

Internes Steuerungssystem

Geschäftsentwicklung
Konzern

überwunden werden konnte. Hier wuchs die Wirtschaft um 3,2%. Auch Italien kam mit einem Plus von 0,8% aus der Rezession. Frankreich konnte sein Wirtschaftswachstum mit 1,1% ebenfalls ankurbeln.

Die US-amerikanische Wirtschaft war wie im Vorjahr eine der wesentlichen Wachstumslokomotiven für die Weltwirtschaft. Sie legte, insbesondere aufgrund der guten Arbeitsmarktsituation, um 2,5% zu, nach 2,4% im Vorjahr.

Mit einem Plus von 6,9% hat sich das Wachstumstempo der Wirtschaft in China noch einmal verlangsamt. Dieser Trend wird sich in den kommenden Jahren voraussichtlich fortsetzen. Das Marktumfeld im für DEUTZ relevanten Lastkraftwagen- und Baumaschinenbereich war weiterhin schwierig. Die russische Wirtschaft ist angesichts der Krise und der Sanktionen in eine Rezession gerutscht und auch in Südamerika lief der Wirtschaftsmotor weiterhin nicht rund.

DEUTZ-Abnehmerbranchen entwickeln sich schwach Die Hauptabnehmerbranchen von DEUTZ entwickelten sich 2015 rückläufig. Die Nachfrage nach Baumaschinen war – vor Berücksichtigung von Vorbaumotoren – nach eigener Einschätzung in Europa um ca. 10% rückläufig und lag in Nordamerika auf Vorjahresniveau. In China ging sie hingegen um circa 44% zurück.¹⁾ Die Landtechnikbranche in Europa gab im Berichtsjahr gemäß VDMA²⁾ um 8% nach. Der Markt für mittelschwere und schwere Lastkraftwagen ging in China um 29% zurück.³⁾

AUSWIRKUNGEN DES WIRTSCHAFTLICHEN UMFELDS AUF DIE GESCHÄFTSENTWICKLUNG

DEUTZ leidet unter Investitionszurückhaltung Während die Weltwirtschaft im Geschäftsjahr 2015 um 3,1% gewachsen ist, ist der Umsatz bei DEUTZ um 18,5% zurückgegangen, der Absatz um 29,8%. Unsere wichtigsten Abnehmerbranchen entwickelten sich insgesamt größtenteils deutlich negativ. Damit entwickelte sich DEUTZ ähnlich wie seine Abnehmerbranchen.

Die Wirtschaft im Euro-Raum hat im Berichtsjahr um 1,5% zugelegt. Schwach entwickelten sich dabei wesentliche Abnehmerbranchen von DEUTZ in dieser Region: Die Volumina in der Landtechnikbranche gingen um etwa 8% zurück. Die Nachfrage nach Baumaschinen ist um etwa 10% gesunken. Zudem haben europäische Kunden Motorenbestände abgebaut, die sie im Hinblick auf einen Emissionswechsel bereits im Jahr 2014 in signifikantem Umfang erworben hatten. Der Umsatz von DEUTZ in unserem größten Markt EMEA (Europa, Mittlerer Osten und Afrika) hat sich 2015 um 27,6% vermindert, der Absatz hat um 38,6% nachgegeben. Die amerikanische Wirtschaftsleistung hat im Berichtsjahr ein verhältnismäßig starkes Wachstum von 2,5% verzeichnet; die Nachfrage nach Baumaschinen in Nordamerika lag – in der Gesamtjahresbetrachtung – auf Vorjahresniveau. Unser Absatz ist in der Region Amerika um 11,0% zurückgegangen, den Umsatz konnten wir jedoch um 7,3% steigern. Unser wichtiger Auslandsmarkt China hat mit einem

Wirtschaftswachstum von 6,9% abermals gegenüber dem Vorjahr an Dynamik verloren. Die Märkte für Baumaschinen sowie mittelschwere und schwere Lastkraftwagen gaben in diesem Umfeld um rund 44% bzw. 29% nach. Der Umsatz von DEUTZ ist in der Region Asien/Pazifik hingegen um 18,8% gestiegen, der Absatz konnte um 14,4% ausgeweitet werden. Bei unserem Joint Venture DEUTZ (Dalian) Engine Co., Ltd., dessen Umsatz nicht im Konzernumsatz ausgewiesen wird, ist der Umsatz hingegen um 5,6% gegenüber Vorjahr zurückgegangen, der Absatz sogar um 29,5%.

FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

Forschungs- und Entwicklungsausgaben (nach Zuschüssen)¹⁾

in Mio. € (F&E-Quote in %)

2015	40,8	(3,3)	
2014	53,1	(3,5)	
2013	52,6	(3,6)	
2012	62,1	(4,8)	
2011	84,6	(5,5)	

¹⁾ Forschungs- und Entwicklungsausgaben abzüglich der von Großkunden und Entwicklungspartnern erhaltenen Zuschüsse.

Forschungs- und Entwicklungsausgaben planmäßig gesunken

Die Ausgaben für Forschung und Entwicklung beliefen sich 2015 auf 49,5 Mio. € (2014: 68,7 Mio. €). Abzüglich der von Großkunden und Entwicklungspartnern erhaltenen Zuschüsse lagen die Ausgaben bei 40,8 Mio. € (2014: 53,1 Mio. €). Die F&E-Quote (nach Zuschüssen) – das Verhältnis von Netto-Entwicklungsausgaben zum Konzernumsatz – ist wie geplant geringfügig auf 3,3% gesunken (2014: 3,5%). Der Rückgang der F&E-Ausgaben ist maßgeblich darauf zurückzuführen, dass alle Motoren der neuesten Emissionsstufe EU Stufe IV/US Tier 4 bereits bis 2014 in den Markt eingeführt wurden. Von den Entwicklungsausgaben nach Zuschüssen wurden im Berichtsjahr 31,9% aktiviert (2014: 49,5%).

In der Segmentbetrachtung beliefen sich die Ausgaben nach Zuschüssen bei DEUTZ Compact Engines auf 38,2 Mio. € (2014: 48,1 Mio. €) und bei DEUTZ Customised Solutions auf 2,6 Mio. € (2014: 5,0 Mio. €).

Stage V ready Unser Motorenportfolio haben wir in den Vorjahren für die Emissionsstufe EU Stufe IV/US Tier 4 komplett überarbeitet. Das Ergebnis sind sehr kompakte Motoren mit auf die Kundenbedürfnisse zugeschnittenen Abgasnachbehandlungskonzepten und niedrigen Lebenszykluskosten. Die nächste europäische Emissionsstufe EU Stufe V, die für 2019 avisiert ist,⁴⁾ wird von unseren mit einem Dieselpartikelfilter ausgestatteten TCD-Motoren im Bereich 2,9 bis 7,8 Liter Hubraum bereits heute erfüllt. Eine weitere Emissionsstufe in den USA ist bis dato nicht geplant.

¹⁾ China Construction Machinery Association, Januar 2016, und eigene Schätzungen.

²⁾ VDMA Konjunkturbulletin, November 2015.

³⁾ China Automotive Information Net, Januar 2016.

⁴⁾ Vorschlag der EU-Kommission zur EU Stufe V gemäß Veröffentlichung vom 25. September 2014.

Mit einer vergleichbar komplexen Herausforderung wie bei der Emissionsstufe EU Stufe IV/US Tier 4 rechnen wir in der Zukunft nicht mehr – vielmehr erwarten wir, dass wir diese Motoren bis weit in das nächste Jahrzehnt vermarkten können. Entwicklungen werden zukünftig nicht mehr im gleichen Umfang durch die Emissionsgesetzgebung getrieben sein, sondern in stärkerem Umfang auf unternehmerischen Entscheidungen beruhen. Auch in der Zukunft werden wir mit unseren Motoren technologisch führende Konzepte und weitere Leistungssteigerungen bei gleichen Baumaßen verfolgen.

Ausweitung des Produktportfolios Unsere Produktpalette wollen wir mit Weiterentwicklungen arrondieren. So befindet sich mit dem TCD 2.2 ein 3-Zylinder-Motor in der Entwicklung, der auf dem bestehenden 4-Zylinder-Motor mit 2,9 Liter Hubraum basiert. Außerdem werden wir die kleineren Motoren neben einer Dieselsonne auch für den Betrieb mit Flüssiggas (LPG) anbieten. Dies ist insbesondere für Gabelstapler und andere Material-Handling-Anwendungen interessant.

Vorentwicklungsaktivitäten auf hohem Niveau Eine intensive Forschung und Entwicklung bleibt auch zukünftig die Basis für die Innovationsführerschaft von DEUTZ in seiner Branche. Mit dem erfolgreichen Abschluss der Einführung der neuesten Emissionsstufe besteht die Möglichkeit, dass wir uns auf neue Aufgaben konzentrieren. Schwerpunkte sind Elektronik- und Softwareentwicklung sowie die Weiterentwicklung unserer Abgasnachbehandlungstechnologie, um den Bauraumbedarf weiter zu reduzieren.

