

Für weitere Informationen wenden Sie sich bitte an:
Marion M. Sommerwerck, PR Manager

A.T. Kearney GmbH

Kaistraße 16A

D-40221 Düsseldorf

Tel.: +49 211/1377 2272

Fax: +49 211/1377 2990

marion.sommerwerck@atkearney.com

**Aktuelle Jahresstudie von A.T. Kearney zur Lage der
Automobilindustrie**

Automobilindustrie fährt der Gesamtwirtschaft weiter hinterher

Frankfurt am Main, 6. September 2005

Die Ertragskraft der weltweiten Automobilindustrie hat sich zwar leicht erholt, bleibt aber im Vergleich zu anderen Industriezweigen im Durchschnitt weiterhin zurück. Dabei haben die Zulieferbetriebe den Ertragsrückgang Anfang des Jahrzehnts besser überwunden als die Hersteller. Lediglich die Nutzfahrzeugbranche konnte 2004 die Erträge erheblich steigern. Zu diesem Ergebnis kommt die aktuelle Jahresstudie der Top-Managementberatung A.T. Kearney zur Lage der Automobilindustrie. Vor allem die großen europäischen Hersteller müssen dringend bei der Optimierung der Produktionskosten und einem aggressiveren Auftritt in den amerikanischen und asiatischen Märkten nachlegen, um den Abstand zu den führenden japanischen Automobilherstellern wieder verringern zu können. Gleichzeitig gehen die A.T. Kearney-Experten davon aus, dass die Konsolidierung der Automobilindustrie in den nächsten Jahren wieder zunehmen wird – getrieben von dem Ziel der Unternehmen, Ertragskraft und Marktposition durch eine Übernahme zu verbessern.

Die Ertragskraft, die A.T. Kearney für diese Studie am Cash Flow Return on Invested Capital* (CFRIC) misst, ist bei den Zulieferern in Europa in den letzten drei Jahren um etwa 12 Prozent gestiegen, die der Hersteller stagniert dagegen. Damit bleiben beide unter dem Niveau vom Ende der 90er Jahre. „Die Automob-

bilzulieferer haben sich besser gefangen und agiler restrukturiert als die Hersteller. Doch das Niveau vergangener Jahre konnte trotzdem noch nicht erreicht werden. Wir gehen davon aus, dass dies auch in den nächsten Jahren nur schwer gelingen wird“, sagt Dr. Martin Haubensak, Automobilexperte bei der Top-Managementberatung A.T. Kearney.

Automobil-Hersteller weiter unter Druck

Die Hersteller kämpfen nach wie vor mit einem sehr zurückhaltenden Kaufverhalten, das mittlerweile zu beträchtlichen Überkapazitäten geführt hat. Die damit auch in Europa tobende ‚Rabattschlacht‘ drückt nachhaltig auf den Ertrag. Zudem entwickeln die internen Verbesserungsprogramme nur langsam ihre Wirkung“, so Haubensak.

Im gewichteten Mittel sind die japanischen Automobilhersteller ähnlich ertragsstark wie die europäischen Unternehmen: Die großen japanischen Hersteller sind hier stärker als die großen Europäer und umgekehrt die weniger großen europäischen Hersteller stärker als die weniger großen japanischen Wettbewerber: „Die großen europäischen Hersteller müssen dringend ihre Hausaufgaben erledigen, um die Chance zu wahren, den Abstand zu den führenden japanischen Herstellern wieder verringern zu können“, so Haubensak: „Hier müssen schleunigst Strategien entwickelt werden, um einerseits Kosten einzusparen und andererseits den Umsatz zu steigern. Die entscheidenden Handlungsfelder sehen wir hier in den Bereichen Produktionskostenoptimierung, einem deutlich am Kundennutzen ausgerichteten Innovationsmanagement und in einem aggressiveren Auftritt in den amerikanischen und asiatischen Märkten.“

Innovationen als Schlüssel zum Wachstum

Die A.T. Kearney-Zahlen deuten darauf hin, dass besonders die europäische Automobilindustrie nach wie vor stark in Forschung und Entwicklung (F&E) investiert. Führende europäische Zulieferer schaffen es, diese Aufwendungen in Erträge umzumünzen. Dagegen verdanken US-Lieferanten in einer Nettobetrachtung die Verbesserung ihrer Ertragskraft einer Senkung des F&E-Anteils.

Es ist eine besondere Leistung dieser führenden europäischen Zulieferer, angesichts des gnadenlosen Preisdrucks der Hersteller und deren geringer Bereitschaft zur Übernahme der vollen Entwicklungskosten, bessere Erträge zu erarbeiten: „Wir führen dies vor allem auf erfolgreiche Kostensenkungsprogramme in der Fertigung, Standortverlagerungen und den zunehmenden Bezug von Vormaterial aus Niedriglohnländern zurück“, so Haubensak.

Anzeichen für weitere Konsolidierung

Der anhaltende Ertragsdruck in der Automobilindustrie spielt zudem eine nicht unwesentliche Rolle für die weitere Konsolidierung der Branche. Aus der Studie ergeben sich zahlreiche Anzeichen dafür, dass es hier in Zukunft zu einigen Übernahmen kommen wird, die das vorrangige Ziel verfolgen, Ertragskraft und Marktposition zu verbessern.

