



Perspektiven der Automärkte in BRIC und ASEAN

Automotive Konferenz 2011 des Automotive Nordwest e.V.
Bremen, 12. Dezember 2011

Leistung aus Leidenschaft



Agenda



1

Gesamtwirtschaftliches Umfeld

2

Automärkte BRIC

3

Automärkte ASEAN

4

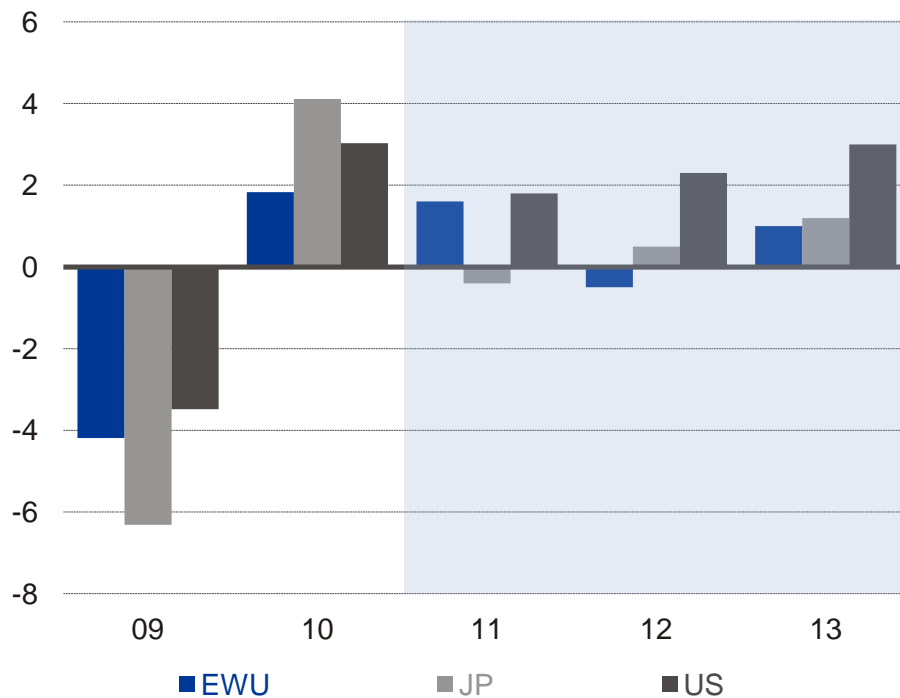
Fazit und Ausblick

Volkswirtschaften mit unterschiedlicher Dynamik



Euroland rutscht 2012 in die Rezession

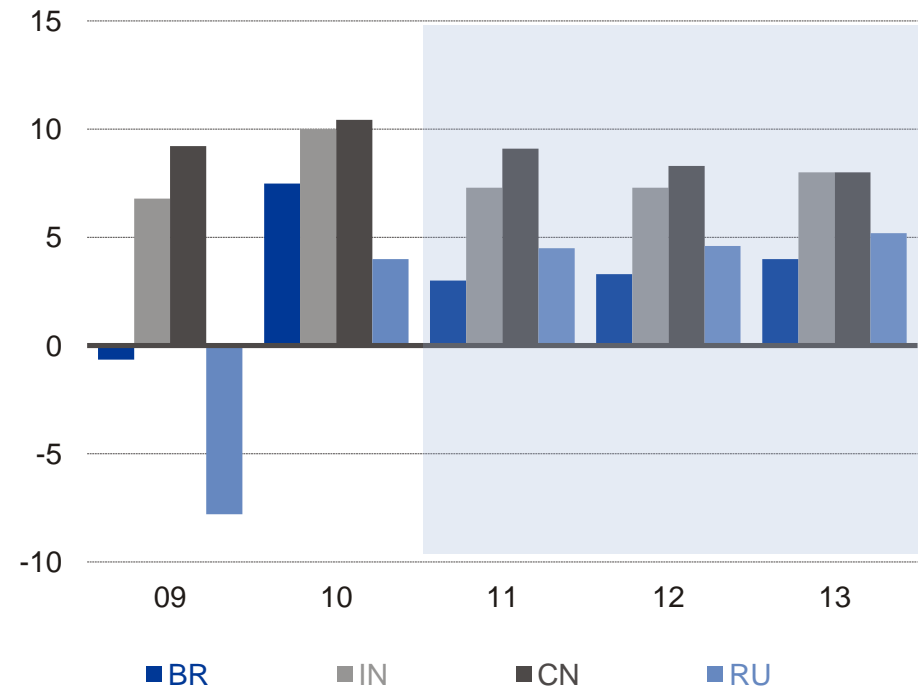
BIP, real, % gg. Vj.



