

**Sperrfrist 15.06.2016, 12:00**

Pressemeldung

## **Automotive Performance 2016:**

**Die Leistungskraft der 17 globalen Automobilkonzerne im Vergleich**

Von Prof. Dr. Stefan Bratzel

Center of Automotive Management (CAM)

Bergisch Gladbach, den 09.06.2016

- *Toyota ist leistungsstärkster Automobilkonzern 2016; High Performer sind neben Toyota Daimler und BMW. Der Volkswagen Konzern fällt deutlich zurück.*
- *Rekordjahr in der Geschichte der Automobilindustrie mit Gewinnen von knapp 94 Mrd. Euro.*
- *Kopf-an-Kopf-Rennen zwischen Volkswagen, Toyota und GM um die Absatzkrone: Trotz Dieselkrise könnte Volkswagen in 2016 zum absatzstärksten Automobilhersteller aufsteigen.*

Der Toyota Konzern ist der leistungsstärkste Automobilkonzern 2016 und kann sich im Performance-Vergleich der 17 globalen Automobilkonzerne erstmals wieder seit dem Geschäftsjahr 2009 vor Daimler und BMW platzieren. Das ist das Ergebnis der im zwölften Jahr in Folge erstellten Branchenstudie „Automotive PERFORMANCE 2016“, die die komparative Leistungskraft der 17 wichtigsten Automobilherstellerguppen für das abgelaufene Geschäftsjahr 2015/2016 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)

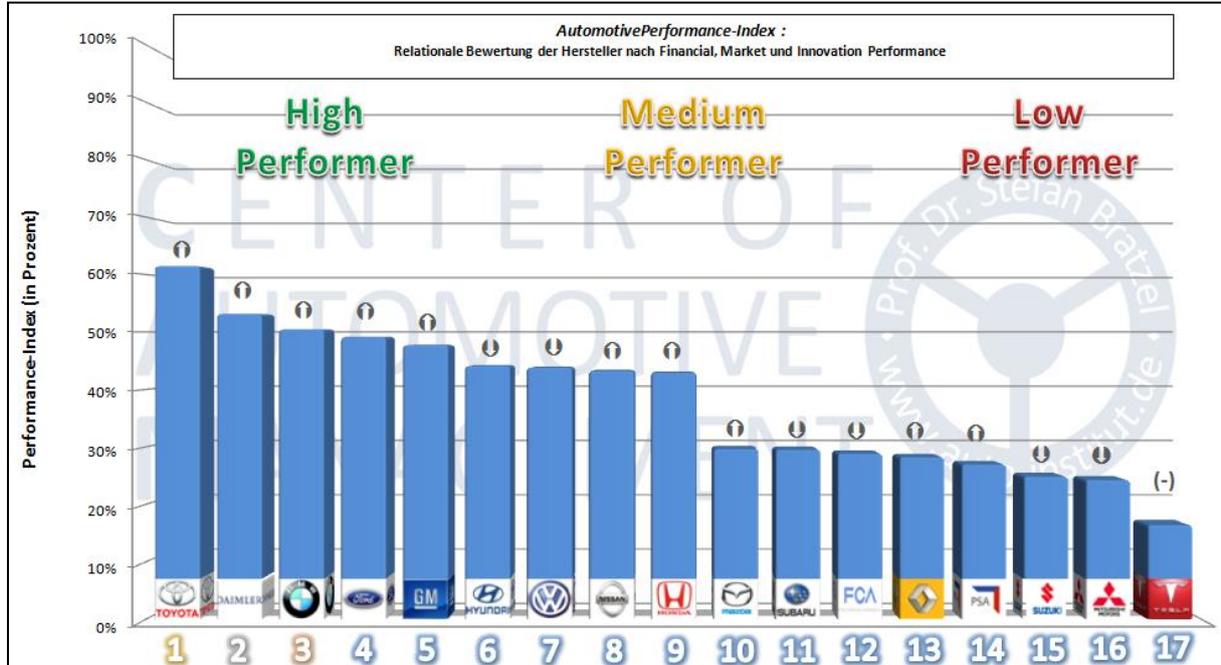
### *High Performer*

Im relationalen Performancevergleich kann sich der Toyota Konzern mit einem API-Indexwert von 62 Prozent (2014/15: 59%) deutlich vor den Wettbewerbern behaupten. Vor allem bei der finanziellen Performance erzielt der Toyota Konzern mit großem Abstand Bestwerte. Bei den verschiedenen Kriterien der Market Performance schneiden die Wettbewerber Daimler und Ford jedoch deutlich besser ab. Nachholbedarf hat Toyota jedoch bei der Innovationsstärke, bei der der japanische Hersteller nur auf Rang 12 gelangt.

