

Automotive Quarterly – April 2017

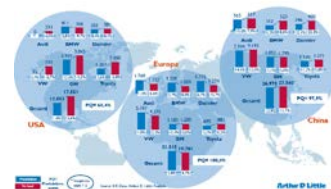
Inhalt

Umsatz und Profitabilität	Seite 1
Absatz & Preise	Seite 2
Effizienz: Mitarbeiterproduktivität und F&E	Seite 3
Effizienz: Auslastung und Vorräte	Seite 4

Seite 5 Sonderthema

Produktionsquoten – Wer produziert für wen?

Wir zeigen, wer für die Welt produziert und wo Autos eher verkauft als gebaut werden.



Umsatz und Profitabilität

1. Kapitalmärkte streben weiter aufwärts

Im Vergleich zum Jahresende 2016 steigt vor allem der **STOXX Global 3000** weiter (+11,8%), nur der **STOXX Europe 600 Automobiles & Parts** notiert leicht unter einem sehr starken Vorjahreswert (-0,8%). Alle Kurse deuten auf eine weiterhin positive Entwicklung hin; sowohl gesamtwirtschaftlich als auch in der Automobilbranche.

Im Vergleich zum dritten Quartal 2016 klettern vor allem die **Automobilindizes** deutlich in die Höhe: **Europa** plus 12% und **Global** plus 10%. Diese Werte reflektieren die guten Geschäftszahlen der Automobilbauer bei zugleich immer höheren Absätzen in vielen Kernmärkten. Doch auch die gesamtwirtschaftlichen Indizes setzten mit +5,8 (Europa) und +8,1% (Global) zur Jahresendralleye an.

2. Automobilumsätze legen weiter deutlich zu

Im Schnitt wachsen die Umsätze der Hersteller seit dem Vorjahr um 3,7%. An der Spitze steht dabei **GM** mit 12,7% Umsatzwachstum. Es folgen **Volkswagen** mit 8% Wachstum über dem krisengeschüttelten Vorjahresquartal sowie **Daimler** mit 6,6% mehr Umsatz im Automobilbereich.

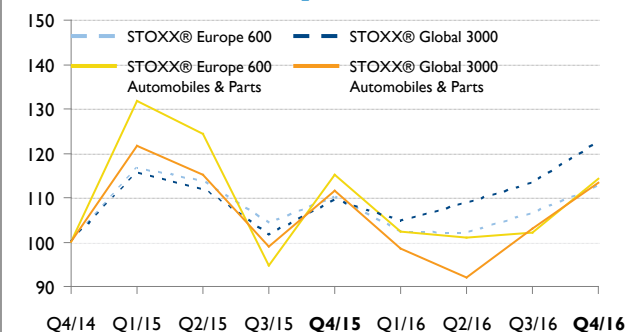
Auf der anderen Seite schwächeln **Ford** (-1,8%) sowie vor allem **BMW** (-3,5%). BMW leidet vor allem an einem Absatzeinbruch im amerikanischen Markt, außerdem droht ähnlich wie VW und anderen ein Verkaufsverbot für einige Modelle in Südkorea.

Den höchsten Sprung aus dem Vorquartal Q3 machte **Ford** mit starken 15,5% mehr Umsatz, doch können positive Zahlen aus Asien die Umsatzrückgänge im Heimatmarkt nicht ganz auffangen (auf Jahressicht -1,8%). Auch **Audi** (+10,4%) und **Volkswagen** gesamt (+9,9%) legten vom Q3 auf Q4 deutlich zu.

3. Volkswagen kämpft mit Strafzahlungen

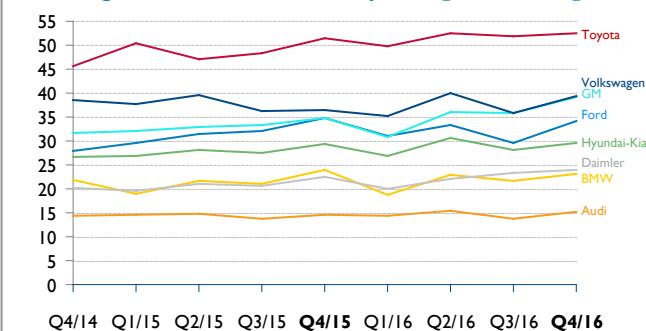
Die EBIT-Margen im reinen Automobilgeschäft der betrachteten Hersteller fielen im Schnitt um 1,3 Prozentpunkte seit dem Vorjahr auf nun 4,6%. Spitzenreiter ist weiterhin **Daimler** mit einem leichten Rückgang auf 10,7%; dies ist das Resultat weltweit steigender Absätze. **Volkswagen** verbucht seine Strafzahlungen gegenüber Kunden und Umweltbehörden im vierten Quartal und rutscht so wieder deutlich in die roten Zahlen (-5,6%). Auch **Toyota** fällt auf 5,9% Marge, dabei zeigen sich die Auswirkungen einer Vergleichszahlung von 3,4 Mrd. US-Dollar wegen fehlendem Rostschutz und Rückrufen. **Hyundai** erlebt das 12. Quartal mit Gesamtgewinnrückgängen in Folge auf Konzernsicht. Nur noch 4,4% Marge in der PKW-Sparte. Ebenfalls erwirtschaften **Audi** (0,4%) und **GM** (3,3%) deutlich weniger EBIT – bei Audi liegt dies vor allem an Rückstellungen im letzten Quartal. Für **Ford** entwickelt sich der automobiler EBIT wieder besser (6%), der Wert beinhaltet allerdings nicht die aus Niedrigzinsgründen getroffenen Pensionsrückstellungen von rund 3 Mrd. US-Dollar. Mit ihnen wäre der EBIT im vierten Quartal negativ.

