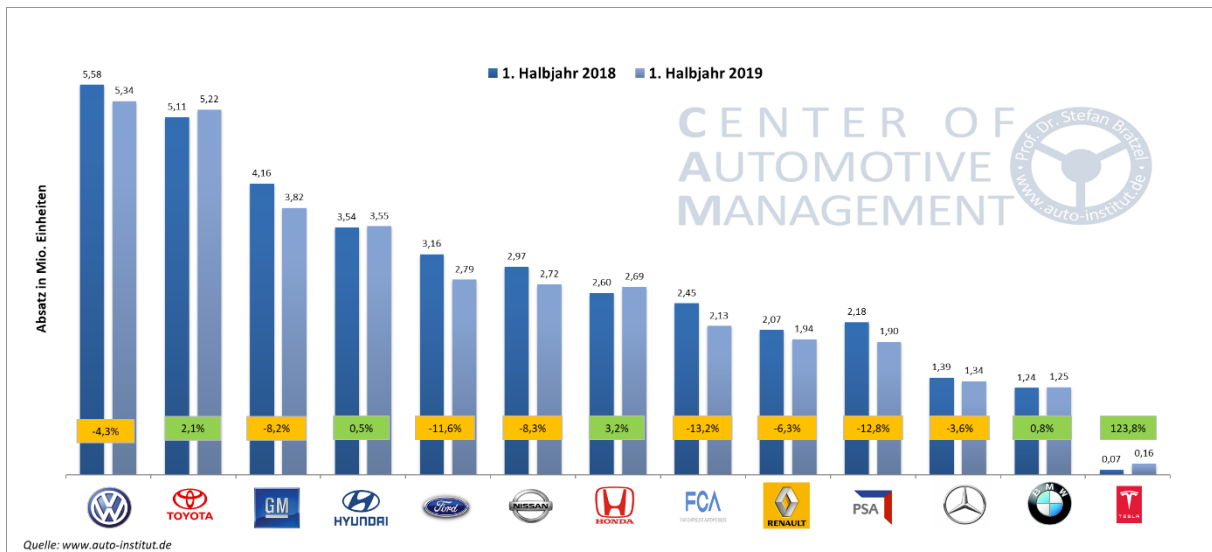


Abbildung 1: Globaler Pkw-Absatz ausgewählter OEM im ersten Halbjahr 2018/2019; Quelle: CAM

Die Absatzeinbrüche drücken gemeinsam mit den Zukunftsinvestitionen enorm auf die Gewinne und Renditen der Automobilhersteller. Im ersten Halbjahr 2019 lag die EBIT-Marge der 12 größten Automobilkonzerne im Mittel nur noch bei 5,2 Prozent. In der Vorjahresperiode erreichten diese Konzerne im Schnitt noch eine Rendite von 6,6 Prozent bzw. von 7,2 Prozent in 2017 (jeweils 1. Halbjahr).

Nur wenige Hersteller können sich in der ersten Jahreshälfte 2019 dem Negativtrend noch entziehen: Positiv sticht PSA als Renditespitzenreiter hervor: Trotz Absatzeinbruch konnten die Franzosen dank starker Kostenreduzierung die EBIT-Marge von 5,9 auf 8,7 Prozent steigern und platzieren sich damit noch vor Toyota (8,3%). Auch Volkswagen kann die Rendite leicht auf überdurchschnittliche 7,2 Prozent steigern. Renault und BMW liegen noch über dem Renditedurchschnitt der Konzerne, wobei sich bei BMW die Rendite auf 5,8 Prozent halbiert. Bei Ford machen sich die Kosteneinsparungen schon positiv bemerkbar, da trotz herber Absatzzrückgänge eine leichte Steigerung der Rendite auf 5,2 Prozent gelingt.

Unterdurchschnittlich performen FCA, Hyundai, Honda, Daimler und Nissan. Während Hyundai die EBIT-Marge auf 4,1 Prozent steigern kann, verlieren insbesondere Honda, Daimler und Nissan erheblich an Profitabilität. Daimler kommt nach 7,4 Prozent in der Vorjahresperiode dabei nur noch auf eine EBIT-Marge von 1,5 Prozent. Der Renault Allianzpartner Nissan ist mit einer Umsatzrendite von 0,1 Prozent (5,2%) nur noch knapp in den schwarzen Zahlen. Bei diesen Herstellern steigt der Druck auf Kosteneinsparungen besonders stark (vgl. Abb. 2).

Auch im Hinblick auf die Konzerngewinne (EBIT) im ersten Halbjahr 2019 gibt es unter den 12 wichtigsten OEM eine starke Polarisierung von Gewinnern und Verlierern. Zu den High Performern zählen mit deutlichem Abstand Toyota und Volkswagen, die ihren EBIT trotz des schwierigen Marktumfeldes auf 10,3 (+2%) bzw. 9 Mrd. Euro (+10%) steigern können. Dahinter folgen GM (4,7 Mrd., -3%) und Ford (3,6 Mrd., +13%) sowie PSA (3,3 Mrd., +47%), wobei der französische Hersteller den Gewinn fast verdoppeln kann.

