

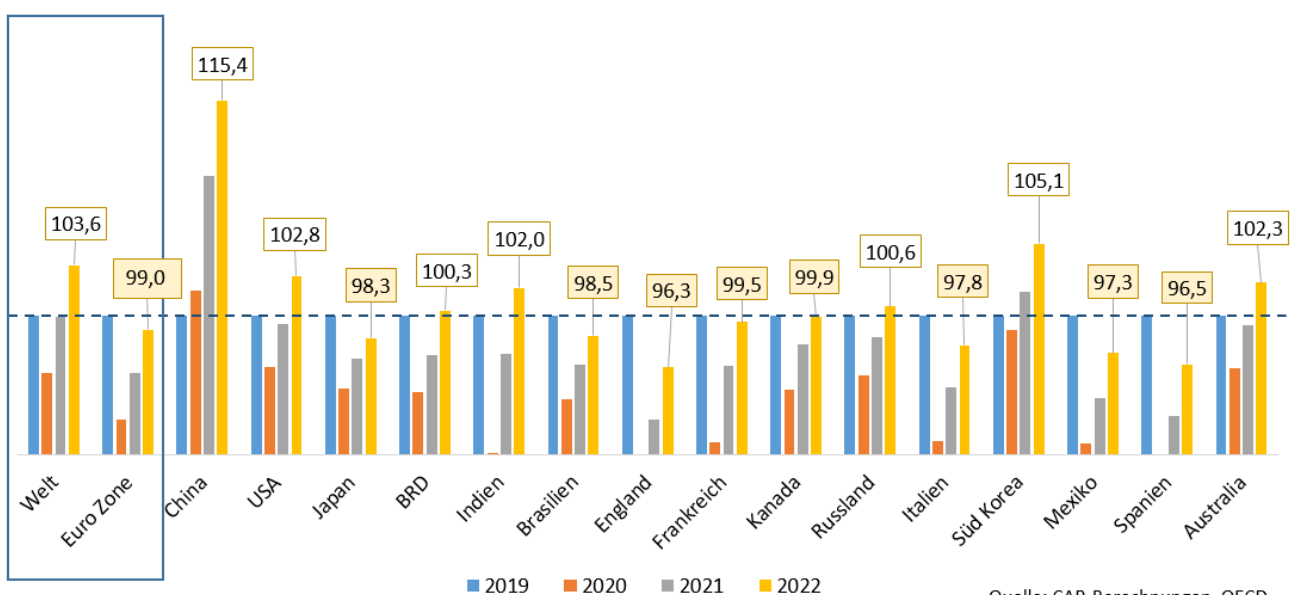
Weltautomärkte in der Post-Pandemie-Zeit

Ferdinand Dudenhöffer*

Schaut man auf die Aktienmärkte, erscheint die Corona Pandemie fast als Wachstumsbeschleuniger. Der S&P 500 hat mit 3.702 Punkten am 8. Dezember ein historisches Hoch erreicht und auch andere Indices, wie etwa der DAX, sind nicht weit von ihren historischen Höchstwerten entfernt. Lösen also Corona und Lock-Downs Wachstumswellen aus? Für Impfstoff- und Medizintechnik-Unternehmen oder Internet-Konzerne wie Amazon mag sowie eine ganze Reihe anderer Technologiewerte des NASDAQ, der natürlich historische Höchststände feiert, mag das stimmen, aber im Automarkt scheint in vielen Regionen der Welt der Optimismus weniger angebracht.

Die Pkw-Nachfrage ist mit dem Sozialprodukt (GDP: Gross Domestic Product) korreliert. Steigt das GDP, so steigt in der Regel die Pkw-Nachfrage. Die Steigerungen sind umso größer, je ungesättigter ein Pkw-Markt. USA etwa ist mit mehr als 800 Pkw

Abb. 1: Top Pkw-Märkte – Wie weit vom GDP von 2019 entfernt ?



