

CAMA-Spotlight auf ausländische Automobilmärkte

04/2010

Automobilmarkt und Automobilunternehmen in Russland im Frühjahr 2010

- Erholung und Suche nach neuen Technologiegebern

Der russische Pkw-Markt Anfang 2010

Im Jahre 2009 wurden in Russland 1,5 Mio. leichte Fahrzeuge verkauft, 70 Prozent davon Pkws, die übrigen 30 Prozent Pick ups, Geländewagen und Vans. Damit ist Russland auf Platz fünf in Europa zurückgefallen.

Russlands Automobilmarkt musste 2009 einen sehr herben Rückschlag einstecken: anders als in den übrigen BRIC-Ländern Brasilien, Indien und China brach der Absatz nicht nur etwas ein, sondern ging gleich um die Hälfte zurück – in einzelnen Monaten betrug der Einbruch sogar ca. 60%. Der Absatzeinbruch ist deshalb als herb zu bezeichnen, weil Russland mit Wachstumsraten von etwa 20 Prozent zwischen 2003 und 2008 zum zweitgrößten PKW-Markt in Europa nach Deutschland geworden war (2,8 Mio. Pkw 2008). Der Absatz des Rekordjahres 2008 wird vor 2012 nicht wieder erreicht werden.

Den größten Marktanteil hatte 2009 die russische AVTOVAZ-Gruppe (24 Prozent bzw. 350.000 Fahrzeuge) vor Hyundai und GM (jeweils 10 Prozent Marktanteil bzw. etwa 140.000 Fahrzeuge). VW (94.000 Fahrzeuge) hat einen Marktanteil von etwa 6 Prozent.

Mit der Deregulierung des russischen Marktes Ende der 90er Jahre kamen Importfahrzeuge nach Russland, ausländische Unternehmen investierten zunächst in den Vertrieb. Die russischen Hersteller hielten zwar die Produktionsmenge, verloren aber mit der Nachfragezunahme Marktanteile. Die ersten ausländischen Unternehmen, die in die Produktion investierten waren Ford, GM, Hyundai und Renault. Die Direktinvestitionen haben seither weiter zugenommen, vor allem begünstigt durch die Rubelabwertung und die Zollerhöhungen auf Neuwagenimporte. Die lokale Wertschöpfung ist aber immer noch relativ gering.

Das Länderumfeld in Russland war 2009 recht günstig:

- Der Binnenmarkt ist potenziell groß, in Russland leben 140 Mio. Menschen; das Durchschnittseinkommen war 2009 mit 12.579 US-Dollar pro Kopf höher als in allen anderen BRIC-Ländern. Trotz der großen sozio-ökonomischen Unterschiede ist das Land politisch stabil.
- Die makroökonomischen Indikatoren Russlands sind gegenwärtig weniger günstig: stark schwankende Inflationsraten (2009 12 Prozent), Wechselkursschwankungen, allerdings ein Leistungsbilanzüberschuss von 100 Mrd. US-Dollar.
- Der private Verbrauch und das BIP sind nach jährlichen Steigerungen um 6 Prozent bis 2008 im Jahre 2009 um 26 Prozent eingebrochen; nach 2011 werden die Wachstumsraten voraussichtlich wieder 6 Prozent erreichen.

