

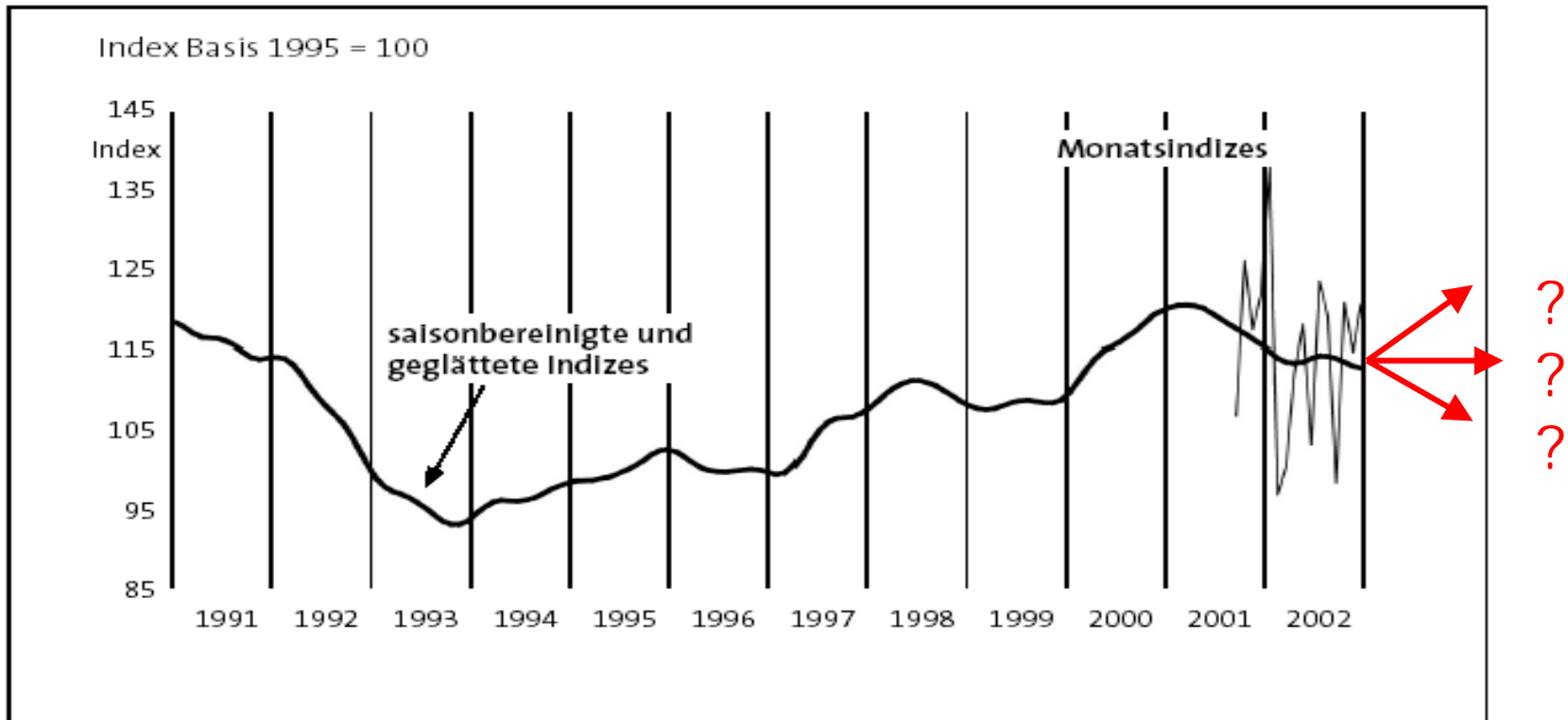
Neue Krise im Maschinenbau ?
BR-Workshop KFZ-Maschinenbau
IG Metall Region Stuttgart
27.5.2003

Martin Schwarz-Kocher

IMU-Institut
Hasenbergstr. 49
70176 Stuttgart
Tel.: 0711/23 70 5-0
Fax: 0711/23 70 5-11
email: imu-stuttgart@
imu-institut.de