Quelle: CAR-Berechnungen, OECD

* Prof. Dr. Ferdinand Dudenhöffer ist Direktor des CAR-Center Automotive Research, Duisburg ++
www.car-future.com, e-mail: ferdi.dudenhoeffer@car-future.com Mobil: 0170-407-1277

pro 1000 Einwohner der Markt gesättigt. Dort wird der Markt durch Ersatzbedarf, sprich Auswechselzyklen, gesteuert. In ungesättigten Märkten, wie etwa China oder Indien, kommen auf 1000 Einwohner knapp 110 Pkw bzw. 28 Pkw. Bei positivem Wirtschaftswachstum sind dort die Zuwachsraten entsprechend höher.

Schlüsselrolle und Lokomotive China

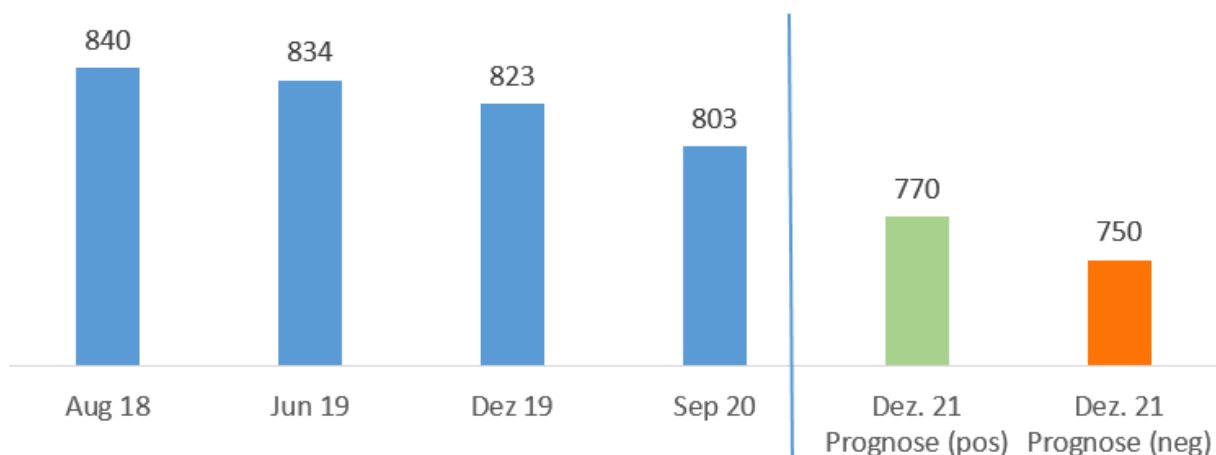
Wie sich jetzt das reale GDP-Wachstum in den nächsten zwei Jahren entwickelt hat die OECD in ihren gerade publizierten Dezember 2020 „Economic Outlook“ publiziert. Wir haben die GDP-Wachstumsraten der 15 größten Automärkte in einem Zusammenhang mit dem Ausgangsjahr vor Corona, also dem Jahr 2019, gesetzt. Abb. 1 zeigt die berechnete Entwicklung. Abb. 1 zeigt, dass der ganz große Wachstumsmarkt China ist. Gemessen an 100 Euro GDP im Jahr 2019 verfügen die Chinesen im Jahr 2022 über 115,4 Euro GDP (vgl. Abb. 1). Also wird der chinesische Automarkt in den nächsten Jahren erneut die Lokomotive für die Weltautomärkte sein. Bei der Erholung des Welt-Automarkts spielt China die Schlüsselrolle.

Neben China haben im Jahre 2022 gegenüber dem Jahr 2019 die USA (102,8), Deutschland (100,3), Indien (102), Russland (100,6), Süd-Korea (105,1) und Australien (102,3) mehr GDP zur Verfügung als im Jahr vor der Corona-Pandemie. Der große Unterschied zu China liegt allerdings darin, dass bereits im Jahr 2020 und 2021 das chinesische GDP größer als vor der Corona Pandemie (2019) war. Süd-Korea ist neben China das einzige Land in unserer Aufstellung, dass 2021 bereits leicht über dem GDP des Jahres 2019 liegt.