Abbildung 1. Aktienindex-Entwicklung [100% = Indexstand zum Berichtsstart 31.12.2014]



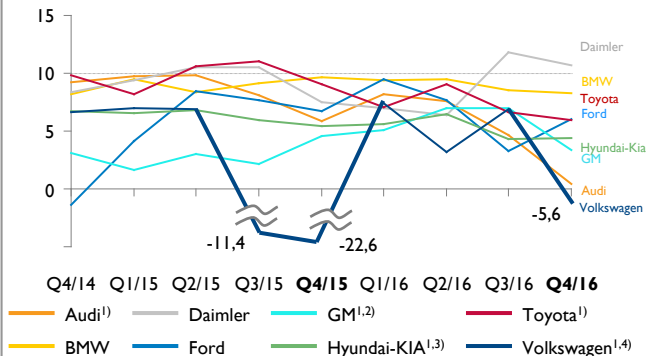
Quelle: Arthur D. Little, STOXX®; jeweils Werte zum Quartalsende

Abbildung 2. Quartalsumsatz Pkw-Sparten [in Mrd. EUR]



Quelle: Arthur D. Little, Unternehmensdaten; Wechselkurse zum jeweiligen Quartalsende; Equity konsolidierte Joint-Ventures in China sind in den Pkw-Umsätzen nicht enthalten; 1) inkl. Nutzfahrzeuge; 2) Konzernumsatz; 3) inkl. aller Konzernmarken (Pkw)

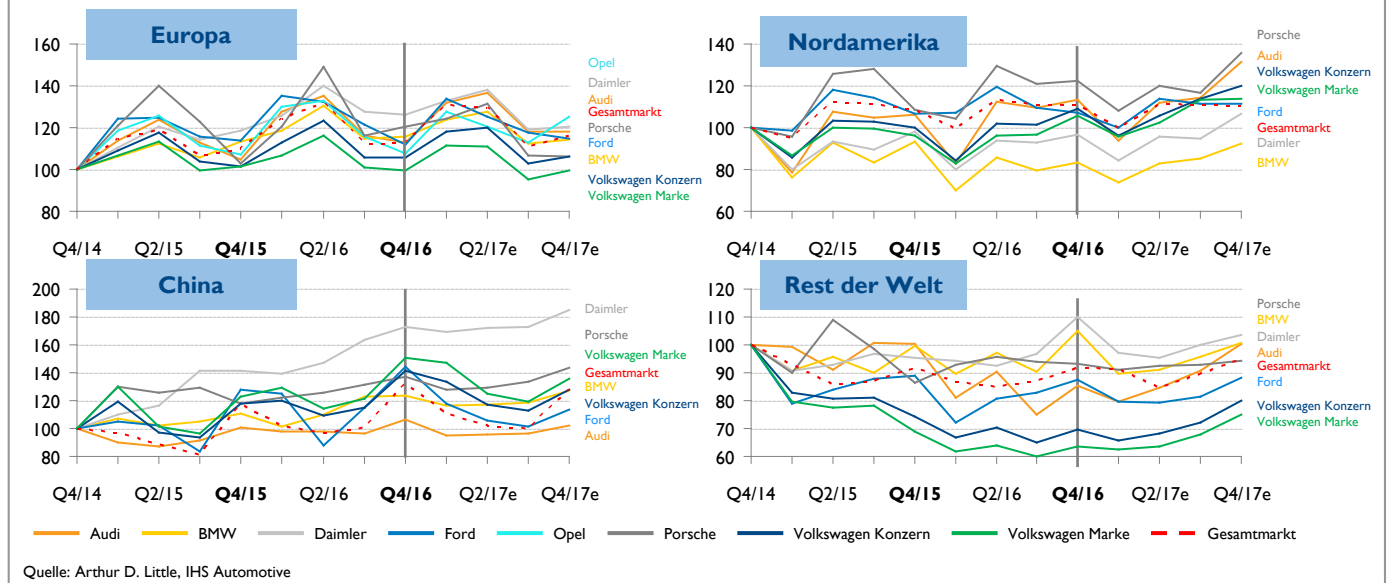
Abbildung 3. Quartalsweise EBIT-Marge der Pkw-Sparten [in % vom Umsatz]



