

## Branchenbarometer – Afrika / Nahost

### Automobilindustrie

Stand: Januar 2012

Detaillierte Informationen zur weltweiten Entwicklung in den Branchen Maschinen- und Anlagenbau, Automobilindustrie, Chemische Industrie, Bauwirtschaft, Elektrotechnik- und Elektronikindustrie, Informations- und Kommunikationswirtschaft, Umwelttechnik sowie Medizintechnik finden Sie unter

[www.gtai.de/branchen-international](http://www.gtai.de/branchen-international)

### Afrika / Nahost

Branchenbarometer						
Land	Wirtschaftsentwicklung		Marktpotenzial ausgewählter Branchen *)			
	BIP 2011 1)	BIP 2012 1) 2)	Maschinenbau	Automobil	Chemie	Bau
	(reale Veränd. ggü. Vorjahr in %)					
Ägypten	1,8	1,6	↗	↗	↗	↗
Algerien	2,5	3,3	↔	↗	↔	↗
Angola	3,7	8,0	↑	↗	↗	↗
Irak	8,2	7,6	↔	↗	↗	↗
Israel	4,6	2,5	↗	↔	↗	↗
Katar	16,7	6,8	↘	↑	↗	↔
Kenia	4,2	5,9	↗	↗	↗	↑
Libyen	-27,9	27,6	↔	↗	↗	↗
Marokko	4,3	3,2	↗	↗	↗	↗
Nigeria	7,4	5,8	↗	↗	↗	↗
Pakistan	2,4	3,6	↔	↘	↔	↘
Saudi-Arabien	7,0	4,8	↑	↗	↑	↑
Südafrika	3,1	2,3	↗	↑	↗	↗
Tunesien	-0,3	2,8	↔	↔	↗	↗
VAE	3,3	3,5	↘	↑	↗	↘

\*) Chancen für deutsche Unternehmen in der jeweiligen Branche

1) Bruttoinlandsprodukt; 2) Prognose

 Starkes Wachstum
  Wachstum
  Stagnation
  Rückgang
  Starker Rückgang

Branchenbarometer						
Land	Wirtschaftsentwicklung		Marktpotenzial ausgewählter Branchen *)			
	Importe 2012 1)	Investitionen 2012 1)	Elektro/ Elektronik	IT+Telekom	Umwelt- technik	Medizin- technik
	(reale Veränd. ggü. Vorjahr in %)					
Ägypten	11,3	1,4	↗	↗	↗	↗
Algerien	3,7	4,0	↗	↗	↗	↗
Angola	8,0	8,0	↑	↗	↗	↗
Irak	16,0	19,0	↗	↗	→	↗
Israel	1,4	4,2	↗	↗	↑	↗
Katar	-1,1	2,7	→	↗	↗	↗
Kenia	8,1	8,0	↗	↑	↗	↗
Libyen	20,7	15,5	→	→	→	↗
Marokko	4,5	5,0	→	↑	↗	↗
Nigeria	13,3	4,0	↗	↗	↗	↗
Pakistan	9,6	2,4	→	↗	↗	→
Saudi-Arabien	7,0	6,3	↑	↑	↗	↑
Südafrika	7,2	2,8	↗	↑	↑	↑
Tunesien	5,8	4,0	→	↗	↗	→
VAE	5,0	5,0	→	→	↗	→

\*) Chancen für deutsche Unternehmen in der jeweiligen Branche  
 1) Prognose

Detaillierte Informationen zur weltweiten Entwicklung in den Branchen Maschinen- und Anlagenbau, Automobilindustrie, Chemische Industrie, Bauwirtschaft, Elektrotechnik- und Elektronikindustrie, Informations- und Kommunikationswirtschaft, Umwelttechnik sowie Medizintechnik finden Sie unter [www.gtai.de/branchen-international](http://www.gtai.de/branchen-international)

### Automobilindustrie

Der Kfz-Markt **Ägyptens** hat nach den politischen Umwälzungen relativ schnell wieder Fuß gefasst. Der befürchtete Einbruch um 50% und mehr ist nicht eingetreten. Das Marktvolumen blieb in den ersten acht Monaten 2011 um ein Drittel unter der Vergleichsperiode des Vorjahres. In dieser Größenordnung wird auch der Gesamtrückgang 2011 liegen. Importierte Komplettfahrzeuge schnitten mit einem Rückgang von 35% schlechter ab als im Inland montierte Kfz (-31%). Die Produktion von Pkw gab bis August um 34% nach und dürfte ein Gesamtjah-

resvolumen von 127.000 Einheiten erreichen. Hyundai führt weit vor Chevrolet, Kia und Speranza. Bei Bussen (-35%) und Nfz (-25%) werden 11.000 beziehungsweise 29.000 Einheiten erwartet. Diese Bereiche leiden unter geringeren Investitionen in Tourismus, Handel und Industrie. Nach weiterer Konsolidierung in 2012 eröffnen sich gute Perspektiven.

