

## Pressemitteilung

8. September 2010

### **Lkw-Markt: Chance auf profitables Wachstum nach globaler Krise**

Markt für mittlere und schwere Lastkraftwagen wächst nach Krisenjahr 2009 – 10 Mrd. Euro Kosten durch Emissionsnormen und CO<sub>2</sub>-Reduktion – 7 Mrd. Euro Gesamtgewinn für 2015 erwartet

DÜSSELDORF. Nach dem Krisenjahr 2009 steuert die weltweite Lkw-Industrie bis 2015 auf einen geschätzten Jahresgewinn von bis zu 7 Mrd. Euro zu. Die positive Ertragsentwicklung ist auf vier Trends zurückzuführen: Neben konjunkturellen Erholungseffekten können die Hersteller auf weiteres Marktwachstum insbesondere in den Schwellenmärkten bauen. Zusätzlich profitieren sie von Kostensenkungen durch globale Plattform- und Gleichteilstrategien sowie von sich entspannenden, allerdings stark schwankenden Rohmaterialmärkten. Damit kann die Branche die Mehrkosten ausgleichen, die ihr durch die Reduzierung von Stickoxid-, Feinstaub- und CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie durch den Wettbewerb der Schwellenländer entstehen. Zu dieser Einschätzung kommt eine neue Studie der Unternehmensberatung McKinsey & Company, die den Markt für Nutzfahrzeuge über 6 Tonnen Nutzlast analysiert.

"Nach ihrer historisch schwersten Krise hat die Nutzfahrzeug-Industrie die Talsohle durchschritten", sagt McKinsey-Partner Bernd Heid, leitender Autor der Studie. "Nach unseren Berechnungen kann die Branche schon in fünf Jahren bis zu 7 Mrd. Euro Gewinn pro Jahr verbuchen, das sind 7,5 Mrd. Euro mehr als im Krisenjahr 2009."

In den etablierten Märkten profitiert die Lkw-Industrie von auf die Krise folgenden Erholungseffekten durch erhöhtes Transportaufkommen, bessere Finanzierungsmöglichkeiten und die Ersatzbeschaffung für ältere, im Unterhalt teurere Nutzfahrzeugflotten. Allein dieser Effekt schlägt sich in den nächsten Jahren mit bis zu 6,5 Mrd. Euro im Gesamtgewinn (Profit Pool) der Industrie nieder.

Über diesen Erholungseffekt hinaus profitieren die Nutzfahrzeugsparten in Westeuropa, Nordamerika, Indien und Brasilien von strukturellem Wirtschafts- und Marktwachstum, das sich positiv auch auf den Nutzfahrzeugabsatz auswirkt. "Wir gehen davon aus, dass die Verkaufszahlen in fünf Jahren bereits wieder die Verkaufszahlen des Vorkrisenjahres 2007 erreichen. Diese Volumeneffekte und das strukturelle Marktwachstum tragen weltweit in der Branche in fünf Jahren etwa 1,0 bis 1,5 Mrd. Euro zum jährlichen Gesamtgewinn der Branche bei", erläutert Heid. Dabei verlagere sich der Schwerpunkt der Zuwächse zunehmend in die Schwellenmärkte. Die stärksten Wachstumsraten erreicht die indische Lkw-Industrie, die mit etwa 380.000 Einheiten im Jahr 2015 die US-amerikanischen Absatzzahlen erreicht und die westeuropäischen überflügelt. Obwohl Indien und China gemeinsam in fünf Jahren knapp 50 Prozent des globalen Absatzes erzielen, liegt ihr Umsatzanteil trotz der hohen Stückzahlen allerdings nur bei rund einem Viertel des Weltmarktes, da in Indien ebenso wie in China einfache und deutlich günstigere Fahrzeuge überwiegen. Doch dies ändert sich bereits: Auch in den Schwellenmärkten zeigt die McKinsey-Analyse eine Verschiebung der Nachfrage hin zu höherwertigen Lkw mit verbesserter Motorentechnologie und höheren Nutzlasten.

