
CAMA-Spotlight auf ausländische Automobilmärkte

Update 07/2012

Automobilmarkt und Automobilunternehmen in Großbritannien Mitte 2012

– erste Anzeichen der Erholung

Der britische Pkw-Markt zur Jahresmitte 2012

2011 wurden in Großbritannien 1,9 Mio. Pkw und LCV verkauft, knapp 5 Prozent weniger als 2010 (knapp 1,99 Mio.). Das Marktvolumen liegt nach der Finanzkrise etwa 20 Prozent unter dem Absatzniveau vor der Krise (2,4 Mio. 2007). 2010/2011 gab es nach Ende der Abwrackprämie einen Nachfragerückgang. Zehn Monate lang gab die britische Regierung beim Kauf eines Neuwagens 2.000 Pfund (2.200 Euro) hinzu, wenn ein mehr als zehn Jahre altes Fahrzeug verschrottet wurde. Mehr als 20 Prozent der neu zugelassenen Pkws (etwa 400.000) wurden subventioniert.

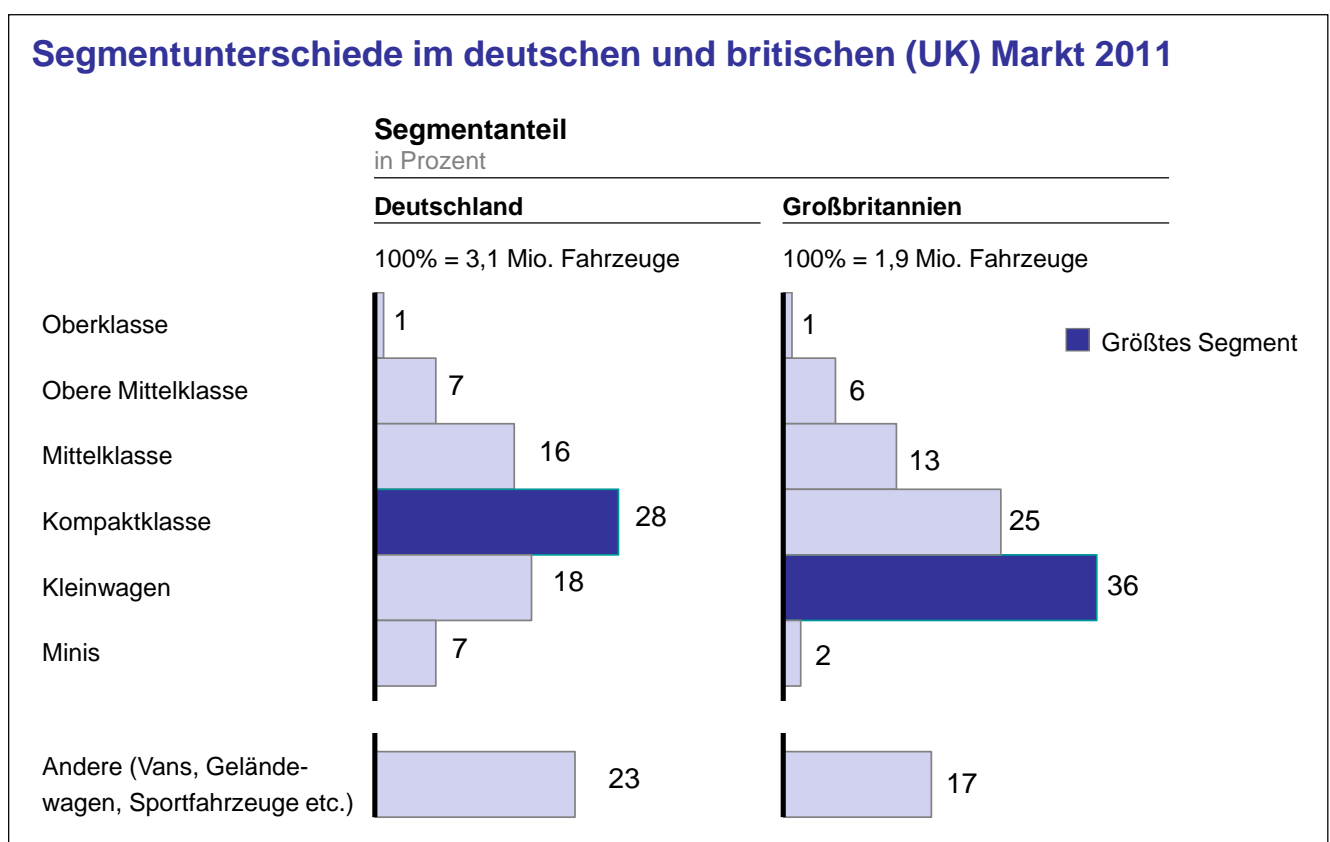
Entgegen des EU-Trends ist in Großbritannien 2012 der Autoabsatz gestiegen. Von Januar bis Mai wurden 2,6 Prozent mehr Pkw und LCV (0,87 Mio.) abgesetzt als im gleichen Vorjahreszeitraum. Auch für das Gesamtjahr 2012 wird ein Wachstum erwartet. Günstig entwickelte sich die Nachfrage der Privatkunden.

Wie 2010 erreichten 2011 Ford (266.000 Pkw bzw. 13,7 Prozent), Vauxhall (235.000 bzw. 12,1 Prozent) und Volkswagen (179.000 bzw. 9,2 Prozent) die höchsten Marktanteile.

