

# TRENDS IN DER GLOBALEN AUTOMOBIL- NACHFRAGE

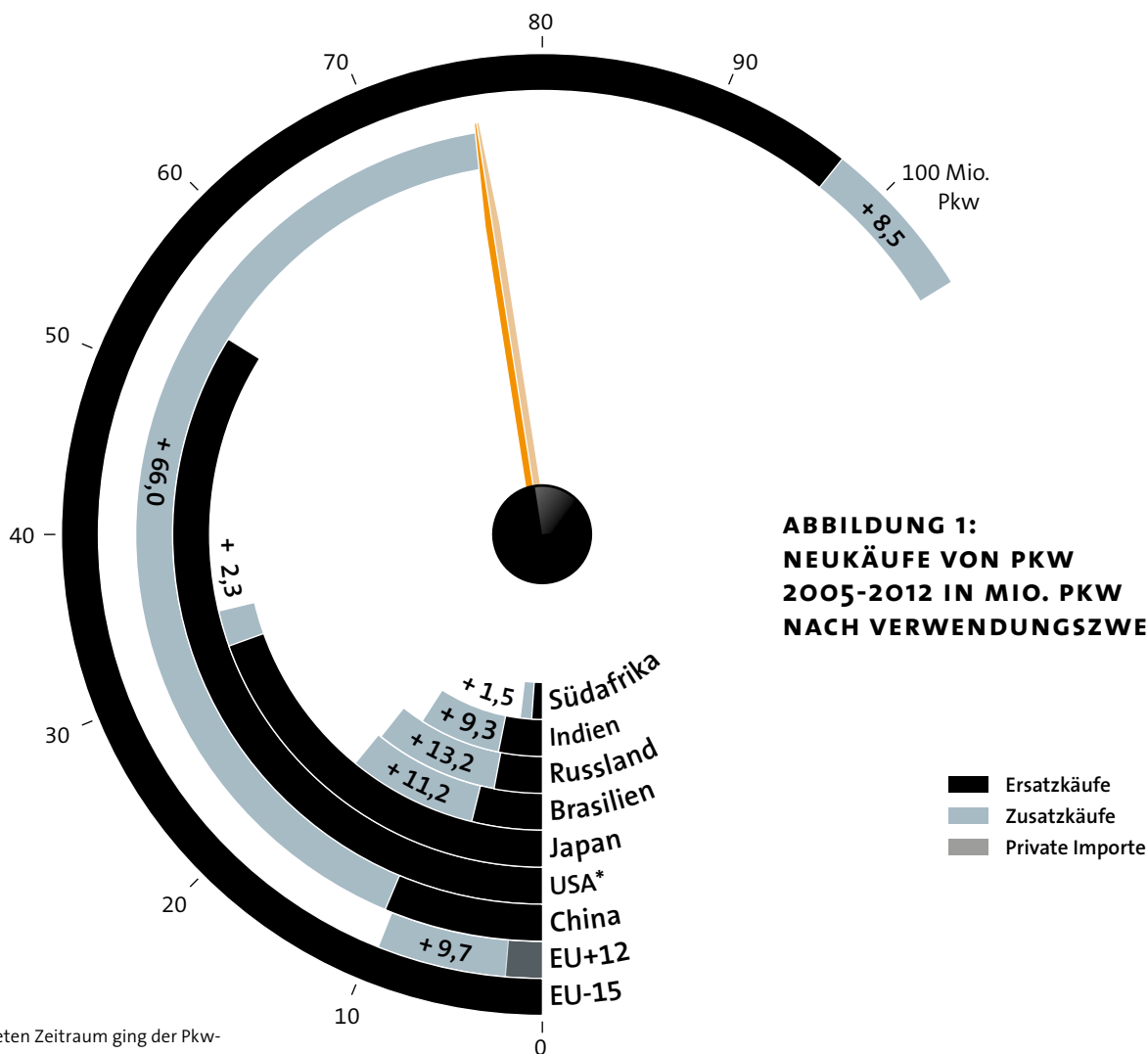
Text: Michael Bräuninger

*Was bestimmt die Automobilnachfrage? In den Industrieländern ist es im Wesentlichen der Ersatzbedarf für eine schon vorhandene große Fahrzeugflotte. In den Schwellenländern führen die steigenden Einkommen hingegen zu einer deutlichen Ausweitung der Fahrzeugbestände.*

Was treibt die globale Automobilnachfrage und wie wird sich diese zukünftig entwickeln? Im Wesentlichen müssen zwei Faktoren beachtet werden. Zum Ersten die Marktgröße, die sich aus der Bevölkerungszahl und -struktur ergibt, und zum Zweiten die Käufe von Autos pro Kopf der Bevölkerung.