Neue technische Konzepte Wir entwickeln ständig neue, innovative Ansätze und haben hier unsere Aktivitäten zuletzt hinsichtlich alternativer Kraftstoffe ausgeweitet. So haben wir auf der Basis des TCD 3.6 den Prototyp eines mit Erdgas (CNG) betriebenen Gasmotors realisiert und in einem Traktor appliziert. Dieses Projekt wurde in Zusammenarbeit mit der Universität Rostock und der SAME DEUTZ-FAHR Group umgesetzt und durch die Deutsche Bundesstiftung Umwelt gefördert. Der Traktor wurde im November 2015 auf der Agritechnica in Hannover präsentiert.

Schutzrechte sichern unser Know-how Mit Patenten, Patentanmeldungen und Gebrauchsmustern schützen wir unser Know-how vor fremder, unbefugter Nutzung. Im Berichtsjahr haben wir 19 neue Schutzrechte angemeldet, davon sieben im Inland. Insgesamt verfügen wir nun über 153 deutsche und 262 ausländische Schutzrechte.

BESCHAFFUNG

Im Geschäftsjahr 2015 fokussierte sich der Einkauf weiterhin darauf, die Wettbewerbsfähigkeit der Motorenpalette durch Materialkostensenkungen zu verbessern. Die Aktivitäten, die im Rahmen der definierten Materialgruppenstrategien konsequent umgesetzt wurden, betrafen insbesondere die Baureihen im

Segment < 4 Liter. Hinzu kamen abermals verschärfte Anforderungen an die Versorgungssicherheit und die Lieferperformance.

Rohstoffpreise geben nach Der Kurs für Gussschrott hat sich im Jahresverlauf erneut stark abgeschwächt. Die Preise für Aluminium und Kupfer sind weniger stark gefallen. Die Notierung von Platin hat sich im Gegensatz zu den Vorjahren deutlich abgeschwächt. Palladium zeigte 2015 einen ähnlichen Kursverlauf, wobei die Bedeutung für DEUTZ deutlich geringer ist als die von Platin. Alle Jahresdurchschnittswerte lagen unterhalb der von uns prognostizierten Bandbreiten. Rohstoffpreise haben jedoch insgesamt nur einen begrenzten Einfluss auf die Beschaffungspreise von Zulieferteilen, da die Wertschöpfung von sehr hoher Bedeutung ist.

Seit der Einführung von Tier 4 steigt der Anteil der EAT-Komponenten bei den Erzeugniskategorien. Dennoch machen die Gießerei-Erzeugnisse (vor allem Zylinderkopf und Motorblock), die Einspritzeinrichtungen (im Wesentlichen Pumpen und Ventile) sowie die Mess- und Regelanlagen (zum Beispiel mechanische und elektronische Regler und Sensoren) einen Großteil des Materialeinkaufsvolumens aus.

Unser Augenmerk lag im vergangenen Jahr besonders auf den Einkaufsstrategien in den Bereichen Einspritzung, ECU, EAT und AGR. Gerade die technologieintensiven Komponenten haben sich in den letzten Jahren rasant entwickelt. Dadurch stellen sich Preisgefüge anders dar als noch vor fünf Jahren, und einst neue Marktteilnehmer werden zu etablierten Zulieferern. Durch einen strukturierten Auswahl-, Verhandlungs- und Vergabeprozess konnten wir sicherstellen, dass uns keine Wettbewerbsnachteile entstehen und wir die richtigen strategischen Partner gewählt haben.

Wir haben verstärkt in den Emerging Markets zugekauft, da die nachlassende Konjunktur in China einen leichten Preisdruck auf die verarbeitende Industrie ausübt. Hiervon konnten wir profitieren und so die Kosten weiter senken.

Lieferperformance auf hohem Niveau stabilisiert und weiter verbessert Durch die enge Verzahnung von Logistik und Einkauf konnte die Lieferperformance im Vergleich zum Vorjahr um 3 Prozentpunkte auf über 97 % im Jahresdurchschnitt verbessert werden. Somit konnten Zusatzkosten durch eine kurzfristige Unterversorgung oder Verzögerung weitgehend vermieden werden.

Lieferantenqualität nachhaltig optimiert Unsere PPM-Rate (parts per million als Kennzahl für defekte Teile) ist das vierte Jahr in Folge unter 1.000 ppm geblieben und damit weiterhin auf einem historischen Tief. Dies resultiert aus der konsequenten und nachhaltigen monatlichen Bewertung der Lieferanten sowie der Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Lieferqualität.