

Droht dem Automobilmarkt ein Einbruch?

Branchenanalyse des Kreditversicherers Euler Hermes

- **Der globale Automobilmarkt wuchs im Jahr 2011 um 4-5%, wobei diese positive Entwicklung, wenn auch verlangsamt, auch im Jahr 2012 anhalten dürfte.**
- **Die Nachfrage der Entwicklungsländer, Wachstumstreiber der Automobilindustrie in den Jahren 2009-2010, schwächte sich im Jahr 2011 ab und dürfte auch im Jahr 2012 weiter nachlassen.**
- **In den Industrieländern hat der Automobilmarkt noch längst nicht das Niveau erreicht, das noch vor Ausbruch der Krise in den Jahren 2008-2009 herrschte, vor allem in Europa gibt es noch erhebliche Überkapazitäten.**
- **Als wesentliche Herausforderungen für Kfz-Hersteller gelten die Anpassungsfähigkeit ihrer Produkte für die Wachstumsmärkte sowie die Bereitschaft zur Gründung von Partnerschaften in den Bereichen Produktinnovationen und Produktion.**

Paris, 8. Dezember 2011 - Die Automobilbranche erlitt in den Jahren 2008-2009 eine beispiellose Krise, im Zuge derer die Produktion um 15,5% auf 61,8 Mio. Fahrzeuge absackte. Als Reaktion auf den im Jahr 2009 eintretenden freien Fall wurden in vielen Ländern Förderprogramme und sonstige Anreize zur Ankurbelung des Kfz-Verkaufs eingeführt, so dass sich der Markt im Jahr 2010 mit einem Anstieg von 26% stark erholen konnte. „Der Weltmarkt lief im Jahr 2011 bei einem Jahreswachstum von 5% und einer Produktion von annähernd 82 Mio. Kraftfahrzeugen wieder richtig rund,“ so **Wilfried Verstraete**, Vorsitzender des Konzernvorstands der Euler Hermes. „In den Entwicklungsländern scheint die Nachfrage im Automobilmarkt etwas nachzulassen, so dass wir nunmehr davon ausgehen, dass das Wachstum 2012 im besten Fall bei 5% stabil bleibt.“

Produktion: Neue Märkte die ausschließlichen Wachstumstreiber

Die Automobilproduktion ist in den letzten fünf Jahren **weltweit** um 11% gestiegen. In diesem Zeitraum haben sich Europa (-11%), Nordamerika (-22%) und Japan (-34%) jedoch stark unterdurchschnittlich entwickelt. Vielmehr sorgten die Entwicklungsländer, allen voran China, das ein Wachstum von 123% aufwies, für das Branchenwachstum. In Lateinamerika stieg die Nachfrage aufgrund des steigenden BIP pro Kopf und des niedrigen Motorisierungsgrades,¹ so dass die dortige Automobilbranche um 24% wachsen konnte. In Asien wurde trotz des außergewöhnlichen Rückgangs des japanischen Markts ein Wachstum von 40% verzeichnet.

Die Kfz-Hersteller konnten sich angesichts des Einbruchs einiger der reiferen Automarkte teilweise anpassen. Ein Beispiel sind die **Vereinigten Staaten**, in denen die Branche nach der weitreichenden Umstrukturierung der Produktionsanlagen wieder Gewinne erwirtschaftet. In den Jahren zwischen 2000 und 2009 wurde die Belegschaft sowohl bei den Automobilherstellern als auch bei den Zulieferern aufgrund der zurückgegangenen Produktion um die Hälfte reduziert.

Die Lage in **Europa** ist differenzierter zu betrachten: Nur in Deutschland ist es gelungen, das vor Ausbruch der Krise herrschende Produktionsniveau wieder zu erreichen, während die Produktionsvolumen in den Ländern Spanien, Frankreich und Italien gegenüber dem Stand 2007 um 20% bzw. 36% bzw. 38% geschrumpft sind. Diese drei Märkte hatten an den Folgen der Nachfrageabschwächung zu leiden. Hinzu kommt jedoch im Falle von Frankreich und Italien auch die Produktionsverlagerung in kostengünstigere Regionen.

In **Japan**, wo sich im Jahr 2011 das verheerende Erdbeben und der Tsunami ereigneten, ist die Erholung der Automobilbranche noch schwächer als in Europa. Die Wettbewerbsfähigkeit des Landes hat durch die starke Aufwertung des Yen gegenüber dem Euro arg gelitten.

Gleichzeitig bleiben die **koreanischen** Automobilhersteller von der Krise jedoch scheinbar völlig verschont und gewinnen auch weiterhin Marktanteile, so dass sie bereits im Jahr 2010 einen Anteil von 7,5% zur Weltproduktion (2005: 4,6%) beitrugen.

¹Motorisierungsgrad: Anzahl der Kraftfahrzeuge je 1.000 Einwohner.

Kfz-Neuanmeldungen: Nach den durch Anreizprogramme ausgelösten Steigerungen ist jetzt mit einer Stabilisierung zu rechnen

Nach zwei positiven Jahren zeigt sich der **chinesische** Markt bei einer Wachstumsprognose für den Zeitraum 2011-2012 von „lediglich“ 4-5% etwas schwächer. Das Potenzial dieses Marktes, in dem der Motorisierungsgrad (5%) gerade einmal einem Zwölftel des europäischen Werts (60%) entspricht, steht jedoch nach wie vor außer Frage.