Die Bevölkerung verändert sich, aber nur langsam. Da demografische Trends vergleichsweise stabil sind, kann auch die zukünftige Entwicklung gut prognostiziert werden. Interessanter ist die zweite Frage: Was bestimmt die Käufe pro Kopf der Bevölkerung? Für den Autokauf gibt es zwei Motive:

- 1) *die Ausweitung des Bestands an Autos,*
- 2) *der Ersatzbedarf.*



**ABBILDUNG 1:  
NEUKÄUFE VON PKW  
2005-2012 IN MIO. PKW  
NACH VERWENDUNGSZWECK**

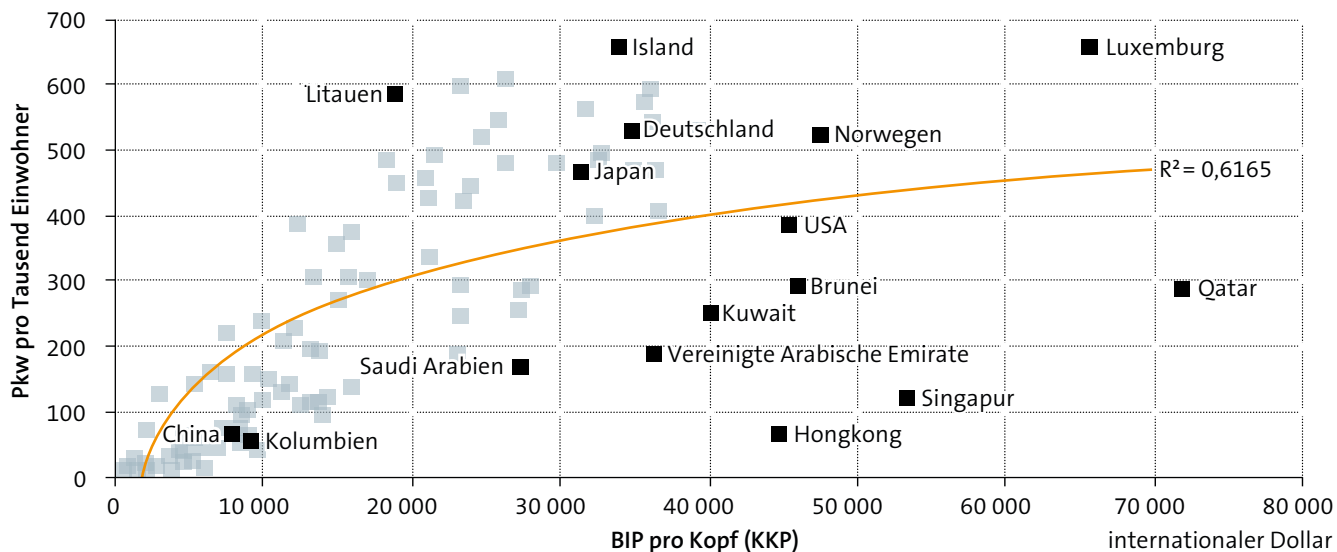
\* Im betrachteten Zeitraum ging der Pkw-Bestand in den USA um 12,0 Mio. Pkw zurück.

Quellen: OICA (2014); HWWI. © Infografik B&E

Abbildung 1 zeigt die Verteilung der Autokäufe für einige große Länder beziehungsweise Ländergruppen. Den größten Automarkt bildet die Gruppe der EU-15 (alle EU-Mitgliedstaaten vor der Osterweiterung im Jahr 2004). Hier wurden in den Jahren 2005 bis 2012 insgesamt etwa 106 Mio. Pkw verkauft. 92 % dieser Käufe dienten dem Ersatz von bestehenden Fahrzeugen. Die USA verzeichneten im gleichen Zeitraum Neukäufe von ca. 54 Mio. Autos. Dies reichte nicht, um den Bestand aufrechtzuerhalten. Die Zahl der Autos je Tausend Einwohner ging von 450 auf 385 zurück. In Japan blieb der Bestand weitgehend konstant. Der Anteil der Ersatzfahrzeuge an den gesamten Käufen lag bei 93,2 %. Ganz an-

