

Sperrfrist 11.06.2015, 12:00

Pressemeldung

Automotive Performance 2015:

Die Leistungskraft der 16 globalen Automobilkonzerne im Vergleich

Von Prof. Dr. Stefan Bratzel

Center of Automotive Management (CAM)

Bergisch Gladbach, den 11.06.2015

- *Volkswagen ist leistungsstärkster Automobilkonzern 2015; High Performer sind neben Volkswagen, Toyota, Daimler, BMW*
- *16 globalen Automobilkonzerne steigern die Gewinne (EBIT) auf den Rekordwert von über 90 Mrd. Euro im Geschäftsjahr 2014/2015;*
- *Zunehmende Auseinanderdriften von Top- und Low Performern: Auf Top-4 Konzerne entfallen bereits 57% der Gewinne und 59% der Marktkapitalisierung der Branche.*
- *Ausblick: Die jahrelange weltweite Pkw-Nachfrage schwächt sich in 2015 deutlich ab.*

Der Volkswagen Konzern ist der leistungsstärkste Automobilkonzern 2015 und kann sich im Performance-Vergleich der 17 globalen Automobilkonzerne vor Toyota sowie Daimler und BMW und Hyundai durchsetzen. Das ist das Ergebnis der im elften Jahr in Folge erstellten Branchenstudie „Automotive PERFORMANCE 2015“, der die komparative Leistungskraft der 16 wichtigsten Automobilherstellergruppen für das abgelaufene Geschäftsjahr 2014/2015 ermittelt. Auf Basis von 11 gewichteten Indikatoren werden die Hersteller in den Bereichen „Finanzen“, „Markt“, „Innovationskraft“ verglichen und mittels des Automotive Performance Index (API) ein Ranking erstellt (vgl. Abb. 1; vgl. auch Anhang)

