

Januar 2024

STATUS QUO AUTOMOBILPRODUKTION IN DEUTSCHLAND

Ausblick und Auswirkungen

SUMMARY

- » Im Jahr 2023 werden im Heimatland der Automobilindustrie voraussichtlich 4,3 Millionen Fahrzeuge produziert. Die allgemeinen Stückzahlprognosen gehen für 2030 von einer Fahrzeugproduktion i.H.v. 5,3 Million Fahrzeugen aus – ein Wachstum von 24%. Zum Vergleich beträgt das Wachstum für China 17%.¹⁾
- » Die hohe Bedeutung der Automobilindustrie zeigt sich auch darin, dass das prognostizierte Wachstum der Fahrzeugproduktion in Deutschland mit 2,5% p.a. deutlich über dem prognostizierten Wachstum des realen Bruttoinlandsproduktes i.H.v. 1,4% p.a. liegt.²⁾
- » Der Standort Deutschland ist jedoch sowohl von der Transformation der Automobilindustrie als auch industriepolitischen Entwicklungen stark betroffen. Aktuell beträgt der Anteil Deutschlands an der weltweiten Fahrzeugproduktion 4,8%. Im Jahr 2021 und damit vor den geopolitischen und makroökonomischen Verwerfungen, wurde noch ein Anteil von 5,5% für das Jahr 2023 prognostiziert.
- » Obwohl Deutschland einen Teil des Rückganges auf Basis der aktuellen Stückzahlprognosen bis 2030 wieder ausgleichen kann, stellen weitere Produktionsverlagerungen in signifikantes Risiko dar. In Kombination mit der anhaltenden Abhängigkeit von einheimischen OEMs und somit dem Premium Sektor, steigt dieses Risiko zusätzlich an.
- » Die Berücksichtigung von potenziellen Produktionsverlagerungen und Risiken aus der Geschäftsentwicklung der deutschen OEMs zeigt deshalb einen weiten Korridor für die Jahre 2030+ auf. Es zeigt sich hier auch, dass das Produktionswachstum bis 2030 nahezu vollständig durch Tesla getrieben wird und nicht mehr durch Deutsche OEMs.
- » Die obere Bandbreite geht für das Jahr 2030 von 6,0 Million Fahrzeugen aus (Best Case, +13% zu aktueller Stückzahlprognose), die untere Bandbreite liegt jedoch nur bei 3,6 Millionen Fahrzeugen (Worst Case, -32%). Dies entspricht einem Anteil Deutschlands an der weltweiten Fahrzeugproduktion von 6,1% bzw. 3,7% im Jahr 2030 (heutige Prognose: 5,4%).
- » Im Worst Case verliert Deutschland im Jahr 2030 somit 1,7 Millionen Fahrzeuge ggü. den aktuellen Stückzahlprognosen. Auf Basis der Relevanz der Automobilindustrie für den Standort Deutschland kann sich somit mittel- bis langfristig ein negativer Effekt i.H.v. 1,6% auf das BIP entfalten.
- » Aktuelle Entwicklungen wie die Ankündigung von BYD ihr erstes europäisches Werk in Ungarn zu errichten, zeigen ebenfalls, dass sich Deutschland in einem harten Wettbewerb um die Investitionen für neue Produktionsstandorte befinden wird. Für den nachhaltigen Erfolg wird es erforderlich sein, neue OEMs in Deutschland anzusiedeln.³⁾
- » Für Deutschland wird es somit immer essenzieller, die Weichen in die richtige Richtung zu stellen, um den Automobilstandort nicht zu gefährden. Maßnahmen wie beispielsweise ein zeitlich begrenzter Industriestrompreis berücksichtigen nicht die wesentlichen Herausforderungen der Kernindustrie Deutschlands.
- » In Summe legen die Zahlen für uns nahe, dass das Risiko für die deutsche Volkswirtschaft auf Basis der hohen Abhängigkeit von der Automobilindustrie an sich, als auch spezifischen Marktsegmenten, zielgerichtete Handlungen aller Akteure erfordert.

