

Russlands Automobilmarkt wächst weiter

(aus: RUSSLAND aktuell 35-2011)

Die Automobilindustrie zählte 2010 und in den ersten beiden Quartalen 2011 zu den am schnellsten wachsenden Branchen in Russland, auch wenn der volkswirtschaftliche Anteil bisher nur ein Prozent ausmacht.

Mit 1,9 Millionen Einheiten wurden im vergangenen Jahr 30 Prozent mehr Automobile verkauft als noch 2009. Im Vergleich der zweiten Quartale 2010 und 2011 stieg der Absatz von Pkw nach Angaben der Association of European Business (AEB) um 34 Prozent. Je nach Sichtweise soll der Verkauf bis zum Ende des Jahres auf zwischen 2,13 bis zu 2,4 Millionen Automobile steigen. Damit würde die Russische Föderation wieder deutlich Kurs auf das Ziel größter und wachstumsstärkster Automarkt Europas nehmen. Bis zum Ende des Jahrzehnts wird mit einem Gesamtmarktvolumen von bis zu vier Millionen Einheiten gerechnet, damit wäre Russland sowohl der am schnellsten wachsende als auch mit 142 Millionen Einwohnern der größte Markt in Europa. In Deutschland wurden 2010 etwas mehr als 2,9 Millionen Pkw neu zugelassen. Im Vergleich zu den anderen BRIC-Staaten belegt Russland bei den Neuzulassungen bisher den letzten Platz (2010: China: 13,8 Millionen, Brasilien 2,6, Indien 2,4).

Die aktuelle starke Nachfrage in Russland wird durch die von Premier Putin eingeführte Abwrackprämie, die gute konjunkturelle Entwicklung Russlands, die intensive Binnennachfrage und immer noch durch den nachholenden Konsum geprägt. Die Fahrzeugdichte liegt in Russland mit 240 Pkw auf 1.000 Einwohner auch noch deutlich unter der anderer Industrie- und Schwellenländer. Eine Ausnahme bildet die Hauptstadt Moskau, in der nach Angaben von Avtostat die Kfz-Dichte bei rund 280 liegt. Zum Vergleich: In Deutschland waren nach Angaben des Statistischen Bundesamtes Ende 2010 etwa 600 Automobile pro 1.000 Einwohner registriert.

Autobranche mit Tradition

In der Russischen Föderation gibt es nach wie vor eine starke eigene Automobilproduktion, vor allen Dingen die Marken GAZ (Lada) und UAZ, die jedoch weder vom technischen Standard noch vom Preis-Leistungs-Verhältnis am Weltmarkt konkurrenzfähig sind, aber einen hohen Anteil am Binnenmarkt und einen gewissen, auch historisch bedingten Verkaufsanteil in den Staaten der ehemaligen Sowjetunion besitzen. Dazu tragen auch hohe Einfuhrzölle für ausländische gebrauchte und neue Kfz bei, die in der Krise weiter angehoben wurden.

Augenblicklich steigt der Verkauf russischer Automobile noch leicht an. Jedoch fehlen der heimischen Produktion die Effizienz und das Know-how, um den Abstand zu den am Weltmarkt erfolgreichen Autobauern zu verkürzen. Die Situation für die Hersteller könnte sich zusätzlich verschärfen, sollte Russland demnächst der Welthandelsorganisation WTO beitreten, dann müssten innerhalb

einer festgeschriebenen Zeit die Einfuhrzölle gesenkt beziehungsweise vollkommen aufgehoben werden. Zusätzlicher Druck auf die Produzenten entsteht durch die Lokalisierung internationaler Konzerne, die ihre Kapazitäten nicht nur ausbauen müssen, sondern auch wollen.

Immer mehr ausländische Automobilkonzerne lokalisieren ihre Produktion. Mit rund 600.000 Einheiten lag der Anteil ausländischer in Russland gefertigter und

verkaufter Modelle bei rund 40 Prozent – Tendenz stark steigend. Um sowohl die Verarbeitungstiefe als auch Know-how und Zulieferer nach Russland zu locken, hat der russische Staat bereits im September 2006 Regierungsverordnungen erlassen, die die Bedingungen für den Erhalt von Zollvergünstigungen für OEM und Zulieferer festlegen:

- Gewährleistung einer jährlichen Mindestproduktion
- Aufnahme der Produktion innerhalb von 18 Monaten bei bestehendem Betrieb oder innerhalb von 30 Monaten beim Neubau einer Produktionsstätte
- Verpflichtung zur Verringerung des Anteils der Komponenten, die unter Inanspruchnahme von Vergünstigungen eingeführt werden
- Diese Verpflichtung zwang ausländische Autoproduzenten, innerhalb von sechs bis sieben Jahren bis zu 30 Prozent ihrer Produktion zu lokalisieren oder auf in Russland produzierte Teile zurückzugreifen.

2010 wurden die Anforderungen an die ausländischen Produzenten verschärft. Die Regelungen sehen vor, dass die Konzerne nunmehr bis zu acht Jahre lang Präferenzen für den Import von Komponenten genießen, sofern sie ihre Produktion innerhalb von drei Jahren auf über 350.000 Fahrzeuge pro Jahr bei bestehendem Produktionsbetrieb (Brownfield) beziehungsweise binnen vier Jahren auf 300.000 Fahrzeuge pro Jahr im Falle einer neuen Produktionsstätte (Greenfield) steigern.

Die Lokalisierung der Wertschöpfungskette soll zudem innerhalb von sechs Jahren nach Abschluss einer entsprechenden Vereinbarung auf mindestens 60 Prozent erhöht werden. Bis Ende Februar 2011 haben sechs ausländische Autobauer eine Vereinbarung mit dem Ministerium für Wirtschaftsentwicklung unterschrieben und mussten bis zum 1. Juni dieses Jahres ihren Business-Plan vorlegen.

Neben einer besseren Auslastung der lokalen Zulieferindustrie sollen ausländische Zulieferer stimuliert werden, ihre Komponenten in Russland zu fertigen. Russische Zulieferer sind jedoch oftmals noch nicht in der Lage, qualitativ und quantitativ den Anforderungen internationaler Automobilkonzerne zu genügen, so dass zunehmend mehr internationale Zulieferer in Russland lokalisieren. Eines der jüngsten Beispiele ist der Reifen- und Komponentenhersteller Continental, der im Automobilcluster von Kaluga ein Reifenwerk für 220 Millionen Euro bauen wird. In der Region südlich von Moskau haben sich bereits Volkswagen und VolvoTrucks angesiedelt.

„Die neuen Regelungen zur ‚Industriellen Montage‘ erfordern ein Umdenken. Wer Russland bislang vorwiegend als Exportland betrachtete, sieht sich mit verschärften Einfuhrbedingungen konfrontiert, was sich negativ auf den Absatz auswirken kann“, so Alexander Stoljarskij von der Kanzlei Beiten Burkhardt. Deshalb entscheiden sich mehr und mehr internationale Unternehmen für Produktionen und Kooperationen in Russland: Toyota arbeitet mit Sollers zusammen, Daimler, Volkswagen und General Motors mit GAZ und Renault/Nissan mit AvtoVAZ.

Über Produktionen im Land verfügen bislang BMW, Volkswagen, PSA, Mitsubishi, Hyundai, Ford, Nissan, Toyota, KIA, Chevrolet, Renault. Darüber hinaus planen auch FIAT, Daimler mit seiner Nutzfahrzeug- und/oder Bussparte, General Motors und andere, künftig in Russland zu produzieren.

Quelle: Michael Harms, Vorstandsvorsitzender, Deutsch-Russische Auslandshandelskammer