

---

## **CAMA-Spotlight auf ausländische Automobilmärkte**

Update 05/2012

### **Automobilmarkt und Automobilunternehmen in Russland im Sommer 2012**

#### **Der russische Pkw-Markt Anfang 2012**

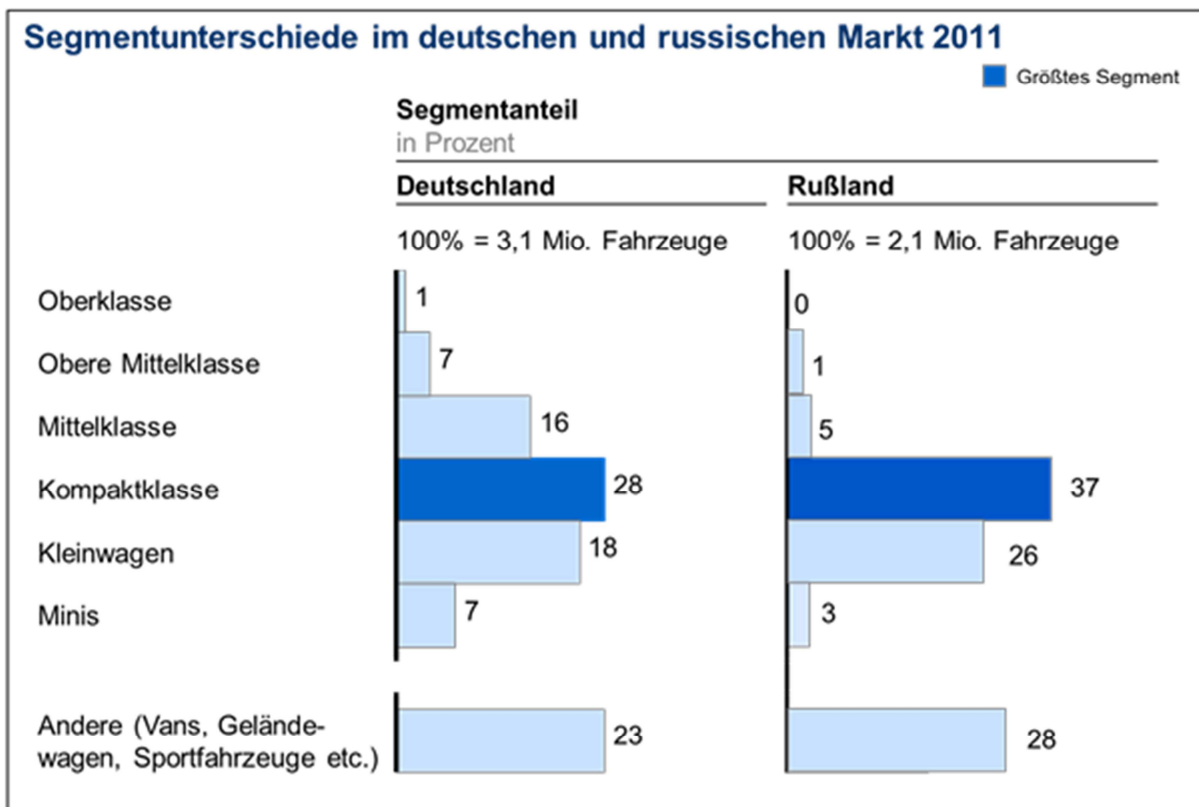
Nach Jahren mit einem sehr hohen Wachstum (2004 1,51 Mio. Verkäufe von Pkw (und LCV), 2008 3,26 Mio.) getrieben durch steigende Einkommen, Steuerreformen und offensive Kreditvergabe, brach 2009 der russische Markt dramatisch ein. Es wurden nur noch 1,47 Mio. Pkw verkauft. Seitdem nahm der PKW-Absatz aufgrund steigender Realeinkommen wieder stark zu (2010 1,9 Mio. Pkw und LCV, 2011 2,13 Mio.). Für 2020 werden wieder Marktvolumen wie 2008 erwartet.

Der Absatz von in Russland hergestellten Fahrzeugen wächst stärker als der Absatz importierter Fahrzeuge. Den größten Marktanteil 2011 hatte AvtoVaz (Lada) mit Renault vor General Motors mit Daewoo, Toyota, Volkswagen (230.000 Fahrzeuge) und Ford mit dem russischen Partner Sollers.

Das Länderumfeld in Russland war 2011 recht günstig: Der russische Automarkt ist mit 142 Mio. Menschen potenziell sehr groß. Die demographische Entwicklung ist jedoch nicht günstig, die Motorisierung noch gering (etwa 250 PKW je 1000 Einwohner) und das Durchschnittsalter der Fahrzeuge hoch. Aufgrund des hohen Neu- und Ersatzbedarfs sind die Marktchancen dennoch günstig:

