



Sinkender Ölpreis begünstigt Pickups & Co. in den USA

26. Januar 2016

Autor
Eric Heymann
+49(69)910-31730
eric.heyman@db.com

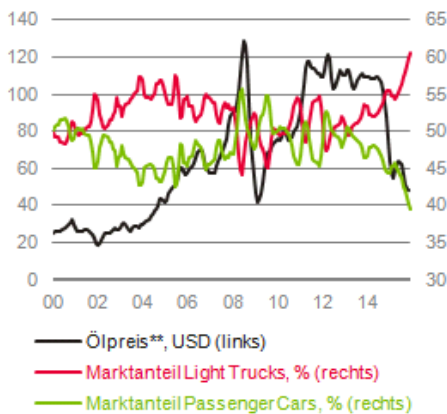
www.dbresearch.de

Deutsche Bank Research Management
Stefan Schneider

Der Marktanteil von so genannten Light Trucks (u.a. Pickups und schwere SUVs) am gesamten Fahrzeugabsatz ist in den USA zuletzt spürbar gestiegen und erreichte Ende 2015 mit mehr als 60% einen neuen Rekordwert. Dies ging zu Lasten von klassischen Pkw. Der massive Rückgang der Öl- und damit Benzinpreise begünstigt ganz offensichtlich diese Präferenzverschiebung, denn die Kraftstoffkosten werden für den Autofahrer weniger relevant. Für die deutschen Automobilhersteller ist diese Entwicklung nicht günstig. Denn ihr Marktanteil in den USA lag bei den Light Trucks lediglich bei 4,7%. Im Pkw-Segment kommen die deutschen Automobilhersteller dagegen auf einen Anteil von 12,3%.

Sinkender Ölpreis begünstigt Pickups & Co. in den USA

Ölpreis und Anteil von Light Trucks und Passenger Cars an US-Absatz von Light Vehicles*



* Jeweils gleitende Durchschnitte
** Monatsdurchschnitt der Sorten Dubai, Brent u. WTI

Quellen: HWWI, Bureau of Economic Analysis

Der US-amerikanische Automarkt brach im Verlauf der Rezessionsjahre 2008/09 stark ein. Der Absatz von Light Vehicles, zu denen einerseits Light Trucks (u.a. Pickups) und andererseits Passenger Cars (Pkw) zählen, schrumpfte in den USA im Jahr 2008 um 18% und 2009 sogar um mehr als 21%. In den Jahren danach setzte eine beeindruckend schnelle Erholung ein. 2015 übertraf der Absatz von Light Vehicles das Niveau von 2009 um mehr als zwei Drittel. Insgesamt wurden in den USA letztes Jahr knapp 17,4 Mio. Fahrzeuge verkauft; dies ist ein neues Rekordhoch. Auch langfristig bleibt der US-Automarkt wohl auf Wachstumskurs – nicht zuletzt wegen der „demografischen Dividende“. Allein in den nächsten 15 Jahren dürfte die Bevölkerungszahl in den USA um mehr als 30 Mio. Menschen steigen.

Ein interessantes Phänomen im US-Automarkt ist der hohe Einfluss des Öl- und damit Benzinpreises auf das Nachfrageverhalten der Autokäufer. So nahm der Marktanteil der Light Trucks, die (bezogen auf Neuwagen) durchschnittlich einen um gut 40% höheren Kraftstoffverbrauch aufweisen als Pkw, in der ersten Hälfte der letzten Dekade recht stetig zu. In dieser Zeit notierte Öl auf einem relativ niedrigen Niveau. Als zwischen 2004 und Ende 2008 die Ölpreise massiv anzogen, nahm der Anteil der Light Trucks zugunsten der verbrauchsärmeren Pkw tendenziell ab. In den Jahren nach der Krise lieferten sich Light Trucks und Passenger Cars ein „Kopf-an-Kopf-Rennen“ ohne eindeutigen Sieger. In dieser Zeit lag der Ölpreis zumeist auf einem recht hohen Niveau.



