

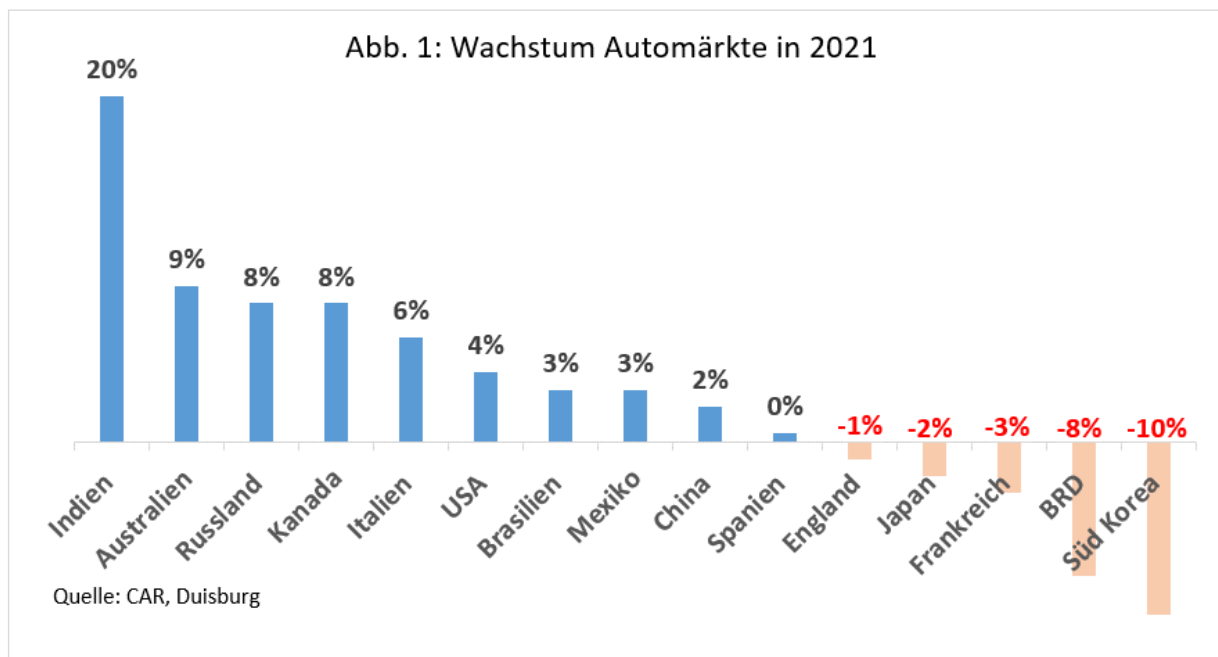
Indien überholt Deutschland

Weltautomarkt im Spannungsfeld von Chipkrise, Logistikturbulenzen und Corona

Ferdinand Dudenhöffer*

Es ist ein seltenes Phänomen. Die Angebotsseite der Automärkte lahmt. Während in den letzten 30 Jahren Überkapazitäten der Branche zu schaffen machten sind es derzeit Produktionsausfälle aufgrund Materialsorgen. Die Nebenwirkungen der Corona-Pandemie in Form von Lieferengpässen bei Halbleitern, Logistik-Turbulenzen, Rohstoffpreis-Steigerungen haben dem Weltautomarkt im Jahr 2021 deutlich ins Ungleichgewicht gebracht. Eine umfassende Erholung dürfte erst im Jahr 2023 um sich greifen.

Die Hochrechnung der Pkw-Verkäufe auf Basis der Verkaufsdaten der ersten neun Monate zeigt, dass Deutschland und Süd-Korea den empfindlichsten Störungen in diesem Jahr ausgesetzt waren. Dabei war der deutsche Automarkt bereits im Jahre 2020 großer Verlierer im Gegensatz zu Südkorea. Während in Deutschland im Jahr 2020 der Neuwagenverkauf von 3,6 Mio. auf 2,9 Mio. Fahrzeuge einbrach blieb der Automarkt in Süd-Korea mit einer Einbuße von lediglich 31.000 Fahrzeugen im Jahr 2020 kaum beeinträchtigt von den Pandemie-Auswirkungen.



* 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

Abb. 1 zeigt die, auf der Hochrechnung basierenden Wachstumsraten der 15 größten Automärkte der Welt. Danach wird dieses Jahr der Automarkt in Süd-Korea um 10% rückläufig sein, Deutschland muss mit einem Rückgang der Neuwagenverkäufe um 8% rechnen, Frankreich um 3%, Japan um 2%.

