

Weltautomärkte 2020

Branche im Konjunktur- und Transformationsdruck

Ferdinand Dudenhöffer*

Die Autoindustrie steckt weltweit im Konjunktur- und Transformationsdruck. Auf der einen Seite muß der Übergang in die Elektromobilität geschultert werden. Zum anderen bereitet die schlechte Autokonjunktur als Folge der US-Zollkriege unter Präsident Donald Trump Sorgen. Durch Umstellung der Branche auf die Elektromobilität gehen in der Branche Arbeitsplätze verloren, die auch durch Wachstumsprozesse in den nächsten Jahren nicht kompensiert werden können. Wichtige Wertschöpfung beim Verbrennungsmotor fällt Stück für Stück weg und wird durch hochautomatisierte Batterie- und Elektromotorfertigung ersetzt.

Bis zum Jahre 2030 rechnen wir für Deutschland mit einem Entfall von 124.000 Arbeitsplätzen bei Autobauern und Zulieferer. Dabei wird sich die Anpassung in „Wellen“

vollziehen. Eine erste Welle erfolgt um das Jahr 2022, denn dann gelten die strengeren CO2-Werte für Neuwagen von 95 Gramm/km. Um 2025 müssen dann die Vorbereitungen für die ab 2030 verschärften CO2-Werte in der EU von 60 Gramm CO2/km erfüllt werden.

Für das Jahr 2022 bedeutet dies, dass nach unseren Hochrechnungen in EU Europa 2,3 Millionen Elektroautos - sprich Plug-In Hybride und vollelektrische Fahrzeuge - verkauft werden müssen, um Strafzahlungen zu entgehen. Zusätzlich gilt in China ab dem Jahre 2020 eine Elektroautoquote von 10%, die bis 2022 auf 12% ansteigt. In Europa und China zusammen müssen daher bereits im Jahre 2022 fünf

Wegfall Arbeitsplätze Autoindustrie BRD bis 2030 (Autobauer und Zulieferer)

Arbeitsplätze 2019:	834.000
Minus durch Wegfall Verbrenner:	- 233.000
Neue Arbeitsplätze (Batterie, etc.):	+ 109.000
NETTO-EFFEKT/Wegfall Arbeitsplätze:	- 124.000

Verkäufe Elektroautos 2022 (Plug-In und BEV)

EU:	2.300.000
China:	2.700.000
BEV: Battery-Electric Vehicle	

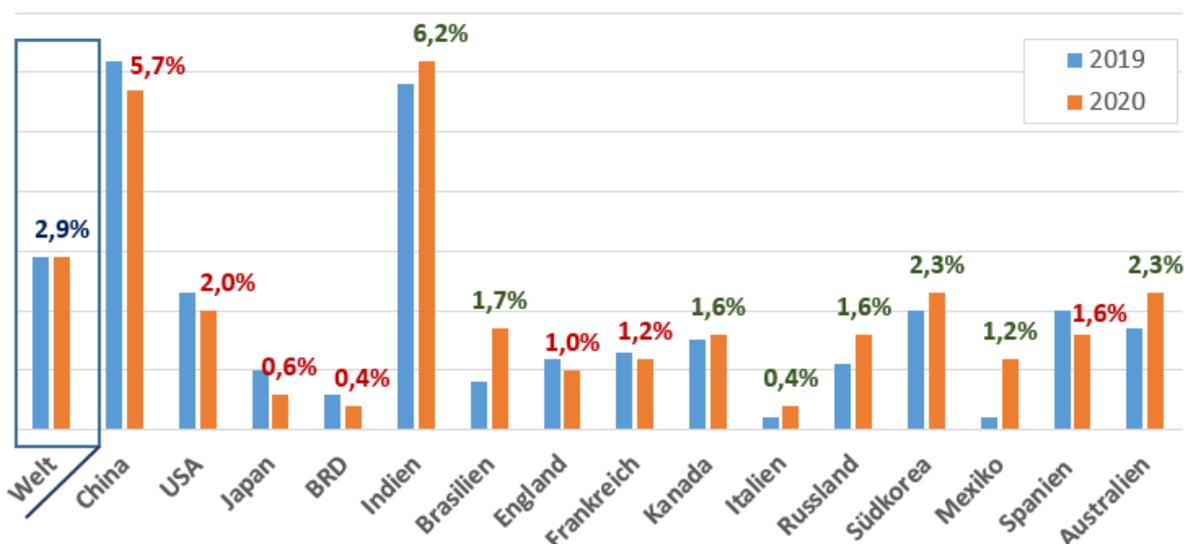
* Prof. Dr. Ferdinand Dudenhöffer ist Direktor des CAR-Instituts an der Universität Duisburg-Essen sowie Inhaber des Lehrstuhls für allgemeine Betriebswirtschaftslehre und Automobilwirtschaft an der Universität Duisburg-Essen.

