

## Ford in der Transformation



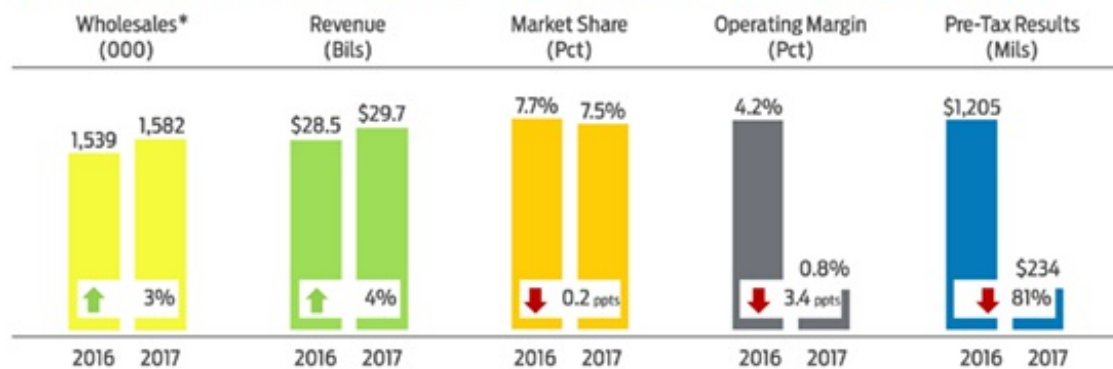
Die viel beschworene Periode der Transformation der Autoindustrie beginnt kapitalistisch-gewöhnlich mit einem massiven Beschäftigungsabbau. Volkswagen verkündete auf einer Betriebsversammlung am 20 März in den nächsten fünf Jahren 5.000 bis 7.000 Stellen abbauen zu wollen, die Kosten sollen weiter sinken und die Gewinne auf ca. 6 Mrd. Euro steigen.

**Ford will in seinen europäischen Tochtergesellschaften** ebenfalls die Beschäftigung herunterfahren, dabei trifft es auch die deutschen Werke in Köln und Saarlouis – in Köln sollen 3.400 und in Saarlouis 1.600 Arbeitsplätze wegfallen. Ford hadert seit längerem mit dem Europa-Geschäft.

**Bereits im Jahr 2017 war in Europa** die operative Marge, also das, was nach Abzug der operativen Kosten, an Gewinn auf den Dollar bezogen hängen bleibt, auf 0,8% gesunken. 2017 wurde zwar noch ein Vorsteuer-Gewinn von 234 Mio. US-Dollar erzielt, im Jahr 2018 drehte aber das Ergebnis ins Minus. Der Marktanteil sank ebenfalls auf 7,5% europaweit.