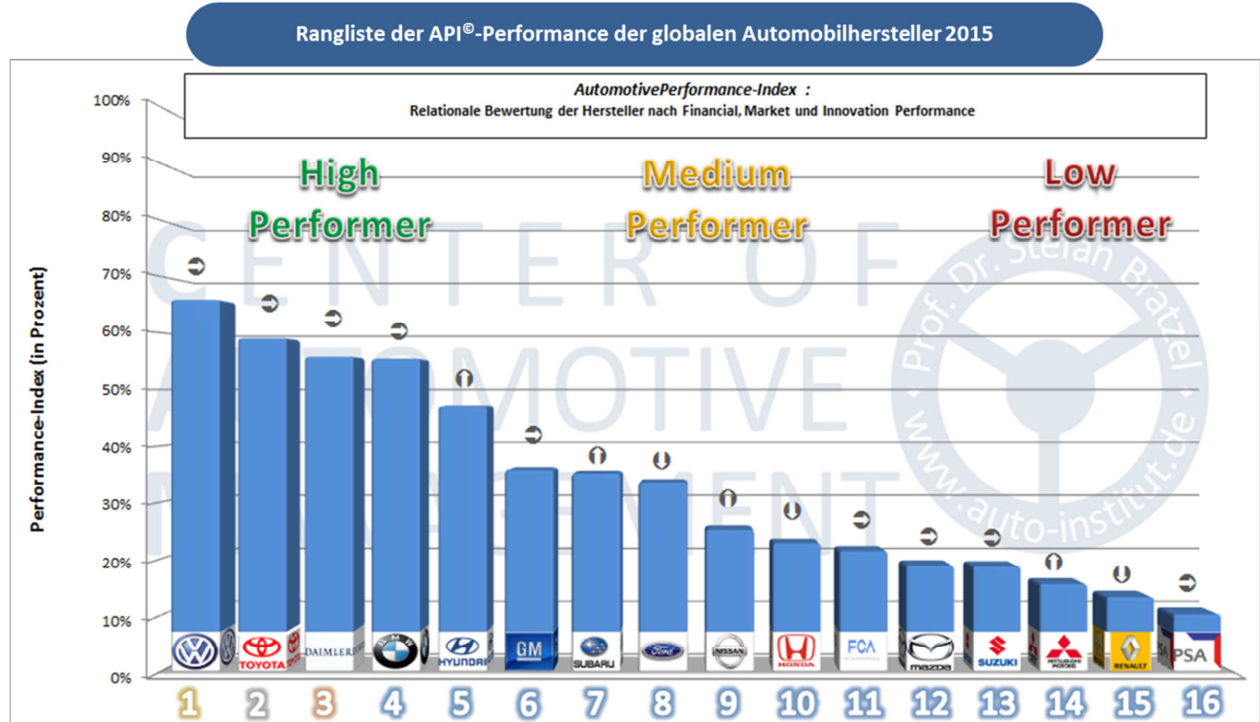
High Performer

Im relationalen Performancevergleich kann sich der Volkswagen Konzern mit einem API-Indexwert von 66,0 Prozent (2013/14: 65,8%) wiederum knapp vor den Wettbewerbern behaupten. Bei der Markt-Performance, die Weltmarktvolumen und Marktwachstum abbildet, sowie bei der Innovationsstärke erzielt der VW Konzern Bestwerte. Insbesondere bei den wichtigen Kriterien der finanziellen Performance schneiden die Wettbewerber Toyota, BMW und Daimler jedoch deutlich besser ab.

Toyota erreicht 59,1 Indexpunkte (2013/14=62,5) und ist damit Volkswagen als härtester Wettbewerber dicht auf den Fersen. Die Japaner glänzen vor allem durch die beste Financial Performance (79,8%), besitzen jedoch im abgelaufenen Geschäftsjahr eine deutlich geringere Marktdynamik und Innovationsleistung als die Wolfsburger. Daimler kann den dritten Platz dank

hoher Absatzdynamik und starker Innovationsperformance mit 55,8 Indexpunkten knapp vor der BMW Group halten, die mit 55,4 Indexpunkten fast gleichauf auf Rang 4 liegen.

Abbildung 1: Rangliste der Performance (API) der globalen Automobilhersteller (Konzern) 2014/15



Quelle: CAM

Medium Performer

Auf Rang 5 verbessert sich mit 46,9 Indexpunkten der Hyundai Konzern (Vorjahr: Rang 7), der damit neben Subaru der stärkste Aufsteiger des Jahres ist. Hyundai kann sich, u.a. dank starkem Marktwachstum, an Ford und General Motors vorbeischieben. Hyundai bildet zusammen mit GM, Subaru, Ford und Nissan sowie Honda die Gruppe der „Medium Performer“ der Branche. Ford verliert trotz hoher Innovationsstärke deutlich an Dynamik und rutscht im Leistungsvergleich wieder auf Rang 8 ab (2013/14=Rang 5). Hierzu hat vor allem das Absatzminus in den USA, Russland und Brasilien beigetragen. Im Jahr 2014 kann Ford global 6,32 Mio. Pkw (-0,1%) absetzen.

Low Performer

Zu den Low Performern 2014/15 zählen FiatChrysler Automobiles (FCA), die kleinen japanischen Konzerne Mazda, Suzuki und Mitsubishi sowie die französischen Hersteller Renault und Peugeot Citroen (PSA). FiatChrysler (FCA), die derzeit eine niedrige finanzielle Performance und eine geringe Innovationskraft aufweisen, kann sich trotz der guten Marktentwicklung der amerikanischen Tochtergesellschaft nicht mehr im Feld der Medium Performer halten. Die kleinen japanischen Hersteller weisen in allen drei Performance-Feldern im Vergleich zum Wettbewerb deutlich unterdurchschnittliche Leistungen auf. PSA hebt sich bei einer ähnlich niedrigen Finanz- und Marktstärke dagegen durch eine weit bessere Innovationskraft ab, bleibt aber auch 2014/15 mit einem API-Wert von 10,1 Punkten trotz leichter Verbesserung aufgrund der im