Durch den Ausbau der globalen Rohstoffkapazitäten können die Lkw-Hersteller mit einer Entlastung auf der Rohmaterialpreisseite rechnen. Dies dürfte die Ertragsituation der Branche um weitere 1,5 bis 2 Mrd. Euro stärken. Dieser Nettoentlastung steht aber eine deutlich höhere Preisvolatilität gegenüber, welche die Hersteller zwingt, Fähigkeiten und Expertise im Bereich des Rohmaterialmanagements aufzubauen, um auf diese veränderten Marktbedingungen reagieren zu können.

Durch Allianzen, Konsolidierung und Plattformstrategien – meist von etablierten Spielern getrieben – erzielt die globale Nutzfahrzeugindustrie Skaleneffekte insbesondere bei den entwicklungsintensiven Technologien und Komponenten wie zum Beispiel im Motoren- oder Getriebebereich. Insgesamt kann die Nutzfahrzeugindustrie ihre Gesamtgewinne durch globale Plattformen und die Verwendung gleicher Teile in den nächsten fünf Jahren um 0,5 bis 1 Mrd. Euro steigern. "Dies wird die Globalisierungsanstrengungen der Zulieferindustrie weiter beflügeln", sagt McKinsey-Partner Heid. "Allerdings macht die gleichzeitig erhöhte Gesamtstückzahl je Komponente die Herstellung von Nachahmerprodukten im Graumarkt attraktiver." Dies stelle die Hersteller vor neue Herausforderungen im lukrativen Ersatzteile-Geschäft.

Diesen vier Trends, die den globalen Profit Pool erhöhen, stehen Herausforderungen gegenüber, die Druck auf die Margen ausüben. Beispielsweise verursacht die Verschärfung der Emissionsnorm für Stickoxide und Feinstaub bei schweren Lkw, allein durch Umstellung von Euro 5- auf Euro 6-Norm, zusätzliche Mehrkosten auf der Motorenseite von bis zu 5.500 Euro je Lkw. Unter Berücksichtigung der gesamten weltweiten Veränderungen bei den Emissionsnormen ergibt sich auf die Branche hochgerechnet eine zusätzliche Belastung von etwa 6 Mrd. Euro in den kommenden fünf Jahren.

Die darüber hinaus geforderten Verbrauchs- und damit CO<sub>2</sub>-Einsparungen verlangen der Industrie bis 2015 Investitionen von durchschnittlich 3,5 bis 4,5 Mrd. Euro ab. Die Maßnahmen reichen von der klassischen Verbrauchsoptimierung des Motors bis zu alternativen Kraftstoffen wie Bio-Kraftstoffen der zweiten Generation oder alternativen Antriebsformen, wie hybriden Antriebssträngen (Kombination von Dieselantriebsstrang und Elektromotor).

"Durch die Maßnahmen zur Reduzierung von Stickoxid-, Feinstaub- und CO<sub>2</sub>-Emissionen erarbeiten sich die Hersteller in den etablierten Märkten jedoch zugleich einen technologischen Vorsprung und Vorteile in der Verbrauchseffizienz", erklärt Heid. "Mit diesem Wettbewerbsvorteil können sie den Markteintritt von preisaggressiven Schwellenmarkt-Herstellern in die Triademärkte derzeit noch verhindern." Langfristig werde der zunehmende Wettbewerb aus Schwellenmärkten wie Indien oder China die Margen der etablierten Hersteller allerdings zunehmend belasten: "Konzentrierten sich die Schwellenmarktanbieter in den vergangenen Jahren zunächst auf ihre heimischen, stark wachsenden Märkte, drängen diese im zweiten Schritt nun immer mehr in Richtung Export in etablierte Märkte." Nach Berechnung der Berater beträgt der negative Effekt auf den jährlichen Gesamtgewinn der Industrie in den kommenden fünf Jahren 0,5 bis 1,0 Mrd. Euro.

---

Für weitere Informationen und ergänzende Schaubilder wenden Sie sich bitte an Andrés Sieverding, McKinsey & Company,  
Tel.: +49 (0) 89 5594-8755,  
E-Mail: [Andres\\_Sieverding@mckinsey.com](mailto:Andres_Sieverding@mckinsey.com)