Daimler erreicht mit 53 Indexpunkten Rang 2 (Vorjahr: Rang 3) und glänzt durch die zweitbeste Financial Performance. Gleichzeitig überzeugen die Schwaben im abgelaufenen Geschäftsjahr mit einer deutlich höheren Marktdynamik und Innovationsleistung als die Japaner. BMW kann sich dank hoher finanzieller und starker Innovationsperformance mit 50 Indexpunkten auf den dritten Platz verbessern (Vorjahr: 4). Ford folgt dank guter Markt- und Finanzkennzahlen mit 49 Indexpunkten knapp dahinter auf Rang 4. Auf Rang 5 verbessert sich mit 48 Indexpunkten der GM Konzern

(Vorjahr: Rang 6). GM kann sich, u.a. dank starkem Marktwachstum und höherer Innovations- sowie Finanzperformance verbessern.

Abbildung 1: Rangliste der Performance (API) der globalen Automobilhersteller (Konzern) 2015/16



Quelle: CAM

#### Medium Performer

Auf Rang 6 verschlechtert sich mit 44 Indexpunkten der Hyundai Konzern (Vorjahr: Rang 5). Hyundai bildet zusammen mit VW, Nissan, Honda und Mazda sowie Subaru die Gruppe der „Medium Performer“ der Branche. Steigern können sich vor allem Nissan, Honda und Mazda. VW verliert dagegen deutlich an Dynamik und rutscht im Leistungsvergleich auf Rang 7 ab (Vorjahr: Rang 1). Hierzu haben vor allem die Milliardenverluste bedingt durch die hohen Rückstellungen und das Absatzminus in den USA, Russland und Brasilien beigetragen.

Studienleiter Stefan Bratzel: "Dank der hohen finanziellen Leistungskraft der Premiuntöchter Audi und Porsche sowie der prinzipiell hohen Innovationsstärke kann sich der Volkswagen Konzern trotz Abgasskandal im Wettbewerbsvergleich zwar noch im Mittelfeld halten. Allerdings steht Volkswagen neben der Aufarbeitung der Folgen des Abgasskandals gleichzeitig vor herkulischen Zukunftsaufgaben: Fokussierung auf Elektromobilität, Digitalisierung und Transformation zum Mobilitätsdienstleistungsanbieter bei gleichzeitiger Renditesteigerung der Marke Volkswagen und der Verbesserung der Marktpositionierung in den USA. Die Bearbeitung dieser strategischen Themen ist eine Voraussetzung für die mittel- und langfristige Überlebensfähigkeit des Konzerns."

#### Low Performer

Zu den Low Performern zählen Fiat-Chrysler (FCA), die sich trotz der guten Marktentwicklung der amerikanischen Tochtergesellschaft nicht mehr im Feld der Medium Performer halten können. Auch

die französischen Hersteller Renault und Peugeot Citroen (PSA) verbleiben aufgrund der im Wettbewerbsvergleich niedrigen finanziellen Performance und geringen Innovationskraft im Feld der Low Performer. PSA hebt sich bei einer ähnlich niedrigen Marktstärke dagegen durch eine weit höhere Innovationskraft ab und verbessert sich mit einem API-Wert von 27 Punkten vom letzten Platz auf Rang 14. Für das laufende Jahr ergeben sich bei PSA leicht positive Perspektiven aufgrund bereits eingeleiteter umfangreicher Restrukturierungen sowie eines guten Absatzwachstums in China. Nicht verbessern können sich die kleinen japanischen Konzerne Suzuki und Mitsubishi. Die kleinen japanischen Hersteller weisen vor allem bei der Markt- und Innovationskraft im Vergleich zum Wettbewerb deutlich unterdurchschnittliche Leistungen auf und sind immer stärker auf Kooperationspartner angewiesen, um den technologischen Wandel zu bewältigen.