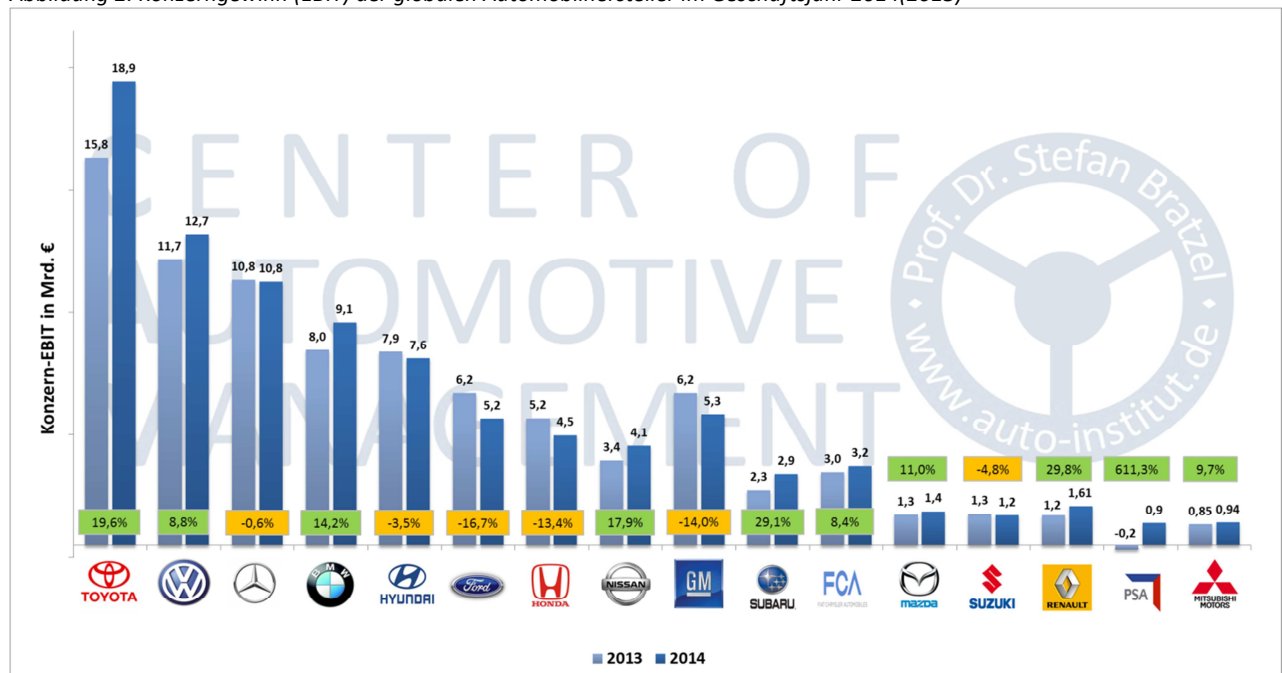
Wettbewerbsvergleich niedrigsten Financial Performance hinter Renault auf dem letzten Platz. Für das laufende Jahr ergeben sich bei PSA leicht positive Perspektiven aufgrund bereits eingeleiteter umfangreicher Restrukturierungen sowie eines guten Absatzwachstums in China.

Financial Performance im Vergleich

Die 16 globalen Automobilkonzerne konnten im Geschäftsjahr 2014/2015 die Gewinne (EBIT) auf den Rekordwert von 90,4 Mrd. Euro steigern (Vorjahr 85 Mrd. Euro). Hierzu wesentlich beigetragen hat die seit 2011 von 64 auf jetzt 75 Mio. Pkw/LCV gestiegene weltweite Pkw-Nachfrage, insbesondere dank des Wachstums in den Kernmärkten USA und China.

Allerdings zeigen sich erhebliche Konzentrationstendenzen zwischen den Herstellergruppen. So teilt sich die Autowelt immer mehr in wenige finanzstarke High Performer wie Toyota und Volkswagen mit zweistelligen Milliarden Gewinnen und einer großen Gruppe von Geringverdienern. Allein die Top-4-Performer Toyota, Volkswagen, Daimler und BMW kommen im zurückliegenden Geschäftsjahr bereits zusammen auf einen EBIT von 51,5 Mrd. Euro, also 57 Prozent des Gesamtgewinns der 16 globalen Hersteller. Dabei ist das Geschäftsjahr 2014/15 kein Einzelfall: Bereits in den letzten vier Jahren liegt der Gewinnanteil der Top-4 bei über 53 Prozent des Gesamtgewinns der Branche (vgl. Abb. 2).

Abbildung 2: Konzerngewinn (EBIT) der globalen Automobilhersteller im Geschäftsjahr 2014(2013)



Quelle: CAM

Eine ähnliche Tendenz ergibt sich bei der Marktkapitalisierung der 16 globalen Konzerne, die sich zum Jahresultimo auf 670 Mrd. Euro summiert (Vorjahr: 604 Mrd. Euro, +11%). Die vier Top-Performer kommen bereits auf 59 Prozent der Marktkapitalisierung der Branche. Die Spanne reicht

dabei von einer Börsenbewertung von PSA von nur 6,3 Mrd. Euro bis hin zu Toyota von 178 Mrd. Euro.