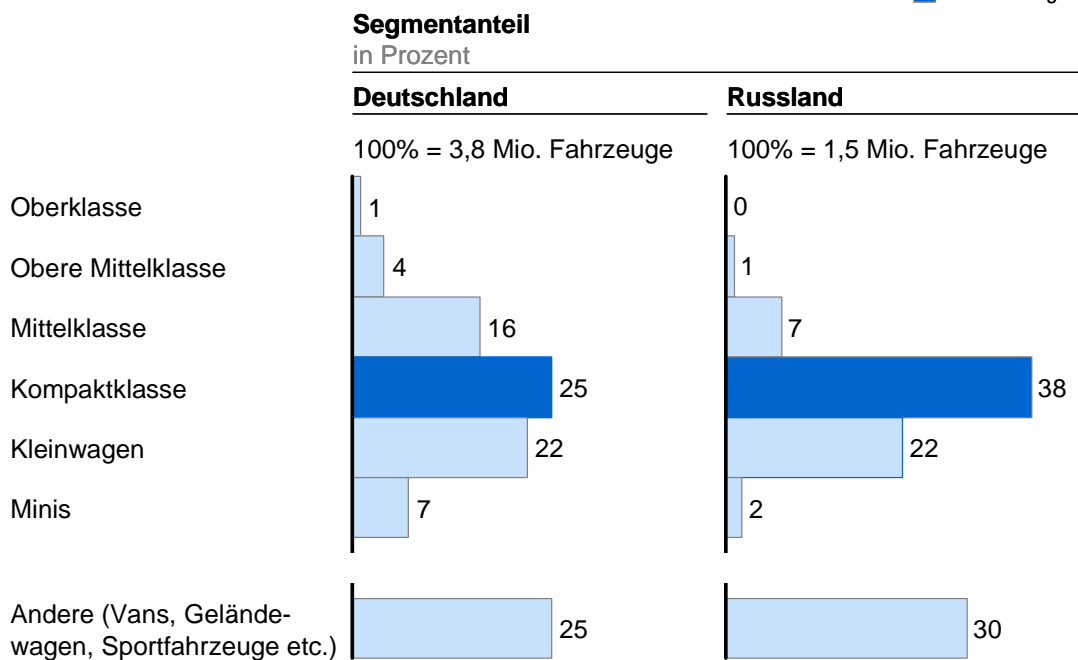
Das starke Marktwachstum zwischen 2003 und 2008 hat Russland hauptsächlich den stark gestiegenen Rohstoffpreisen zu verdanken, die das BIP und damit den privaten Konsum spürbar erhöhten. Dies zeigt auch die Veränderung der Einkommensstruktur: während vor 2006 noch etwa 70 Prozent der Haushalte ein Einkommen von weniger als 10.000 Dollar hatten und nur 17 Prozent zwischen 10.000 bis 20.000 US-Dollar, waren beide Einkommensgruppen 2008 mit 39 Prozent bzw. 36 Prozent nahezu gleich groß. Wegen des relativ hohen pro Kopf-Einkommens ist Russland ein wichtiger Automobilmarkt, der wie in den anderen – stetiger wachsenden BRIC-Ländern Brasilien, Russland und vor allem China – immer wichtiger wird. Die Zukunft der Automobilindustrie liegt in diesen BRIC-Ländern, weil 2014 über 30 Prozent des Weltabsatzes auf die BRIC-Länder entfallen wird und die Märkte Chancen für kosteneffiziente FuE und Einkauf jenseits der traditionellen Produktion vor Ort bieten. Das ist für die beim Kapitalmarkt ungeliebten Automobilunternehmen sehr wichtig.

Die russischen Hersteller werden gegenwärtig stark durch die staatliche Politik gestützt, die sie bevorzugt und insbesondere die Produktion von PKW bis 8.000 Euro, heute bis etwa 14.000 Euro fördert. Die Importzölle für Neuwagen wurden auf 30 Prozent erhöht, für gebrauchte Importfahrzeuge (drei bis fünf Jahre alt), die in Russland eine erhebliche Bedeutung haben, sogar auf 35 Prozent. Die Einfuhr ist auf 300.000 bis 400.000 Fahrzeuge pro Jahr beschränkt, um die Nachfrage nach Fahrzeugen russischer Produktion anzukurbeln und u.a. den Raum Togliatti, dessen wirtschaftliche Entwicklung sehr stark von AVTOVAZ, dem größten Arbeitgeber mit mehr als 100.000 Beschäftigten abhängt, vor dem wirtschaftlichen Absturz zu bewahren.

Der russische Automobilmarkt ist noch sehr traditionell: das Auto ist hier ein Statussymbol, Fahrzeugklasse und Einkommen korrelieren hoch. Dies bedeutet im Extrem, dass sich Russen mit jeder deutlichen Gehaltserhöhung ein größeres Auto kaufen, ähnlich wie die Deutschen vor 50 Jahren. Die großen Einkommensunterschiede spiegeln die Segmentstruktur wider, der Anteil der Kompaktklasse ist hier deutlich größer als der Anteil der Kleinwagen und der Minifahrzeuge, die in Russland wenig populär sind.

Segmentunterschiede im deutschen und russischen Markt 2009

■ Größtes Segment



Automobilhersteller und -zulieferer in Russland

Die Automobilindustrie ist derzeit mit einem Anteil von weniger als einem Prozent am BIP oder 5 Mrd. US-Dollar keine Schlüsselindustrie der russischen Wirtschaft (in Brasilien und China beträgt der Anteil jeweils 5 Prozent).