1) Prognosen basierend auf S&P Global Analyse

2) 2023 – 2028 auf Basis Verfügbarkeit Daten zu BIP

3) <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/china-ev-maker-byd-build-first-europe-plant-hungary-fas-2023-11-04/>

Quelle: Berylls Strategy Advisors

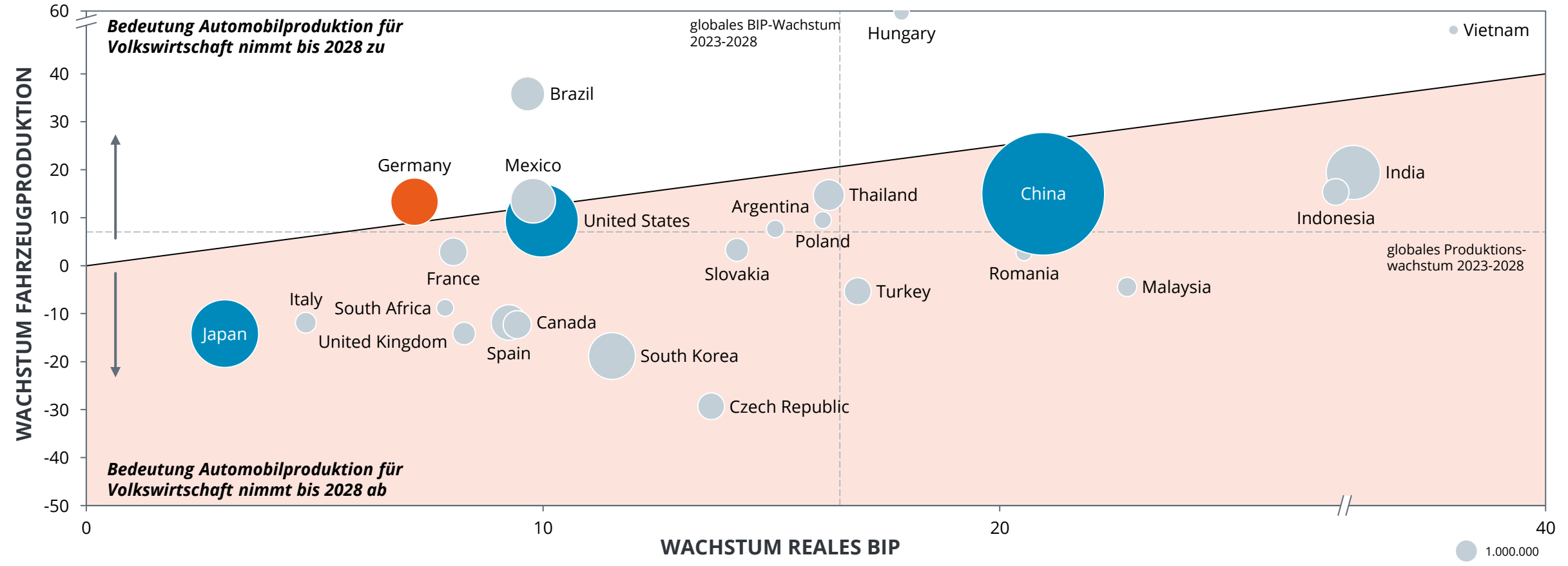


VERGLEICH WACHSTUM FAHRZEUGPRODUKTION UND BIP

Nach den makroökonomischen Schocks in 2022 kehrt der Automobilproduktionsstandort Deutschland grundsätzlich auf einem Wachstumspfad zurück.

ENTWICKLUNG GLOBALE AUTOMOBILPRODUKTION UND REALES BRUTTOINLANDSPRODUKT (BIP)

Wachstum reales BIP und Fahrzeugproduktion 2023-2028, in % kumuliert



Anmerkung: Top 25 Länder nach Fahrzeugproduktion, bereinigt um Russland und Iran
 Quelle: Berylls Strategy Advisors, S&P Global, IMF