Quelle: Arthur D. Little, Unternehmensdaten; Ergebnisse von At Equity konsolidierte Joint-Ventures in China sind nicht enthalten 1) operatives Ergebnis statt EBIT; 2) inkl. Nutzfahrzeuge; 3) Umsatz und Ergebnis im Konzern; 4) inkl. aller Konzernmarken (Pkw)

Absatz und Preise

Abbildung 4. Absatz Pkw deutscher OEMs und Ford nach Regionen, indiziert [100% = Stückzahl aus Q4/2014]; ab Q4/2016 durchgehend Forecast-Zahlen



Quelle: Arthur D. Little, IHS Automotive

4. Absätze klettern weltweit

Der **europäische** Gesamtabsatz liegt 2,4% über dem Vorjahreswert. Insgesamt war das Jahr 2016 in vielen europäischen Märkten rekordverdächtig: Spanien, Frankreich und Italien zeigen teilweise zweistellige Wachstumsraten, Tschechien erzielt mit +12% den höchsten Stand an Neuzulassungen in seiner Geschichte. In Deutschland folgte ein rückläufiger Oktober (-5,6%) auf gute Vormonate; der November legte mit +1,5% auf Jahressicht wieder etwas zu.

Am meisten profitieren davon **Porsche** (+17%), **Audi** (+8,1%) sowie **Daimler** (+6,7%). Diese haben auch außerhalb des Heimatmarktes Deutschland einen großen Anteil am Wachstum, etwa **BMW** mit +15,7% in Frankreich (Q1-3).

Schrumpfende Absätze verbuchen hingegen die Marke VW (-1,7%) und Ford (-1,6%). Kurzfristig seit dem dritten Quartal sinken die Absätze auch bei **Ford** (-7,8%) und **Opel** (-7,2%).

Bis zum Ende 2017 erwartet Opel allerdings eine Fortführung des insgesamt positiven Trends des Jahres 2016, insb. wegen einer Modelloffensive („7 in 17“).

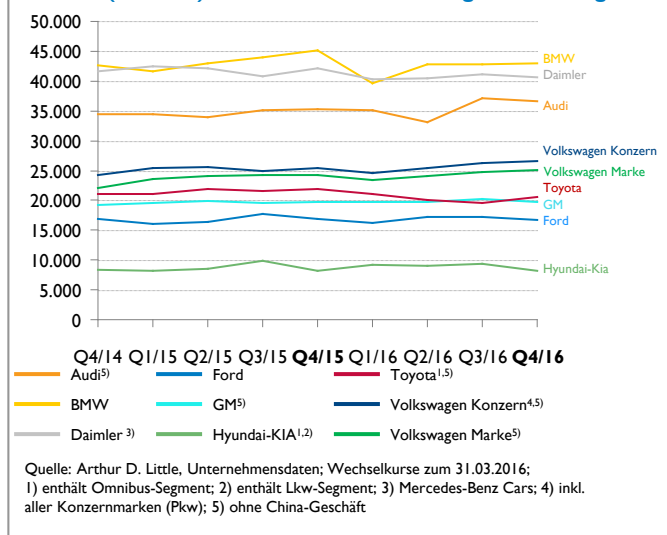
Auch der **nordamerikanische** Absatz steigt um 2,4% auf Jahressicht. Insbesondere **Porsche** (+12%) sowie **Volkswagen Marke** (+9,6%) und Konzern (+9%) steigern sich vom schwachen Vorjahresquartal, das voll im Zeichen der Dieseldiagnose stand. Im Gegensatz dazu entwickeln sich die Absätze von **BMW** negativ: Um rund 10% liegen sie unter dem Vorjahresquartal, scheinen sich aber in der Prognose für 2017 wieder langsam zu erholen. Die **Daimler**-Absätze schrumpfen hier ebenfalls leicht (-1,3%).

China vertag das Ende der Subventionsspritze kurz vor deren Auslauf und behält die Steuererleichterung für Neuwagen zumindest zur Hälfte bei. Damit bleibt das Absatzwachstum stark bei 12,7%.

Fast alle beobachteten Hersteller profitieren davon überdurchschnittlich. **Daimler** (+22,4%), **VW Marke** (+22,1%) und Konzern (+20,2%) knacken gar die 20%-Wachstumsmarke. Einzig **Audi** (+5,4%) hinkt dem Wachstum etwas hinterher. Gleichzeitig belasten Diskussionen über neue JV-Partnerschaften und der Streit mit dem existenten Händlernetzwerk das Chinageschäft von Audi.

Im **Rest der Welt** verharren die Absätze auf der Stelle: 0% Veränderung zum Vorjahr im Gesamtmarkt. Manche Hersteller wie **Audi** (-15,2%) oder die Marke **VW** (-8%) verzeichnen gar ein rückläufiges Geschäft. Bei **Daimler** wachsen die Absätze hingegen zweistellig (+15,4%).