Millionen Elektroautos (Plug-In und BEV) verkauft werden, um die staatlichen CO2-Vorgaben zu erfüllen. Die Überlegungen illustrieren den Druck, der auf der Branche liegt.

Schwächeres konjunkturelles Umfeld

Abb.1 zeigt die Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts (BIP) in den 15 größten Pkw-Märkten der Welt, wie im November 2019 von der OECD vorgestellt. Weltweit wird für das Jahr 2020 eine BIP-Erhöhung um 2,9% erwartet. Das ist der gleiche Wert wie im Jahr 2019. In den vier größten Automärkten China, USA, Japan und Deutschland wird allerdings mit Rückgängen im BIP-Wachstum gerechnet (rote Prozentzahlen in Abb. 1).

Abb. 1: Entwicklung BIP 15 größte Pkw-Märkte



Quelle: OECD, Economic Outlook, Nov. 2019, Tabelle im Anhang

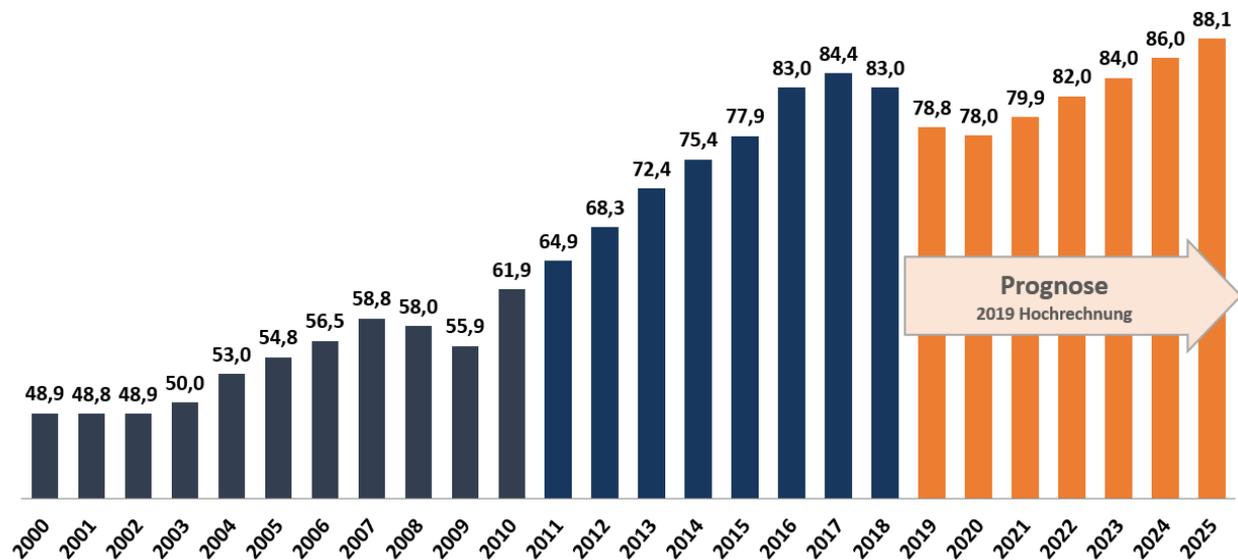
Das BIP Wachstum ist ein wichtiger Erklärungsfaktor für die Entwicklung der Autonachfrage. Zusätzlich zum BIP-Wachstum kommen in den ersten Monaten des neuen Jahres die negativen Effekte der US-Zollkriege, die insbesondere für den chinesischen Automarkt Bedeutung haben. Da die größeren Automärkte mit Rückgängen im Wirtschaftswachstum rechnen müssen und die Auswirkungen der US-Zollmaßnahmen auch bei einer Verhandlungslösung in den nächsten Wochen noch einige Monate nachwirken, muß insgesamt mit einem rückläufigen Pkw-Weltmarkt im Jahr 2020 gerechnet werden.