Produktionsentwicklung VDMA

18 Maschinenproduktion



Quelle: Statistisches Bundesamt, VDMA

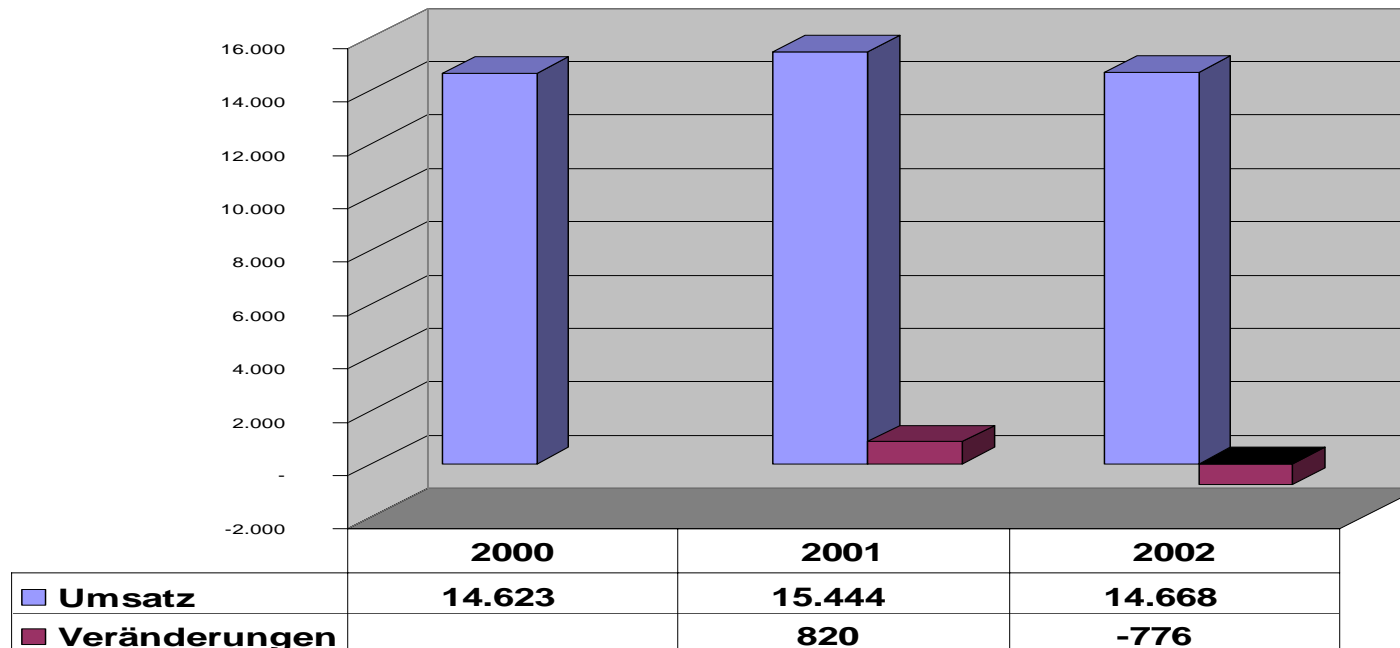
© VDMA

?
?
?