Langsamer Erholungs-Prozess in Europa:

Abb. 1 zeigt auch, dass der Erholungs-Prozess in Europa besonders schwer und langwieriger ist. Die großen Märkte England, Frankreich, Italien und Spanien werden auch im Jahr 2022 noch deutlich unter dem GDP-Niveau des Jahres 2019 liegen. Insgesamt wird die Euro-Zone im Jahre 2022 unter dem GDP-Niveau des Jahres 2019 liegen, wobei die Südländer und England den schwierigsten Erholungsprozess vor sich

Abb. 2: Beschäftigte deutsche Autoindustrie (in 1000)

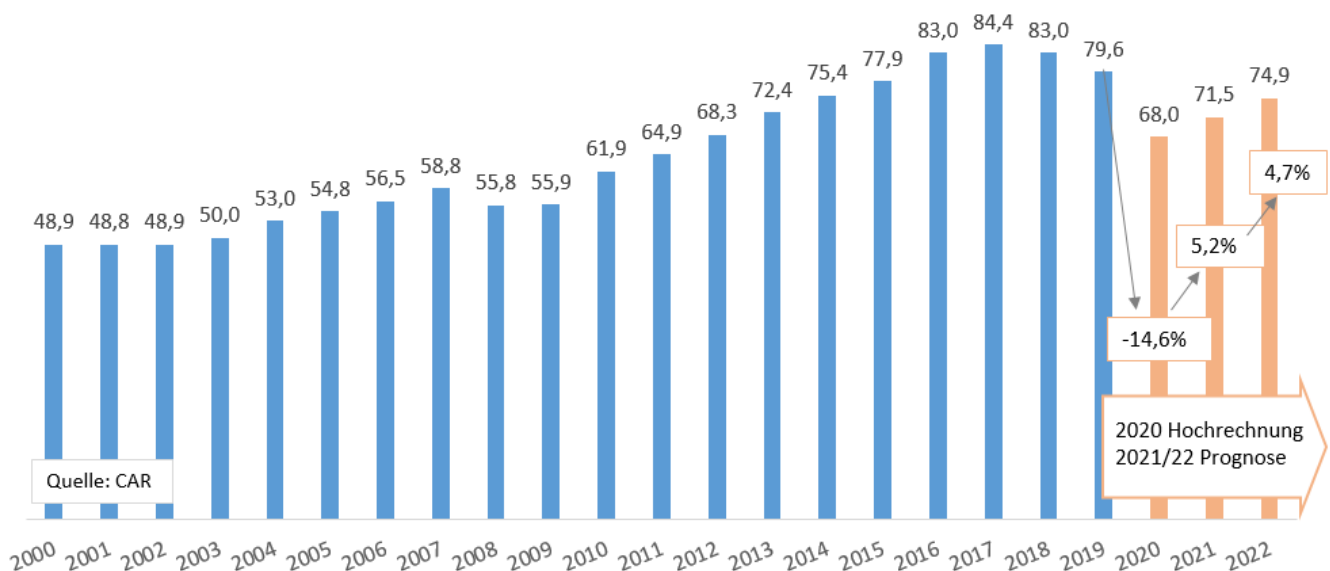


haben. Damit bleiben die Pkw-Produktion und die Pkw-Nachfrage in Europa auch 2021 und 2022 unter dem Vor-Corona-Niveau. Aufgrund der Verwerfungen vor dem Jahr 2019 durch die Zollkriege des US-Präsidenten Donald Trump lag die 2019-Pkw-Produktion in Europa bereits unter dem Niveau der Vorjahre. Sprich, in Europa wird man auch im Jahre 2021 und 2022 mit dem weiteren Abbau von Produktionskapazität und Arbeitsplätzen rechnen müssen. Dabei sind die Zulieferer deutlich stärker betroffen als die Autobauer, denn der Wechsel in die Elektromobilität bereitet den klassischen Zulieferern mit ihren zum Teil hohen Umsätzen in verbrennungsmotorischen Komponenten große Umsatzverluste, die auch in den nächsten 10 Jahren wenig ausgeglichen werden können. Viele Zulieferer haben zu spät den Wechsel in die Elektromobilität ernst genommen und stehen jetzt vor Problemen.

Pkw-Weltmarkt sinkt 2020 auf Niveau des Jahres 2012

Abb. 3 zeigt die erwartete Entwicklung des Pkw-Weltmarkts. Für das Jahr 2020 gehen wir nach einer Hochrechnung von einem weltweiten Pkw-Absatz von 68 Mio. Fahrzeugen aus. Das entspricht etwa dem Pkw-Weltmarkt des Jahres 2012. Die beiden Jahre 2021 und 2022 werden zwar in Summe positive Entwicklungen erwartet. Dennoch bleibt der Pkw-Weltmarkt auch 2022 unter dem Niveau des Jahres 2019.

