

Die Automobilindustrie im Rückwärtsgang

Die deutsche Automobilindustrie und Ihre Zulieferer sind im Rückwärtsgang. Waren vor kurzem ausschließlich Erfolgsmeldungen über Rekordgewinne und -absatzzahlen in den Medien zu lesen, häufen sich die Gewinnwarnungen der OEMs und deren Zulieferer. Die Ursachen dafür würde man zunächst im viel diskutierten, automobiltechnologischen Umbruch vermuten. Es sind aber nicht die investitionsintensiven strategischen Veränderungen, wie neue Antriebssysteme, autonomes Fahren und Datenvernetzung. Vielmehr kommen jetzt immer mehr eigenverursachte Managementfehler zum Vorschein. Zusätzlich verschärfen politische Einflussfaktoren wie der Handelsstreit mit den USA und die neuen europäischen Schadstoffgrenzwerte die zunehmend kritische Gemengelage.

Managementfehler wirken kurzfristig

Man könnte denken, dass das neue Prüfverfahren WLTP (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure) zur realistischeren Messung des Fahrzeugverbrauchs und Schadstoffe, einfach vom Himmel gefallen ist. Vor allem die deutschen Automobilhersteller haben die verbindliche Einführung des neuen Verfahrens für die Typprüfung neuer Modelle und neuer Motorvarianten ab 1. September 2017 und ab 1. September 2018 für neu zugelassene Fahrzeuge offensichtlich verschlafen. Das Besondere an diesem Verfahren ist, dass die Tests länger als bisher dauern und bei jedem Fahrzeug auch die einzelnen Sonderausstattungen und deren Einfluss auf das Testverfahren berücksichtigt werden. Am Beispiel VW Golf bedeutet dies theoretisch zwei Millionen Varianten, die alle unterschiedliche Verbrauchsangaben bzw. Testergebnisse benötigen. Um diesen zusätzlichen Aufwand zu umgehen, wollte man bis zum Schluss Politik und Gesetzgebung beeinflussen. Allerdings erfolglos! Die Folgen für den Automobilmarkt und vor allem die Wertschöpfungskette der Zulieferindustrie sind beachtlich. Es droht, bzw. ist in vielen Unternehmen bereits im Gange, Kurzarbeit aufgrund verzögerter und insbesondere fehlender Abrufe! Viele Planungen sind daher risikobehaftet. Auf breiter Basis müssen Produktionskapazitäten, Bestandsmengen und Lieferverträge überprüft und angepasst werden. Zulieferer, die Komponenten für Dieselfahrzeuge liefern und nicht von der „Sonderkonjunktur“ des Benziners profitieren sind besonders stark betroffen. Da Branchenexperten auch zukünftig nicht mit einem Come Back des Diesels rechnen, erscheint auch die Perspektive eher trüb. Bereits getätigte Investitionen werden sich erst später amortisieren oder müssen abgeschrieben werden. Weitreichende Anpassungen sind notwendig und bestehende Finanzierungen sind zu überprüfen.

WLTP Einführung wurde ignoriert

Folge sind Kurzarbeit und fehlende Abrufe

Ein weiteres Risiko, das wir in unseren aktuellen Projekten antreffen, sind vernachlässigte Produktivitätssteigerungen. Die langjährige Hochkonjunktur hat offensichtlich das Kostenbewusstsein beeinträchtigt. Der ein oder andere Manager wundert sich deshalb jetzt, warum vor allem die Produktionsstandorte in Mittel- und Osteuropa, nicht mehr die Ergebnisbeiträge liefern, wie in der Vergangenheit. Konnte man hier

Kosten-effizienz wurde vernachlässigt

aufgrund des niedrigen Lohnniveaus Produktivitätsverluste in Kauf nehmen, sieht heute die Situation anders aus. Nahezu alle wesentlichen Zulieferstandorte wie Tschechien, Polen und Ungarn weisen erheblich Lohnsteigerungen auf. Alleine Ungarn verzeichnete in 2017 einen Lohnanstieg von nahezu 8%. Der akute Arbeitskräftemangel und die hohe Mitarbeiterfluktuation in diesen Ländern wird die Entwicklung weiter verstärken.

Steigende Lohnkosten und Arbeitskräftemangel

Schauen wir auf die politischen Krisenfaktoren der Branche, verschärfen sich diese zusehends. Der von Trump angezettelte Handelskrieg mit China trifft besonders die deutschen Automobilhersteller. Vor allem die Premiumanbieter, wie BMW und Daimler, die die renditestarken SUV Modelle in den USA für den europäischen, amerikanischen und asiatischen Markt produzieren, sind betroffen. Bestehende Zölle auf Aluminium und Stahl belasten bereits jetzt die Renditen. BMW gab im September eine Gewinnwarnung ab und senkt seine Zielrendite um 2%. Der Druck wird an die globale Zulieferkette weiter gegeben.

Verschärfter Handelskrieg

Druck auf Zulieferer steigt

Die konjunkturelle Entwicklung auf dem für deutsche Hersteller wichtigen amerikanischen Automarkt ist zudem kritisch einzuschätzen. Die durch billiges Geld befeuerte Kauflaune der Kunden könnte schon bald enden. Steigende Zinsen in den USA erhöhen die Ausfallwahrscheinlichkeit dortiger Autokredite. Diese haben sich zum Stand in 2008 verdoppelt und sind auf einem Rekordniveau von 1,2 Billionen US \$ angelangt. Bereits jetzt sind die Ausfallraten für „riskante“ Autokredite auf dem höchsten Stand seit 1996 gestiegen.

Kreditausfall auf Rekordniveau

Mit dem Abflauen der Hochkonjunktur im Automobilmarkt werden die Risiken offensichtlich. Mittel- bis langfristig notwendige strategische und strukturelle Veränderungen erfordern gewaltige Investitionen. Kurz- bis mittelfristig müssen politische und gesetzgeberische Anforderungen durch Flexibilität und Agilität erfüllt werden. Vor allem aber müssen die Renditen stabilisiert werden, um nicht schon in der Gegenwart die Zukunft zu verpassen. Dies betrifft umso mehr die Zulieferindustrie, deren Abhängigkeit ein besonders aufmerksames Risikomanagement erfordert. Jetzt ist der richtige Zeitpunkt für Ergebnisverbesserungen und organisatorische Effizienzsteigerungen. Wir unterstützen Sie dabei gerne mit unserer langjährigen Automobilerfahrung!

Kurzfristiges Handeln ist gefordert!

Kontakt:

Michael Schmitt

Dipl.-Ing.

M +49 (0) 152 54066 090

T +49 (0) 30 408 173 425

F +49 (0) 32 121 478 938

m.schmitt@cicpartner.de

Büro Frankfurt

Bockenheimer Landstraße 17-19
60325 Frankfurt am Main

Mario Schwager

Dipl.-Wirtsch.-Ing.

M +49 (0) 171 6744 646

T +49 (0) 30 408 173 425

F +49 (0) 32 121 478 938

m.schwager@cicpartner.de

Büro Stuttgart

Königstraße 26
70173 Stuttgart