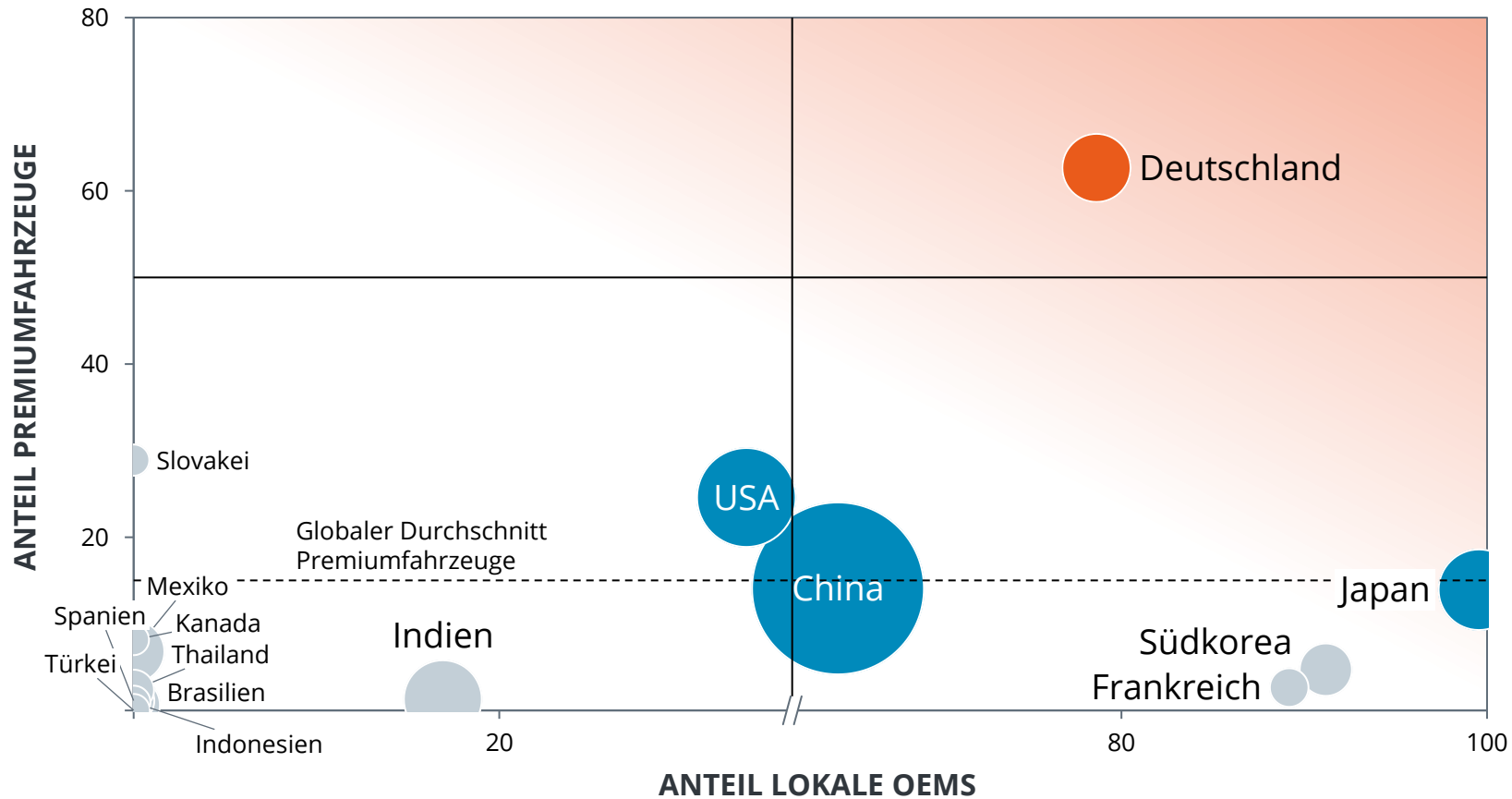


DIVERSIFIKATION PRODUKTIONSSTANDORTE

Der Produktionsstandort Deutschland weißt eine hohe Konzentration zu Premiummodellen und einheimischen Hersteller auf – das Risiko bei Marktveränderungen trifft Deutschland daher besonders stark.

ANTEIL VON PREMIUMFAHRZEUGEN UND LOKALER OEMS AN GESAMTPRODUKTION

in Prozent, Prognose 2030



- » Der Anteil von lokalen / einheimischen OEMs und der Anteil von Premiumfahrzeugen an der Gesamtproduktion gibt Aufschluss über das Risikoexposure eines Landes
- » Deutschland weist eine **sehr hohe Abhängigkeit** von der Produktion von **Premiumfahrzeugen** sowie **lokalen, „deutschen“ OEMs** auf
- » **Japan** ist ebenfalls **nahezu 100% von den lokalen OEMs abhängig**
- » Der **Markterfolg** eines entsprechenden **Fahrzeug-segments** und der **lokalen OEMs** ist somit **Erfolgsrelevant und ein Risiko für diese beiden Länder**
- » Die **USA** im Gegenzug sind vergleichsweise **stark diversifiziert**