**Tunesien** ist für die europäische Kfz-Branche zuvorderst als Standort für die Produktion von Kfz-Teilen und -Zubehör bedeutend. Nach der tunesischen Revolution im Januar 2011 ist eine Zurückhaltung bei den Neuinvestitionen in diese Branche zu verzeichnen. Der Absatz von Pkw und Nutzfahrzeugen ist rückläufig. Schon an dem Sachverhalt aber, dass im Zuge des Umsturzes kaum Absetzbewegungen ausländischer Unternehmen zu verzeichnen sind, lassen sich die im Grunde guten Standortbedingungen in Tunesien ablesen. Zudem konnten die Ausfuhren von Kfz-Teilen in den ersten elf Monaten 2011 äußerst stark um 29,7% wachsen. Die Eintrübung der Konjunkturaussichten in Europa wird sich allerdings bei der Kfz-Teileproduktion negativ auswirken. Ab circa Mitte 2012 sind Chancen gegeben, dass die durch die Revolution unterbrochene Expansion des Sektors wieder anläuft. Stark wachsende Investitionen, einschließlich solcher ausländischer Unternehmen, sind möglich. Positiv zu werten ist die bislang erfolgreiche und verhältnismäßig weit fortgeschrittene demokratische Transformation.

In **Algerien** stabilisiert sich der Verkauf deutscher Pkw nach einem Importboom 2009 auf hohem Niveau. In den Jahren 2010 und 2011 wurde jeweils ein Exportwert von knapp über 200 Mio. Euro erreicht. Zwar steigen die Importe deutscher Pkw, großen Nachholbedarf gibt es aber eher für Wagen des unteren und mittleren Preissegments. Die Exportaussichten für Lkw und Spezialfahrzeuge haben sich 2012 verbessert. Ende März 2011 hat die Daimler AG mit dem algerischen Staat und der Aabar Investments PJS die Montage von Lkw und Bussen in Algier vereinbart. Regierungsstellen betonen immer wieder, mit ausländischen Partnern (etwa Peugeot oder VW) Kfz in Algerien bauen zu wollen. Die Realisierung von Industrieprojekten gestaltet sich aber zäh.

Mit einer hohen Pkw-Nachfrage ist in **Marokko** 2012 zu rechnen. Die Gründe: Ein zumindest im 1. Halbjahr gut laufender Konsum und seit dem 1.3.12 die komplette Zollbefreiung für europäische Pkw-Produzenten (bisherige Zollquote 3,3%). Für asiatische Automobilhersteller gibt es seit dem 1.1.12 eine Senkung der Einfuhrzölle von 25,0 auf 17,5%. Insbesondere Pkw für das obere Preissegment werden von deutschen Automobilherstellern erfolgreich abgesetzt. Den marokkanischen Kfz-Markt beherrschen vor allem französische Fabrikate, die zum großen Teil vor Ort montiert werden. Renault baute zudem bei Tanger ein neues Dacia-Werk. Für 2014 ist eine Jahreskapazität von 400.000 der preisgünstigen Dacia-Fahrzeuge avisiert. Das Renault-Werk zieht Folgeinvestitionen von Zulieferern nach sich. Auch für weitere Kfz-Teile-Hersteller hat sich das Land zu einem interessanten Standort entwickelt, obgleich Engpässe bei der Rekrutierung von qualifiziertem Personal gegeben sind.

Die Gesamtlage in **Libyen** ist auch Anfang 2012 noch unübersichtlich. Nicht unwahrscheinlich ist eine Lockerung des Einfuhrregimes für Kfz, wie es nach 2003 auch im Irak zu beobachten war. Ein Teil des Kfz-Bestands ist durch die Kämpfe beschädigt oder vernichtet worden, so dass von Ersatzbedarf ausgegangen werden kann. In dem Maße, wie die neue libysche Regierung wieder Verfügungsgewalt über die Erdöleinnahmen erhält, ist auch die Finanzkraft für den Kfz-Import gegeben. In der Zwischenzeit dürften die ohne Zweifel erheblichen privaten Ersparnisse der libyschen Bürger für Nachfrage, besonders bei Pkw, sorgen. Eine nennenswerte Kfz-

Montage gibt es im Lande nicht. Der Status einer Kooperation mit Iveco für die Lkw-Montage ist nicht bekannt.