ders war die Entwicklung in den Schwellenländern. Hier dienten die meisten Käufe der Ausweitung des Bestands. Am deutlichsten zeigte sich dies in China. Hier wurden nur 13,4 % der Käufe für den Ersatz getätigt; die restlichen 86,6 % haben die Zahl der Autos von 16 je Tausend Einwohner auf 65 erhöht. Damit liegt die Zahl aber noch immer deutlich unter der in Brasilien oder Russland, wo 149 bzw. 270 Autos auf Tausend Einwohner kommen. Eine besondere Entwicklung liegt in den Beitrittsländern der EU vor. Hier ist die Ausweitung des Pkw-Bestands größer als die Anzahl der Käufe. Besonders deutlich zeigt sich dies in Polen; hier war die Zunahme an Fahrzeugen um ca. 4 Mio. höher. Die Erklärung für diese Entwicklung dürfte in privaten Importen liegen. ►

**ABBILDUNG 2: DER ZUSAMMENHANG ZWISCHEN EINKOMMEN UND AUTOMOBILBESITZ 2012\***



Quellen: OICA (2014); Weltbank (2014); HWWI. \* Daten für Kuwait und Oman von 2011

**AUSWEITUNG DES BESTANDS ABHÄNGIG VON WACHSENDEN EINKOMMEN**

Wesentlich für die Dynamik im Bestand sind die wachsenden Einkommen. Abbildung 2 zeigt den Zusammenhang zwischen dem Pro-Kopf-Einkommen und der Zahl der Pkw je Tausend Einwohner in einem breiten Länderquerschnitt. Eine Steigerung des Pro-Kopf-Einkommens um 10 % führt zu einem Anstieg der Zahl der Autos je Tausend Einwohner um 12 %. Deutliche Abweichungen vom loglinearen Trend ergeben sich für Städte wie Hongkong und Singapur. Hier wird deutlich, dass in sehr dicht besiedelten Räumen weniger Autos gebraucht werden. Tatsächlich zeigt sich für den Durchschnitt der Länder, dass eine Zunahme der Bevölkerung je Quadratkilometer um 10 % die Zahl der Autos je Tausend Einwohner um etwas mehr als 1 % abnehmen lässt.

**GROSSE UNTERSCHIEDE BEIM ZUSAMMENHANG ZWISCHEN EINKOMMENS-ENTWICKLUNG UND PKW-AUSSTATTUNG**

Betrachtet man den Zusammenhang zwischen Einkommensentwicklung und Pkw-Ausstattung im Zeitverlauf, zeigt sich eine hohe Heterogenität der Länder. In China hat das Pro-Kopf-Einkommen zwischen 2005 und 2012 um 93 % zugenommen. Gleichzeitig ist die Zahl der Autos um 310 % gestiegen. Damit liegt der Multiplikator bei 3,1. In Indien hat er mit 1,2 unter den bevölkerungsreichsten Ländern den nächst-

höheren Wert, in Brasilien (0,7) und Russland (0,5) fällt er niedriger aus. In den Industrieländern war der Multiplikator zum Teil sehr viel geringer. In den USA ist das Bruttoinlandsprodukt pro Kopf trotz der Krise um 2,3 % gestiegen, der Pkw-Bestand dagegen zurückgegangen. Hier zeigt sich auch, dass die Ersatzanschaffungen nicht völlig regelmäßig und einkommensunabhängig erfolgen. Vielmehr wurden in der Wirtschaftskrise die Käufe deutlich zurückgefahren. In den nächsten Jahren könnte dies zu einem Aufholprozess führen. Die Ersatzanschaffungen und auch die Zahl der Autos pro Kopf werden wieder zunehmen.

**DYNAMIK DER GLOBALEN AUTOMOBILNACHFRAGE WIRD VON DEN SCHWELLENLÄNDERN, VOR ALLEM CHINA, GETRIEBEN**

Dennoch wird die Dynamik der globalen Automobilnachfrage weiter aus den Schwellenländern und vor allem China kommen. Bei einem Wachstum von 7 % pro Jahr wird sich deren Bruttoinlandsprodukt in den nächsten zehn Jahren verdoppeln. Die Anzahl der Autos je Tausend Einwohner könnte dann von jetzt 65 auf etwa 150 steigen. Bei einer derzeitigen Bevölkerung von 1,35 Mrd. Menschen würden alleine zur Aufstockung des Automobilbestands über die nächsten zehn Jahre in China 115 Mio. Autos gekauft. Hinzu kämen in Zukunft stark steigende Autokäufe für den Ersatzbedarf.