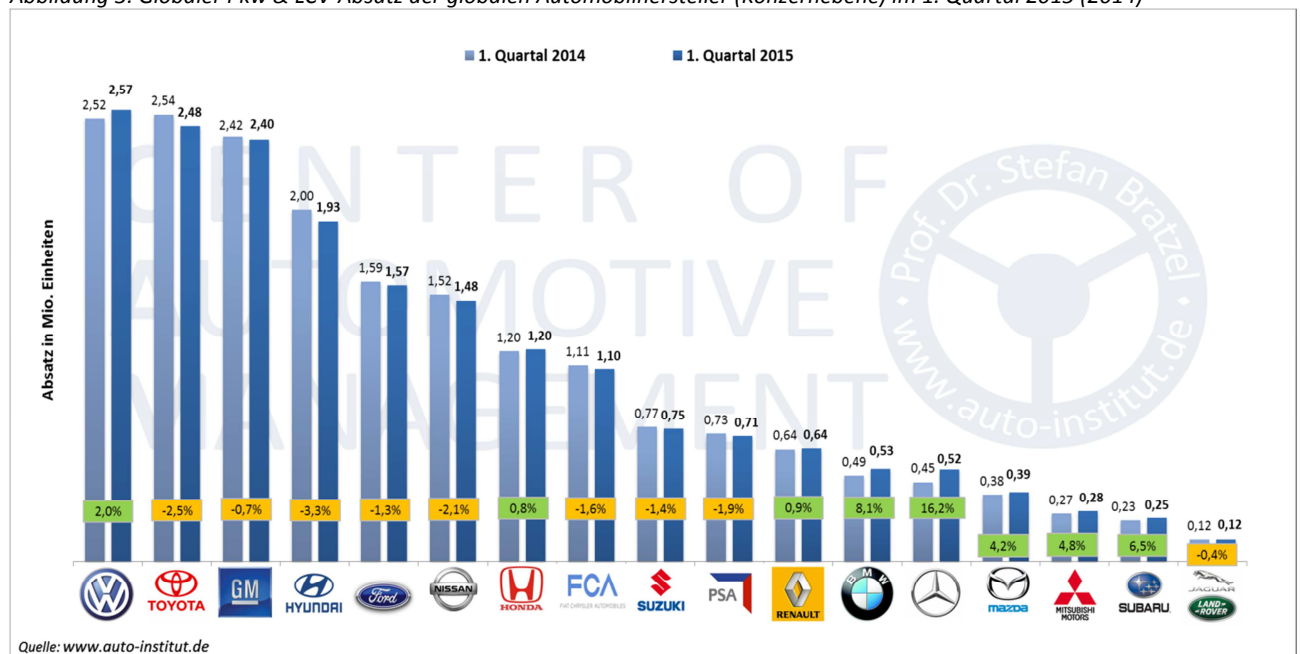
Hierzu Studienleiter Stefan Bratzel: "Die enorme Markt- und Innovationsdynamik der letzten Jahre bewirkt ein zunehmendes Auseinanderdriften von Gewinnern und Verlierern. Wenige leistungsstarke High Performer, die sich durch eine starke Absatzdynamik und hohe Erträge auszeichnen, geben immer mehr den Takt der Branche vor und bestimmen die Spielregeln, nach denen sich der Rest der Branche zu richten hat. Die schleichende Konsolidierung der Branche wird weitergehen."

Ausblick 2015

Die weltweite Automobilnachfrage schwächt sich derweilen in 2015 weiter deutlich ab. Im Gesamtjahr 2014 steigerten die globalen Hersteller ihre weltweiten Verkäufe im Mittel um 3,3 Prozent nach 5,3 Prozent in 2013. Im ersten Quartal 2015 ging der Absatz der 16 globalen Automobilgruppen trotz der Erholung des westeuropäischen Marktes sogar leicht um -0,1 Prozent auf 18,8 Mio. Pkw/LCV zurück. Ausschlaggebend sind die Krisenherde Russland und Südamerika, Marktrückgänge in Japan sowie das sich abschwächende Wachstum in China.