Abbildung 5. Durchschnittsumsatz je verkaufter Einheit, d.h. Umsatz (nur Pkw) im Verhältnis zu Fahrzeug-Auslieferungen



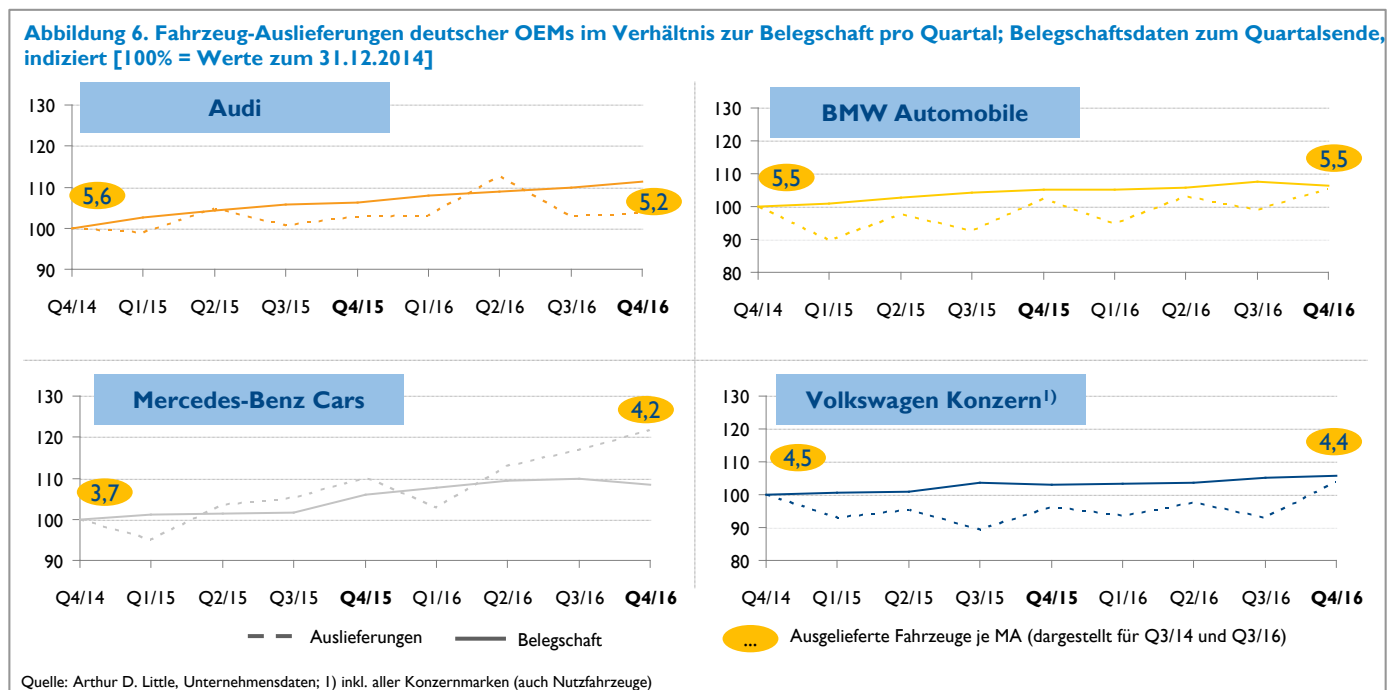
Quelle: Arthur D. Little, Unternehmensdaten; Wechselkurse zum 31.03.2016; 1) enthält Omnibus-Segment; 2) enthält Lkw-Segment; 3) Mercedes-Benz Cars; 4) inkl. aller Konzernmarken (Pkw); 5) ohne China-Geschäft

5. Durchschnittsumsätze fallen leicht

Die Durchschnittsumsätze pro ausgeliefertem Fahrzeug liegen rund 1 Prozent unter dem Vorjahreswert. Deutliche Steigerungen erzielen **Audi** (+3,4%), der **Volkswagen Konzern** (+4,7%) sowie die Marke **VW** (+3,3%).

BMW (-4,9%) und **Toyota** (-6,4%) erleiden die größten Preisrückgänge. Trotzdem bleibt BMW mit einem durchschnittlichen Umsatz von 42.991€ je Fahrzeug Spitzenreiter in dieser Wertung. Am anderen Ende der Preisspanne verliert Hyundai im Durchschnitt 12,9% Umsatz pro Fahrzeug zum Q3 auf nun nur noch 8.172€.

Effizienz: Mitarbeiterproduktivität und F&E



6. VW stabilisiert seine Produktivität

Die relative Produktivitätsentwicklung errechnet sich aus der Anzahl der Mitarbeiter – direkte wie indirekte, jedoch ohne Zeitarbeiter bzw. Mitarbeiter von Fremdfirmen – im Vergleich zu den Fahrzeugauslieferungen.

Bei **Audi** fallen im vierten Quartal die Auslieferungen (+0,8%) noch weiter hinter die steigenden Mitarbeiterzahlen (+4,8%) zurück. Damit gibt der Effizienzsieger Audi seine Stellung an die Konkurrenz aus München ab, der Wert der ausgelieferten Fahrzeuge je Mitarbeiter sinkt auf 5,2. Die aktuelle Jobgarantie bis 2020 zeigt in die gleiche Richtung.