Quelle: DB Research

BRIC-Staaten wachsen deutlich über dem Durchschnitt

BIP, real, % gg. Vj.



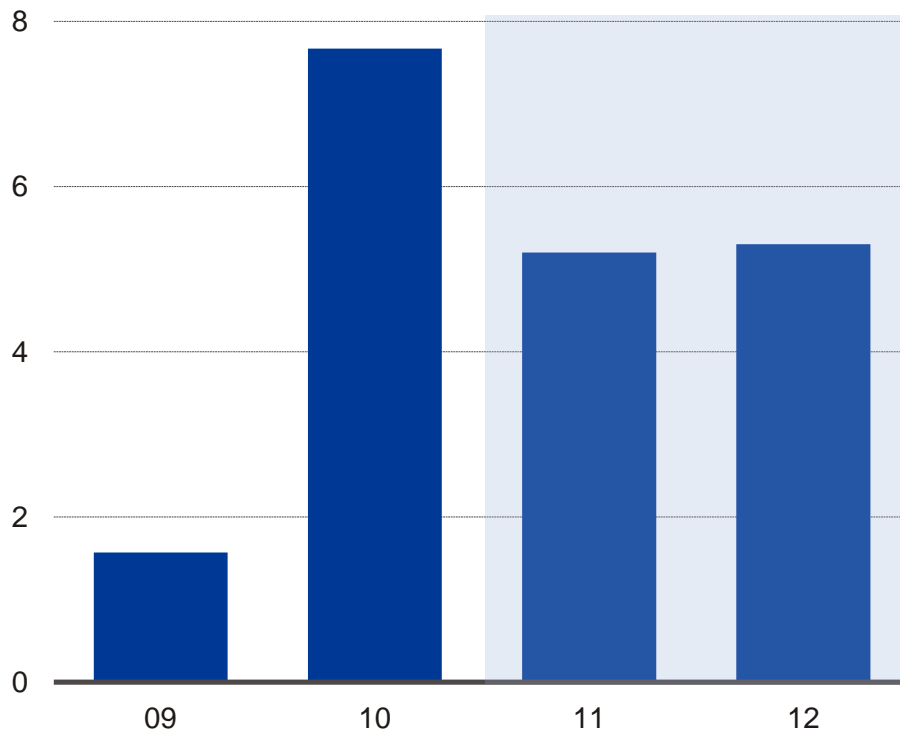
Quelle: DB Research

ASEAN wächst relativ stabil, aber schwächer als 2010



ASEAN schaltet Gang zurück

BIP in ASEAN-Ländern, real, % gg. Vj.



Quelle: DB Research

Abkühlung der Konjunktur in wichtigen Industrieländern trifft auch exportorientierte ASEAN-Länder (z.B. Singapur, Malaysia)

Thailand leidet unter Flutkatastrophe und zuvor unter Folgen des Tsunamis in Japan

Von den großen ASEAN-Ländern wächst Indonesien am stärksten

Steigende Bevölkerungszahlen und wachsende Einkommen sind langfristig intakte Treiber in ASEAN

Eine Welt voller Risiken



- Staatsschuldenkrise in der EU, den USA und Japan
- Ansteckungsgefahren für Finanzmärkte, Realwirtschaft und Emerging Markets
- Entwicklung der Energie- und Rohstoffpreise (unterschiedliche Wirkungsweise je nach Verfügbarkeit von Rohstoffen)
- Protektionistische Tendenzen?
- Inflationsgefahren und Überhitzungstendenzen in Emerging Markets (z.B. China) dauerhaft gebannt? Blase am chinesischen Immobilienmarkt?
- Politische Risiken (z.B. Unruhen in der arabischen Welt, Widerstände gegen Sparprogramme)
- ➔ Extreme Unsicherheiten beeinflussen Wirtschaftsakteure