Prognosen 2003

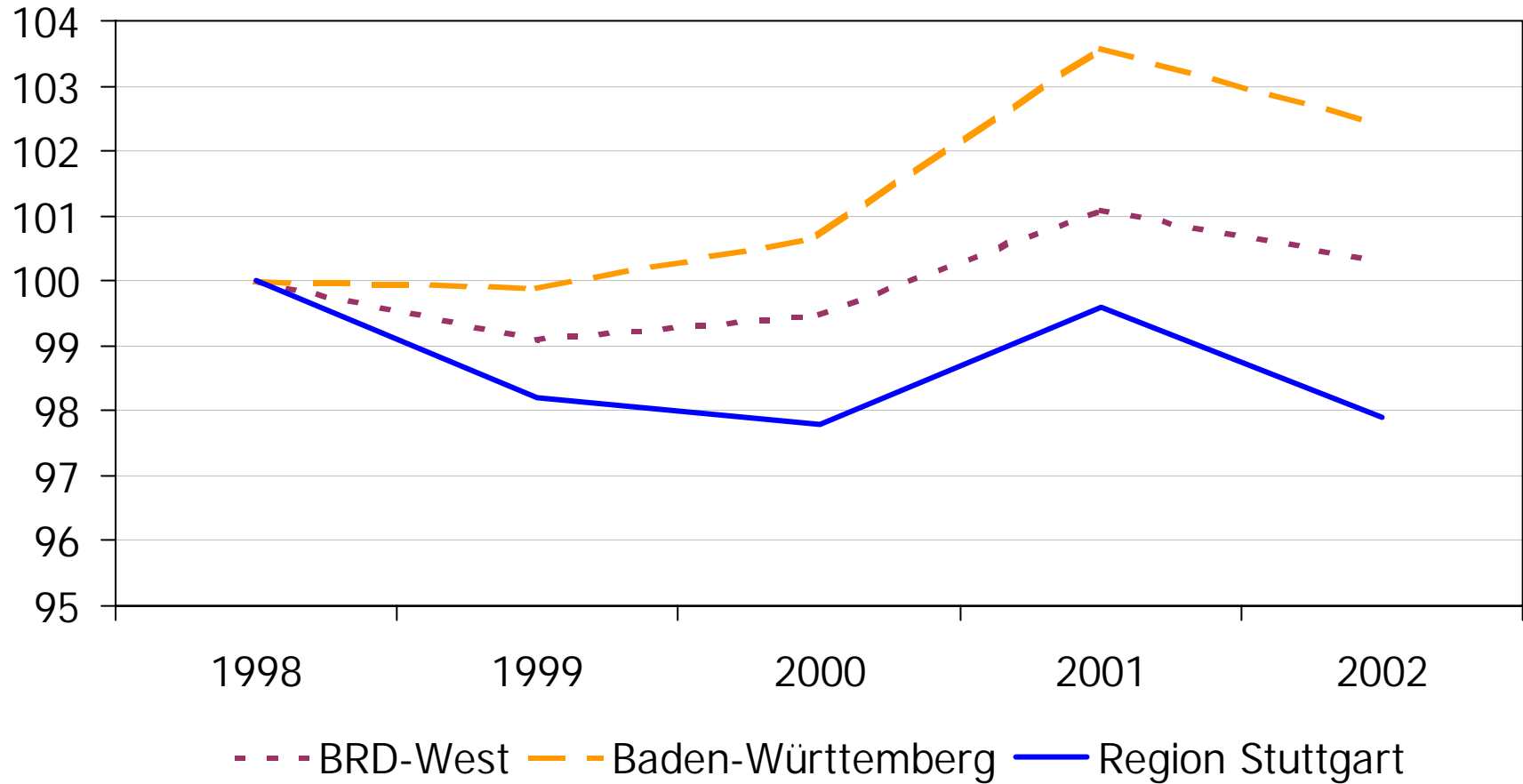
- VDMA 03.2003:
 - „schwarze Null“, soll heißen moderate Produktionszuwächse unter der Voraussetzung dass keine längerfristigen Auswirkungen durch Irak-Krieg
 - VDMA-BaWü: „Ermutigende Zeichen“
Nicht am Markt, sondern bei Bundesregierung Agenda 2010
- Dresdner Bank 12.2002:
 - Weltweites Wachstum im Maschinenbau +1,5 %
 - In Deutschland +1%
- Thyssen-Krupp Hüller Hille 04.2003
 - Korrektur weltweiter Maschinenmarkt Prognose
statt +- 0 -> Weiterer Rückgang um 10-20% in 2003 und 2004
wg. Rückgang USA und Deutschland
- IG Metall Branchenanalyse 04.2003:
 - Exportmarkt mit hohem Risiko: Irak, €-Wechselkurs
 - Binnenmarkt schwach
 - Trotz Produktionszuwächsen 1995-2002 von 29%
-> Rückgang der Beschäftigten 2%

Umsatz Maschinenbau Region Stuttgart in Mio.€



- Dabei Exportanteil steigt! Von 45% in 1998 auf 52 % in 2002
- 1. Quartal 2003 Umsatz -17% (1.Quartal 2002 -54 %)

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Maschinenbau - Veränderung 1998 - 2002