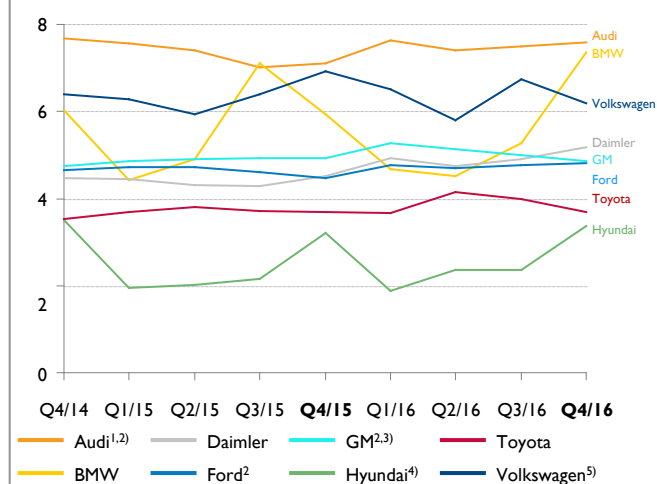
Bei **BMW** wachsen die Auslieferungen mit 3% weiterhin doppelt so schnell wie die Belegschaft (+1,3%). Der Wert der ausgelieferten Fahrzeuge pro Mitarbeiter steigt auf 5,5. BMW ist in dieser Kennzahl Effizienzfürher.

Das Absatzwachstum basiert vor allem auf Steigerungen in den SUV-Modellreihen.

Mercedes-Benz zeigt mit einer Produktivitätssteigerung von 0,5 zusätzlichen Fahrzeugen pro Mitarbeiter wieder die positivste Entwicklung der vier Hersteller. Während die Mitarbeiterzahl um 2,2% wuchs, stiegen die Auslieferungen um mehr als 10%. Gleichzeitig kündigten die Sindelfinger an, Hierarchien im Unternehmen weiter zu entschleunigen und effizienter zu gestalten. Weiterhin zeigt sich hier der Hauptgrund für Daimlers Position im EBIT-Vergleich: große Absatzsteigerung bei moderat wachsenden Kosten.

Volkswagen arbeitet weiter daran, die Effizienz im Unternehmen zu steigern: Zum zweiten Mal in Folge wachsen die Auslieferungen (+7,9%) deutlich stärker als die Belegschaft (+2,7%). In der aktuellen Zweijahreswertung noch fallen die Wolfsburger zwar noch auf von 4,5 auf 4,4 ausgelieferte Fahrzeuge je Mitarbeiter, doch angekündigte Programme zur Effizienzsteigerung und Verringerung der Belegschaft deuten auf eine Trendumkehr hin.

Abbildung 7. F&E-Quote, d.h. Ausgaben der Konzerne für Forschung & Entwicklung im Verhältnis zum Umsatz [in %]



Quelle: Arthur D. Little, Unternehmensdaten, IHS; 1) halbjährliche Berichterstattung; 2) für 2016 Hochrechnung aus Unternehmensinformationen; 3) jährliche Berichterstattung; 4) Hyundai ohne Kia; 5) inkl. aller Konzernmarken

7. Investitionen in die Zukunft des Automobils bleiben auf hohem Niveau

Die Kennzahl „F&E-Quote“ gibt das Verhältnis der von den OEMs berichteten Forschungs- und Entwicklungsausgaben zum Umsatz an. Insgesamt ließ sich in den vergangenen zwölf Monaten wieder eine Steigerung dieser Ausgaben (+5,6%) feststellen.

BMW steigert seine F&E-Quote wieder auf 7,3%, nachdem sie seit dem dritten Quartal 2015 deutlich darunter gelegen hatte, das sind 1,4 Prozentpunkte über dem Vorjahr. Auch **Audi** (+0,5 Prozentpunkte) und **Daimler** (+0,7) steigern ihre Ausgaben – Beim Fokus auf digitale Technologien kündigten beide Kooperationen an; Audi mit dem Chiphersteller Nvidia, Daimler hingegen mit AT&T und Microsoft.

Auch der koreanische Hersteller **Hyundai** investiert deutlich mehr in Forschung und Entwicklung: mit einer Quote von 3,4% gibt man nur minimal weniger aus als beim bisherigen Höchstwert 3,5% im vierten Quartal 2015.

Effizienz: Auslastung und Vorräte

8. Produktionsauslastung steigt wieder

Die Auslastung der deutschen Werke steigt das zweite Quartal in Folge wieder leicht an: von 70,6% auf 73,1%.

Die Entwicklung ist allerdings sehr herstellerspezifisch: Während Volkswagen nach Problemen im Sommer auf Hochtouren produziert, sinken die Werte bei den restlichen Herstellern wieder deutlich.

