

CAMA-Kommentar

5/2011

Folgt der europäischen Schuldenkrise eine neue Absatzkrise? - Konsequenzen und Risiken für deutsche Automobilhersteller

Die europäische Schuldenkrise spitzt sich zu - nachdem Portugal als drittes Land nach Griechenland und Irland Milliardenhilfen von der EU und dem Internationalen Währungsfond erhält, Italien ein strenges Sparpaket verabschieden musste und auch Spanien mit großen wirtschaftlichen Problemen zu kämpfen hat, entbrennt nun auch noch ein Streit um einen Schuldenschnitt Griechenlands und die Einführung von Eurobonds.

Die Abschätzung der Konsequenzen für den Pkw-Absatz der deutschen Automobilhersteller muss allerdings differenziert erfolgen:

1. Absatzentwicklung in Griechenland, Irland und Portugal

Die Pkw-Zulassungen in Griechenland, Irland und Portugal lagen im Jahr 2010 mehr als 30 Prozent und somit ca. 200.000 Fahrzeuge unter dem Niveau vor der Finanzkrise (Durchschnitt der Jahre 2006 und 2007) und werden im Jahr 2011 weiter sinken. Da der Anteil dieser Märkte am gesamten EU-Markt jedoch auch vor der Krise nur vier Prozent ausmachte, sind die Absatzeinbußen für deutsche Automobilhersteller vergleichsweise gering.

2. Absatzentwicklung in Italien und Spanien

Obwohl in Spanien bis Mitte des Jahres 2010 staatliche Subventionen den Neuwagenkauf stützten, wurden 2010 40 Prozent weniger Pkw zugelassen als noch vor der Finanzkrise (982.000 Fahrzeuge). In Italien - hier lief die Abwrackprämie zum Jahresende 2009 aus - betrug die Differenz zum Vorkrisenniveau 19% (450.000 Pkw). Diese negative Entwicklung wird sich auch 2011 aufgrund der Kaufkraftabschwächung infolge der Sparmaßnahmen kaum ändern. Dies verdeutlichen die Zulassungen im ersten Halbjahr 2011, die weit unter dem Vorjahresniveau liegen. Insgesamt liegt das Marktvolumen in Italien und Spanien mehr als eine Mio. Fahrzeuge niedriger als vor der Finanzkrise, das entspricht acht Prozent des Pkw-Absatzes in der EU 2011.

Von der ungünstigen Entwicklung in Italien und Spanien sind auch die deutschen Automobilhersteller betroffen. In diesen Ländern setzte z.B. der BMW Konzern mit den Marken BMW, MINI und Rolls-Royce im Jahr 2010 60.000 Fahrzeuge (35 Prozent) weniger ab, als im Durchschnitt der Jahre 2006 und 2007. Dies entspricht einem Anteil von vier Prozent am weltweiten Absatz von BMW. Einen vergleichbaren Rückgang der Neuzulassungen in Spanien und Italien merkt auch Daimler (-61.000 Pkw). Der Ab-

satzrückgang von VW ist etwas geringer, unter anderem weil SEAT Marktanteile in Spanien dazu gewinnen konnte. Der Absatz von VW lag in den beiden Ländern 2010 um 155.000 Fahrzeuge (25 Prozent) unter dem Niveau von 2006 und 2007. Mit zwei Prozent am Konzernabsatz ist der Anteil vergleichsweise gering.

Die Absatzeinbußen in Irland und Südeuropa werden allerdings durch die positive Entwicklung auf den BRIC Märkten weit überkompensiert. Alleine in China stieg zwischen 2006 und 2010 der Absatz von Volkswagen um etwa 1.200.000 Fahrzeuge, von BMW um etwa 145.000 Fahrzeuge und von Daimler um ca. 140.000 Fahrzeuge.

Die deutschen Automobilhersteller werden sich deshalb noch stärker als bisher in den BRIC Ländern engagieren müssen, um dadurch das Risiko noch stärker zu diversifizieren.

Haben Sie Anmerkungen zu diesem Kommentar?

info@cama-automotive.de – wir antworten umgehend!