Agenda



1

Gesamtwirtschaftliches Umfeld

2

Automärkte BRIC

3

Automärkte ASEAN

3

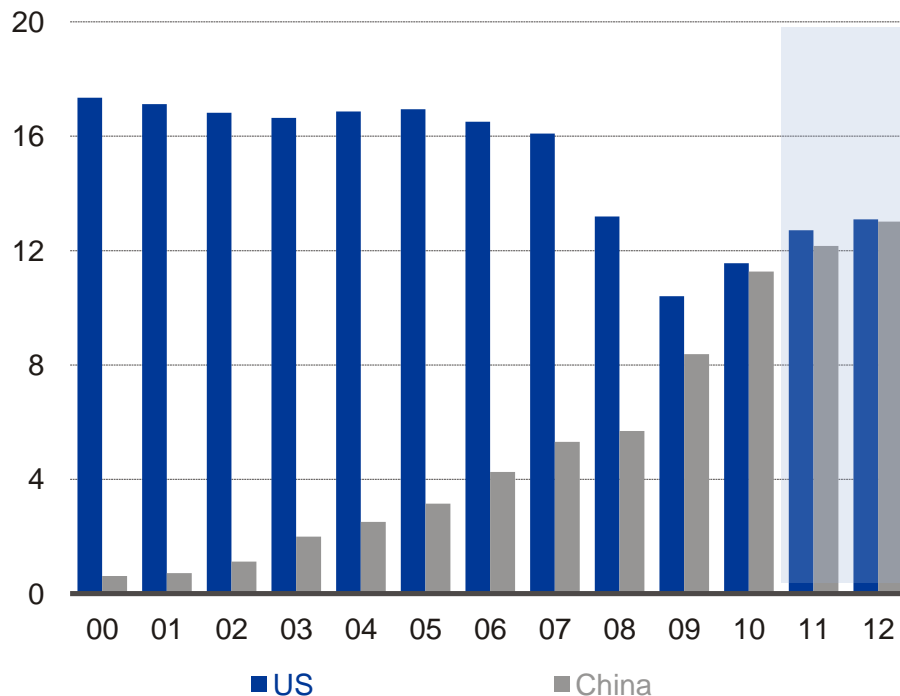
Fazit und Ausblick

Schwerpunkt des globalen Automarkts verschiebt sich



China auf dem Weg zum größten Pkw-Markt der Welt

Pkw-Absatz, Mio. (USA: Light Vehicles)



Quellen: Bureau of Economic Analysis, VDA, DB Research

Chinesischer Automarkt wurde bis Ende 2010 durch verschiedene Konjunkturprogramme stimuliert

Auch 2011 weitere Förderprogramme für energieeffiziente Autos

Zinserhöhungen, regionale Zulassungsbeschränkungen und das Auslaufen von Förderprogrammen dämpfen Wachstumsdynamik