In den Wachstumsjahren nahm die Inlandsproduktion weit stärker zu als der Import. Diese Importsubstitution wurde u. a. dadurch gefördert (Dekret 166), dass ausländische Hersteller mit einer Mindestproduktion von 25.000 Fahrzeugen zollfrei Teile und Komponenten importieren konnten, wenn sie innerhalb von 48 Monaten den „local content“ auf mindestens 30 Prozent erhöhen. Hyundai, PSA/Mitsubishi und Suzuki allein investierten fast eine Mrd. US-Dollar in neue Werke und Produktionsanlagen und verdoppelten dadurch die Kapazitäten auf 600.000 Fahrzeuge. Volkswagen investierte in ein neues Werk in Kaluga 570 Mio. Euro. Hier können 150.000 Fahrzeuge der Marken VW und Skoda gefertigt werden. Der russische Staat verfolgt langfristig das Ziel, Russland zu einem Nettoexporteur von Fahrzeugen zu machen. Ende dieses Jahrzehnts sollen 30 Prozent der in Russland hergestellten Fahrzeuge exportiert und nur noch maximal 10 Prozent importiert werden.

Obwohl in Russland jedes Jahr 400.000 Ingenieure die Universitäten verlassen und damit eine große Zahl hoch qualifizierter Arbeitskräfte vorhanden ist, hat kein ausländisches Unternehmen hier in größere FuE-Zentren investiert. Dafür gibt es mehrere Gründe:

- Russen präferieren Autos der Triade-Märkte – „Equal to the West“ ist ein wichtiges Verkaufsargument – und wünschen keine an den russischen Markt angepassten, d. h. eher robuste als technologisch hoch entwickelte Fahrzeuge; ausländische Unternehmen haben Marktanteile dadurch gewonnen, dass sie importierte Niedrigpreisfahrzeuge anbieten
- russischen Ingenieuren fehlt FuE-Erfahrung, da gut ausgebildete Ingenieure in anderen Branchen gut bezahlte Arbeitsplätze finden; die russische Automobilindustrie entwickelt weniger neu als weiter
- die Gehälter der Ingenieure sind relativ hoch – sie erreichten 2008 etwa die Hälfte der Gehälter, die in Deutschland gezahlt werden.

Ausländische Unternehmen beschaffen noch wenig Bauteile oder Module in Russland. Viele Unternehmen haben hier noch SKD- oder CKD-Fertigungen und importieren mehr als 80 Prozent der Wertschöpfung. Der Export von Autoteilen aus Russland betrug 2009 nur etwa 1,7 Mrd. US-Dollar. Das liegt daran, dass erst sehr wenige russische Zulieferer die geforderten internationalen Qualitätsstandards erreichen und nur wenige ausländische Zulieferer hier investiert haben. Diese stellen in Russland eher Teile mit geringer Wertschöpfung her. Zudem sind die Losgrößen gering, was den ROI der Zulieferer mindert. Ausländische Unternehmen haben deshalb erhebliche Schwierigkeiten, die geforderten 30 Prozent „local content“ drei Jahre nach Produktionsaufnahme zu erreichen, allerdings ist in diesem Bereich Besserung in Sicht .

Zukunftsaussichten für den russischen Automobilmarkt

Für ausländische Zulieferer stellen sich die Chancen auf dem russischen Markt zwiespältig dar: einerseits drängen die Hersteller die Zulieferer, hier zu investieren, um den „local content“ zu erhöhen, andererseits beeinträchtigen die hohe Volatilität des russischen Marktes in Verbindung mit dem noch relativ geringen Produktionsvolumen, die Bürokratie und die hohe Korruption Investitionen in Russland. Hinzu kommen Mängel in der Infrastruktur und eine nicht ganz verlässlich Außenhandels-, insbesondere Zollpolitik des russischen Staates.

Bei einer Motorisierung von erst 230 Fahrzeugen pro 1000 Einwohner (450 in Westeuropa) und einem Fahrzeugbestand (32 Mio. 2008) mit einem sehr hohen Durchschnittsalter (12 Jahre) und somit einem hohen Erneuerungsbedarf sind die Wachstumschancen eher günstig, wobei das Marktvolumen 2015 etwa 5 Mio. Fahrzeuge erreichen könnte.

Haben Sie Anmerkungen zu diesem Spotlight?

info@cama-automotive.de – wir antworten umgehend