Zum einen widerlegt die A.T. Kearney-Studie die verbreitete Annahme, dass die Konsolidierung der Hersteller in der Vergangenheit zugenommen hat. Tatsächlich ist die Konzentration seit den 60er Jahren stetig gesunken. Die „Big Three“ von damals haben etwa die Hälfte des Marktes abgedeckt. Toyota hat inzwischen Chrysler aus den Top-3 verdrängt. Heute erreichen General Motors (GM), Ford und Toyota einen gemeinsamen Marktanteil von nur noch etwa 30 Prozent. Diese Entwicklung wird beim Blick auf die Top-10 bestätigt. In den 60er Jahren hatten die Top-10 einen Marktanteil von 85 Prozent. Heute erreichen die zehn größten Hersteller gemeinsam etwa 70 Prozent Marktanteil. „Zumindest im Mittelfeld wird es hier in den nächsten Jahren wieder Bewegung geben“, prognostiziert Hausensak.

Die Konsolidierung der Zulieferer ist bereits in vollem Gange

Die Untersuchung der weltweit etwa 200 Automobilzulieferer belegt den zunehmenden Konsolidierungsdruck bei den Zulieferern. Der scharfe Wettbewerb im nur mäßig wachsenden Markt und der enorme Druck der Hersteller treiben die Zulieferer in den etablierten Märkten in ein so genanntes „Merger Endgame“. Dabei unterscheidet sich der Grad der Konsolidierung in den einzelnen Segmenten sehr stark. Er ist mit 50 Prozent bei Reifen oder Sitzen bereits sehr hoch. Im Innenraum und im Motorraum rechnet A.T. Kearney dagegen in naher Zukunft mit einigen Zusammenschlüssen. Im Moment erreichen hier die drei größten Unternehmen einen Marktanteil von etwa 20 Prozent. „Dabei könnten insbesondere europäische Zulieferer unter Druck geraten“, so Dr. Götz Klink, Branchenexperte bei A.T. Kearney. Etwa 40 Prozent der europäischen Zulieferer könnten – vor allem von US-amerikanischen Unternehmen – übernommen werden. Knapp ein Drittel der untersuchten amerikanischen Zulieferer haben die notwendige Größe, Ertrags- und Finanzkraft, um attraktive Konkurrenten übernehmen zu können. „Die zunehmende Aktivität von Finanzinvestoren zeigt, dass hier die Chancen sehr groß sind“, so Klink.

Europäische Zulieferer müssen aktiver werden

Die europäischen Zulieferer haben in den letzten Jahren mit Restrukturierung und ihren klassischen Kernkompetenzen wie beispielsweise innovativen Produkten und starker Kundenorientierung ihre Marktposition vielfach gefestigt. Trotzdem sind sie mit etwa zwei Prozent in den letzten drei Jahren relativ schwächer gewachsen als ihre amerikanischen und asiatischen Wettbewerber, die sich sehr viel aggressiver im amerikanischen und insbesondere asiatischen Markt zeigen. Und auch bei Übernahmen sind die europäischen Zulieferer zurückhaltender: „Hier sollten die Unternehmen sehr schnell mehr ‚Biss‘ entwickeln, wenn sie nicht schon bald zu einem ‚Übernahmeopfer‘ werden wollen“, sagt Klink. „Immerhin haben einige Zulieferer bereits vorgemacht, dass bei einer gut durchgeführten Verschmelzung von zwei Unternehmen Marktposition und Ertragskraft nachhaltig verbessert werden.“

A.T. Kearney hat etwa 200 Automobilunternehmen untersucht

Jährlich führt die Top-Managementberatung A.T. Kearney eine Studie zur Ertragskraft in der Automobilindustrie durch. Untersucht werden insbesondere Au-

tomobilhersteller und –zulieferer. Grundlage der Analyse sind die veröffentlichten Unternehmenszahlen und Interviews mit ausgewählten Unternehmen. In diesem Jahr wurde zusätzlich der Konsolidierungsdruck untersucht. Dabei wurden alle Zulieferer mit einem Umsatz von mehr als 150 Millionen US-Dollar erfasst. Insgesamt wurden mehr als 200 Unternehmen analysiert.

* Cash Flow Return on Invested Capital (CFRIC)

Der Cash Flow wird mit dem zu seiner Erwirtschaftung eingesetzten Kapital in Beziehung gesetzt.

Cash Flow: Jahresüberschuss + Abschreibungen + Zinsaufwand + Erträge aus Minderheitsbeteiligungen +/- Sonderausgaben nach Steuern

Invested Capital: Aktiva + Aufgelaufene Abschreibungen - Sonstige Verbindlichkeiten (ohne Bankverbindlichkeiten) - Latente Steueransprüche

Für weitere Informationen zur Studie, Bildmaterial oder ein persönliches Gespräch wenden Sie sich bitte an die Pressestelle von A.T. Kearney.

Über A.T. Kearney

A.T. Kearney (www.atkearney.de) ist eines der größten internationalen Top-Management-Beratungsunternehmen. A.T. Kearney bietet seinen Klienten das gesamte Spektrum strategischer und operativer Beratung in den zentralen Bereichen Unternehmenssteuerung, Innovationsmanagement, Wachstum, Effizienzsteigerung und Globalisierung. Gemeinsam mit Vorständen und dem Top-Management verfolgt A.T. Kearney ein klares Ziel: auf der Basis eines führenden Knowledge Managements den maximalen Erfolgsbeitrag aller Unternehmensbereiche und den Gesamtwert eines Unternehmens nachweisbar zu steigern. Zum weltweiten Kundenkreis A.T. Kearneys gehören globale Großkonzerne und nationale Unternehmen aller Wirtschaftszweige sowie Industrien und Dienstleister des öffentlichen und privaten Sektors.

A.T. Kearney wurde 1926 in Chicago gegründet und beschäftigt heute rund 4.000 Mitarbeiter in mehr als 30 Ländern der Welt.