Hohes Potenzial in aufstrebenden Städten der zweiten und dritten Reihe

Preisdruck in China wird in den kommenden Jahren zunehmen

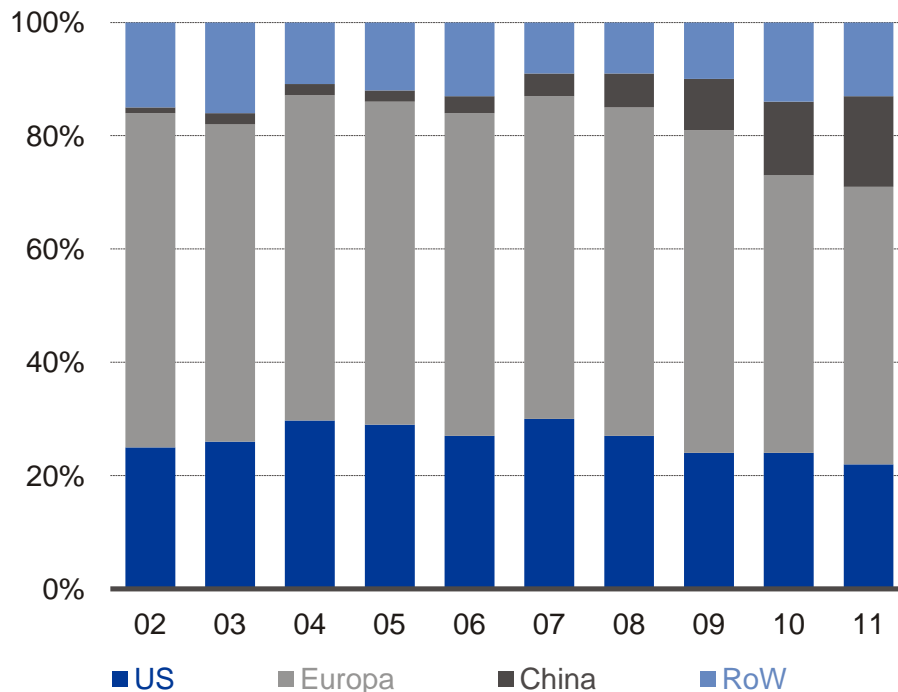
Produktion vor Ort wird bedeutender

China wichtiger Markt im Oberklassesegment



China steht auf Luxus

Absatz von Pkw der Oberklasse nach Regionen bzw. Ländern, Anteile in %



Quellen: Deutsche Bank Markets Research, Unternehmensdaten

In China stieg die Nachfrage nach Fahrzeugen der automobilen Oberklasse in den letzten Jahren stetig an

Preisniveau in der Regel höher als in Europa oder den USA

Zuwachs in der Oberschicht sorgt weiterhin für Wachstumspotenzial

Gerade deutsche Unternehmen profitieren (Anteil von rd. 80%)

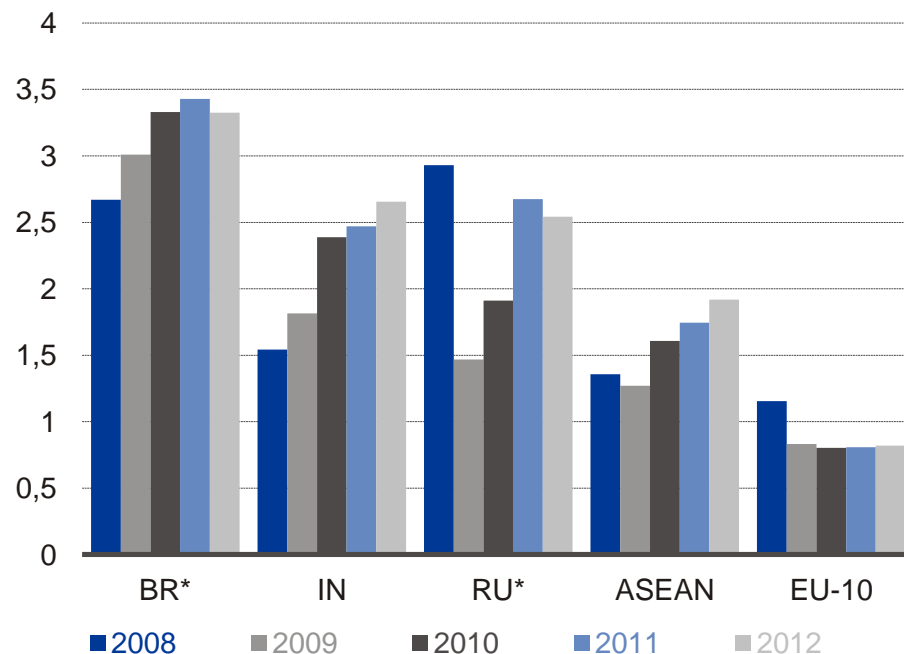
Trend begünstigt auch Zulieferer

Automärkte in Schwellenländern bedeutend



Schwellenländer kommen unterschiedlich aus der Krise

Pkw-Absatz, Mio.



* Light Vehicles

Quellen: VDA, DB Research

Globale Automobilindustrie ist auch gut zwei Jahre nach der Rezession von hohen Volatilitäten geprägt

- Zeitlich verzögerte Wirkung verschiedener Anreizprogramme
 - Unterschiedliche Gesamtkonjunktur
- Ende der Programme birgt Risiken in einzelnen Märkten (China, Russland)

Langfristig bleibt Automobilindustrie Wachstumsbranche: bis 2020 steigt globaler Kfz-Absatz auf 100 Mio. (+4% p.a.)