Abb. 2 verdeutlicht den Sachverhalt. Ausgehend vom Jahr 2019, in dem in Deutschland 3,6 Mio. Pkw-Neuwagen verkauft wurden, brach der Markt im Jahr 2020 auf 2,9 Millionen Verkäufe ein und 2021 werden es nach unserer Hochrechnung – wie Abb. 2 zeigt – nur noch 2,69 Mio. Pkw-Verkäufe sein. Große Märkte wie die USA oder China schneiden im Jahr 2021 deutlich besser als Deutschland und Europa ab. So schlecht wie im Jahr 2021 war der deutsche Automarkt seit der Wiedervereinigung nicht. Deutschland leidet ganz besonders unter der Halbleiterkrise. Waren im Jahr 2020 die Rückgänge in den Automärkten weltweit direkt durch die Corona-Pandemie aufgrund von Lockdowns in der Fahrzeugproduktion und im Vertrieb verursacht, traten die Pandemie-Folgewirkungen durch die Störungen beim Chipmangel erst 2021 ein.

Abb. 2: Top 15 Weltautomärkte (in 1.000 Fzgen)

		2019	2020	Diff. 2020/2019	2021 FC	Diff. 2021/2020
1	China	21.045	19.790	-6%	20.185	2%
2	USA	16.965	14.464	-15%	15.042	4%
3	Japan	4.301	3.810	-11%	3.734	-2%
4	Indien	2.962	2.435	-18%	2.922	20%
5	BRD	3.607	2.918	-19%	2.690	-8%
6	Brasilien	2.666	1.955	-27%	2.013	3%
7	Russland	1.760	1.599	-9%	1.727	8%
8	Kanada	1.921	1.542	-20%	1.665	8%
9	England	2.311	1.631	-29%	1.615	-1%
10	Frankreich	2.214	1.650	-25%	1.601	-3%
11	Italien	1.916	1.381	-28%	1.464	6%
12	Süd Korea	1.531	1.500	-2%	1.350	-10%
13	Mexiko	1.316	948	-28%	976	3%
14	Australien	1.025	892	-13%	972	9%
15	Spanien	1.258	851	-32%	855	0%
	Rest of World	13.145	11.256	-14%	11.674	4%
	Weltmarkt	79.944	68.621	-14%	70.486	3%

Quelle: CAR, Duisburg

Unsere Hochrechnung der Pkw-Verkäufe der ersten neun Monate des Jahres in Abb. 2 zeigt, dass die Märkte Süd-Korea (-10%) und Deutschland (-8%) besonders stark von der Chipkrise betroffen sind. Da die nationalen Hersteller in ihren Heimatmärkten besonders hohe Marktanteile haben ist dies ein Indikator dafür, dass die deutschen und koreanischen Autobauer besonders unter der Chipkrise leiden.

Deutsche Autobauer stärker von Chipkrise betroffen

Mehr als zwei Drittel der Pkw-Neuwagen in Deutschland werden von den Konzernen BMW, Mercedes, VW einschließlich Tochtermarken sowie Ford, Opel verkauft. Da –

mit Ausnahme von Süd-Korea – kein wichtiger Automarkt so hohe Rückgänge wie Deutschland verzeichnet sind die Unternehmen BMW-Mini, Mercedes-Smart, der VW-Konzern, Ford und Opel deutlich stärker von der Chipkrise getroffen als etwa Japaner, Italiener, US-Konzerne, denn in deren Hauptmärkten halten sich die Einbrüche in Grenzen.

Indien erstmals vor Deutschland

Während in wichtigen Märkten wie den USA, Russland, Brasilien nach dem Corona-Jahr 2020 im ersten Halbjahr 2021 großes Wachstum im Automarkt erzielt wurde, machten die Produktionsausfälle in Deutschland das Wachstum zu Nichte. Eine Konsequenz ist die Verschiebung der Schwerpunkte im Weltmarkt. Im Jahr 2021 werden in Indien erstmals Autos verkauft als in Deutschland.