Während die drei deutschen Hersteller von Premiumfahrzeugen Audi, BMW und Daimler ihren Marktanteil erhöhen konnten – von zusammen 14 Prozent 2010 auf 16,1 Prozent

2011 – haben die französischen und japanischen Volumenhersteller (mit Ausnahme von Nissan) Marktanteile verloren. Audi konnte den Marktanteil von 4,9 auf 5,9 Prozent erhöhen, Fiat hat dagegen 21,6 Prozent weniger verkauft, Citroen 6,6 Prozent, Peugeot 13,1 und Renault sogar 28,4 Prozent weniger. Der Absatz von Toyota ging um 15,8 Prozent, von Honda um 20,5 Prozent zurück.

Die größten Marktsegmente entfallen auf Kleinwagen (wie Ford Fiesta, Vauxhall Corsa und Volkswagen Polo) und auf Kompaktkwagen. Der Anteil der Kleinwagen ist doppelt so hoch wie in Deutschland.



Im Jahr 2011 wurden in Großbritannien erstmals mehr Fahrzeuge mit einem Diesel- als mit einem Benzinmotor verkauft. Fahrzeuge mit einem alternativen Antrieb – überwiegend Hybridantriebe (etwa 90 Prozent) – haben auch in Großbritannien nur geringe Bedeutung, jedoch steigen die Zulassungszahlen – allein im Mai 2012 um 31,8 Prozent verglichen mit Mai 2011. Ab 2013 soll auch im Werk Sunderland das Elektroauto Nissan Leaf gebaut werden.

Die britischen Automobilhersteller und -zulieferer

Die Pkw-Produktion stieg 2011 um 5,8 Prozent von 1,27 Mio. auf 1,34 Mio. Fahrzeuge und war damit etwa ein Drittel höher (34 Prozent) als im Krisenjahr 2009 (etwa 1 Mio. Fahrzeuge), jedoch mehr als 10 Prozent niedriger als vor der Krise 2007 (1,53 Mio.). Große eigenständige britische Autohersteller gibt es nicht mehr. Nahezu alle Produktionsstandorte gehören ausländischen Unternehmen. Nach dem Niedergang der britischen Autoindustrie wurde Großbritannien Produktionsstandort von Luxus- und Premiumfahrzeugen für den Weltmarkt (BMW (Mini) und Tata (Jaguar, Land Rover)) und verlängerte Werkbank von Volumenherstellern, die hier für europäische Märkte produzieren (Nissan, General Motors, Toyota). Fünf Sechstel der 2011 produzierten Fahrzeuge wurden exportiert. Auf die Autoindustrie entfallen mehr als 10 Prozent der britischen Exporte.

Größte Hersteller waren 2011 Nissan (480.500), Tata (288.000 Jaguar und Land Rover), General Motors (208.000 Vauxhall), BMW (191.500 Mini) und Toyota. Die ausländischen Hersteller machten 2011 und 2012 Investitionszusagen über mehr als 4 Mrd. Pfund. General Motors z.B. wird die Produktion des Opel Astra teilweise von Deutschland (Bochum) nach Ellesmere Port verlagern und dadurch in einem der ältesten Werke des Konzernverbunds 2.100 Arbeitsplätze sichern und etwa 700 Arbeitsplätze neu schaffen. Mehr als 3.000 Arbeitsplätze sollen bei Zulieferern entstehen. BMW will etwa 750 Mio. Pfund in die britischen Standorte investieren, in das Werk Oxford (Mini), das Presswerk in Swindon und das Motorenwerk Hams Hall, Tata fast eine halbe Mrd. Pfund in die Produktionserweiterung und fast genau so viel in eine neue Motorenproduktion. Auch die Japaner (Honda, Nissan, Toyota) bauen ihre britischen Standorte aus. Die neue Stärke der Autoindustrie in einem Land mit einer insgesamt negativen wirtschaftlichen Entwicklung kann vor allem durch staatliche Hilfe und erhebliche Zugeständnisse der Arbeitskräfte (Lohnverzicht, hoher Anteil von Leiharbeitern und flexible Arbeitszeiten) erklärt werden.

Von den Investitionen der Hersteller profitiert auch die Zulieferindustrie. Jaguar Land Rover hat z.B. das Volumen der längerfristigen Verträge mit britischen Zulieferern von zwei auf drei Mrd. Pfund erhöht. Die Zulieferer sind nach einer Studie von Ernest&Young weniger innovativ und weniger produktiv als japanische, deutsche oder französische Zulieferer. Es bedarf auch hier erheblicher Investitionen, um die Produktqualität zu verbessern.

Zukunftsaussichten für die britische Automobilindustrie

Nach einem langen Schrumpfungsprozess und erheblichen Umstrukturierungen sind die Zukunftsaussichten der britischen Autoindustrie aufgrund hoher Auslandsinvestitionen derzeit wieder etwas besser. Da in Großbritannien aber an neuen Technologie wie der Elektromobilität aufgrund der fehlenden F&E Zentren nationaler OEMs oder großer Zulieferer kaum gearbeitet wird, bleibt mittelfristig nur die Rolle des attraktiven Absatzmarktes und ggf. des Produktionsstandortes unter der Prämisse, dass die Produktivitätsentwicklung mit anderen europäischen Standorten dauerhaft mithalten kann.

Haben Sie Anmerkungen zu diesem Spotlight?

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