Bis auf Busmontage und wenige Sondermontagen anderer Kfz verfügt **Israel** über keine eigene Kfz-Fertigung, wohl aber über eine hochentwickelte Herstellung von Kfz-Teilen. Zudem bietet die Elektronikindustrie zunehmend Fahrerhilfssysteme für den Weltmarkt an. Die Kfz-Einfuhr nahm 2011 um rund 20% zu und erreichte circa 5,2 Mrd. US\$. Damit wurde ein neuer Importrekord aufgestellt. Auf dem Pkw-Markt setzte sich der durch eine neue, ökologisch orientierte Besteuerungsstruktur ausgelöste Vormarsch kleinerer und umweltschonender Modelle fort. Welchen Erfolg der im Sommer angelaufene Verkauf von Elektro-Pkw haben wird, lässt sich erst 2012 mit einiger Sicherheit beantworten.

Mittelfristig strebt **Saudi-Arabien** den Aufbau einer großen Kfz- und Teileindustrie an. Im Lkw-Sektor gibt es bereits Montagewerke von Daimler, MAN und Volvo. Ab Ende 2012 will Isuzu in der Ost-Provinz (Industrial City Dammam II) mit der Fertigung mittlerer Lkw (F-Series) beginnen. Zukünftig sollen auch Pkw lokal produziert werden. Entsprechende Projekte sind aber noch nicht weit fortgeschritten. Der Kfz-Absatz ist 2010 um 5% auf rund 625.000 Einheiten gestiegen davon 20% Nutzfahrzeuge). Im Krisenjahr 2009 wurde ein Plus von nur 1% verzeichnet. Prognosen rechnen für 2011 gegenüber 2010 mit einer Steigerung um 10% auf 688.900 Einheiten. Ähnliche Wachstumsraten werden auch in den kommenden Jahren erwartet (Prognose 2015: 950.000 Stück). Der Anteil deutscher Marken ist relativ gering (Schätzung: 5%), allerdings sind deutsche Anbieter in einigen Segmenten (zum Beispiel Luxus-Pkw) führend. In den ersten zehn Monaten 2011 verkaufte die BMW-Gruppe 2.649 Fahrzeuge (einschließlich Mini; Gesamtjahr 2010: 3.014). Audi meldet für Januar bis September den Absatz von 1.043 Einheiten.

Der Kfz-Markt in den **VAE** ist asiatisch dominiert. Bislang kommen vier von fünf Fahrzeugen aus Asien, drei davon aus Japan, sagen Marktkenner. Nach den letzten VAE-Zahlen importierte das Land 2010 Kfz der SITC 78 im Wert von 10,75 Mrd. US\$ und damit 24% mehr als im Jahr zuvor, aber immer noch 38% weniger als im Boom-Jahr 2008. Wertmäßig ist der Marktanteil Japans weniger dominierend, da vor allem aus Deutschland vornehmlich Pkw der Luxusklasse importiert werden. Im Jahr 2010 kamen rund 43% der Kfz-Einfuhren aus Japan, 14% aus Deutschland, 13% aus den USA und 5% aus Korea (Rep.). Die Zuverlässigkeit der VAE-Statistiken wird jedoch von Branchenkennern häufig in Frage gestellt. Wer den Markt genauer analysieren will, sollte auch die nationalen Statistiken der Partnerländer zu Rate ziehen.

Der Kfz-Markt in **Katar** ist geprägt durch eine asiatische Übermacht. Nach katarischen Zahlen kamen 2010 wertmäßig etwa 43% aller Kfz aus Japan. Der deutsche Marktanteil liegt bei 14%, der US-amerikanische bei 12%. Dies ist vermutlich der mit Abstand höchste deutsche Kfz-Marktanteil in einem Land der Arabischen Halbinsel. Die Kfz-Importe waren 2010 wertmäßig um etwa 28% niedriger als im Boom-Jahr 2008. Wenn in den nächsten Jahren jedoch wieder Heere von Fachkräften anreisen, damit sämtliche ehrgeizigen Bauprojekte angegangen werden können, wird das den Kfz-Absatz wieder beflügeln. Traditionell gefragt sind große Allrad-Fahrzeuge und hubraumstarke Limousinen. Benzin ist billiger als Mineralwasser, der Treibstoffverbrauch deshalb kein Thema.