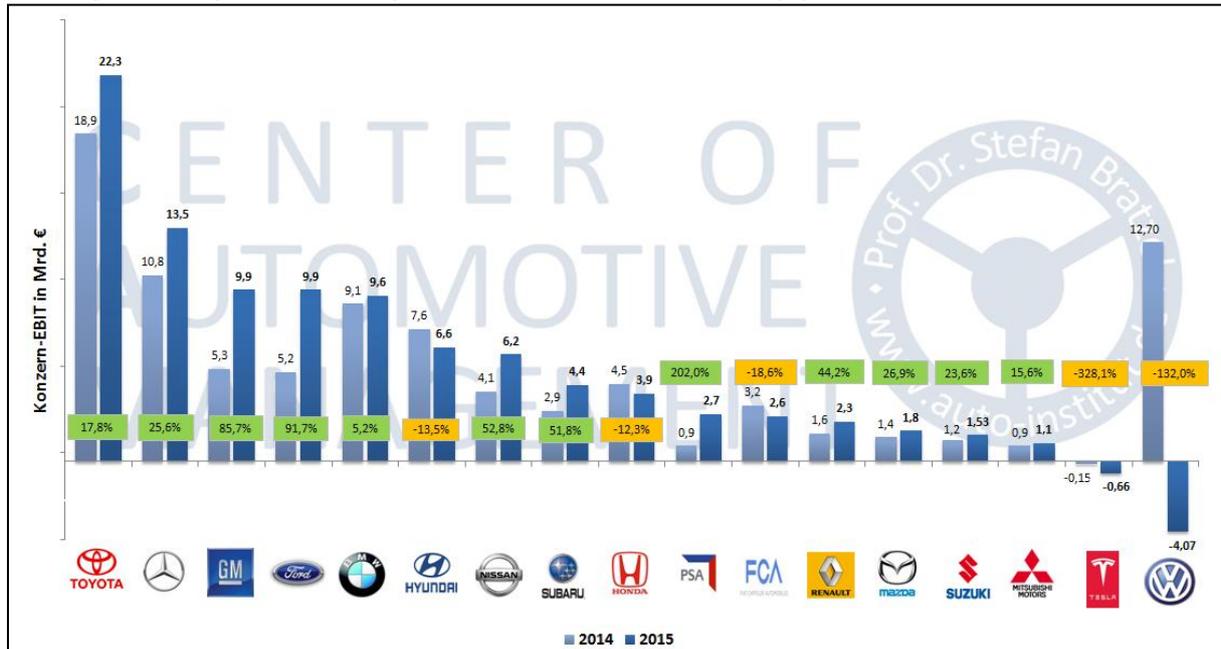
Tesla wird 2016 erstmals in die Bewertung aufgenommen. Der kalifornische Elektrospezialist zeigt neben einem starken Absatzwachstum eine erstaunlich gute Innovationsleistung. Aufgrund der hohen Verluste und der dadurch bedingten niedrigen finanziellen Performance kommt der Hersteller im Vergleich der globalen Automobilkonzerne dennoch nur auf den letzten Platz.

#### *Financial Performance im Vergleich*

Das abgelaufene Geschäftsjahr geht als Rekordjahr in die Geschichte der Automobilindustrie ein. Die 17 globalen Automobilkonzerne erzielen im Geschäftsjahr 2015/2016 gesamthaft kumulierte Rekordgewinne (EBIT) von 93,8 Mrd. Euro (Vorjahr 90 Mrd. Euro). Auch die EBIT-Marge konnten die globalen Automobilhersteller weiter steigern auf im Mittel 6,7 Prozent (2014: 6,6%; 2013: 6,5%, ohne Tesla). Auf zweistellige EBIT-Margen kommen Subaru, BMW und Toyota. Überdurchschnittlich schneiden noch Daimler, Ford und GM ab, während Fiat-Chrysler, Volkswagen und Tesla das untere Margenende bilden.

Damit zeigt sich die derzeit positive Autokonjunktur und prinzipiell hohe Finanzkraft der Branche, die trotz Dieselkrise und Milliardenverluste von Volkswagen auf ein Allzeitgewinnhoch kommt. Hierzu wesentlich beigetragen haben Kostenreduktionen nach der Finanzkrise und die seither weltweit angestiegene Pkw-Nachfrage, insbesondere in den Kernmärkten USA, China sowie in Westeuropa (vgl. Abb. 2).