Weltautomarkt 2020 im Rückwärtsgang – zweite Jahreshälfte mit Erholung

Abb. 2 zeigt unsere Prognose für den Welt-Automarkt 2020 sowie die Folgejahre bis ins Jahr 2025. Danach wird nach der Hochrechnung der Welt-Automarkt im Jahr 2019 um 4,1 Millionen Fahrzeuge oder 5,0% auf 78,8 Millionen Pkw sinken. Dies ist der größte Rückgang im Welt-Automarkt seit mehr als zwanzig Jahren. Selbst während der Zeit der Weltfinanzkrise ist der Automarkt nicht so stark eingebrochen wie 2019.

Eine der Hauptursachen sind die Zollkriege des US-Präsidenten Donald Trump, die den chinesischen Automarkt in eine große Rezession getrieben haben.

Abb. 2: Welt-Pkw-Markt (in Mio. Fzg-Verkäufe)



Quelle: CAR Universität Duisburg-Essen

Im Jahr 2020 setzt sich der Rückgang der weltweiten Autoverkäufe fort und erreicht aber mit 78,0 Millionen Verkäufen seine Talsohle. Nach heutiger Einschätzung kann im zweiten Halbjahr 2020 weltweit wieder mit der Erholung gerechnet werden kann.

China stabilisiert sich im Jahr 2020 und es gelingt an die alten Wachstumsmuster anzuknüpfen – allerdings auf niedrigerem Niveau (vgl. auch Abb. 4). Nach wie vor ist die Pkw-Dichte in China mit rund 100 Pkw pro 1.000 Einwohnern, etwa im Vergleich zu Deutschland (567 Pkw/1000 Einwohner) oder USA (750 Pkw/1000 Einwohner), sehr gering. Der Markt ist nicht gesättigt. Zusätzlich entwickeln sich um China weitere asiatische Wachstumsmärkte wie etwa Vietnam. In Vietnam werden dieses Jahr mehr als 170.000 Pkw-Neuwagen verkauft. Das ist ein Zuwachs von mehr als 80 Prozent. Das Boom-Wachstum von China aus früheren Jahren lässt sich auch auf kleiner asiatische Märkte übertragen. Die Voraussetzung ist dabei immer Wirtschaftswachstum, sprich größere BIP-Wachstumsraten.

Deutschland in 2020 mit 4 Prozent Minus und 3,36 Mio. Neuzulassungen

Abb. 3 zeigt, dass sich die Nachfrage in den Top 15 Automobilmärkten überwiegend an der wirtschaftlichen Entwicklung (BIP) ausrichtet. Dabei kommen marktspezifische Charakteristika, wie etwa im deutschen Automarkt zum Ausdruck. Die große Welle der hohen Rabatte mit Dieselabwrackprämien hat in den letzten Jahren den deutschen Automarkt deutlich ge-pushed. Daher ist eine größere Beruhigung der Nachfrage in Deutschland zu erwarten. Nach unserer Prognose geht der Pkw-Markt in Deutschland im Jahre 2020 um vier Prozent auf 3,36 Millionen Pkw-Neuzulassungen zurück.