Unter den restlichen Herstellern kann einzig Hyundai den EBIT noch steigern (2,5 Mrd., +40%). Dagegen müssen BMW (-49%), FCA (-21%), Honda (-27%), Daimler (-79%) und Nissan (-98%) zum Teil herbe Gewinneinbrüche verkraften. Tesla reduziert die Verluste im ersten Halbjahr von 1 Mrd. auf 0,6 Mrd. und schreibt mit einer Negativrendite von 6,3 Prozent immer noch tiefrote Zahlen.

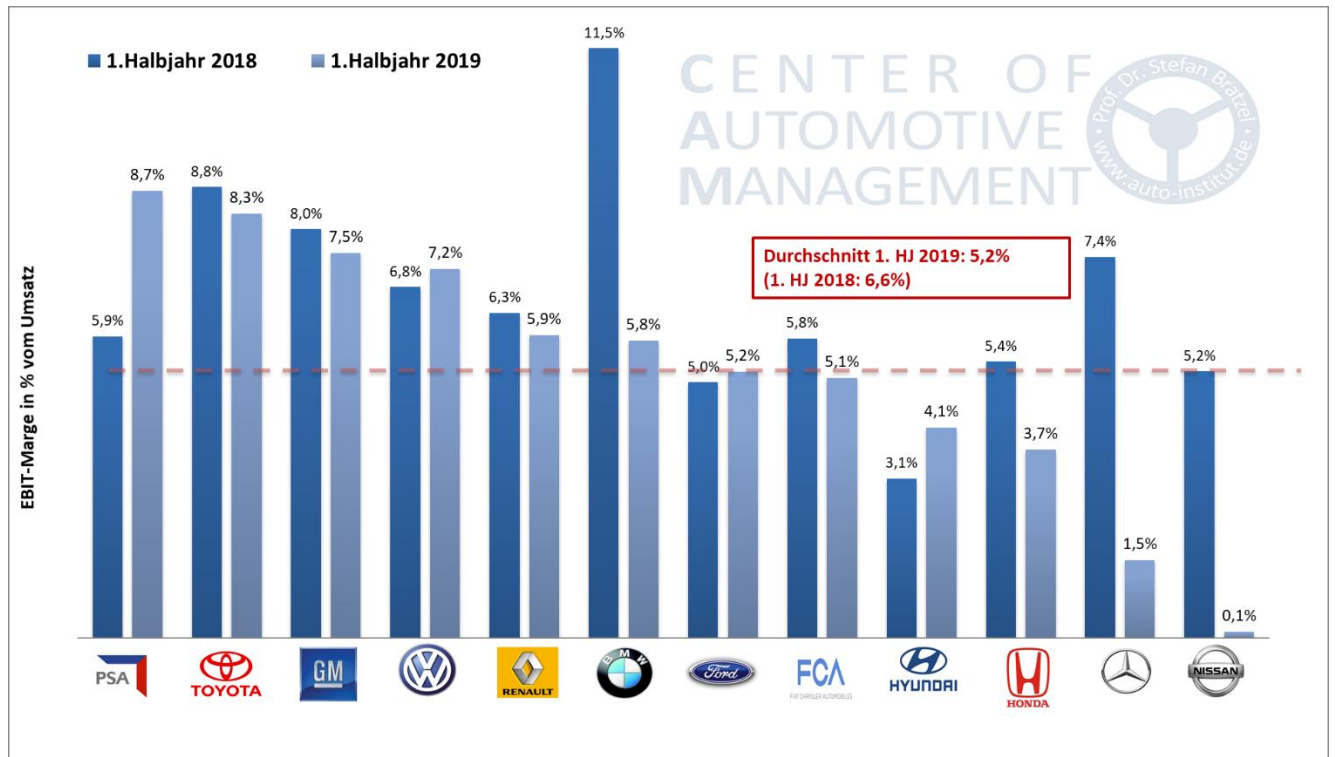


Abbildung 2: Konzern-EBIT-Marge ausgewählter globaler OEM im ersten Halbjahr 2018/2019; Quelle: CAM

Hierzu Studienleiter Stefan Bratzel: „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. Mittelfristig muss für die nächsten Jahre damit gerechnet werden, dass sich die Renditen und Gewinne auf einem niedrigeren Niveau einpendeln. So müssen die Automobilhersteller die enormen Investitionen in neue Technologien und Geschäftsmodelle wie Elektromobilität, Mobilitätsdienstleistungen, Autonomes Fahren aufrechterhalten, um zukunftsfähig zu bleiben. Dabei müssen sie sich auch gegen neue Wettbewerber im Bereich der E-Mobilität, der Mobilitätsdienstleister und der Digitalwelt behaupten. Gleichzeitig werden mit dem zunehmenden Verkauf von Elektrofahrzeugen zunächst deutlich geringere Renditen zu erwirtschaften sein als mit dem Absatz konventioneller Fahrzeuge. Grundsätzlich wird es mit der wachsenden Bedeutung von E-Mobilität, Mobility Services und Autonomem Fahren in den nächsten 10 Jahren auch zu erheblichen Konsolidierungen in der Branche kommen.“

Zur Studie „Automotive Performance Report 2019“: 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

	Center of Automotive Management (CAM)
	Prof. Dr. Stefan Bratzel
	An der Gohrsmühle 25
	51465 Bergisch Gladbach
Telefon:	
Handy:	+49 (0) 22 02 / 28577-0
Telefax:	+49 (0) 174 / 9 73 17 78
E-Mail:	+49 (0) 22 02 / 28577-28
Internet:	stefan.bratzel@auto-institut.de
	www.auto-institut.de