Überkapazitäten bleiben strukturelles Problem der Branche

Agenda



1

Gesamtwirtschaftliches Umfeld

2

Automärkte BRIC

3

Automärkte ASEAN

4

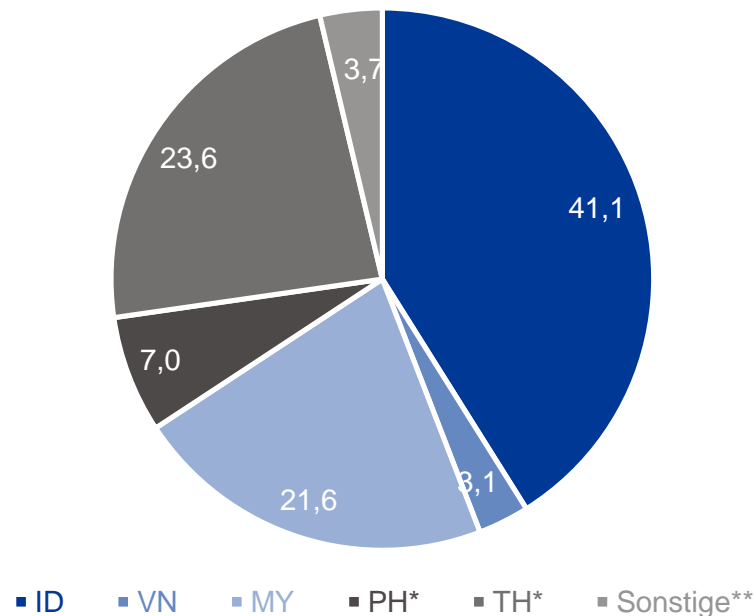
Fazit und Ausblick

ASEAN: wichtiger Automarkt im Schatten Chinas



Größter Kfz-Bestand in Indonesien

Kfz-Bestand*** in ASEAN-Ländern, 2009



* Stand 2010.

** Brunei, Kambodscha, Laos, Myanmar, Singapur.

Quelle: VDA

Kfz-Produktion und Absatz in ASEAN auf drei Länder konzentriert

Japanische Hersteller bislang dominierend; zum Teil 80% Marktanteil (bilaterale Freihandelsabkommen begünstigen japanische Unternehmen)

Marktanteil deutscher Unternehmen liegt erst bei 1%; hohe Importzölle spielen hier eine Rolle

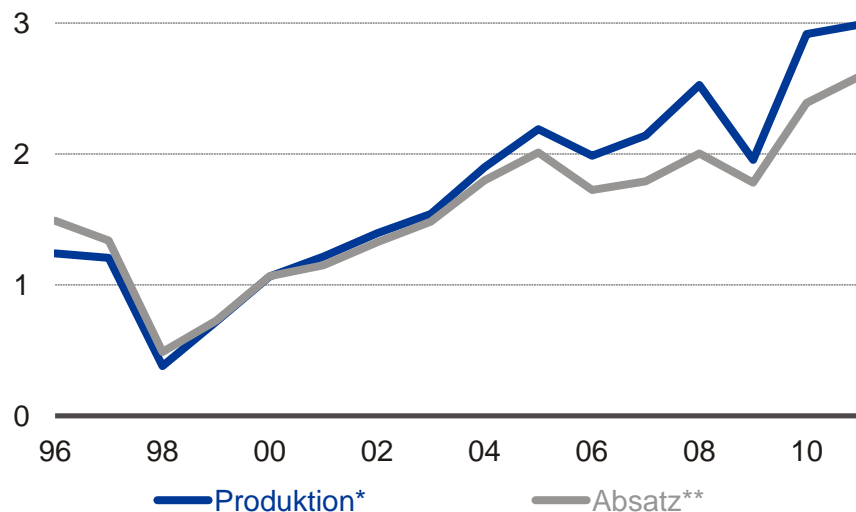
Durchschnittliche Kfz-Dichte liegt in ASEAN bei 44 pro 1.000 Einwohner (zum Vergleich Deutschland: 509)

Hohes Wachstum programmiert



Produktion und Absatz auf Rekordniveau

Kfz-Produktion und Kfz-Absatz in ASEAN-Ländern, Mio.



* Indonesien, Malaysia, Thailand.

