
CAMA-Spotlight auf ausländische Automobilmärkte

Update 1/2012

Frankreichs Automobilmarkt und französische Automobilunternehmen

Anfang 2012

– Schwächelnde Produzenten, starke Zulieferer auf einem stabilen Markt

Der französische PKW-Markt Anfang 2012

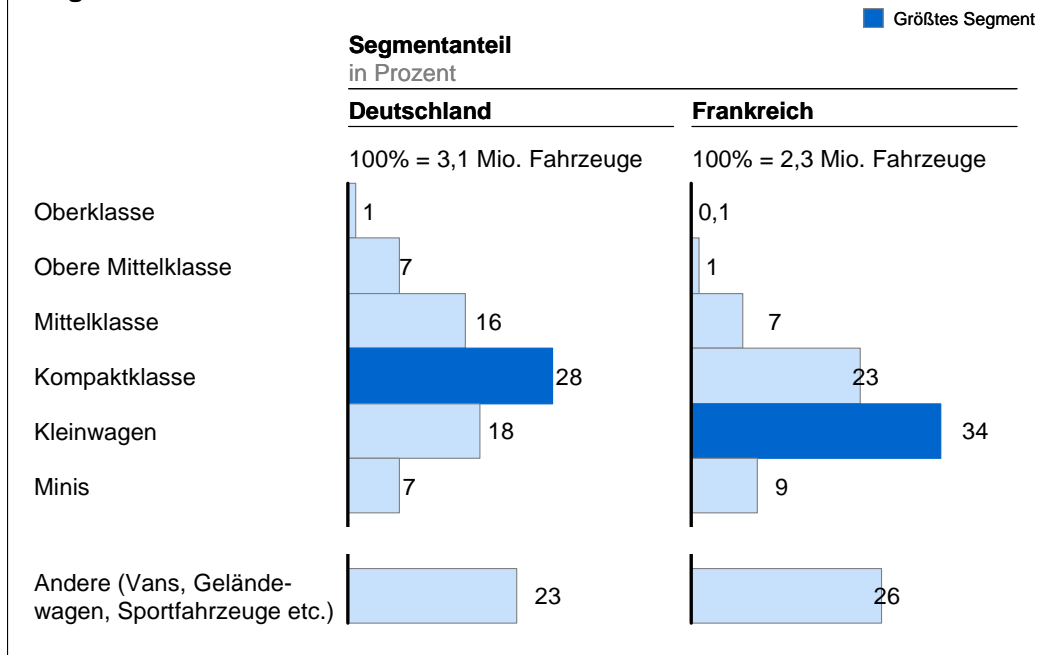
Im Jahr 2011 wurden in Frankreich 2,3 Mio. Pkw und LCV verkauft, ein Großteil hiervon von den französischen Automobilherstellern PSA und Renault (einschließlich Dacia). Der Anteil der französischen Automobilkonzerne am privaten PKW-Markt stieg im Heimatmarkt im vergangenen Jahr um 1,7 Prozent, von 54,5 Prozent im Jahr 2010 auf 56,2 Prozent im Jahr 2011.

Von den ausländischen Herstellern konnte 2011 vor allem Nissan im französischen Markt von der seit 1999 bestehenden strategischen Allianz mit Renault profitieren und bei den Neuzulassungen ein Wachstum von 32,9 Prozent (bei PKW) bzw. 31,6 Prozent (bei Nutzfahrzeugen) erreichen. Auch Honda (+12,4 Prozent) und Volkswagen (+12,3 Prozent) sind stark gewachsen.

Da die Franzosen bevorzugt französische Autos kaufen, wird in den nächsten Jahren – bei einem insgesamt abnehmenden Marktvolumen – keine gravierende Verschiebung der Marktanteile erwartet. Kleinere Einbußen der französischen Hersteller zugunsten ausländischer Anbieter sind jedoch wahrscheinlich.

Trotz eines ähnlichen Einkommensniveaus wie in Deutschland verhalten sich Franzosen beim Autokauf rationaler als Deutsche und kaufen eher Kleinwagen. Dies zeigt die Segmentverteilung im Jahr 2011. In Frankreich sind Kleinwagen (z.B. der Renault Clio) mit Abstand das wichtigste Pkw-Segment mit 34 Prozent, in Deutschland die Kompaktklasse (z.B. der VW Golf) mit 28 Prozent. Weitere Unterschiede bestehen z.B. in der Oberklasse und in der oberen Mittelklasse: Während in Deutschland 2011 etwa 250.000 Fahrzeuge in diesen Segmenten verkauft wurden, waren es in Frankreich nur knapp 35.000 Fahrzeuge oder ein Siebtel. Dies kann u.a. mit der unterschiedlichen Besteuerung von Firmenwagen erklärt werden.