Auch im Jahr 2022 wird nach unserer Prognose Indien (3,068 Mio. Pkw) vor Deutschland (3,013 Mio. Pkw) liegen wird. Zwei Gründe sind dafür ausschlaggebend: Erstens, muss man auch im ersten Halbjahr 2022 bei den deutschen Autobauern mit Engpässen bei Halbleitern rechnen. Zusätzlich können weitere Verwerfungen durch neue Covid-Wellen mit Omicron-Mutationen in Deutschland nicht ausgeschlossen werden. Erst in der zweiten Jahreshälfte 2023 kann man in Deutschland angebotsbedingt mit kräftigen zweistelligen Wachstum des Automarkts rechnen. Zum zweiten bleibt das erwartete Wirtschaftswachstum – gemessen am nominalen Sozialprodukt (GDP) – in Deutschland hinter Indien. Die wird durch die Oktober 2021-Prognose des Internationalen Währungsfonds Weltbank (IMF) – vgl. Abb. 3 – unterstrichen.

Abb. 3: Wachstumsraten Automarkt & GDP

	Automarkt		GDP Projektion	
	2021 FC	2022 FC	2021	2022
China	2%	5%	8,0%	5,6%
USA	4%	5%	6,0%	5,2%
Japan	-2%	2%	2,4%	3,2%
Indien	20%	5%	9,5%	8,5%
BRD	-8%	10%	3,1%	4,6%
Brasilien	3%	3%	5,2%	1,5%
Russland	8%	8%	4,7%	2,9%
Kanada	8%	2%	5,7%	4,9%
England	-1%	5%	6,8%	5,0%
Frankreich	-3%	5%	6,3%	3,9%
Italien	6%	5%	5,8%	4,2%
Süd Korea	-10%	3%	4,3%	3,3%
Mexiko	3%	5%	6,2%	4,0%
Australien	9%	1%	3,5%	4,1%
Spanien	0%	12%	5,7%	6,4%

Quelle: CAR

Quelle: IMF Economic Outlook, Oct. 2021

Selbst das in unserer Prognose unterstellte Wachstum von 10% des deutschen Automarkts im Jahre 2022 reicht nicht aus, um Indien zu überholen. Dabei wurde trotz 8,5% GDP-Wachstum in Indien ein Automarkt-Wachstum von nur 5% unterstellt.

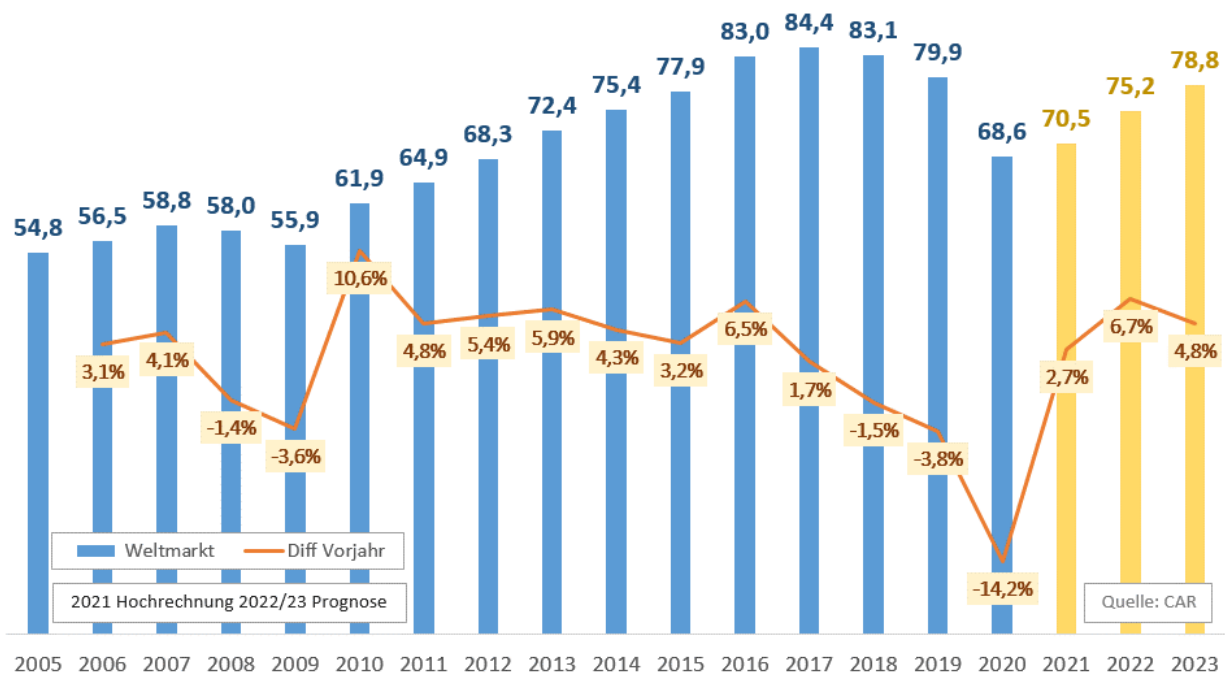
Indien wird immer wichtiger als Autonation