Nach dem sehr durchwachsenen Vorquartal (Zulieferstreit und Bandstillstand) steigert **Volkswagen** seine Auslastung quer durch alle Werke: von 62,6% im Q3 auf 78,7 im Q4 (Vgl. Q2: 86,9%). Mit Osnabrück (99,3%), Hannover (98,2%) und Wolfsburg #2 (96,3%) arbeiten drei Werke nahezu unter Volllast. Einzig Wolfsburg #1 (66,9%) und Emden (62%) arbeiten unterdurchschnittlich.

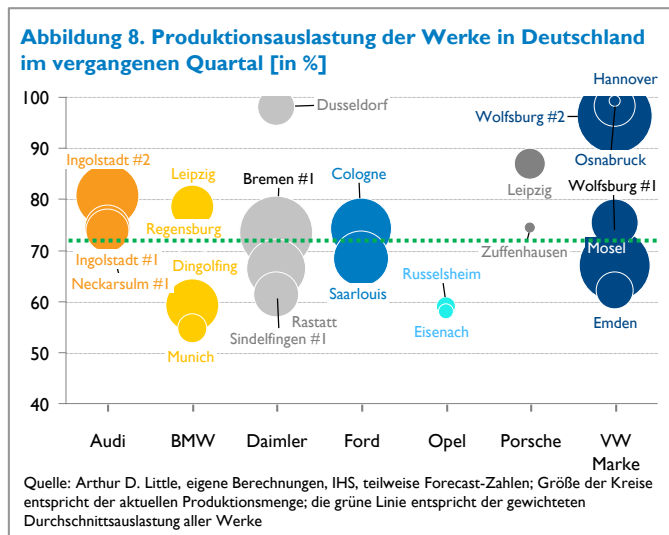
Gleichzeitig fiel im Konzern die Entscheidung, ab April 2017 den E-Golf in der gläsernen Manufaktur in Dresden zu bauen und diesem Werk nach dem Phaeton-Aus im März 2016 und anschließendem Stillstand wieder Leben einzuhauchen.

Bei **Audi** hingegen sinkt die Auslastung analog zu den Europaabsätzen um 4,8%, in Ingolstadt #2 fällt sie gar um fast 15 Prozentpunkte auf 80,7%.

BMW verzeichnet ebenfalls einen leichten Rückgang in der Werksauslastung auf unterdurchschnittliche 67,3%.

Daimler kann mit Düsseldorf (98,1%) zwar ein Sprinter-Werk sehr stark auslasten, die anderen müssen jedoch ihre Produktion reduzieren und so erreicht der Autobauer eine Gesamtauslastung von 72%.

Einzig **Porsche** kann seine Auslastung noch mehr steigern als Volkswagen: Um mehr als 18 Prozentpunkte auf 83,5%. Dabei liegt Zuffenhausen eher im Durchschnitt und Leipzig erreicht einen Wert von 87%.



Zusammen mit den Umsätzen steigert **Ford** auch seine Werksauslastung in Deutschland gegenüber dem dritten Quartal: von 61,6 auf 71,3%.

Bei **Opel** hingegen fällt die Auslastung um 20 Prozentpunkte auf 58,5%. Grund dafür sind auch die angesichts des Brexits sinkenden Absätze. Die Allianz mit PSA bringt weitere Unsicherheit im Hinblick auf die deutschen Werke.

Abbildung 9a. Lagervorräte, d.h. Material und unfertige Produkte der Konzerne [in Produktionstagen]

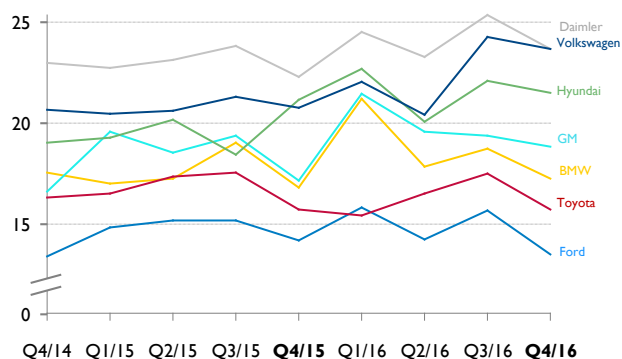
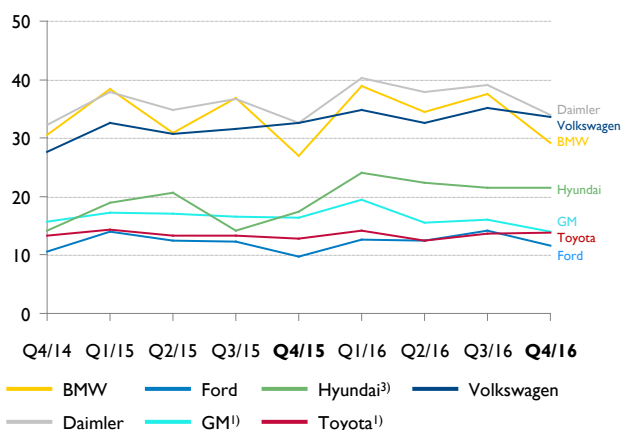


Abbildung 9b. Bestand produzierter Fahrzeuge [in Produktionstagen]