Abb. 3: Welt-Pkw-Markt (in Mio. Fzge)



Die Corona-bedingten Schuldenbelastungen in vielen europäischen Ländern bremsen das zur Verfügung stehende Einkommen für private Konsumausgaben. Die Folge ist, dass die heutigen Fahrzeuge länger gefahren werden. Ausnahmen dazu sind die asiatischen Wachstumsmärkte China und Indien.

Die 15 größten Pkw-Märkte - China ist Wachstums-Champion

Abb. 4 zeigt die Entwicklung der 15 größten Pkw-Märkte. Klarer Wachstums-Champion ist China. Das Land wird im Jahre 2022 sein Markt-Niveau des Jahres 2018 wieder erreichen. Das war vor den Zollkriegen des US-Präsidenten Donald Trump der Höchstwert der bisher in China verkauften Neuwagen pro Jahr. Auch nach dem Jahr 2022 wird der Wachstumspfad von China fortgesetzt werden.

USA ist durch die Corona-Krise deutlich im Automarkt geschwächt. Der längerfristige US-Automarkt, der überwiegend aus Ersatzbedarf besteht, liegt bei etwa 16 Mio. Fahrzeugen pro Jahr. Daher kann man 2021 und 2022 aufgrund der wirtschaftlichen Entwicklung den Anschluss an die 15,9 Mio. Pkw erwarten

Abb. 4: Top 15 Pkw-Märkte (in 1.000 Fzgen)

		2015	2018	2019	2020 HR	2021 Prog.	2022 Prog.	Diff 20/21	Diff 21/22
1	China	20.047	23.257	21.045	20.203	21.819	23.238	8,0%	6,5%
2	USA	17.483	17.215	16.965	14.420	15.141	15.898	5,0%	5,0%
3	Japan	4.216	4.391	4.301	3.699	3.773	3.848	2,0%	2,0%
4	BRD	3.206	3.436	3.607	2.886	3.088	3.150	7,0%	2,0%
5	Indien	2.773	3.395	2.962	2.429	2.575	2.703	6,0%	5,0%
6	Brasilien	2.481	2.475	2.666	1.999	2.039	2.141	2,0%	5,0%
7	England	2.634	2.367	2.311	1.664	1.597	1.613	-4,0%	1,0%
8	Frankreich	1.917	2.174	2.214	1.661	1.744	1.761	5,0%	1,0%
9	Kanada	1.895	1.988	1.921	1.537	1.614	1.662	5,0%	3,0%
10	Süd Korea	1.571	1.559	1.531	1.500	1.590	1.670	6,0%	5,0%
11	Russland	1.601	1.801	1.760	1.390	1.502	1.637	8,0%	9,0%
12	Italien	1.575	1.910	1.916	1.380	1.449	1.507	5,0%	4,0%
13	Mexiko	1.350	1.420	1.316	921	926	935	0,5%	1,0%
14	Spanien	1.034	1.321	1.258	881	925	971	5,0%	5,0%
15	Australien	1.123	1.112	1.025	871	888	902	2,0%	1,5%
	Weltmarkt	77.889	82.968	79.569	67.973	71.481	74.864	5,2%	4,7%

Der einzige unter den Top 15 Automärkten mit Rückgängen im Jahr 2021 wird nach unseren Berechnungen England sein. Nach Corona droht das BREXIT-Chaos mit sehr großem Konjunkturproblem. Zusätzlich ist der englische Automarkt in den letzten Jahren auf sehr hohem Niveau gelaufen, sprich der Fahrzeugbestand ist jünger. Auswechselprozesse ziehen sich daher eher in die Länge.

