

## Der AutoValue Dienst

### 2018: Die guten und die schlechten Seiten

Gemessen an dem, was die GroKo an teuren neuen Wohltaten unter das Volk bringen will und gemessen an dem, was zum Beispiel die IG Metall an zusätzlichen Kosten in ihr Tarifpaket gepackt hat, müsste die derzeitige Hochkonjunktur noch auf Jahre fortgeschrieben werden, um nicht Haushaltsprobleme des Staates oder Ertragsprobleme der Unternehmen heraufzubeschwören. Das ist aber mittelfristig nicht zu erwarten.

Gut, dass der Start ins Jahr in der Automobilindustrie gut war.

Eine der Kernfragen, die sich die Ökonomen nach Vorliegen des Koalitionsprogramms stellen, ist, ob nicht in unververtretbarer Weise die dringend notwendige Nachhaltigkeit ins Gegenteil verkehrt wurde, nämlich zu einer heute schon absehbaren Belastung der Zukunft? Die „schwarze Null“ nur noch eine Fiktion?

Was den Blick für die Koalitionäre verklärt haben mag, ist die zweifellos exzellente Lage der Volkswirtschaften und auch der Automobilindustrie am Beginn des Jahres 2018. Verklärter Blick oder gerechtfertigte Zuversicht? Diese Frage wollen wir ein wenig beleuchten, schließlich werden die meisten Fehler gerade dann gemacht, wenn es einem gut geht.

#### 1. Wie belastbar sind die Volkswirtschaften?

Wir sollten uns nicht zu lange mit der Frage aufhalten, ob die Volkswirtschaften Chinas, der USA oder in Deutschland derzeit stabil und kräftig sind. Sie sind es.

Die deutsche Wirtschaft ist 2017 über-

raschend stark gewachsen. Das BIP stieg um 2,2%. Die von der EU so lautstark kritisierte Exportkraft der deutschen Industrie hat dabei genauso geholfen wie der private Konsum, das Baugewerbe oder die Elektroindustrie, von der Automobilindustrie ganz zu schweigen.

In Europa scheinen die früheren negativen Effekte der Finanz- und Staatsschuldenkrise die Wachstumsdynamik jetzt weniger zu hemmen. Die Geldpolitik hat kräftig geholfen. Deswegen haben Griechenland, Italien oder Portugal zwar noch keine soliden Haushalte, aber wenigstens ist der Abwärtstrend Europas zum Stillstand gekommen. Das Prognose-risiko aber bleibt hoch, Deutschland und Frankreich sind politisch, fiskalisch und wirtschaftspolitisch gefragt, um mit gutem Beispiel voranzugehen.

Bei einer weltweit so massiven Anti-Trump-Stimmung, so dass das deutsche Fernsehen sogar die vereinzeltsten, leisen Buhrufe auf die Trump-Rede in Davos akustisch für die TV-Zuschauer hochgedreht hat, scheut man sich fast festzustellen, dass die US-Wirtschaft sich der Vollbeschäftigung nähert und die Steuerreform ein Erfolg ist. Das reale BIP der USA ist 2017 um 2,2% gewachsen. Die Kerninflation ist niedrig. Allerdings hat die Nervosität der Märkte zugenommen, – ein Zeichen des schon über eine so lange Phase anhaltenden Aufschwungs – bei niedrigen Zinsen. Es ist die Zinsangst, die das Volatilitätsproblem erhöht.

China, so scheint es, wächst immer gerade so viel, wie die Regierung es vorgibt. 6,8% in 2017. Wie versprochen: Dass die Verschuldung der Un-

### In dieser Ausgabe:

<b>2018: Die guten und die schlechten Seiten</b>	<b>1</b>
1. Wie belastbar sind die Volkswirtschaften?	1
2. Widerstandsfähige Automobilnachfrage	3
3. Der deutsche Markt: Kräftiges Wachstum, aber wie lange?	5
4. Tesla in der Krise?	7
5. Sorgenkind Opel	8
6. Angst vor der eigenen Courage?	8
<b>Quo vadis Zulieferer in 2018?</b>	<b>10</b>
1. Umsatz und Ergebnis helfen bei der Transformation	10
2. Daimler warnt die Zulieferer und schützt sich vor Claims	12
3. Continental und das autonome Fahren	13
4. Melrose will GKN feindlich übernehmen	14
5. Die lange Transformation von ThyssenKrupp	15
<b>Abspaltungen zur „Value Creation“</b>	<b>16</b>
1. „Strategic reviews“ am Beginn	16
2. „Project Future“ von Daimler	17
3. Trennung von Tradition und Moderne	18
4. Continental's Überraschung	20
<b>Brasilien: Land der Zukunft</b>	<b>21</b>
<b>- Kommentar von Prof. Dr. Bernd Gottschalk -</b>	
<b>Impressum</b>	<b>22</b>