Quelle: Arthur D. Little, eigene Berechnungen, Unternehmensdaten; 1) jährliche Berichterstattung; 2) Hochrechnung aus Unternehmensinformationen; 3) Hyundai ohne Kia

9. Läger und Bestände steigen deutlich auf Jahressicht

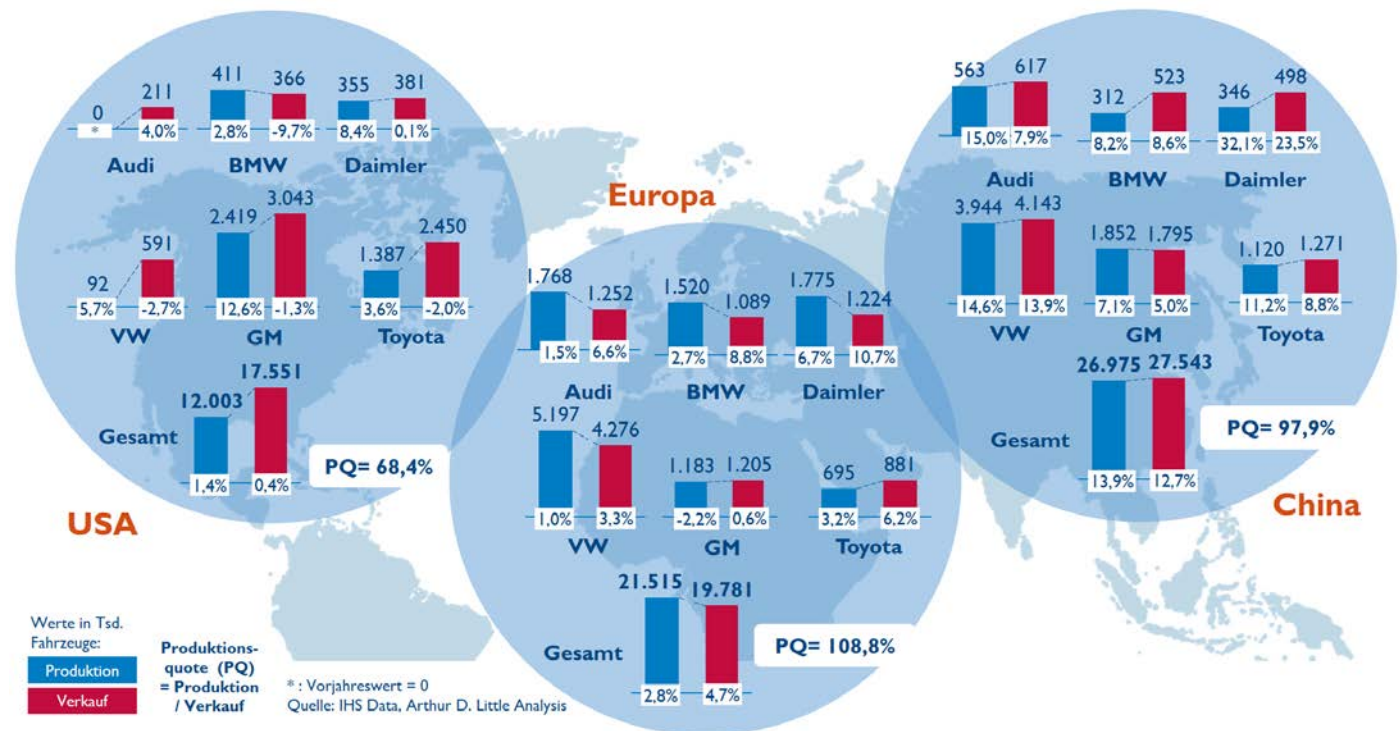
Sowohl Läger (+4,7%) als auch die Fahrzeugbestände (+6,1%) der betrachteten Hersteller steigen auf Jahressicht deutlich, daran ändert auch die typische Leerung zum Jahresende nichts.

Ford kann seine Läger am stärksten reduzieren (um 5,1% bzw. 0,8 Produktionstage), allerdings wachsen die Fahrzeugbestände um 17,8%. **GM** kann im Gegensatz dazu seine Fahrzeugbestände reduzieren um 14,7% auf 13,9 Produktionstage.

Die deutschen Hersteller melden moderate Steigerungen der Läger (**Daimler** +6,3%, **Volkswagen** +14,2%, **BMW** +2,4%) und Fahrzeugbestände (**BMW** +8,2%, **Daimler** +4,2%).

Auffallend hingegen ist die langfristige Entwicklung des koreanischen Herstellers **Hyundai**. Auf Jahressicht wuchsen die Bestände um 22,9% auf 21,5 Produktionstage. Dieser Wert konnte ab Q3 kaum reduziert werden und zeigt, wie sehr die Koreaner mit ihrer eigentlich schlanken Kostenstruktur aktuell Probleme haben, ihre Fahrzeuge auf dem Weltmarkt abzusetzen.

Sonderthema: Produktionsquoten – Wer produziert für wen?



