

Commerzbank über Zulieferer: Rekordproduktion und Renditesorgen

Die Auto-Zuliefererbranche in Deutschland wird auch in diesem Jahr wieder einen Produktionsrekord aufstellen. Das ist eines der Ergebnisse des „Branchenbericht Autozulieferer“ der Commerzbank, der heute in Stuttgart vorgestellt wurde. Der Bericht warnt vor uneinheitlichen Renditeentwicklungen, sieht Chancen durch hochpreisige Hochtechnologie, aber auch für einfachere, kostengünstigere Komponenten für Schwellenländer sowie durch internationale Fertigung bei lokalem Einkauf

In der Pressekonferenz zur Vorstellung des Commerzbank-Berichts griff Klaus Bräunig, Geschäftsführer des Verbandes der Automobilindustrie (VDA) die Ergebnisse des Berichts auf: „Die deutsche mittelständisch geprägte Zulieferindustrie ist im internationalen Vergleich wieder sehr gut aufgestellt, muss sich aber auf große Herausforderungen einstellen.“ Nur wer weltweit unterwegs sei und weltweit liefere, könne von den wachstumsstarken Märkten profitieren und auf Dauer erfolgreich sein.

„Die globale Einkaufspolitik der Automobilhersteller verlangt, dass Zulieferer weltweit lieferfähig sind – bei gleichbleibender Qualität und wettbewerbsfähigen Preisen“, sagte Bräunig. Der Druck steige entlang der gesamten Wertschöpfungskette. „Zulieferer erbringen 75 Prozent der Wertschöpfung eines Automobils und mittlerweile auch schon 50 Prozent des Entwicklungsaufwandes. Mit technischen Innovationen unterstreichen gerade die mittelständischen Zulieferer den guten Ruf des Automobil-Produktionsstandortes Deutschland“, so der VDA-Geschäftsführer.

Für die Internationalisierung – so Bräunig – seien die Unternehmen auf offene Märkte angewiesen. „Die Politik muss protektionistischen Maßnahmen entgegensteuern und das transatlantische Handelsabkommen TTIP zu einem erfolgreichen Abschluss bringen. Die Innovationskraft der Unternehmen müsse erhalten bleiben, sie sei Voraussetzung für den internationalen Erfolg.

„Und die heimischen Standorte dürfen nicht durch hohe Steuerbelastung und

überdurchschnittlich hohe Energiekosten gefährdet werden“, betonte Bräunig. Die Politik sei gefordert, mit entsprechenden Rahmenbedingungen den Industriestandort Deutschland wieder zu stärken.

Der „Branchenbericht Autozulieferer“ liefert nun Wasser auf die Mühlen des Herstellerverbands. Denn auch die Experten der Bank sehen den unterschiedlichen Verlauf der Automobilkonjunktur in den Ländern und Regionen. „So geht in China, dem bisherigen Kraftmotor der Welt, nach Jahren einer stürmischen Marktentwicklung die Wachstumsrate für den Automobilabsatz merklich zurück“, erläuterte Michael Kotzbauer, Bereichsvorstand der Commerzbank-Mittelstandsbank Süd.

Das hat Auswirkungen auf die deutschen Zulieferer. "Was die europäische Nachfrage angeht, sehen wir für 2015 zwar ein helles Licht am Horizont. Aber mit Ausnahme von Osteuropa ist langfristig größtenteils nur mit Aufholprozessen und nicht mit echtem nachhaltigen Marktwachstum zu rechnen", so Kotzbauer weiter. In den USA hingegen dürfte sich der Markt weiter erholen. Bisher sind die alten Höchststände bei neu zugelassenen Fahrzeugen wie vor der Finanzkrise 2008 noch nicht erreicht. Für die nächsten Jahre erwarten die Experten in den USA ein geringeres Wachstum.