Russland mit größten Wachstumssprung unter Top 15

Den größten Wachstumssprung im Jahr 2020 macht unter den großen Märkten Russland mit einem Plus von sechs Prozent und 108.000 zusätzlichen

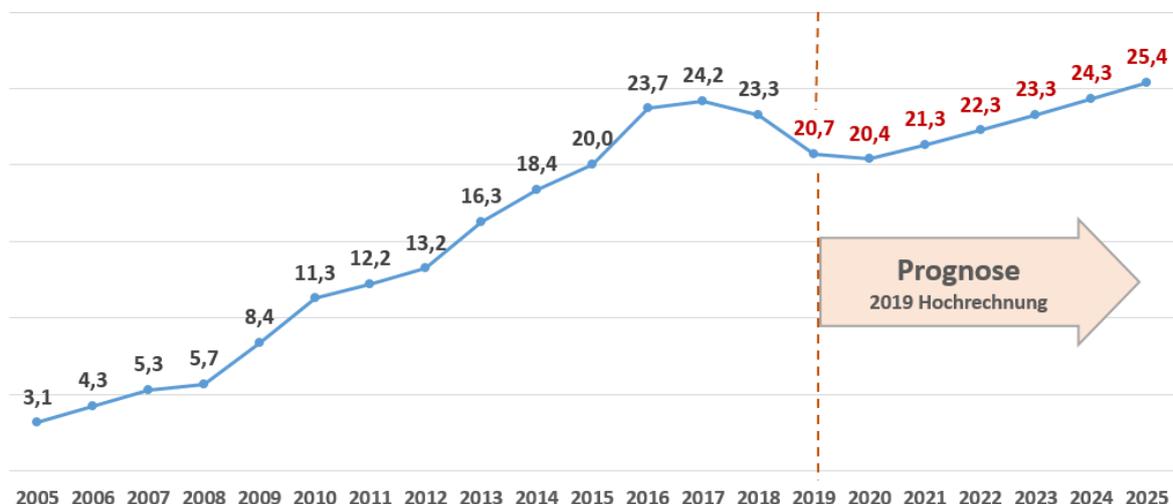
Abb. 3: Die Entwicklung der Top-15 Pkw-Märkte (in 1.000 Fzge)

		2019	2020	Diff. Zu Vj	Diff. Zu Vj in%
1	China	20.699	20.388	-310	-1,5%
2	USA	16.871	16.365	-506	-3,0%
3	Japan	4.369	4.282	-87	-2,0%
4	BRD	3.501	3.361	-140	-4,0%
5	Indien	3.021	3.051	30	1,0%
6	Brasilien	2.649	2.675	26	1,0%
7	England	2.296	2.181	-115	-5,0%
8	Frankreich	2.167	2.124	-43	-2,0%
9	Kanada	1.908	1.927	19	1,0%
10	Italien	1.891	1.929	38	2,0%
11	Russland	1.797	1.905	108	6,0%
12	Süd Korea	1.496	1.504	7	0,5%
13	Mexiko	1.335	1.348	13	1,0%
14	Spanien	1.242	1.217	-25	-2,0%
15	Australien	1.034	1.055	21	2,0%
	Weltmarkt	78.828	77.962	-866	-1,1%

Quelle: CAR Universität Duisburg-Essen

Neuwagenverkäufen. Allerdings bleibt Russland deutlich unter seinem langfristig erwarteten Potential von bis zu fünf Millionen Neuwagenverkäufen pro Jahr. Auch deshalb macht es Sinn, über die Beziehungen zu Russland nachzudenken. Ein Abbau der Sanktionen würde den russischen Automarkt deutlich beflügeln und größte äußere Sicherheit bringen als manche in die Verteidigung investierte Milliarde an Steuergeld.