*Ford Annual Report 2017*

### Automotive Segment – Europe FY 2017 Key Metrics

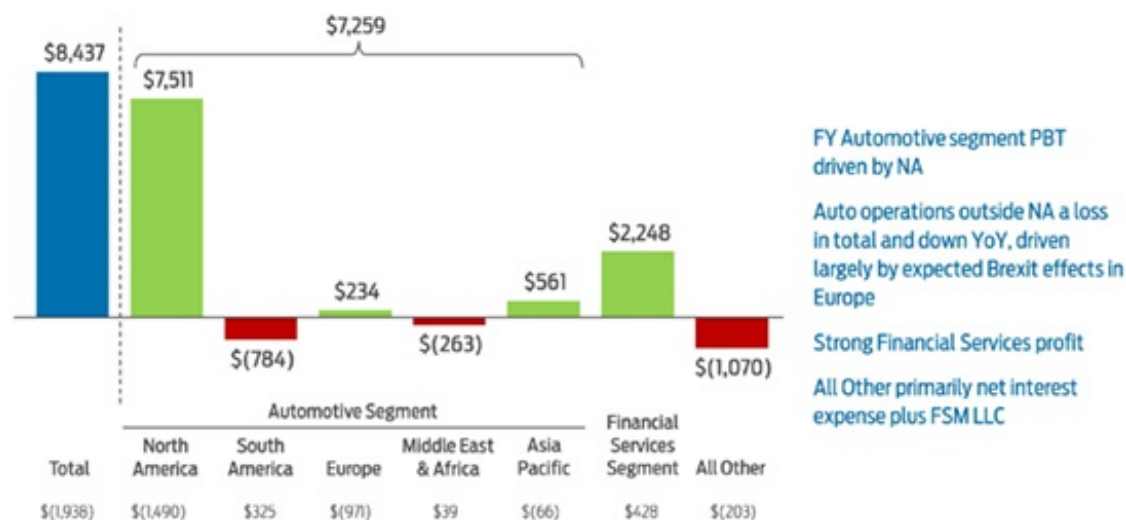


\* Includes Ford brand vehicles produced and sold by our unconsolidated affiliate in Turkey (about 78,000 units in 2016 and 78,000 units in 2017). Revenue does not include these sales.

**Da Ford stark im United Kingdom vertreten** ist und zwischen Deutschland und UK ein lebhafter Produktionsverbund besteht, ist Ford von den Unsicherheiten, die mit dem Brexit einhergehen, besonders betroffen. Die im Vergleich mit 2016 sinkenden Vorsteuer-Profiten sind auf die Brexit-Effekte wie u.a. schwächeres Pfund Sterling, steigende Preise für Vormaterialien zurückzuführen.

*Ford Motor Comp. Form -10K*

### Company FY 2017 Adjusted Pre-Tax Results\* (Mils)



\* See "Non-GAAP Financial Measure Reconciliations" section for reconciliation to GAAP

**Während die Auto-Aktivitäten von Ford in Nord-Amerika** noch Gewinne bringen, sind die Geschäfte außerhalb des nordamerikanischen Marktes insgesamt Verlust bringend. Gewinne werden auch im Bereich der Finanzdienstleistungen erzielt – Ford Credit genannt. Das EBIT im Automotive Bereich war im Jahr 2018 außerhalb Nord-Amerikas durchgehend negativ, in Europa belief es sich auf 398 Mio. US-Dollar. Insgesamt lief außerhalb Nord-Amerikas ein Minus von 2,2 Mrd. US-Dollar auf.

### FY 2018 Automotive EBIT By Region (Mils)



- FY Automotive EBIT of \$5.4B driven by North America
- North America EBIT lower YoY due to higher warranty cost
- Operations outside North America at an EBIT loss of \$2.2B, compared to last year's breakeven result. Loss driven by Asia Pacific (China), South America and Europe
- Non-North America YoY decline represents over 80% of lower Auto EBIT; results down \$1.7B in China and \$0.8B in Europe

**Ford hat daher ein Kostensenkungsprogramm** aufgelegt, das sich auf die Wiederherstellung der Profitabilität der europäischen Werke richtet, dazu gehören eindeutig auch Werksschließungen. Bereits 2014 wurde das Montagewerk im belgischen Genk, das gesellschaftsrechtlich eine Tochtergesellschaft der Ford Werke in Köln war, geschlossen. Ein Getriebewerk in Frankreich wurde dicht gemacht und in Großbritannien werden ebenfalls Jobs in großer Zahl abgebaut, hier vor allem in den Motorenwerken in Bridgend und in Dagenham (Dieselmotore) sowie in Halewood bei Liverpool, wo Getriebe gefertigt werden.