Nach der Krise 2008/2009 waren sowohl bei der Automobil- als auch bei der Zuliefererindustrie überdurchschnittliche Renditen zu sehen, die ihren bisherigen Höhepunkt im Jahr 2014 fanden. Dieses Niveau dürfte sich in den nächsten Jahren eintrüben. Dafür gibt es eine Reihe von Gründen: Das geringe Wachstum in den bisher eher profitablen Märkten China und Nordamerika, der Konkurrenzdruck chinesischer Hersteller in ihrem Heimatmarkt, die staatliche Reglementierung wie CO₂-Ziele und Sicherheitsstandards, deren Kosten nur bedingt an den Endverbraucher weitergegeben werden können.

„Aus unserer Sicht gibt es keine einheitliche Renditeentwicklung unter den deutschen Zulieferern. Wesentliche Kriterien für höhere Renditen sind die starke Teilnahme am Wachstum der Emerging Markets und in den richtigen Produktsegmenten sowie die stetige Weiterentwicklung von innovativen Produkten“, hält Christian Kistner, verantwortlich für den Bereich Automotive im Risikomanagement der Commerzbank, fest. Kleinere Zulieferer mit nicht zukunftsfähigen Kostenstrukturen sollten dem Margendruck mit Kooperationen begegnen.

Die Kunden, vor allem in den Emerging Markets, verlangen eine stärkere Anpassung der Fahrzeuge an ihre Bedürfnisse. Sie haben länderspezifische Anforderungen sowohl an das Außendesign als auch an Interieur und die Technik. Dabei steht bei allen

Käuferwünschen in den Emerging Markets die Bezahlbarkeit im Vordergrund.

Nach wie vor sind die deutschen Zulieferer bei der Qualität ihrer Produkte weltweit unter den führenden Unternehmen. Doch für technisch anspruchsvolle und damit hochpreisige Produkte ist im Massensegment der Emerging Markets die Nachfrage noch gering. Deswegen müssen Autohersteller (OEM) wie Zulieferer (Tier-1) vermehrt auch abgespeckte Versionen zu günstigen Preisen anbieten. Diese Herausforderung der länderspezifischen Produktpassung für global agierende Zulieferer stellt zugleich eine große Chance dar. „Sollte es dem Zulieferer gelingen, seine Produkte flexibel und zügig auf die Anforderungen des jeweiligen Marktes auszurichten und zu produzieren, besteht genau hierin eine große Wachstumschance“, attestiert Kistner.

Nachdem bereits nahezu alle größeren Zulieferer in den Wachstumsmärkten produzieren, wird das Beschaffen von Vorprodukten, Teilen und Komponenten in der Region immer bedeutender. Aufgrund der Local-Sourcing-Anforderungen erwarten sowohl OEM- als auch Tier-1-Zulieferer eine verstärkte Lokalisierung in der Beschaffungskette. Aus der bisherigen Option, den OEM ins Ausland zu begleiten, wird immer mehr ein Muss. Andererseits besteht für technologisch einfachere Produkte mit hoch automatisierter Herstellung und geringen Transportkosten noch Spielraum für eine zentrale Produktion.

Das Umsetzen der gesetzlichen CO₂-Ziele ist Herausforderung, gleichzeitig aber auch Chance für die deutsche Automobilindustrie. Herausforderung deshalb, weil jedes zusätzlich einzusparende Gramm CO₂ einen immer höheren Aufwand bedeutet. Die Chance besteht im Zwang zum technologischen Wandel und zu Innovationen – ein Feld, auf dem die deutschen Zulieferer besonders gut positioniert sind. „Für die deutschen Zulieferer rechnen wir aufgrund der hohen technologischen Kompetenz mit steigenden Marktanteilen. Dennoch sollten die aufstrebenden Konkurrenten aus den Emerging Markets nicht aus den Augen gelassen werden, zumal zunehmend Know-how im Westen durch Firmenübernahmen eingekauft wird“, führt Kistner aus.