Abb. 4: Pkw-Markt China (in Mio. Fzge)



Quelle: CAR Universität Duisburg-Essen

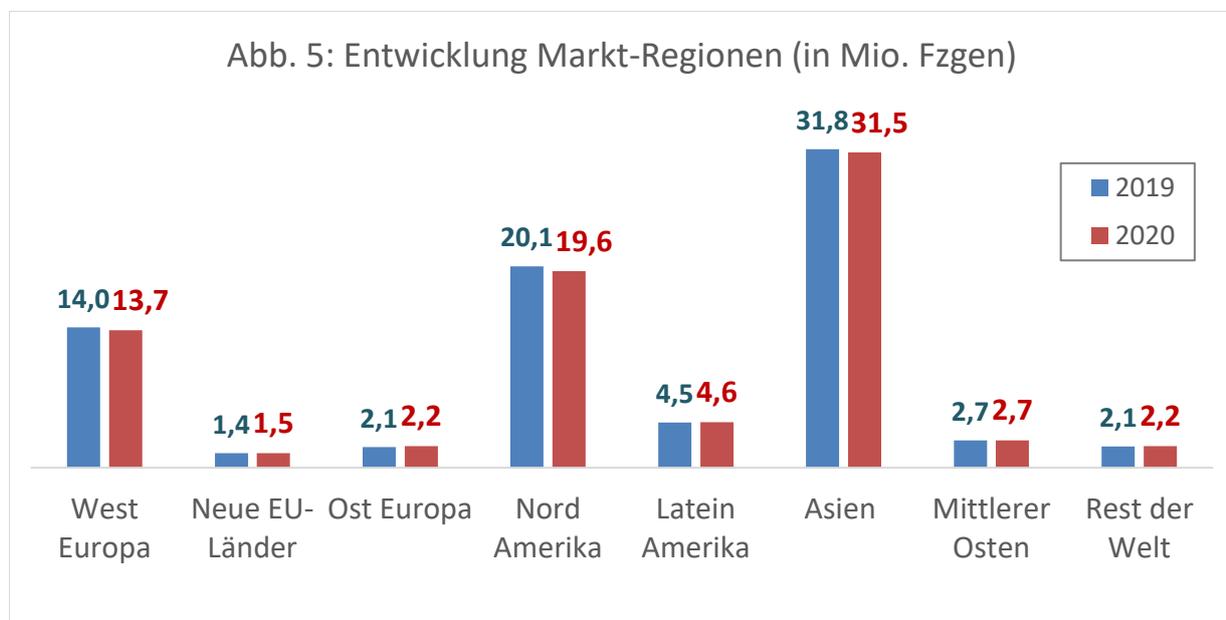
China wieder auf dem Weg zu Wachstum

Von besonderer Bedeutung für die deutsche Autoindustrie ist der Markt China. Gut 40 Prozent des Umsatzes der deutschen Autoindustrie wurde in den letzten Jahren in China erwirtschaftet. Die Zollkriege des US-Präsidenten Donald Trump haben auch ohne Zölle für europäische Fahrzeug-Importe nach USA der deutschen Autoindustrie erheblichen Schaden zugefügt.

Abb. 4 zeigt die erwartete Entwicklung der Pkw-Nachfrage in China. Nach unserer Prognose dreht der Automarkt in China ab der zweiten Hälfte des Jahres 2020 wieder in Wachstum um und schwingt auf einen – wenn auch mit geringeren Wachstumstempo - versehenen Kurs ein. Um das Jahr 2024 dürfte dann wieder die Pkw-Nachfrage des Jahres 2017 erreicht werden. Chinas zukünftiges Wachstum wird durch das Elektroauto mit geprägt. Zwar sind in den letzten Monaten die Verkäufe von Elektroautos in China gegenüber den Vorjahresmonaten gesunken. Dies ist aber eine temporäre Erscheinung, da die staatliche Förderung für den Kauf von Elektroautos deutlich zurückgenommen wurde. Ab 2020 müssen die Autobauer ohne Förderung ihre Elektroautos verkaufen und gleichzeitig die E-Auto-Quoten erfüllen. Der E-Automarkt in China hat damit nur eine „Übergangs“-Delle. .