Anmerkung: Top 15 Länder nach Fahrzeugproduktion
Quelle: Berylls Strategy Advisors, S&P Global



5.000.000

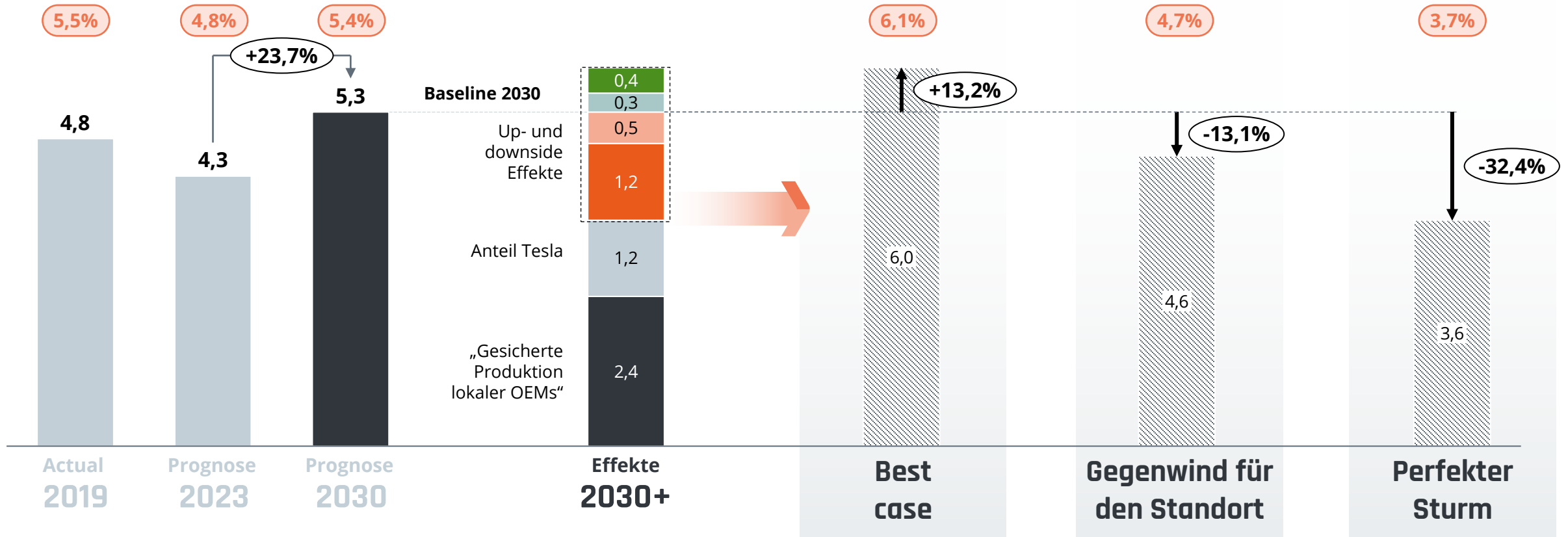
Risikoexposition

SZENARIEN PRODUKTIONSENTWICKLUNG DEUTSCHLAND

Die allgemeinen Stückzahlprognosen gehen von einem Produktionswachstum in Deutschland bis 2030 aus. Erste Indikationen zeigen jedoch, dass dieses Wachstum unter Vorbehalt steht.

PROGNOSTIZIERTE FAHRZEUGPRODUKTION UND SZENARIEN IN DEUTSCHLAND

in Millionen Fahrzeugen, 2023 und 2030



■ Upside neue Werke China OEM
 ■ Upside Marktanteil deutsche OEMs*
 ■ Downside Marktanteil deutsche OEMs*
 ■ Downside Verlagerung

*) Ausprägung Abhängig von Szenario, mit oder ohne Risiko von Verlagerungen
 Quelle: Berylls Strategy Advisors, S&P Global ○ Anteil Deutschland an globaler Produktion





berylls
STRATEGY ADVISORS

Maximilianstraße 34 | 80539 München
T +49 89 710 410 40-0 | F +49 89 710 410 40-99

info@berylls.com | www.berylls.com