- Das Durchschnittseinkommen ist höher (2011 12.993US-Dollar pro Kopf) als in den anderen BRIC-Ländern. Die Einkommensdisparitäten sind aber ebenfalls groß und nehmen noch zu; das Land ist aber – trotz der wachsenden sozio-ökonomischen Unterschiede – politisch relativ stabil.
- Die makroökonomischen Indikatoren Russlands sind relativ günstig: die niedrigste Inflationsrate 2011 (6,1 Prozent) seit dem Zusammenbruch der Sowjetunion. Nach Wachstumsraten von über 5 Prozent bis 2008 und einem starken Einbruch 2009 wächst die Wirtschaft wieder. 2012 wird ein Wirtschaftswachstum von knapp 4 Prozent erwartet. Auch die Direktinvestitionen nehmen zu, begünstigt durch die Rubelabwertung und erzwungen durch Zollerhöhungen auf Neuwagenimporte. Die lokale Wertschöpfung ist aber immer noch relativ gering – meist handelt es sich noch um CKD Montagen importierter Teile. Probleme sind die fehlende lokale Lieferantenbasis und für die ausländischen Zulieferer wie für OEMs erschwerten Rechtsunsicherheit, Korruption, Bürokratie und hohe Arbeitskosten bei geringer Arbeitsproduktivität bislang eine höhere Wertschöpfung vor Ort. Es fehlen zudem gut ausgebildete Arbeitskräfte und Spezialisten, eine Qualifizierung ist teuer. Es gibt zwar Automechaniker, aber kaum Kfz-Mechatroniker.
- Der russische Staat möchte die Importabhängigkeit verringern und Russland zu einem Nettoexporteur von Fahrzeugen machen. Dies soll durch ein Bündel von Maßnahmen erreicht werden, durch Importbeschränkungen und Investitionsförderung. Einfuhrzölle auf neue und gebrauchte Fahrzeuge, die in der Krise noch erhöht wurden, Abwrackprämien (bis Ende 2011) und günstige Kredite. Diese Maßnahmen ermöglichten das starke Produktionswachstum (30 Prozent 2010 und 2011). Durch direkte Hilfen, insbesondere für Hersteller kleiner Fahrzeuge und Kooperationen mit ausländischen Unternehmen, werden die international nicht wettbewerbsfähigen russischen Hersteller und Zulieferer gefördert. Die ausländischen Anbieter werden durch Anreize (verbunden mit Auflagen) zu Investitionen gedrängt. Die Importsubstitution wird u.a. durch Vorgaben zur Wertschöpfung getrieben (Dekret 166). Hersteller müssen nach einer Schonfrist mindestens 300.000 Fahrzeuge pro Jahr in Russland bauen und je nach Bauteil bis zu 60 Prozent (Motor) der Wertschöpfung aus russischer Produktion beziehen. Auch wenn Russland der WTO beitrifft, wird der Zollabbau zunächst noch gering bleiben.

Die großen Einkommensunterschiede spiegeln die Segmentstruktur wider. Der Anteil der Kompaktklasse ist deutlich größer als der Anteil der Kleinwagen und der Minifahrzeuge, die in Russland wenig populär sind. Beliebt sind Stufenhecklimousinen (Sedans) und große Geländelimousinen (SUVs), vor allem relativ günstige Sedans russischer Hersteller. Der russische Automobilmarkt ist noch sehr traditionell: das Auto ist ein Statussymbol, Fahrzeugklasse und Einkommen korrelieren hoch.



## Automobilhersteller und -zulieferer in Russland

Die Automobilindustrie ist derzeit keine Schlüsselindustrie der russischen Wirtschaft, die bislang stärker auf Rohstoffe gesetzt und damit eine partielle De-Industrialisierung in Kauf genommen hat. 2012 könnten allerdings 2,7 Mio. Fahrzeuge produziert werden. Es gibt eine starke russische Automobilproduktion, vor allem durch GAZ (Lada) und UAZ, die jedoch trotz des hohen Marktanteils in Russland und in Staaten der ehemaligen Sowjetunion weder technisch noch ökonomisch konkurrenzfähig sind. Es fehlen Know-how und Effizienz.

Die ersten ausländischen Unternehmen, die in die Produktion investierten, waren Ford, GM, Hyundai und Renault. Um von der erwarteten starken Entwicklung profitieren zu können, investieren derzeit fast alle großen Hersteller in Russland, allein und in Kooperationen mit russischen Herstellern: z.B. GM oder Ford zusammen mit Sollers. Renault übernimmt die Mehrheit von AvtoVas, dem größten russischen Hersteller mit der Marke Lada und einem alten, riesigen Werk in Togliatti an der Wolga. Volkswagen investiert in die Erweiterung und Modernisierung des Werks Nischnij Nowgorod der GAZ-Gruppe, wo VW- und Skodamodelle gebaut werden sollen, in das Werk Kaluga und ein Motorenwerk. Mazda kooperiert mit dem russischen Hersteller Sollers in Wladiwostok. 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 – „equal to the West“ ist ein wichtiges Verkaufsargument – und wünschen keine an den russischen Markt angepassten Fahrzeuge, die eher robust als technologisch hoch entwickelt wären.
- russischen Ingenieuren fehlt FuE-Erfahrung, da gut ausgebildete Ingenieure in anderen Branchen gut bezahlte Arbeitsplätze finden. Die russische Automobilindustrie entwickelt weniger neu als weiter.

Ausländische Unternehmen beschaffen noch wenig 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 2011 nur etwa 1,7 Mrd. US-Dollar. Das liegt daran, dass erst sehr wenige russische Zulieferer die geforderten internationalen Qualitätsstandards erreichen und bisher nur wenige ausländische Zulieferer hier investiert haben. Sie stellen eher Teile geringer Wertschöpfung her. Kleine Losgrößen mindern den ROI der Zulieferer. Ausländische Unternehmen haben deshalb noch Schwierigkeiten, die geforderten 30 Prozent „local content“ drei Jahre nach Produktionsaufnahme zu erreichen.

## 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, Bürokratie und hohe Korruption Investitionen in Russland. Hinzu kommen Mängel in der Infrastruktur und eine nicht ganz verlässliche Außenhandels-, insbesondere Zollpolitik des russischen Staates. Trotz aller Hemmnisse wird sich der russische Automarkt zum größten und wachstumsstärksten Automarkt in Europa entwickeln.

Haben Sie Anmerkungen zu diesem Spotlight?

[info@cama-automotive.de](mailto:info@cama-automotive.de) – wir antworten umgehend