



Deutsche Autoindustrie

Produktion in China überflügelt heimische Fertigung

6. März 2020

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

www.dbresearch.de

Deutsche Bank Research Management
Stefan Schneider

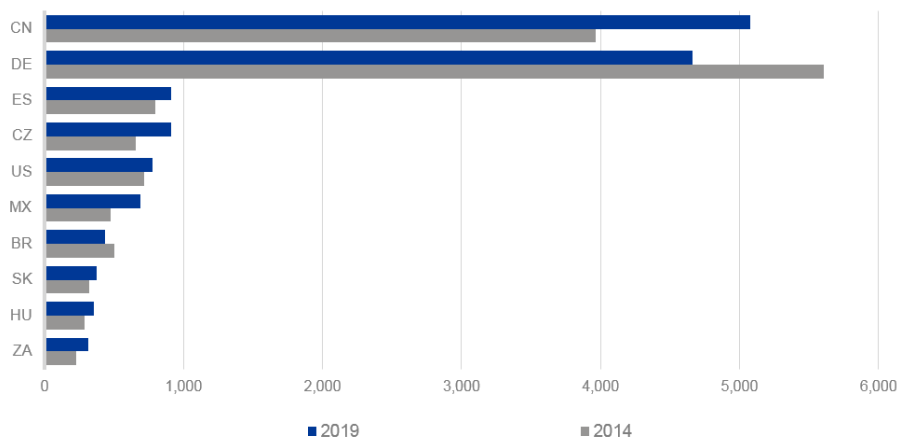


Die deutschen Autohersteller fertigten 2019 deutlich mehr Pkw in China als in ihren heimischen Fabriken. Chi-na bleibt der mit Abstand größte ausländische Produktionsstandort der deutschen Autoindustrie. Während die Auslandsproduktion der deutschen Hersteller künftig weiter wachsen dürfte, gibt die jüngste Entwicklung der Autoproduktion in Deutschland Anlass zur Sorge.

Im Jahr 2019 fertigten die deutschen Autohersteller erstmals deutlich mehr Pkw in China als in den heimischen Produktionsstandorten (2018 war das Produktionsniveau in China nur marginal höher als in Deutschland). Zwar sank die Pkw-Produktion deutscher Hersteller in China im letzten Jahr um 0,9% auf 5,08 Mio. Einheiten. In Deutschland gab die stückzahlmäßige Fertigung aber im zweiten Jahr in Folge um etwa 9% nach und erreichte ein Niveau von nur noch 4,67 Mio. Autos. Damit rutschte die inländische Produktion erstmals seit dem Rezessionsjahr 2009 unter die Marke von 5 Millionen Stück und auf den tiefsten Wert seit 1996.

Produktion in China überflügelt heimische Fertigung

Pkw-Produktion deutscher Automobilhersteller (Konzernmarken) nach Ländern, '000 Stück



Quelle: VDA

China hat in den letzten Jahren seine Bedeutung als Produktionsstandort für die deutsche Automobilindustrie recht stetig ausgebaut. 2014 rollten erst knapp 4 Mio. Pkw deutscher Konzernmarken von den Fertigungsbändern in China. In der Rangfolge der wichtigsten ausländischen Produktionsstandorte



deutscher Unternehmen liegt das Land mit großem Abstand vor Spanien, Tschechien und den USA (siehe Grafik). Dabei ist der größte Teil der in China produzierten Fahrzeuge für den inländischen Absatz bestimmt.

Insgesamt entwickelte sich die Auslandsproduktion der deutschen Hersteller in den letzten Jahren sehr dynamisch. Sie lag im Jahr 2019 um mehr als 200% über dem Niveau von 2000. Die stückzahlmäßige Pkw-Fertigung im Inland unterschritt im letzten Jahr dagegen den damaligen Wert um 9%. 2019 übertraf die gesamte Auslandsproduktion der deutschen Hersteller die Inlandsproduktion um mehr als 140%.

Es existieren viele Gründe für die steigende Auslandsproduktion deutscher Hersteller. Bei den Fabriken in Osteuropa überwiegt das Kostenargument. Die Erschließung der lokalen Märkte ist häufig ein wesentlicher Treiber für die Expansion im Ausland. Dies gilt z.B. für China, wo zudem staatliche Local-Content-Anforderungen ein gewisses Maß an Wertschöpfung vor Ort erfordern. Auch der US-Automarkt wird zu großen Teilen durch Produktionsstätten deutscher Hersteller in den USA bedient. Zudem beliefern die deutschen Unternehmen Drittmärkte aus den USA heraus. Durch ausländische Produktionsstätten lassen sich auch Zölle und nicht-tarifäre Handelshemmnisse vermeiden. In Summe dürfte die Auslandsproduktion deutscher Hersteller künftig tendenziell weiter wachsen.

In den vergangenen Jahren ging die Expansion der deutschen Automobilindustrie im Ausland nicht unbedingt zu Lasten des heimischen Standorts. Eine Produktion von über 5 Millionen Einheiten gilt als zufriedenstellendes Niveau in einem reifen Automarkt mit hohen Standortkosten. Der Produktionsindex, der auch die Zulieferer sowie qualitative Komponenten (z.B. bessere Ausstattung der Fahrzeuge) umfasst, stieg zwischen 2000 und 2019 immerhin um real 30%. Die Entwicklung der letzten beiden Jahre in Deutschland gibt jedoch Anlass zur Sorge und könnte der Beginn einer strukturellen Schwächephase sein. So haben sich in den letzten Jahren einige kostenseitige Standortfaktoren im internationalen Vergleich verschlechtert (z.B. Lohnkosten, Steuersätze für Kapitalgesellschaften, Strompreise). Zudem wird die zunehmende Bedeutung der E-Mobilität wohl zu Wertschöpfungsverlusten in Deutschland führen. Insgesamt sehen wir die deutsche Automobilindustrie besser für die Herausforderung der Zukunft gerüstet als den Automobilstandort Deutschland.

Zurück nach China: Der Ausbruch des Corona-Virus wird sich 2020 natürlich auch in den Produktionszahlen deutscher Autohersteller in China negativ widerspiegeln; laut Medienberichten brach der Pkw-Absatz in der ersten Februarhälfte um mehr als 90% gegenüber dem Vorjahr ein. Am langfristigen Trend, dass China als Produktionsstandort für die deutsche Automobilindustrie gegenüber Deutschland an Bedeutung gewinnt, ändert dieser temporäre externe Schock jedoch nichts.

Siehe auch: [E-Mobilität: Ohne Subventionen \(noch\) in der Nische.](#)



Deutsche Autoindustrie

© Copyright 2020. 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.