Europa mit deutlichem Produktionsüberschuss

Im weltweiten Produktionsvergleich zeigt sich Europa als Fließband des Weltmarkts: Alle deutschen Hersteller produzieren hier etwa 50% mehr Autos, als sie absetzen. Aber auch außereuropäische Hersteller wie Toyota und GM bedienen diesen Schlüsselmarkt fast vollständig mit lokaler Produktion. Insgesamt entsteht so ein Produktionsüberschuss von 2,5 Mio. Autos pro Jahr, die von Europa aus auf die Weltmärkte verschifft werden. Neben starken einheimischen Herstellern nicht nur in Deutschland sind dafür auch günstige Produktionsbedingungen im europäischen Binnenmarkt für diesen Überschuss verantwortlich. Europa zeigt sich aktuell als Mischung dynamischer Absatzmärkte (Italien, Frankreich, Deutschland) und stetig wachsender Fahrzeugproduktion (z.B. Rekordproduktion 2016 in Tschechien und UK).

Trump-Präsidentschaft kritisiert niedrige Produktionsquote in den USA

Die USA hingegen sind für die Automobilproduzenten deutlich stärkerer Absatz- als Produktionsmarkt. Die Produktionsquote von 68,8% sowie ein jährlicher Netto-Import von ca. 5,5 Mio. Autos verdeutlichen die Diskrepanz zwischen Absatz und Produktion. Die Zahlen zeigen woher Kritik aus der Regierung Trump an ausländischen Herstellern entsteht. Allerdings trifft die Diskrepanz nicht nur auf ausländische Hersteller zu. Auch Ford produziert nur 9 von 10 in den USA verkauften Autos im eigenen Land, GM gar nur 8 von 10. Eine Ausnahme ist BMW. Mit ihrem Werk Spartanburg produzieren die Münchner etwa 12% mehr als in den USA abgesetzt werden. Für BMW ist Spartanburg das weltgrößte Werk und beliefert den internationalen SUV-Markt. Toyota und vor allem Volkswagen hingegen können von weiterem Gegenwind ausgehen: Beide produzieren wenig in den USA, VW gar nur 15,6% der dort abgesetzten Menge.

Die niedrige Produktionsquote von 68% erhöht sich auf 84%, sobald der gesamte NAFTA-Raum betrachtet wird. Ursachen hierfür: Die Produktionsquoten liegen in Kanada (120,9%) und in Mexiko (217,5%) bei einem Vielfachen des US-Wertes.

China produziert vor allem für den heimischen Wachstumsmarkt

Aus chinesischer Sicht erweist sich die langjährige Joint-Venture-Politik als überaus erfolgreich: Trotz der massiven Wachstumsraten und hoher Marktanteile ausländischer Hersteller wird der chinesische Markt zu 97,9% aus einheimischer Produktion bedient. So bleibt die Wertschöpfung erhalten und steigert die heimische Beschäftigung sowie den Binnenkonsum. Lediglich ein geringer Importüberhang von 500 Tsd. Autos entsteht jährlich. Einzig die deutschen Hersteller BMW (60%) und Daimler (70%) fallen mit niedrigen inländischen Produktionsquoten auf. Sie bedienen den Markt noch überdurchschnittlich aus der Weltproduktion; BMW auch mit dem Werk in Südafrika und Daimler mit Werken in Südostasien.

Die Welt produziert auf Halbe – Wende beim Wachstum?

Europa produziert und die USA konsumieren: Aufgrund des großen Anteils der Automobilindustrie an der jeweiligen Bruttowertschöpfung, trägt das Ungleichgewicht durchaus merklich zum amerikanischen Handelsdefizit bei. Chinas erfolgreiche JV-Politik könnte in der Zukunft eine Blaupause für andere Wachstumsmärkte werden. Schwellenländer können bei ausreichendem Wachstum als Hebel so eine größere Teilhabe an der Produktion durchsetzen.

Weiterhin lässt sich eine jährliche Überproduktion von 1 Mio. Autos beobachten, die nicht verkauft werden. Dieser Wert wuchs seit 2015 um ein Viertel, eine Trendwende erscheint absehbar.

Arthur D Little

Arthur D. Little, 1886 gegründet, ist eine führende globale Unternehmensberatung und verbindet Strategie, Innovation und Technologie mit umfassendem Branchenwissen. Wir bieten unseren Kunden nachhaltige Lösungen für ihre komplexen Herausforderungen.

Arthur D. Little hat ein kooperatives Verhältnis zu seinen Kunden, außergewöhnliches Personal und eine firmenweite Hingabe zu Qualität und Integrität.

Besuchen Sie uns auf www.adlittle.de

Kontakt:

Oliver Horlebein

Partner

Arthur D. Little GmbH

Nymphenburger Höfe

80335 München

M: +49 175 5806 145

E: horlebein.oliver@adlittle.com

Roman Mathyssek

Principal

Arthur D. Little GmbH

Nymphenburger Höfe

80335 München

M: +49 175 5806 114

E: mathyssek.roman@adlittle.com

Autoren:

Roman Mathyssek, Markus Hübner