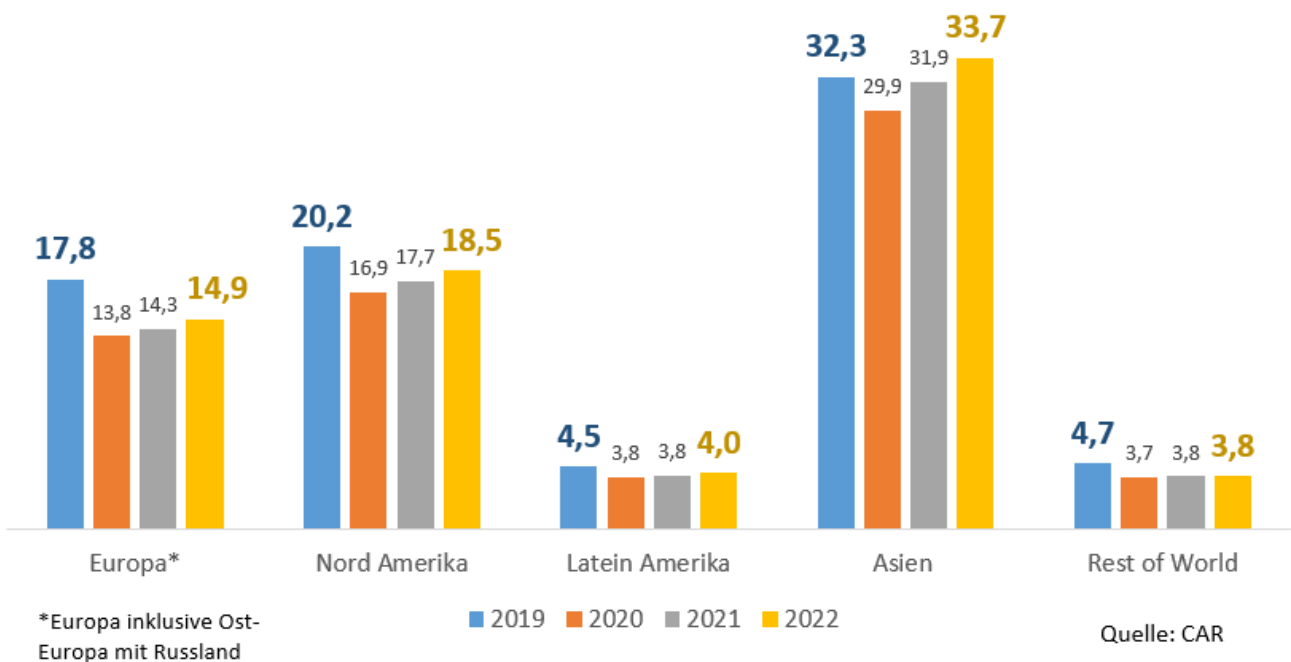
Russland hat in den letzten Jahren durch die Sanktionen viel in seinem Autogeschäft eingebüßt. Mit dem besser werdenden Erholungsprozess nach Corona gehen wir daher von einem größeren Wachstumsschub aus, der auch durch die in Abb. 1 gezeigte GDP-Entwicklung untermauert wird.

Deutschland hat einen Fahrzeugbestand mit einem Durchschnittsalter von 10 Jahren. Damit kann man davon ausgehen, dass es in der zweiten Jahreshälfte des Jahres 2021 zu einem stärkeren Auswechselprozess, basierende auf der rund 3% realen GDP-Wachstums-Prognose der OECD, und damit zu einer stärkeren Pkw-Nachfrage kommt. Der deutsche Automarkt liegt im langfristigen Durchschnitt bei etwa 3,35 Mio. Pkw-Verkäufen pro Jahr. Man bewegt sich im Jahr 2021 nach oben, bleibt aber noch deutlich unter seinem langjährigen Durchschnitt der Neuwagenverkäufe.

Regionen-Betrachtung – Asien mit bald 44% des Welt-Pkw-Markts

Die Analyse der großen regionalen Pkw-Märkte ist in Abb. 5 zusammengefasst. Ausser der Asien-Region wird keines der übrigen Marktgebiete bis zum Jahr 2022 das Vor-Corona-Niveau bei der Pkw-Nachfrage wieder erreichen.

Abb. 5: Entwicklung der Marktregionen (in Mio. Pkw)



Asien eilt damit dem Rest der Welt davon. Auch deshalb ist die neue Freihandelszone RCEP für die Stärkung von Asien von eminenter Bedeutung. Gelegentlich hört man von Wirtschaftspolitiker und Verbänden, dass man RCEP nicht überbewerten sollte. Die Analyse der Welt-Pkw-Märkte zeigt, dass wir RCEP unterschätzen. Weder Brüssel noch Deutschland haben bisher erfolgreich Versuche gestartet, mit dem China-Block Handelszonen zu bilden.