Am stärksten wirkt sich im ersten Quartal der Gegenwind auf den Hyundai Konzern aus, der Absatzrückgänge von -3,3 Prozent verbucht, vor allem wegen einbrechender Nachfrage in Russland, China und im Heimatmarkt Korea. Die EBIT-Marge von Hyundai fällt von 8,0 auf 6,5 Prozent, auch wegen Belastungen durch Wechselkurseffekte (vgl. Abb. 3).

Abbildung 3: Globaler Pkw & LCV-Absatz der globalen Automobilhersteller (Konzernebene) im 1. Quartal 2015 (2014)



Quelle: CAM; Anm: Volkswagen ohne MAN/Scania; Toyota ohne Hino; Daimler inkl. Mercedes, smart und Vans, ohne Lkw

Ähnliche Rückgänge verzeichnen auch Toyota (-2,5%) sowie die amerikanischen Hersteller Ford (-1,3%) und GM (-0,7%) sowie FiatChrysler (-1,6%), Nissan (-2,1%) und PSA (-1,9%). Toyota kann jedoch im ersten Quartal die Rendite von 6,6 auf den hohen Wert von 8,9 Prozent steigern.

FiatChrysler kommt nur auf 3,0 Prozent. Die Belastungen der europäischen Töchter von Ford und General Motors (Opel) belasten weiterhin das Geschäft des Gesamtkonzerns, so dass die Renditen unterdurchschnittlich ausfallen (Ford: 4,1%; GM: 5,8%).

Die größte Absatzdynamik erzielen im Branchenvergleich die deutschen Premiumhersteller Mercedes (+16%) und BMW (+8%) gefolgt von den kleineren japanischen Herstellern Subaru, Mitsubishi und Mazda. Die EBIT-Marge von BMW steigt im ersten Quartal auf 12,1 Prozent, während Daimler 8,5 Prozent erreicht. Subaru kommt auf einen Spitzenwert von 13,8 Prozent, vor allem dank des Wachstums auf dem amerikanischen Markt. Auch der Volkswagen Konzern wächst vor allem dank der Konzernmarken Audi, Porsche und Seat noch überdurchschnittlich mit 2,0 Prozent. Jedoch zeigen sich zunehmend Bremsspuren, vor allem in China und Südamerika. Die Konzernrendite wächst im ersten Quartal von 6,0 auf 6,3 Prozent und liegt damit nur leicht unter dem Durchschnitt der globalen Automobilkonzerne von 6,6 Prozent (ohne Renault, PSA).

Im Dreikampf um die Absatzkrone der globalen Pkw-Hersteller hat der Volkswagen Konzern (ohne MAN/Scania) im ersten Quartal 2015 mit 2,57 Mio. Pkw die Nase vorn knapp vor Toyota (ohne Hino) mit 2,48 Mio. und General Motors 2,40 Mio. Pkw/LCV. Im Gesamtjahr 2015 wird es jedoch nach einer aktuellen Prognose des CAM auf Basis der globalen Marktpositionierung bei einem Kopf-an-Kopf-Rennen bleiben. Danach wird Volkswagen (2015e: 10,1 Mio.; +1,6%) aufgrund der Stärke in Europa und China den Abstand zu Toyota nur leicht verkürzen können, vermutlich jedoch aufgrund der Produktschwäche im weiter wachsenden US-Markt sowie der Marktschwäche in Südamerika und dem abschwächenden Wachstum in China am japanischen Branchenprimus (2015e: 10,15 Mio.; +0,9%) nicht vorbeiziehen. General Motors wird um rund 1,3 Prozent zulegen bei 10,05 Mio. Pkw/LCV landen und damit an Position 3 bleiben. Aufgrund schwieriger Markt- und Wettbewerbsbedingungen wird sich auch das Wachstum von Hyundai abschwächen (8,1 Mio.; +1,3%). Für Ford wird ebenfalls nur ein moderater Zuwachs erwartet (6,4 Mio., +1,2%).