Abbildung 2: Konzerngewinn (EBIT) der globalen Automobilhersteller im Geschäftsjahr 2016 (2015)



Quelle: CAM

Allerdings zeigen sich erhebliche Konzentrationstendenzen zwischen den Herstellergruppen. So teilt sich die Autowelt immer mehr in wenige finanzstarke High Performer wie Toyota und Daimler mit zweistelligen Milliarden Gewinnen und einer großen Gruppe von Geringverdienern. Allein die Top-4-Performer des abgelaufenen Jahres - Toyota, Daimler, BMW und Ford - kommen im zurückliegenden Geschäftsjahr zusammen auf einen EBIT von 55,3 Mrd. Euro, also 59 Prozent des Gesamtgewinns der 17 globalen Hersteller. Dabei ist das abgelaufene Geschäftsjahr kein Einzelfall: Bereits in den letzten vier Jahren liegt der Gewinnanteil der Top-4 bei über 53 Prozent des Gesamtgewinns der Branche.

Eine ähnliche Tendenz ergibt sich bei der Marktkapitalisierung der 17 globalen Konzerne, die sich zum Jahresultimo auf 770 Mrd. Euro summiert (Vorjahr: 690 Mrd. Euro, +11%). Die vier Top-Performer kommen bereits auf 50 Prozent der Marktkapitalisierung der Branche. Die Spanne reicht dabei von einer Börsenbewertung von Mitsubishi von nur 7,6 Mrd. Euro bis hin zu Toyota von 189 Mrd. Euro.

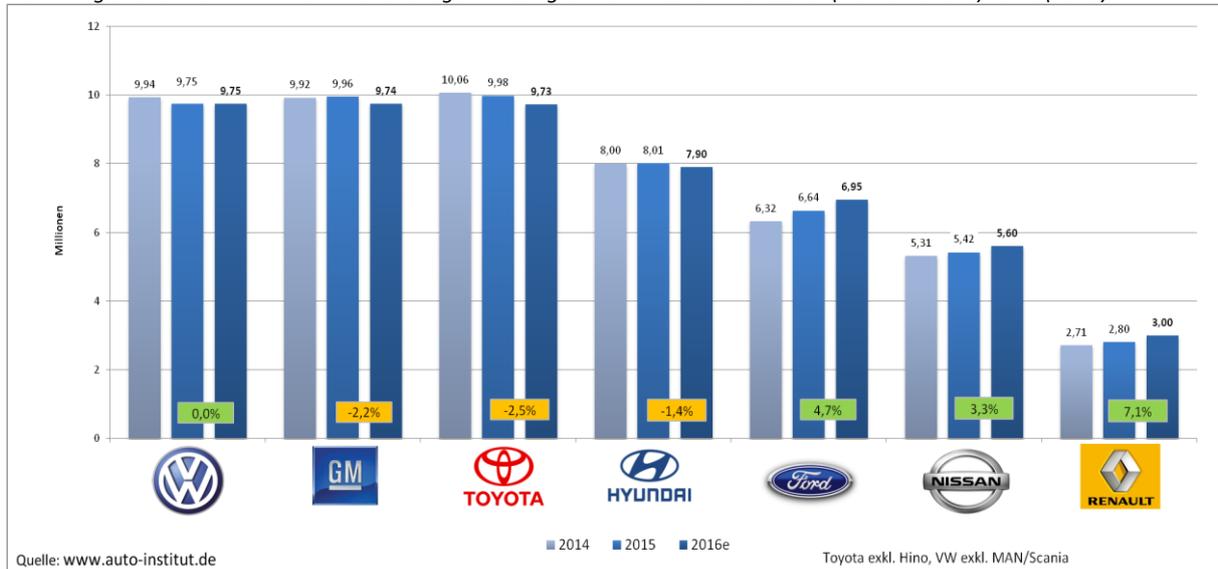
Hierzu Studienleiter Stefan Bratzel: "Die enorme Markt- und Innovationsdynamik der letzten Jahre bewirkt ein zunehmendes Auseinanderdriften von Gewinnern und Verlierern. Wenige leistungsstarke High Performer, die sich durch eine starke Absatzdynamik und hohe Erträge auszeichnen, geben immer mehr den 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. Allerdings sollten die derzeit hohen Gewinne der High Performer nicht überschätzt werden. Die Automobilhersteller benötigen die hohe Leistungskraft, um ihr Überleben zu sichern. Der technologische Paradigmenwechsel hin zu neuen Antrieben, die Digitalisierung sowie neue Mobilitätsdienstleistungen werden zu einem disruptiven Wandel der Branche führen."