**Die Produktion des Ford Transit-Transporters** ist mittlerweile komplett in die Türkei verlagert worden. Ford Europe hat auch Werke in Rumänien und in Russland. In Russland steht der Fortbestand der Produktion auf dem Prüfstand. Erfolgreich ist dieser Standort eher nicht. Dies alles deutet auf eine Standort-Bereinigungsstrategie hin, die Ford in Europa betreibt und die insgesamt auf einen Bedeutungsverlust des europäischen Marktes für den amerikanischen Hersteller hinweist. Liest man strategische Unternehmensberichte, dann kann man den Eindruck bekommen, dass die USA zunehmend als Hauptmarkt gesehen werden – alles andere ist Beiwerk.[1]

#### Dort heißt es als Ausblick für 2019:

- Redesign der globalen Beschäftigung, um bessere Effektivität und Effizienz zu erreichen im zweiten Quartal 2019;
- Beginn der Verhandlungen mit Sozialpartnern über Restrukturierung und Redesign der europäischen Operationen, um nachhaltig profitabler zu werden;
- strategische Untersuchung des Standorts in Russland;
- Allianz mit VW um einen mittelgroßen Pick-Up und Transporter zu entwickeln.

**Nicht nur die Profitabilität ist bei Ford** ein Problem, sondern auch die Produktpalette selbst ist in ihrem Mix problematisch. Die Nachfrage nach einzelnen Modellen ist rückläufig (kompakte Vans), die vorhandenen Modelle bewegen sich im unteren und mittleren Bereich und werfen nicht viel Gewinn ab. Die hier gefertigten Modelle sind für den europäischen Markt konzipiert und lassen sich in anderen Absatzregionen der Welt nicht verkaufen.

**Und die ach so populären Geländewagen** und SUVs, von denen Ford in Nord-Amerika jede Menge verkauft, fehlen in Europa völlig. Die in Europa erreichten Stückzahlen von 1,5 Mio. Fahrzeugen sind zu gering, um Kostenvorteile erreichen zu können.

**Leider drängen sich Parallelen zu Opel auf**, das unter der Regie von General Motors an den Rand des Ruins getrieben und letztlich von PSA übernommen wurde. Ähnliches könnte sich auch im Fall Ford abspielen. Angeblich bahnen sich Kooperationen mit VW im leichten Nutzfahrzeugbereich an, aber auch eine Übernahme durch Fiat-Chrysler oder französische Autokonzerne scheint möglich. Ford ist schlicht und einfach zu klein, um wie bisher weiter machen zu können. Gerade vor dem Hintergrund der Transformation schieben sich die Auto-Konzerne weiter zu großen Konglomeraten zusammen.

**Ebenso wie General Motors investiert Ford** in den USA viel in die Elektromobilität, davon sieht man in Europa allerdings nichts. Obwohl Ford in Aachen ein Forschungszentrum mit 260 Beschäftigten betreibt, sind die Schwerpunkte dort eher auf die Optimierung von Dieselmotoren gerichtet. So sei man trotz intensiver Beschäftigung mit Hybridantrieben und Elektrifizierung nach wie vor bei der Verbesserung starker Dieselmotoren in der Verantwortung.

**Gleichfalls spiele der Bereich der Fahrassistenz** eine große Rolle — auch das vollautomatische Fahren, wobei der Entwicklungsschwerpunkt dabei in den USA liege. »2021 kommt die erste Flotte auf den Markt«, zitieren die Aachener Nachrichten die Sprecherin des Forschungszentrums.

**Für die Beschäftigten bedeutet dies**, dass Ford alles versuchen wird, sowohl in der Produktion als auch in den Management-Bereichen die Beschäftigtenzahl zu senken. Altersteilzeit und freiwilliges Ausscheiden mit entsprechenden Abfindungen sind die Instrumente, die zum Tragen kommen. Das wird allerdings teuer werden. Die Transformation beginnt für die Beschäftigten zunächst mit Unsicherheit über ihren Arbeitsplatz.

[1] Vgl. 4Q 2018 And Full Year Earnings Review And 2019 Outlook, Powerpoint Präsentation.

Quelle: [https://www.sozialismus.de/kommentare\\_analysen/detail/artikel/ford-in-der-transformation/](https://www.sozialismus.de/kommentare_analysen/detail/artikel/ford-in-der-transformation/)