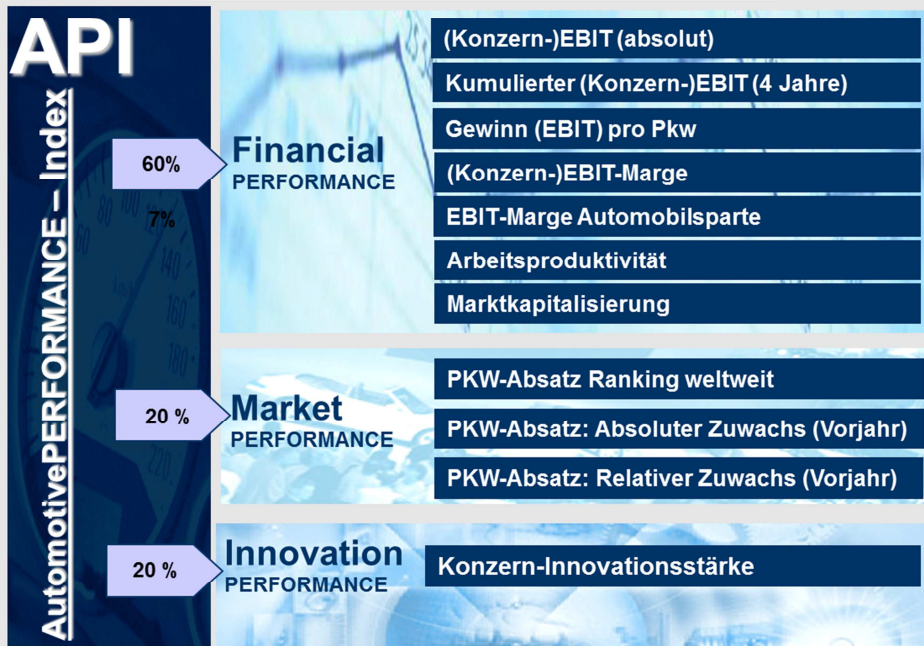
Zur Studie: Das Center of Automotive Management (CAM) analysiert seit dem Jahr 2004 die Performance der globalen Automobilhersteller. Auf Basis von Geschäftsberichten, von Markt- und Innovationskennzahlen wird die finanzielle, marktbasierende und innovationsbasierte Leistungskraft der Automobilhersteller analysiert und in den quartalsmäßig erscheinenden Automotive Performance-Studien veröffentlicht.

Studie: Globale Automobilhersteller im Performance-Vergleich, CAM-Arbeitspapier 6-2015, ca. 160 S.

Telefon:
Handy:
Telefax:
E-Mail:
Internet:

Center of Automotive Management (CAM)
Prof. Dr. Stefan Bratzel
Langemarckweg 31, 51465 Bergisch Gladbach
+49 (0) 22 02 / 28577-0
+49 (0) 174 / 9 73 17 78
+49 (0) 22 02 / 28577-28
stefan.bratzel@auto-institut.de
www.auto-institut.de

Automotive Performance Index (Kennzahlen-Systematik)



Der Automotive PERFORMANCE-Index (API) des Center of Automotive Management wurde als eine holistische Methode entwickelt, um die faktische Wettbewerbskraft der globalen Automobilhersteller vergleichbar zu machen. Zur Erfassung der tatsächlichen Leistungskraft und Wettbewerbsposition einzelner Automobilkonzerne werden *absolute* und *relative* Kennzahlen kombiniert.

AutomotivePERFORMANCE-Index 2014/15:
Relationale Bewertung der Hersteller nach Financial, Market und Innovation Performance
(in Prozent von maximal (=100) erreichbaren Punkten)

	API-Index	MarketPerformance	FinancialPerformance	InnovationPerformance
VW	66,0%	80,3%	49,8%	100,0%
Toyota	59,1%	37,6%	79,8%	18,5%
Daimler	55,8%	49,6%	59,0%	52,4%
BMW	55,4%	41,5%	66,0%	37,5%
Hyundai	46,9%	78,3%	43,7%	25,2%
GM	35,7%	56,3%	31,6%	27,6%
Subaru	35,1%	40,2%	41,4%	11,3%
Ford	33,5%	19,8%	32,9%	49,1%
Nissan	25,1%	34,6%	26,6%	10,9%
Honda	22,7%	19,6%	24,5%	20,2%
Fiat-Chrysler	21,3%	41,2%	16,8%	15,1%
Mazda	18,7%	23,2%	21,2%	6,5%
Suzuki	18,5%	37,8%	15,4%	8,6%
Mitsubishi	15,4%	17,7%	19,8%	0,0%
Renault	13,1%	23,8%	9,8%	12,1%
PSA	10,1%	30,6%	0,0%	19,7%

High-Performer
Medium-Performer
Low-Performer

Automotive Performance Index (API) 2014/15