### Ausblick 2016

Im Gesamtjahr 2016 wird es nach einer aktuellen Absatzprognose des CAM auf Basis der globalen Marktpositionierung zu einem Kopf-an-Kopf-Rennen der drei größten Automobilhersteller kommen. Danach könnte Volkswagen aufgrund der starken Position in den wachsenden Märkten Europa und China seine Absatzzahlen im Vergleich zum Vorjahr stabil halten und zum absatzstärksten Hersteller aufsteigen (2016e: 9,75 Mio.; 0%). Bereits zu Beginn des Jahres hat der Volkswagen Konzern (ohne MAN/Scania) die Nase vorn vor Toyota und General Motors.

Der derzeit in China sich schwächer entwickelnde General Motors Konzern kommt im Gesamtjahr auf Rang 2 (2016e: 9,74 Mio.; -2,2%). Bei Toyota werden sich die Trends der ersten Monate des Jahres fortsetzen, so dass dieser auf Position 3 zurückfallen könnte. Erwartet wird ein Absatzzrückgang um rund 2,5 Prozent auf 9,73 Mio. Pkw/LCV. Auch für Hyundai werden für das Gesamtjahr stagnierende bzw. leicht rückläufige Absätze erwartet (7,9 Mio., -1,4%). Bereits im ersten Quartal verbucht der koreanische Konzern Absatzeinbußen von 6 Prozent, vor allem wegen einbrechender Nachfrage in Russland, China und im Heimatmarkt Korea. Für Ford wird dagegen ein deutlicher Zuwachs erwartet auf rund 7 Mio. Pkw/LCV (+5%). Renault und Nissan werden im Jahr 2016 ebenfalls weiter zulegen und zusammen auf rund 8,6 Mio. verkaufte Pkw kommen (vgl. Abb. 3).

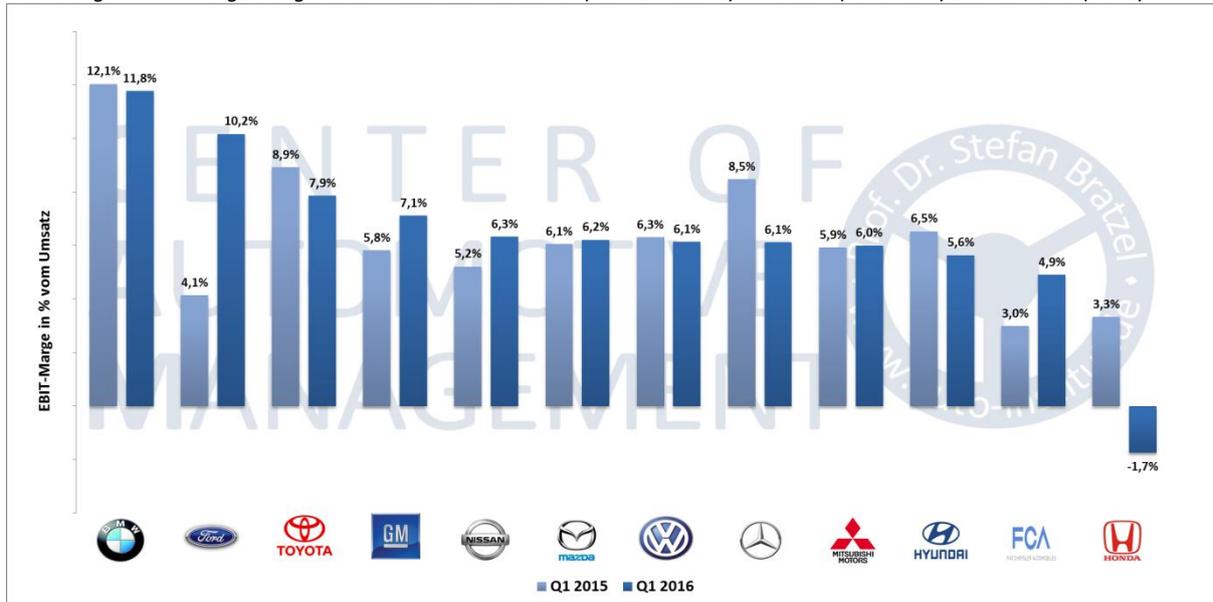
Abbildung 3: Globaler Pkw & LCV-Absatz ausgewählter globaler Automobilhersteller (Konzernebene) 2016 (2015)



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

Die EBIT-Marge im ersten Kalenderquartal 2016 zeigt ein durchwachsendes Bild. Viele Hersteller melden leicht geringere Profitmargen als im Vorjahreszeitraum. Bei Daimler, Toyota, Hyundai und Honda sind zum Teil deutliche Rückgänge erkennbar, u.a. wg. Rückstellungen für Rückrufe. Stark verbessert zeigen sich derzeit die amerikanischen Hersteller, allen voran Ford mit zweistelligen EBIT-Margen. Der Volkswagen Konzern bewegt sich im Profitabilitäts-Mittelfeld (Abb. 4).