Deutschlands China Strategie besteht auf Ablehnung - das ist grundfalsch

Unsere Strategie besteht auf Abgrenzung. Es dominiert die breite öffentliche Ablehnung gegenüber Projekten wie der „neuen Seidenstraße“. Unsere Abgrenzung

ist wenig zukunftsfähig, das zeigt auch die Analyse der Abb. 5. Asien braucht uns eigentlich nicht, aber wir – jedenfalls die Autoindustrie – braucht Asien. Asien hat im Jahre 2022 einen Weltmarktanteil von 44% beim Pkw-Markt. Die Tendenz ist steigend. An RCEP beteiligen sich neben China und den zehn ASEAN-Staaten Vietnam, Singapur, Indonesien, Malaysia, Thailand, Philippinen, Myanmar, Brunei, Laos und Kambodscha auch Japan, Australien, Südkorea und Neuseeland. Ohne stärkere Verbindung und Abkommen mit Asien werden Deutschland und Europa in der Autoindustrie zu Verlierern.

Asien-Märkte im Detail – Marktpotential über 100 Mio. Pkw

Die 10 größten Märkte Asien werden nach unserer Hochrechnung auf 29,6 Mio. Pkw-Verkäufe im Jahre 2020 kommen, wie Abb. 6 zeigt. Im Jahr 2021 kann man in diesen Märkten von einem Pkw-Markt-Wachstum von rund 7% ausgehen und im Jahr 2022 dann von knapp 6%, so dass dann 2022 in den 10 größten Märkten 33,3 Mio. Pkw verkauft werden.

Abb. 6: Top 10 Pkw-Märkte in Asien (in 1.000 Fzgen)

		Einw. In Mio.	Pkw-Dichte (Pkw/1000 Einw.)	2015	2018	2019	2020 HR	2021 Prog.	2022 Prog.
1	China	1.368	110	20.047	23.257	21.045	20.203	21.819	23.238
2	Japan	127	496	4.216	4.391	4.301	3.699	3.773	3.848
3	Indien	1.260	26	2.773	3.395	2.962	2.429	2.575	2.703
4	Südkorea	50	374	1.571	1.559	1.531	1.500	1.590	1.670
5	Indonesien	251	65	737	875	796	677	700	725
6	Malaysia	30	308	447	395	382	313	321	331
7	Thailand	69	155	311	400	398	279	286	294
8	Vietnam	90	25	117	94	230	216	233	248
9	Taiwan	23	294	212	172	160	155	159	163
10	Philippinen	97	15	112	113	110	92	96	100
SUMME Top 10		3.366	93	30.542	34.650	31.914	29.563	31.552	33.319

Quelle CAR

Insgesamt leben in den 10 größten Pkw-Märkten Asien 3,4 Mrd. Menschen (vgl. Abb. 6). Dabei besitzen 1000 Einwohner im Schnitt nur 93 Pkw. Dies zeigt wie ungesättigt diese Märkte sind. Der einzige gesättigte Markt ist Japan. In Japan beträgt die Pkw-Dichte 496 Fahrzeuge auf 1.000 Einwohner. Japan ist ein Markt, der überwiegend aus Ersatzbedarf gespeist wird. 1000 Japaner haben im Jahr 2015 etwa 33 neue Pkw gekauft.

Überträgt man jetzt diese Relation auf die Top 10 Märkte wäre im gesättigten Zustand jährlich eine Pkw-Nachfrage von 112 Millionen Fahrzeugen zu erwarten. Nur zum Vergleich: Im Jahr 2019 wurden weltweit knapp 80 Millionen Pkw verkauft. Dies illustriert das riesige Potential des asiatischen Marktes. Natürlich ist das eine theoretische Zahl, aber sie zeigt uns in welche Richtung wir denken müssen, wenn wir

über Asien sprechen. Und sie zeigt uns, welchen Fehler wir machen, wenn wir China – das Herz Asiens – politisch ignorieren.