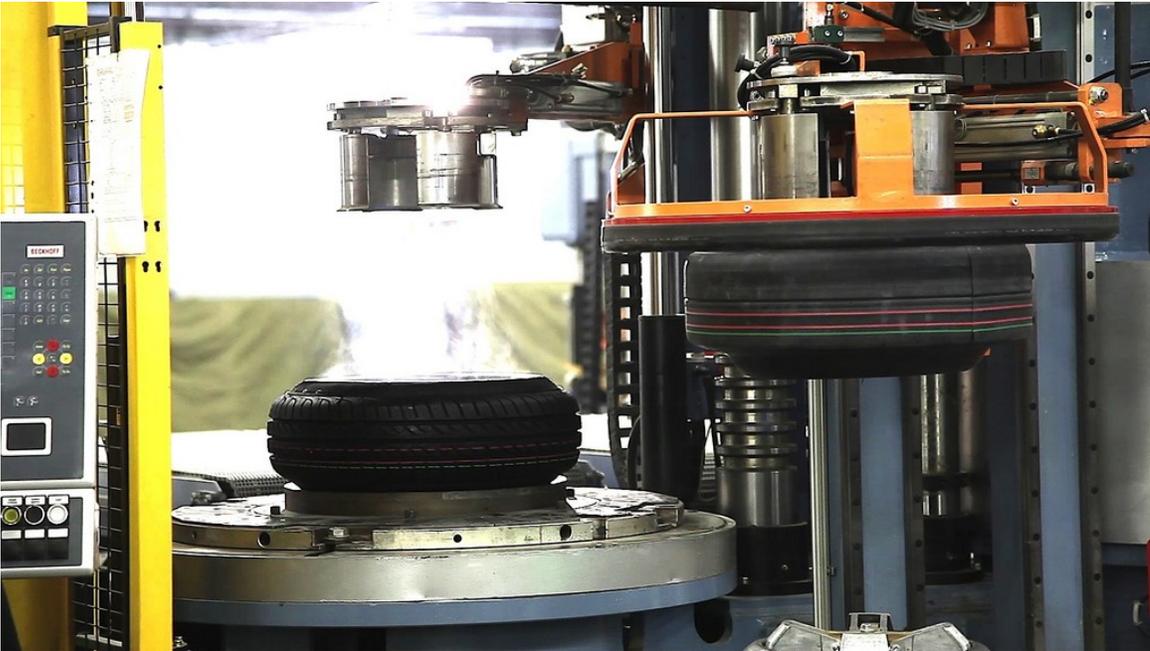
Der Einbau von Consumer-Elektronik und die Internetvernetzung gewinnen rasant an Bedeutung. Hierdurch werden maßgeblich die zukünftigen Innovationen rund um das Fahrzeug bestimmt. Das hat Einfluss auf die Wettbewerbsposition von Herstellern und Zulieferern. Besonders die technischen Voraussetzungen zur Vernetzung des Smartphones mit dem Auto werden derzeit mit Hochdruck für die breite Marktreife vorangetrieben.

Aber die Vernetzung gibt neuen Konkurrenten die Chance, am wachsenden Kuchen

teilzuhaben. Deren Hauptinteresse sind Daten. „Ob die ‚Googles dieser Welt‘ auch einmal vollständige Autos bauen werden, bleibt abzuwarten - aus heutiger Sicht eher nicht,“ resümiert Kistner.

VDA-Geschäftsführer Bräuning forderte in seinem Statement offene Märkte und legte ein Bekenntnis zu TTIP, dem transatlantischen Freihandelsabkommen ab: „Die Politik muss protektionistischen Maßnahmen entgegensteuern und das transatlantische Handelsabkommen TTIP zu einem erfolgreichen Abschluss bringen.“ Die Innovationskraft der Unternehmen müsse erhalten bleiben, sie sei Voraussetzung für den internationalen Erfolg „und die heimischen Standorte dürfen nicht durch hohe Steuerbelastung und überdurchschnittlich hohe Energiekosten gefährdet werden“, betonte Bräuning. Die Politik sei gefordert, um mit entsprechenden Rahmenbedingungen den Industriestandort Deutschland wieder zu stärken. (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



Reifenvulkanisierung im Continental-Werk Kaluga.



Continental-Reifenwerk in Mount Vernon, USA.