** Indonesien, Malaysia, Philippinen, Singapur, Thailand.

Quellen: AAF, JAMA, VDA

Stückzahlmäßige Kfz-Produktion stieg zwischen 1998 und 2010 um 18% pro Jahr, Kfz-Absatz legte um 14% p.a. zu

2011 wird Produktion v.a. in Thailand (größter Produktionsstandort) durch Tsunami und Flutkatastrophe belastet

- Lieferketten jap. Hersteller betroffen
- Produktionsausfälle wg. Hochwasser

Trotzdem noch Zuwachs 2011

Pkw-Absatz dürfte bis 2015 um 10% p.a. expandieren; auch lokale Produktion legt kräftig zu

Deutsche Hersteller könnten Marktanteil ausbauen

Agenda



1

Gesamtwirtschaftliches Umfeld

2

Automärkte BRIC

3

Automärkte ASEAN

4

Fazit und Ausblick

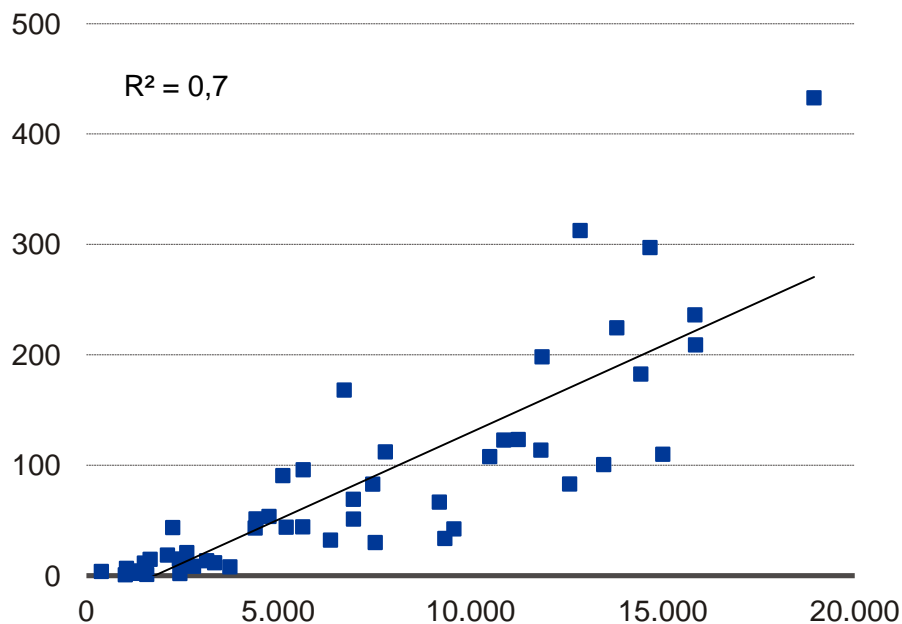
Fazit: langfristige Wachstumstreiber intakt



Mehr Autos in reichen Ländern*

X-Achse: BIP pro Kopf in PPP, '000 USD

Y-Achse: Pkw pro 1.000 Einwohner



* Berechnung basiert auf 50 Entwicklungs- und Schwellenländern inkl. ASEAN-Staaten (ohne Singapur und Brunei) und BRIC.

Quellen: IWF, VDA, DB Research

Gesamtwirtschaftliches Umfeld birgt hohe Risiken

BRIC und ASEAN weiter dynamisch, aber mit etwas geringerem Tempo

Steigende Bevölkerungszahlen und Einkommen und hoher Nachholbedarf bei individueller Mobilität sorgen für langfristig intakten Wachstumstrend in Emerging Markets, nicht nur in BRIC und ASEAN; Volatilität hoch

Produktion vor Ort wird für (deutsche) Hersteller tendenziell wichtiger

Überkapazitäten und Preisdruck als Strukturproblem



Kontakt:

Eric Heymann

Tel.: +49 69 910-31730

E-Mail: eric.hey mann@db.com

www.dbresearch.de

© Copyright 2011. Deutsche Bank AG, DB 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 der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht verfügt. Im Vereinigten Königreich wird dieser Bericht durch Deutsche Bank AG London, Mitglied der London Stock Exchange, genehmigt und/oder verbreitet, die in Bezug auf Anlagegeschäfte im Vereinigten Königreich der Aufsicht der Financial Services Authority 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 Limited, Tokyo Branch, 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.