Sinkender Ölpreis begünstigt Pickups & Co. in den USA

In der 2. Jahreshälfte 2014 begann der spürbare Rückgang des Ölpreises auf das aktuell sehr niedrige Niveau. Er ist auf ein anhaltend hohes Ölangebot bei gleichzeitig niedriger Nachfrage nach diesem Rohstoff zurückzuführen. Diese Entwicklung beeinflusste das Nachfrageverhalten der US-Autokäufer deutlich. So sank der Anteil der Pkw am gesamten Absatz von Light Vehicles innerhalb von 1 ½ Jahren um rd. 10%-Punkte auf 38,8% – den niedrigsten Stand aller Zeiten. Ganz offensichtlich trägt der aktuell sehr niedrige Benzinpreis in den USA zu dieser Präferenzverschiebung hin zu den Light Trucks bei, denn die Kraftstoffkosten werden für den Autofahrer weniger relevant. Hilfreich ist dabei, dass der Steueranteil am Benzinpreis in den USA niedriger ist als etwa in Deutschland, sodass ein Rückgang des Preises für Rohöl stärker auf den Preis an der Tankstelle durchschlägt, als dies hierzulande der Fall ist. Vorteilhaft für die US-Autokäufer ist in diesem Zusammenhang natürlich auch, dass der Kraftstoffverbrauch von Light Trucks in den letzten Jahren stetig gesunken bzw. die Energieeffizienz gestiegen ist. Ein durchschnittlicher Light Truck erreichte 2013 (neuere Zahlen liegen noch nicht vor) eine Reichweite von 25,3 Meilen pro Gallone. Im Jahr 2000 waren es erst 21,3 Meilen pro Gallone. Dies entspricht einem Anstieg von 19%.

Für die deutschen Automobilhersteller ist eine hohe bzw. steigende Bedeutung von Light Trucks im US-Automarkt – bei sonst gleichen Bedingungen – keine gute Nachricht. Denn ihr Marktanteil in diesem Fahrzeugsegment lag 2015 in den USA lediglich bei 4,7%. Im Pkw-Segment kommen die deutschen Automobilhersteller dagegen auf einen Anteil von 12,3%. Der Ölpreis dürfte aufgrund des wohl anhaltenden Angebotsüberhangs vorerst relativ niedrig bleiben, was dafür spricht, dass der Marktanteil der Light Trucks in den USA zumindest hoch bleibt. Gleichzeitig dürfte sich die US-Autokonjunktur im laufenden Jahr gegenüber der hohen Dynamik der letzten Jahre merklich abkühlen, was u.a. zu höheren Rabatten führen wird. Insofern wird der US-Automarkt des Jahres 2016 (nicht nur) für die deutschen Hersteller herausfordernd.



Sinkender Ölpreis begünstigt Pickups & Co. in den USA

© Copyright 2017. Deutsche Bank AG, Deutsche Bank Research, 60262 Frankfurt am Main, Deutschland. Alle Rechte vorbehalten. Bei Zitaten wird um Quellenangabe „Deutsche Bank Research“ gebeten.

Die vorstehenden Angaben stellen keine Anlage-, Rechts- oder Steuerberatung dar. Alle Meinungsäußerungen geben die aktuelle Einschätzung des Verfassers wieder, die nicht notwendigerweise der Meinung der Deutsche Bank AG oder ihrer assoziierten Unternehmen entspricht. Alle Meinungen können ohne vorherige Ankündigung geändert werden. Die Meinungen können von Einschätzungen abweichen, die in anderen von der Deutsche Bank veröffentlichten Dokumenten, einschließlich Research-Veröffentlichungen, vertreten werden. Die vorstehenden Angaben werden nur zu Informationszwecken und ohne vertragliche oder sonstige Verpflichtung zur Verfügung gestellt. Für die Richtigkeit, Vollständigkeit oder Angemessenheit der vorstehenden Angaben oder Einschätzungen wird keine Gewähr übernommen.

In Deutschland wird dieser Bericht von Deutsche Bank AG Frankfurt genehmigt und/oder verbreitet, die über eine Erlaubnis zur Erbringung von Bankgeschäften und Finanzdienstleistungen verfügt und unter der Aufsicht der Europäischen Zentralbank (EZB) und der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) steht. Im Vereinigten Königreich wird dieser Bericht durch Deutsche Bank AG, Filiale London, Mitglied der London Stock Exchange, genehmigt und/oder verbreitet, die von der UK Prudential Regulation Authority (PRA) zugelassen wurde und der eingeschränkten Aufsicht der Financial Conduct Authority (FCA) (unter der Nummer 150018) sowie der PRA unterliegt. In Hongkong wird dieser Bericht durch Deutsche Bank AG, Hong Kong Branch, in Korea durch Deutsche Securities Korea Co. und in Singapur durch Deutsche Bank AG, Singapore Branch, verbreitet. In Japan wird dieser Bericht durch Deutsche Securities Inc. genehmigt und/oder verbreitet. In Australien sollten Privatkunden eine Kopie der betreffenden Produktinformation (Product Disclosure Statement oder PDS) zu jeglichem in diesem Bericht erwähnten Finanzinstrument beziehen und dieses PDS berücksichtigen, bevor sie eine Anlageentscheidung treffen.