

DIE COVID 19-PANDEMI UNTERSCHIEDET SICH ERHEBLICH VON DER WELTWIRTSCHAFTSKRISE 2008/9

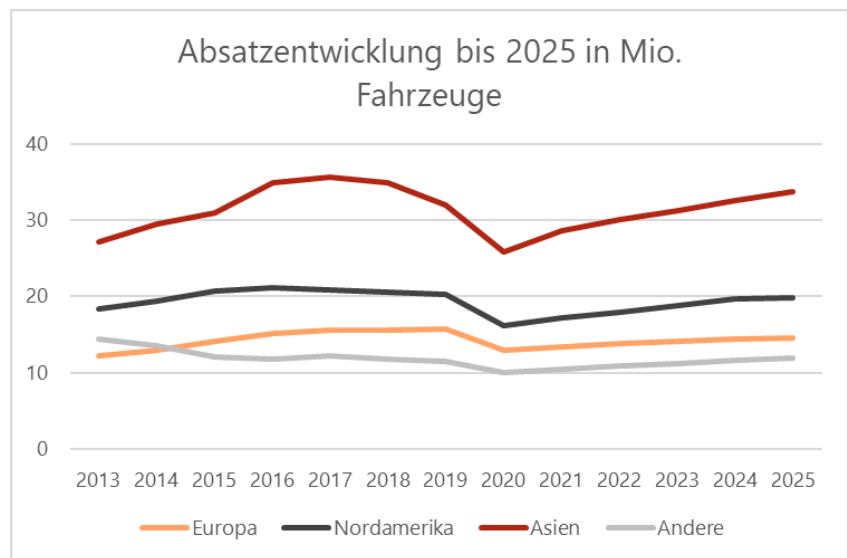
2008 begann die Krise auf den amerikanischen Immobilien- und Finanzmärkten und strahlte erst mit einer gewissen Verzögerung auf die globale Finanz- und Realwirtschaft aus. Die Covid-19-Pandemie hingegen setzte die Realwirtschaft schlagartig und nahezu vollständig außer Gefecht – sowohl auf der Angebots- als auch Nachfrageseite.

Werksschließungen, zunächst in China und anschließend weltweit, lähmten die Hersteller und Zulieferer, sodass rund 90% der Werke in Amerika, China und Europa die Produktion über Wochen aussetzten bzw. stark reduzierten. Arbeitnehmern brachen Einkommen weg, was zum Nachlassen des Konsums führte, welcher durch das Schließen der meisten Geschäfte zusätzlich eingebremst wurde.

COVID 19 PRÄGT AUCH DIE AUTOMOBILINDUSTRIE

Die Corona Krise hat neben den Branchen Tourismus und Einzelhandel auch die Autoindustrie hart getroffen. Es wird davon ausgegangen, dass bisher bereits rund 7,5 Mio. Fahrzeuge aufgrund der wochenlangen Stilllegung der Produktion weniger produziert wurden als ursprünglich geplant.

Auch die Absatzprognosen für das Geschäftsjahr 2020 sehen sehr verhalten aus, Experten befürchten, dass abhängig von der Dauer der Pandemie der globale Markt für neue PKWs um 20% bis 25% gegenüber dem Vorjahr sinken kann. Zusätzlich dürfte die abnehmende Nachfrage nach neuen Fahrzeugen und Neuanschaffungen in finanziell unsicheren Zeiten die Erholung des Marktes weiter belasten. Insgesamt gehen OEMs und Zulieferer von einer „U-Form“-Erholung, die bis zu 2024/25 andauert, aus.



Quelle: ZDF heute

Die Entwicklung des Sektors Automotive

Wie sich der Mobilitätssektors künftig entwickelt hängt von zahlreichen Faktoren ab. Insbesondere die nachfolgenden Aspekte werden in Zukunft starke Auswirkungen auf die Automobil(zuliefer)industrie haben:

- **Staatliche Regulierungen:** Ob der Marktanteil der elektrifizierten Fahrzeuge oder doch wieder der Verbrenner zunimmt, hängt im hohen Maße von den staatlichen Regulierungen ab. So könnten Regierungen Umweltzielvorgaben lockern, um die einheimische Autoindustrie unabhängig von der Antriebstechnologie zu fördern. Andere hingegen werden weiterhin oder verstärkt auf die Förderung der E-Mobilität setzen. So haben beispielsweise China und Deutschland die Förderung für Elektrofahrzeuge als Reaktion auf die Pandemie verlängert bzw. erweitert.
- **Liquidität der Unternehmen:** Aufgrund der durch COVID 19 hervorgerufenen angespannten Absatz- und Margensituation werden Automotive-Unternehmen zunächst den Fokus auf das aktuelle Cash-

So erreichen Sie uns

INFO-Institut Beratungs-GmbH

Pestelstraße 6
66119 Saarbrücken
+49 (0)681 / 9 54 13-0
info@info-institut.de
www.info-institut.de

Referenzen:

E&Y 2020
Handelsblatt 2020
Roland Berger 2020
Tagesschau.de 2020
ZDF heute 2020

Impressum

V.i.S.d.P.:

Sven Kischewski
Geschäftsführer

INFO-Institut Beratungs-GmbH

Pestelstraße 6
66119 Saarbrücken

monat um 56% an.