Wachstumsregionen 2020: neue EU-Länder und Latein Amerika

Bleibt der Blick in die Marktregionen wie in Abb. 5 dargestellt. In West-Europa werden die Pkw-Verkäufe im Jahr 2020 leicht zurückgehen. Ausschlagend sind die großen Märkte Deutschland, England, Frankreich, Spanien, in denen wir mit rückläufigen Neuwagenverkäufen rechnen. Leicht rückläufig entwickelt sich im Jahre 2020 auch die



USA während Mexiko und Kanada leichten Zuwachs verzeichnen. Der Rückgang in Asien resultiert aus dem Markt China und Japan

Fazit: Übergangsjahr 2020

Die Erholung von den Zollkriegen braucht Zeit. Daher wird 2020 ein Übergangsjahr. Die gute Nachricht lautet, dass im Jahr 2020 die Talsohle erreicht wird und dann die Lokomotive China den Weltmarkt unterstützt, so dass die Weltautoindustrie wieder auf Ihren Wachstumskurs einschwenken kann. Allerdings wird der neue Wachstumskurs gekennzeichnet von der Transformation zum Elektroauto, sprich die Aktionäre brauchen trotz Rückkehr der Autoverkäufe Geduld. Die Dividenden bleiben die nächsten Jahre „überschaubar“. Die Transformation zum Elektroauto wird zum beherrschenden Thema. Der Vertrieb braucht neue Impulse, um die notwendigen Verkäufe umzusetzen. Car-Abos, bei denen ausser Kraftstoffkosten, alle Kosten und Risiken des Fahrzeugs abgedeckt sind, werden dazu ein wichtiges Vertriebsinstrument

Tabellen-Anhang

Tabelle 1: GDP-Forecast

	GDP	
	2019	2020
China	6,2%	5,7%
USA	2,3%	2,0%
Japan	1,0%	0,6%
BRD	0,6%	0,4%
Indien	5,8%	6,2%
Brasilien	0,8%	1,7%
England	1,2%	1,0%
Frankreich	1,3%	1,2%
Kanada	1,5%	1,6%
Italien	0,2%	0,4%
Russland	1,1%	1,6%
Südkorea	2,0%	2,3%
Mexiko	0,2%	1,2%
Spanien	2,0%	1,6%
Australien	1,7%	2,3%
Welt	2,9%	2,9%

Quelle: OECD, Economic Outlook, Nov. 2019

Tab. 2: Entwicklung Marktregionen (in 1.000 Fzgen⁸)

	2010	2015	2016	2017	2018	2019	2020
West Europa	12.989	13.211	13.984	14.336	14.224	14.018	13.746
Neue EU-Länder	826	991	1.146	1.295	1.401	1.442	1.467
Ost Europa	2.264	1.819	1.653	1.846	2.057	2.060	2.173
Nord Amerika	13.969	20.728	21.103	20.809	20.623	20.114	19.640
Latein Amerika	5.085	4.389	4.071	4.462	4.587	4.516	4.565
Asien	21.105	30.887	34.911	35.713	34.875	31.810	31.477
Mittlerer Osten	3.675	3.625	3.821	3.779	2.967	2.733	2.723
Afrika	930	992	1.022	899	985	968	980
Ozeanien	1.037	1.248	1.278	1.292	1.251	1.167	1.190
Welt	61.880	77.889	82.987	84.432	82.968	78.828	77.962
Diff. In %	10,6%	3,2%	6,5%	1,7%	-1,7%	-5,0%	-1,1%