Technologische Trends Maschinenbaumarkt

- In Krisenzeiten Maschineninvestition als Kostenfaktor identifiziert
 - Wartungsarmut
 - Sonderausstattungen minimieren
 - Technische Anforderungen erfüllen – anstatt technisch optimale Lösung

„Over-engineering“ als Marktproblem

- In Krisenzeiten Konzentration auf das Kerngeschäft
 - Anforderung:
Dienstleistungskonzept Service/Instandhaltung
24h-Service weltweit

KMU-Problem - Weltweite Servicenetze

Kunde Automobilbranche

- Produktionsauslastung in der Automobilbranche
 - Sehr unterschiedliche Entwicklung
 - Marken- und typenspezifische Entwicklung (z.B. Porsche, Boxter - Cayenne)
 - Standortspezifisch (€ - Entwicklung)
 - Ford am Rande der Existenzkrise
 - 166 Mrd.\$ Nettoschulden
 - Immense Unterauslastung
 - Neue Motorenfertigung mit 168 verkettete Maschinen vor Inbetriebnahme stillgelegt.
- Marktstrategie
 - „Preiskampf“ ergänzt „technische Innovation“
 - Abkopplung der Modellvielfalt von der Vielfalt der Produktionslinien
 - Standardisierung – One-Engine; One-Car Plattform-Strategie

Maschinenbedarf in KFZ-Branche eher schwächer
Neue Chance für Transferstraßen durch Standardisierung?

Finanzprobleme Maschinenbau

- Gewährleistungsbelastungen
- Vorfinanzierung erodiert
 - Von 40-40-20 zu maximal nach Projektfortschritt
 - Cash-Management, Kreditbedarf, Basel II
- Kriseneffekt Preisverfall
 - Peugeot: Anlage 21 Mio. letzten 4 Anbieter 18,5 Mio
Internetauktion: Zuschlag 12 Mio
 - Angebot 43 Mio; Zuschlag bei 34,5 Mio; das bei HK 36 Mio
 - Japaner ½ Jahresproduktion auf Halde
- EURO - Kursentwicklung
 - Export kommt unter Druck !

Finanzierungsproblem trifft eigenständige KMU besonders

Preisverfall wird auch nach der Umsatzerholung anhalten

Hoher Exportanteil = Hohes EURO-Kursrisiko

Krisenreaktionen der Unternehmen

- Personalanpassung und Konzentration
 - Personalanpassung an Umsatzprognose als Verkaufsargument
 - Risiko: Lieferfähigkeit bei anziehendem Markt
- Produktionserhalt mit Verlust
 - Teurer Einkauf von Verlustaufträgen
 - Beschäftigung halten – Winner bei Markterholung
 - Risiko: Dauerverlust – Existenzkrise
- Unternehmenssteuergröße „break even“ ?
 - Kernunternehmen an Unterauslastung ausrichten
 - Übersteigender Umsatz externalisieren
- Internationale Produktionsauslastung
 - Ein Produkt – Zwei Standorte
 - Vertikale Dopplung (Voith – Brasilien / China)

Konsequenzen

Der KFZ-Maschinenbau der Region ist mehrfach betroffen

- KMU-Struktur
 - Finanzprobleme
 - Servicenetze
- Kunde KFZ-Hersteller
 - Eher weiter rückläufig
 - Transferstrassen-Chance nur unter großem Preisdruck
- Technikzentriertes Management
 - „Billigmaschine“ nicht Kernkompetenz
 - Projektkostenmanagement eher informell
- Exportabhängigkeit
 - Von der Umsatzstütze zum Problemfall

Weiter anhaltender Umsatzrückgang und Preisverfall

Krisenzeit noch nicht erreicht

Handlungsbedarf für Beschäftigungssicherung

Kurzfristig	Mittelfristig	Längerfristig
Nutzung der bestehenden Arbeitszeitkonten	Standortvereinbarungen, z.B. Kompetenzen, Produkte, Kapazitäten	Innovationen, neue Produkte
Anwendung Beschäftigungssicherunstarif	Investitionen	Markterschließung
Anwendung Kurzarbeit	Qualifizierung, ggf. zusammen mit KuG	Kooperationen
	Arbeitsorganisatorische Verbesserungen	
	Insourcing	



Strategische Kopplung