Die positive Entwicklung des E-Automarktes ist allerdings auch teilweise auf die langen Lieferzeiten, die mehrere Monate betragen können, zurückzuführen. Folglich bedeutet das, dass die neu zugelassenen Fahrzeuge bereits vor der COVID 19-Pandemie bestellt wurden. Schließlich wurde der E-Automarkt im April 2020 ebenfalls von COVID 19 eingeholt und die Zahl der Neuzulassungen in Deutschland sank um mehr als 60% gegenüber dem Vormonat ab.

Somit hat COVID 19 auch dem Markt für Elektromobilität einen Dämpfer verpasst, weshalb sich das Marktwachstum etwas verlangsamen wird. Autobauer wie VW und Daimler halten dennoch weiterhin an ihrem eingeschlagenen Kurs und an den neuen Modellen für 2020 fest, denn einerseits haben die deutschen Autobauer bereits viel Geld in die Transformation investiert und andererseits drohen hohe Strafzahlungen beim Verfehlen der nun geltenden strengeren CO2-Flottenziele der EU-Kommission. Des Weiteren ist davon auszugehen, dass die angekündigten staatlichen Prämien und steuerliche Vorteile bei einigen Kunden ein Anreiz für ein E-Auto (Batterie oder Plug-in-Hybrid) ist.

Management verstärken und so ggfs. Investitionen in neue Technologien, wie das autonome Fahren, zurückstellen (z.B. Daimler und BMW) oder vermehrt Kooperationen und Konsolidierungen, um Kosten zu verteilen, eingehen.

Einige Experten sprechen sogar davon, dass die Corona-Pandemie wie ein Katalysator wirken kann und eine Marktbereinigung bevorsteht, die von Austritten aus nicht profitablen Produkten und Märkten, von Übernahmen und Fusionen aber auch von Insolvenzen geprägt sein dürfte.

Ein weiterer Punkt ist die Anpassung der Lieferketten: In der Autoindustrie gibt es komplexe Zulieferketten, die bis zu sechs oder sieben Ebenen umfassen. Auch lange Frachtwege sind nicht unüblich. Eine Seefracht von China nach Deutschland dauert rund einen Monat, eine Unterbrechung der Warenströme hat weitreichende Folgen in der eng verzahnten Logistikkette. Somit könnte die Corona-Pandemie die Unternehmen zum Umdenken verleiten und eine regionale Fertigung wieder in den Fokus rücken. Das würde bedeuten, dass zum Beispiel in Europa für Europa und in China für China produziert wird. Dabei stehen deutsche Standorte in der Automobilindustrie mit den aufstrebenden osteuropäischen Standorten in einem verschärften Wettbewerb, in einem Markt mit anhaltenden Überkapazitäten.

- **Kundenverhalten:** Das Kundenverhalten dürfte nach der COVID 19 Krise hauptsächlich von zwei Faktoren beeinflusst werden: geringere Konsumausgaben und höheres Bewusstsein für Gesundheit und Sicherheit. Demnach dürfte eine geringere Kaufkraft auch die Preise und Margen der Hersteller sinken lassen, was dazu führt, dass OEMs und Zulieferer ihre Kosten weiter senken müssen. Aufgrund des Sicherheitsaspektes ist zu erwarten, dass die Besitzer von PKWs ihre Autos verstärkt nutzen werden und Nutzer von ÖPNV auf Alternativen, wie das Fahrrad, umsteigen. Ob das Homeoffice eine nachhaltige Entwicklung ist und sich auf die Mobilität insgesamt auswirkt bleibt abzuwarten.

E-Mobilität in Zeiten von COVID 19

Während auf den Märkten Westeuropas der Absatz von Benzinern und Diesel-Neuwagen zeitweise um bis zu 80% - 90% einbrach, setzte sich bei elektrifizierten Fahrzeugen der positive Trend der vergangenen Monate bis März 2020 fort: Allein in Deutschland stieg der Absatz gegenüber dem Vor-

Hinweis und Haftungsausschluss:

Dieser Newsletter ist sorgfältig zusammengestellt. Er soll den Kunden der INFO-Institut Beratungs-GmbH einen Überblick über das aktuelle Geschehen in der Automobilindustrie bieten. Er erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Wir weisen weiter darauf hin, dass in der Praxis auftretende Sachverhalte daher immer nur unter konkreter und differenzierter Betrachtungsweise zu bewerten sind. Die INFO-Institut Beratungs-GmbH kann deshalb für Schäden, die aus der Anwendung oder Übernahme von in diesem Newsletter gefundenen Inhalten in der Praxis resultieren, keine Haftung übernehmen.