Die "Wildwestzeiten" auf dem **irakischen** Kfz-Markt gehen langsam zu Ende. Im Lauf des Jahres 2012 will die Regierung vorschreiben, dass Kfz nur noch verkauft werden dürfen, wenn auch eine Niederlassung im Irak vorhanden ist. Die Praxis, den Markt aus anderen Golfstaaten zu bedienen, soll damit unterbunden werden. Die Montageaktivitäten der State Company for Automotive Industry nehmen zusehends an Fahrt auf. Montageverträge, vor allem für Lkw, bestehen unter anderem mit Scania, Mercedes-Benz und Renault. Mitte 2011 wurde ein weiterer Kontrakt mit Scania zur Montage von 5.000 Lkw und Bussen unterschrieben.

In **Pakistan** ist die steuerliche Belastung von Kfz und Treibstoffen hoch. Zunehmend werden private Pkw in einfachen Werkstätten auf Gas umgerüstet, was deutlich billiger ist als Benzin. Importierte Pakistan 2006 noch Kfz für 1,64 Mrd. US\$, so waren es 2010 rund 27% weniger, aber immerhin 38% mehr als 2009. Wenn überhaupt, dann reicht das Geld nur für einen japanischen Kleinwagen. Rund 58% aller Kfz-Importe kamen 2010 aus Japan, aus Deutschland dagegen lediglich 2%.

Für die **südafrikanische** Automobilbranche wird 2012 ein weiteres Wachstum prognostiziert. Dies dürfte mit geschätzten 7% aber etwas niedriger ausfallen als zuletzt. Im Jahr 2011 konnten die Verkäufe im Inland noch um 15,9% zulegen und eine Stückzahl von 571.425 erreichen. Insbesondere die zurzeit niedrigen Zinsen wirken sich positiv auf die Verkäufe aus. Im Jahr 2012 könnten die Absatzzahlen nach Schätzung des Branchenverbandes NAAMSA etwa 611.000 Einheiten erreichen. Auch die inländische Produktion verzeichnet Zuwächse. Während 2011 circa 540.000 Stück produziert wurden, wird 2012 mit einem Anstieg um 13% auf ungefähr 610.000 Fahrzeuge gerechnet.

Die Kfz-Branche in **Nigeria** profitiert von der erneuten Wirtschaftsbelebung, vor allem in den Sektoren außerhalb der Erdölwirtschaft, durch wieder zunehmende Nachfrage, besonders im gewerblichen Kundenbereich. Die Automobilbranche ist überwiegend ein Importmarkt, nachdem mehrere Montagebetriebe das Land verlassen haben. Die private Kfz-Nachfrage dürfte durch die gestiegene Arbeitslosigkeit beeinträchtigt werden.

In **Angola** wird bei wieder anziehendem Wirtschaftswachstum nach der Flaute 2010 auch beim Absatz von Kfz erneut mit Zuwachsraten gerechnet. Die Nachfrage konzentriert sich stark auf den gewerblichen Sektor, da die Einkommenslage der breiten Bevölkerung das Kaufpotenzial im privaten Bereich begrenzt. Ein Markt für den Absatz von Luxusfahrzeugen besteht in der reichen Oberschicht.

Der Absatz von Neu- und Gebrauchtfahrzeugen in **Kenia** zeigt wieder stabile Steigerungsraten, entsprechend dem Wirtschaftswachstum. Es handelt sich überwiegend um einen Importmarkt, aber es sind neue Montageprojekte angelaufen (VR China, Japan). Geschäftschancen für deutsche Unternehmen gibt es bei Teilen und Zulieferungen. Der Markt wird aufgrund der Einkommensbegrenzung dominiert von Gebrauchtfahrzeugen, vorwiegend aus Japan (Linksverkehr wie Kenia).

## **Ihr Ansprechpartner bei Germany Trade & Invest:**

Martin Kalhöfer

E-Mail: [afrikanahost@gtai.de](mailto:afrikanahost@gtai.de)

---

*Germany Trade & Invest* ist die Gesellschaft für Außenwirtschaft und Standortmarketing der Bundesrepublik Deutschland. Die Gesellschaft berät ausländische Unternehmen, die ihre Geschäftstätigkeit auf den deutschen Markt ausdehnen wollen. Sie unterstützt deutsche Unternehmen, die ausländische Märkte erschließen wollen, mit Außenwirtschaftsinformationen.

### **Germany Trade and Invest**

Gesellschaft für Außenwirtschaft und Standortmarketing mbH

Villemombler Straße 76  
53123 Bonn  
Germany

T. +49 (0)228 24993-0  
F. +49 (0)228 24993-212  
E-Mail: [info@gtai.de](mailto:info@gtai.de)  
Internet: [www.gtai.de](http://www.gtai.de)



**GERMANY  
TRADE & INVEST**