In **Indien**, dem anderen wichtigen Entwicklungsland, schrumpfte der Markt im Jahr 2011 im Zuge der Zinsentwicklung, die schwindelerregende Höhen erreichte, sowie des Misserfolges des ultrabiligen Autos, sollte sich jedoch im Jahr 2012 stabilisieren können. Das Land weist trotzdem auch weiterhin ein sehr großes langfristiges Potenzial auf.

Der **brasilianische** Markt stabilisiert sich auch in den Jahren 2011-2012 (2012: +2%) aufgrund der steigenden Preise für Importautos, die stark versteuert werden, sowie der steigenden Zinsen.

Der **russische** Markt profitierte 2011 weiterhin von einem Abwrackprämienprogramm; das Wachstum dürfte jedoch 2012 ganz versiegen (0%).

Nach dem starken Einbruch der Jahre 2008 bis 2010 erholt sich der **US**-Markt seitdem im Rahmen von Ersatzbeschaffungsmaßnahmen und dürfte 2012 um 8 - 10% wachsen.

Nach dem katastrophalen Jahr 2011, in dem der Markt um 15% einbrach, entsteht 2012 in **Japan** eine technische Erholung (8%). Es handelt sich hierbei jedoch nur um eine vorübergehende Verbesserung, da der japanische Markt langfristig strukturell schrumpft und in absehbarer Zeit kaum in der Lage sein dürfte, das Niveau, das vor Ausbruch der Krise herrschte, wieder zu erlangen.

Steht die europäische Automobilindustrie vor dem Auseinanderbrechen?

Das Kfz-Absatzvolumen ging 2011 auch weiterhin in **Europa**, besonders im Süden, zurück. „Der europäische Automobilmarkt befindet sich leider noch weit unter dem Niveau, das vor Ausbruch der Krise erreicht wurde, und zwar um mindestens noch 15%“, sagt **Ludovic Subran**, Chefvolkswirt bei Euler Hermes. „Die wirtschaftliche Realität hat den Markt inzwischen eingeholt. Da die Anreizmaßnahmen nunmehr ausgelaufen sind und Sparbemühungen an ihre Stelle treten, wird die Automobilbranche weiterhin in einer schwierigen Lage bleiben und dürfte nächstes Jahr um weitere 3 bis 5% schrumpfen.“

„Sehr unterschiedliche Trends zeichnen sich allmählich innerhalb Europas ab,“ sagte er weiter. Die Märkte in Großbritannien, Italien und Spanien liegen immer noch 20 bis 50% unter dem Niveau, das vor Ausbruch der Krise erreicht worden war, wobei eine Erholung im Jahr 2012 eher unwahrscheinlich ist. Bei für das Jahr 2012 erwarteten Kfz-Neuanmeldungen von 3,1 Mio. (-1,5% ggü. 2011) stabilisiert sich hingegen der deutsche Markt annähernd bei dem Wert, der 2008 verzeichnet wurde.

Der französische Markt profitiert weiterhin von verschiedenen Maßnahmen zur Ankurbelung des Kfz-Verkaufs. „Es herrschen schwierige Marktbedingungen,“ sagt jedoch **Yann Lacroix**, Leiter Branchenanalyse bei Euler Hermes. „Wir beobachten zur Zeit einen starken Bestellrückgang, der im Jahr 2012 das Wachstum um 10% nach unten drücken dürfte, so dass Frankreich den schwersten Einbruch Europas erleben wird. Mit 2,2% erreicht die Profitabilität der französischen Autohersteller darüber hinaus gerade einmal ein Drittel des deutschen Werts.“

Als Fazit bleibt daher festzuhalten, dass durch die Krise der Jahre 2008 und 2009 die Verlagerung der Autoproduktion in die Entwicklungsländer an Dynamik gewonnen hat. Diese Märkte werden 2011-2012 weiterhin für Wachstum sorgen, obwohl auch sie Anzeichen einer Wachstumsverlangsamung aufweisen. „Die Automobilhersteller stehen vor mehreren Herausforderungen. Zum einen müssen sie ihre Angebote und Kfz-Sortimente den neuen Anforderungen der Entwicklungsländer anpassen. Zum anderen sind sie gezwungen, die Gründung von Industriepartnerschaften in den Bereichen Produktinnovation sowie Produktion zu forcieren, um ihre Wettbewerbsfähigkeit nachhaltig zu sichern. Ein Beispiel hierfür sind die unbedingt erforderlichen Investitionen zur Entwicklung eines gewinnträchtigen „grünen“ Autos“, resümiert **Wilfried Verstraete**.



Pressekontakt und weitere Informationen:

Media Relations, Euler Hermes Group

Bettina Sattler – +33 (0)1 4070 8141 – bettina.sattler@eulerhermes.com

Ogilvy

Lorenzo Ricci – +33 (0)1 5367 1283 – lorenzo.ricci@ogilvy.com

Die Euler Hermes Gruppe ist Weltmarktführer im Kreditversicherungsgeschäft und eine der führenden Gesellschaften in den Bereichen Inkasso und Kautionsversicherung. Mit mehr als 6.000 Mitarbeitern in über 50 Ländern bietet Euler Hermes ein komplettes Spektrum an Dienstleistungen für das Forderungsmanagement an. **Der Umsatz 2010 betrug 2,15 Mrd. Euro**

Die Euler Hermes Gruppe analysiert die Bonität von über 40 Millionen Unternehmen und versicherte Ende Dezember 2010 weltweit Transaktionen im Wert von **633 Mrd. Euro**

Euler Hermes, Tochtergesellschaft der Allianz, ist an Euronext Paris notiert. Die Gruppe und ihre wichtigsten Tochtergesellschaften im Bereich Kreditversicherung erhielten von Standard & Poor's das Rating AA-

www.eulerhermes.com