Die Analyse und Daten des IMF zeigen, dass in Indien mit großen Wachstumsraten im Automarkt gerechnet werden können. Unter den früheren BRIC-Ländern (Brasilien-Russland-Indien-China), schafft es Indien hinter China mit seiner Industrialisierung sich als Wachstumsregion zu positionieren. In Brasilien und Russland sind auch 2022 keine erkennbaren Wachstumssprünge zu erwarten haben. Ob es Deutschland nochmals schafft, Indien bei den Autoverkäufen zu überholen ist offen. Eng könnte es im Jahr 2023 werden. Dann löst sich der Angebotsstau im deutschen Automarkt. Mit einem Durchschnittsalter von mehr als 10 Jahren des Pkw-Bestands in Deutschland kann man ab dem Jahr 2023 mit einer Verjüngung des Fahrzeug-Bestands rechnen, sprich hohe Neuwagenverkäufe sind zu erwarten und Elektroautos treiben die Erneuerungswelle an.

Weltweite langsame Erholung in 2022, aber 2023 wird spannend

Abbildung 4 zeigt die Entwicklung des weltweiten Pkw Markts aus mittelfristiger Perspektive. Die Erholung der Weltmärkte von der Corona-Pandemie einschließlich der Folgeeffekte wie der Halbleiterkrise Zeit braucht. So wird auch 2023 das Vor-Pandemie-Ergebnis von 79,9 Mio. Pkw-Verkäufen nicht erreicht werden. Erst um das Jahr 2025 kommt man zu den alten Höchstwerten zurück.

Abb. 4: Pkw-Weltmarkt (in Mio. Pkw) und Diff. Vorjahr in %



Wesentlicher Wachstumsfaktor zwischen 2025 und 2030 ist die Verfügbarkeit von Lithium-Ionen-Batteriezellen. Wie sich die Entwicklung der 15 größten Automärkte der

Welt in den Jahren 2022 und 2023 darstellt zeigt Abb. 4. Die Entwicklung in den 15 großen Märkten ist im Abb. 5 zusammengefasst.

Abb. 5: Top 15 Weltautomärkte (in 1.000 Fzgen)

		2019	2020	2021 FC	2022 FC	2023 FC
1	China	21.045	19.790	20.185	21.598	22.678
2	USA	16.965	14.464	15.042	16.547	17.374
3	Japan	4.301	3.810	3.734	3.808	3.885
4	Indien	2.962	2.435	2.922	3.068	3.222
5	BRD	3.607	2.918	2.690	3.013	3.314
6	Brasilien	2.666	1.955	2.013	2.114	2.173
7	Russland	1.760	1.599	1.727	1.882	2.033
8	Kanada	1.921	1.542	1.665	1.765	1.800
9	England	2.311	1.631	1.615	1.712	1.797
10	Frankreich	2.214	1.650	1.601	1.745	1.832
11	Italien	1.916	1.381	1.464	1.567	1.645
12	Süd Korea	1.531	1.500	1.350	1.418	1.467
13	Mexiko	1.316	948	976	986	1.035
14	Australien	1.025	892	972	986	1.001
15	Spanien	1.258	851	855	915	1.025
Rest of World		13.145	11.256	11.674	12.118	12.549
Weltmarkt		79.944	68.621	70.486	75.242	78.831

Quelle: CAR, Duisburg

Fazit: Langsame Erholung im Weltautomarkt

Die Erholung aus der Pandemie braucht Zeit. Wertschöpfungsketten müssen neu geordnet werden und zusätzliche Kapazitäten in der Halbleiterproduktion aufgebaut werden. Nicht alles, was an Verkäufen durch die Pandemie ausgefallen ist kann bis zum Jahr 2023 aufgeholt werden. Aber die Alterung der Fahrzeugbestände in den gesättigten Märkten lässt längerfristiges Wachstum des Weltautomarkts erwarten.