Ob und in wie weit das Potential der asiatischen Märkte ausgeschöpft werden kann hängt vom Wirtschaftswachstum ab. GDP pro Kopf ist die entscheidende Größe, die den Automarkt treibt. Sicher kann man auch einige Abstriche machen, dadurch dass andere Verkehrsträger oder Sharing, das individuelle Auto zum Teil ersetzen. Aber aus den großen heutigen Automärkten wissen wir, dass diese Abstriche überschaubar bleiben. Gleichgültig ob VW, Daimler, BMW – der Schwerpunkt wird immer stärker nach Asien wandern. Wenn nicht wird man im weltweiten Automarkt zum Liliputaner.

Naive EU und EU-Handelspolitik

Die kommunistische Partei Chinas hat in den letzten 20 Jahren einen nicht für möglich gehaltenen Industrialisierungs- und Wachstumsprozess umgesetzt. Innerhalb von einem viertel Jahrhundert hat sich China aus einem vorindustriellen Land in eine Tech-Nation verwandelt. Und es gibt keine Anzeichen dafür, dass diese Entwicklung nicht dynamisch weitergeht.

In Brüssel beschäftigt man sich seit gut zwei Jahren mit einem Markt von zwei Millionen Pkw. Der BREXIT hat die Management Zeit der wichtigen Politiker „geraubt“. Zu China, den Handelswegen, wie der neuen Seidenstraße, oder anderen Themen gibt es in der öffentlichen Berichterstattungen nur negative Meldungen. Das Bild vom bösen China wird ohne Unterlass in den öffentlich-rechtlichen TV-Anstalten „gezeichnet“. Die Asien-Analyse zeigt uns, wie dumm diese Bildermalerei ist. Für die Bundespolitik in Berlin sind Griechenland, Italien, die Niederlande, Belgien oder Israel wichtiger als China.

Selbstverständlich wollen wir nicht das politische System von China. Selbstverständlich wollen wir fair im Handel sein und wirtschaftliche Beziehungen nutzen. Aber es ist ein sehr großer Unterschied, ob man Schlüsselländer ignoriert oder wirtschaftlich miteinander in Beziehung steht. Wir sollten uns hüten, die Moralapostel der Welt zu sein, sondern mit klaren Regeln mit anderen Regionen zusammenzuarbeiten.

Fazit: Corona hat die Autowelt verändert

Die Analyse der Welt-Pkw-Märkte zeigt ein klares Bild von den Auswirkungen der Corona-Pandemie. Bis weit ins 1. Halbjahr 2021 muss man mit teilweisen Lock-Downs und breiterem Social Distancing rechnen. Die Ausnahme ist erneut China. Dort hat man Corona sein fast sechs Monaten unter Kontrolle. Die Folge ist ein schwieriges erstes Halbjahr in wichtigen Automärkten, wie in Europa oder den USA. In Deutschland selbst geht die Autoindustrie mit sehr dünnem Auftragsbestand ins Jahr 2021. Hinzu kommt die „alte“ Mehrwertsteuer, sprich Kaufinteressierte haben sich im alten Jahr „eingedeckt“. Der deutsche Automarkt geht damit im ersten Halbjahr durch eine „Dürrezeit“. Inwieweit die Autobauer versuchen werden mit höheren Rabatten den Markt anzuheizen kann man heute noch schlecht sagen. Die Erfahrung des Jahres 2020 war, dass der Bundesarbeitsminister mit dem Kurzarbeitergeld dazu beitragen

hat, die Rabatte bei Neuwagen klein zu halten. Statt mit voller Produktion zu laufen und mit hohen Rabatten den Autokäufern Appetit auf Neuwagen zu machen, hat man Produktionen heruntergefahren. Die Bundesregierung hat einen wichtigen Teil der Kosten durch das Kurzarbeitergeld übernommen. Wenn man so will, hat Kurzarbeitergeld den Markt und das Wachstum gebremst. Die großen Lobeshymnen auf das „German Kurzarbeitergeld“ haben auch eine Kehrseite, die Wachstumsbremse heißt.

Unsere Analyse zeigt, dass sich mit der Pandemie die Autowelt ändert. Die Post-Pandemie-Ära ist die Ära Asiens.