Segmentunterschiede im deutschen und französischen Markt 2011



Trotz des steigenden Umweltbewusstseins und zunehmender alternativer Mobilitätsangebote, z.B. von Car-Sharing in städtischen Gebieten, wird in naher Zukunft keine gravierende Abnahme des Absatzes erwartet, da die Franzosen – ähnlich wie die Deutschen – ein eigenes Auto und damit individuelle Mobilität nicht in Frage stellen. Zudem ist ein Auto in den ländlichen Regionen Frankreichs aufgrund des schlecht ausgebauten öffentlichen Verkehrssystems nach wie vor notwendig.

Die französischen Automobilhersteller und Zulieferer

PSA und Renault konnten 2011 weltweit ca. 6,4 Mio. Fahrzeuge verkaufen. Sie hatten damit einen Marktanteil von 8 Prozent an der Gesamtproduktion weltweit (etwa 80 Mio. Fahrzeuge). Im europäischen Markt konnten beide Hersteller insgesamt knapp drei Millionen Fahrzeuge absetzen. Sie belegten damit hinter Volkswagen die Plätze 2 (PSA) und 3 (Renault).

Renault setzte 2011 42,6 Milliarden Euro um bei einem Gewinn von knapp 1,1 Mrd. Euro. Der Umsatz von PSA stieg 2011 ebenfalls auf etwa 59,9 Mrd. Euro (+ 7 Prozent) – vor allem aufgrund der guten Entwicklung von Faurecia. Der Nettogewinn brach hingegen von 1,13 Mrd. Euro 2010 auf knapp 0,59 Mrd. Euro 2011 ein. Das defizitäre Kerngeschäft, der Automobilbau, der einzige Unternehmensteil mit Verlusten (2011: - 92 Millionen Euro), ist für das schlechte Nettoergebnis verantwortlich.

2011 wurden in Frankreich 2,29 Mio. PKW produziert, Rang 10 in der Produktionsstatistik weltweit. Die Automobilindustrie ist einer der größten Industriezweige in Frankreich, mit 255.000 direkt Beschäftigten. PSA und Renault haben 2011 insgesamt etwa 327.000 Beschäftigte weltweit.

Die seit 1999 bestehende strategische Allianz mit wechselseitiger Kapitalbeteiligung zwischen Renault und Nissan verkaufte 2011 etwa 8 Mio. Fahrzeuge, weniger als General Motors und Toyota, aber mehr als Volkswagen. Für beide Unternehmen ist die Kooperation vorteilhaft. Die Zahl der Plattformen beider Hersteller nahm von 33 auf 10 ab. Schon im Jahr 2005 wurden 1,4 Mrd. Euro durch gemeinsamen Einkauf gespart. Renault verfolgt weiterhin konsequent eine Internationalisierungsstrategie, um langfristig weniger abhängig vom europäischen Kernmarkt zu werden. 2011 wurden 37 Prozent der Fahrzeuge außerhalb Europas abgesetzt, 14 Prozent mehr als 2004. Strategisches Ziel ist eine Steigerung des Absatzes von 2,82 Mio. Pkw 2011 auf mehr als 3 Mio. Pkw bis Ende 2013.

PSA geht nach dem 2010 gescheiterten Versuch einer strategischen Allianz mit Mitsubishi 2011 eine Kooperation mit General Motors ein. Anfang 2012 hat sich GM mit 7 Prozent an PSA beteiligt. Geplant sind die gemeinsame Nutzung von Plattformen sowie der gemeinsame Einkauf von Komponenten und Modulen.

Während PSA bisher lediglich technologische Kooperationen mit Herstellern einging – in der Motorenentwicklung mit BMW, Renault und Ford – ist die GM-Beteiligung die erste Kooperation mit Kapitalbeteiligung. Gründe für die Kooperation von PSA und GM sind abnehmende Gewinne im europäischen Kerngeschäft bei PSA und die Verluste der GM-Tochtergesellschaften Opel und Vauxhall. Von der Kooperation erwarten beide Unternehmen erhebliche Kosteneinsparungen.