Abbildung 4: EBIT-Marge der globalen Automobilhersteller (Konzernebene) im ersten (Kalender-)Quartal 2016 (2015)



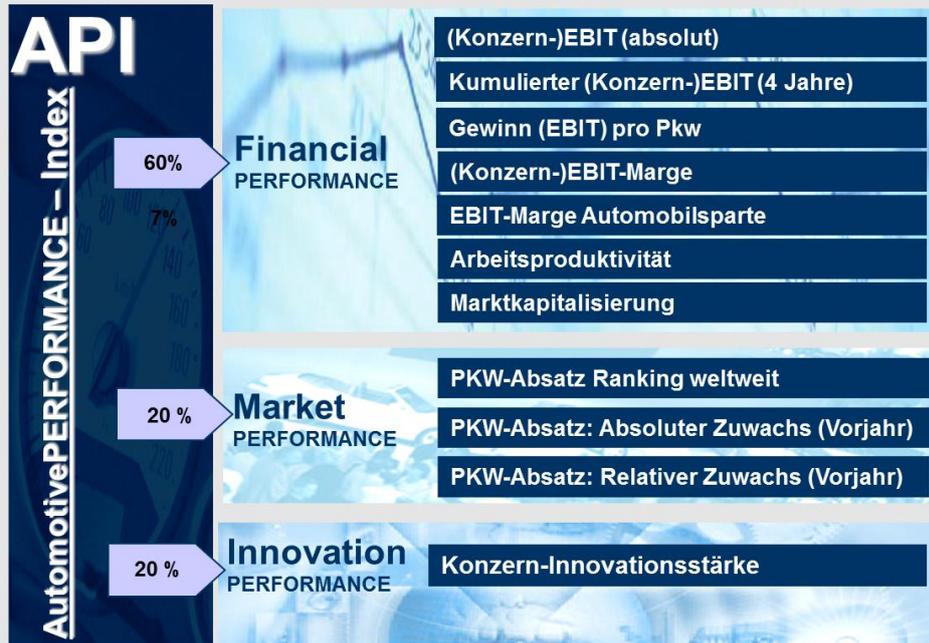
Zur Studie: Das Center of Automotive Management (CAM) analysiert seit dem Jahr 2004 die Performance der globalen Automobilhersteller. Auf Basis von Geschäftsberichten, von Markt- und Innovationskennzahlen wird die finanzielle, marktbasiertere und innovationsbasierte Leistungskraft der Automobilhersteller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

Studie: Globale Automobilhersteller im Performance-Vergleich, CAM-Arbeitspapier 6-2016, ca. 140 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 2015/16:  
Relationale Bewertung der Hersteller nach Financial, Market und Innovation Performance  
(in Prozent von maximal (=100) erreichbaren Punkten)

	API-Index	MarketPerformance	FinancialPerformance	InnovationPerformance	
Toyota	61,5%	41,6%	83,9%	14,3%	High-Performer
Daimler	53,2%	46,6%	61,9%	33,5%	
BMW	50,5%	31,3%	61,4%	36,9%	
Ford	49,2%	56,1%	54,7%	25,7%	
GM	47,7%	48,5%	53,3%	30,1%	Medium-Performer
Hyundai	44,1%	40,5%	50,3%	29,0%	
VW	43,8%	33,7%	28,4%	100,0%	Low-Performer
Nissan	43,2%	38,4%	56,1%	9,4%	
Honda	42,9%	55,7%	45,5%	22,3%	
Mazda	29,6%	31,2%	36,0%	8,9%	
Subaru	29,5%	21,6%	41,9%	0,0%	
Fiat-Chrysler	28,8%	28,6%	35,5%	8,9%	
Renault	28,2%	29,3%	32,2%	14,9%	
PSA	26,9%	25,5%	28,8%	22,7%	
Suzuki	24,8%	23,5%	31,8%	5,2%	
Mitsubishi	24,2%	12,0%	35,6%	2,1%	
Tesla	16,4%	45,5%	4,7%	22,1%	