Die großen französischen Automobilzulieferer haben die Krise 2008/2009 überwunden. Michelin (Reifen) konnte den Umsatz nach dem Rekordjahr 2010 auch 2011 steigern, um knapp drei Mrd. Euro auf etwa 20,72 Mrd. Euro. Das Nettoergebnis nahm 2011 um 39 Prozent zu und lag bei 1,46 Mrd. Euro. Faurecia (Sitze, Cockpits, Türen, Akustikpakete, Frontends, Abgasanlagen) zeigte eine ähnliche positive Entwicklung. Der Umsatz stieg von knapp 13,8 Mrd. Euro im Jahr 2010 auf etwa 16,2 Milliarden Euro 2011. Faurecia war 2011 der rentabelste Teil der angeschlagenen PSA-Gruppe. Auch Valeo (u.a. Schalter, Wischer, Motormanagement-, Sicherheits- und Klimasysteme sowie Bordnetze), als drittgrößter französischer Automobilzulieferer, konnte den Umsatz steigern (um 1,2 Mrd. Euro auf 10,9 Mrd. Euro) und erzielte einen Nettogewinn von 0,45 Mrd. Euro. Die großen französischen Automobilzulieferer sind wesentlich internationaler aufgestellt, als die französischen Hersteller. Sie erzielen einen Großteil ihres Umsatzes im Ausland.

Zukunftsaussichten für die französische Automobilindustrie

Frankreich strebt in der Entwicklung von Elektroautos die Spitzenposition in Europa an. Bis 2020 möchte die Regierung zwei Mio. Elektroautos auf die Straße bringen, Deutschland nur eine Million Elektrofahrzeuge. Um dies zu erreichen subventioniert der französische Staat die Nachfrage mit 5.000 Euro je Fahrzeug.

Um bei der Entwicklung von Elektroautos eine Spitzenposition zu erreichen, sind sowohl PSA als auch Renault Allianzen mit anderen Herstellern eingegangen. PSA kooperiert in der Elektromobilität bereits seit mehr als fünf Jahren mit BMW. 2011 erfolgte eine Erweiterung der Kooperation durch ein Joint Venture („BMW Peugeot Citroen Electricfication“), das an zwei Standorten (München und Mulhouse) mit 400 Beschäftigten und einem Budget von 100 Millionen Euro an der Hybridtechnologie arbeitet.

Renault kooperiert seit 2010 mit Nissan und Daimler in der Elektromobilität. Bis 2012 sollen 4 Mrd. Euro in die Entwicklung von Elektrofahrzeugen und etwa 0,6 Mrd. Euro in den Bau eines Lithium-Batteriewerks investiert werden. Der französische Staat beteiligte sich an beiden Investitionen mit 150 bzw. 125 Mio. Euro.

Der dritte große Produzent von Elektrofahrzeugen in Frankreich ist die Groupe Bolloré, die 2010 den Auftrag zur Ausrüstung des Pariser CarSharing Initiative Autolib bekam und hierfür 3.000 sog. „Bluecars“ produziert. Bis 2013 soll die Produktionskapazität von 10.000 auf 30.000 Fahrzeuge ausgeweitet werden.

In den traditionellen Geschäftsfeldern stehen die französischen Hersteller unterschiedlich da. Während Renault von seinem starken Auslandsgeschäft in Brasilien und Russland profitiert und damit Verluste im schrumpfenden westeuropäischen Markt z.T. auffangen kann, kämpft PSA mit Überkapazitäten und einer zu starken Konzentration auf (West)Europa. Für 2012 plant PSA ein drastisches Sparprogramm und einen Stellenabbau von bis zu 6.000 Arbeitsplätzen im Automobilbereich. PSA verliert nicht nur Umsatz sondern auch Marktanteile, vor allem im Kleinwagensegment.

Beide großen französischen Automobilzulieferer erwarten 2012 weitere Marktverluste in Europa. Während Renault diese durch eine konsequent weiter verfolgte Internationalisierungsstrategie ausgleichen könnte, werden für PSA weitere Verluste erwartet. Die Entwicklung der Automobilzulieferer ist wesentlich günstiger einzuschätzen.

Haben Sie Anmerkungen zu diesem Spotlight?

info@cama-automotive.de – wir antworten umgehend