

Branchenbarometer – Mittel- und Osteuropa

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

Mittel- und Osteuropa

Branchenbarometer						
Land	Wirtschaftsentwicklung		Marktpotenzial ausgewählter Branchen *)			
	BIP 2011 ¹⁾	BIP 2012 ^{1) 2)}	Maschinenbau	Automobil	Chemie	Bau
	[reale Veränd. ggü. Vorjahr in %]					
Bulgarien	1,8	1,0	↗	↗	↔	↗
Estland	8,0	3,2	↗	↗	↗	↗
Kasachstan	7,0	6,9	↗	↗	↗	↔
Kroatien	0,5	-0,5	↘	↗	↔	↘
Lettland	4,5	2,5	↗	↗	↘	↗
Litauen	5,8	3,4	↗	↗	↔	↗
Polen	4,3	2,5 bis 3,0	↗	↔	↗	↔
Rumänien	2,5	0,5	↗	↗	↔	↔
Russland	4,3	3,7	↗	↗	↗	↗
Serbien	2,0	1,5	↗	↔	↔	↔
Slowakei	3,0	1,7	↗	↗	↗	↔
Slowenien	0,5	-0,5	↗	↗	↗	↘
Tschechische Rep.	1,8	0,2	↗	↔	↗	↘
Ukraine	5,2	3,2	↗	↗	↗	↗
Ungarn	1,5	-1,0	↗	↗	↗	↘
Usbekistan	8,3	8,4	↗	↔	↗	↗

*) Chancen für deutsche Unternehmen in der jeweiligen Branche

¹⁾ Bruttoinlandsprodukt; ²⁾ Prognose

↗ Starkes Wachstum ↘ Wachstum ↔ Stagnation ↘ Rückgang ↘ Starker Rückgang

Mittel- und Osteuropa

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 %]					
Bulgarien	1,0	3,0	↗	↑	↑	↗
Estland	4,7	9,6	↗	↗	→	→
Kasachstan	9,0	7,0	↗	↗	↑	↑
Kroatien	1,5	-0,5	↘	↗	→	↗
Lettland	7,0	8,0	↗	→	→	→
Litauen	6,2	9,2	↗	→	↗	↗
Polen	5,0	5,0	→	↗	↗	↗
Rumänien	6,5	2,2	↗	↑	↗	↗
Russland	16,9	7,8	↗	↗	↗	↑
Serbien	4,4	4,0	↗	↗	↗	→
Slowakei	5,3	2,0	↗	↑	↗	→
Slowenien	5,0	3,5	↗	↗	↗	↘
Tschechische Rep.	3,5	1,4	→	→	↗	→
Ungarn	6,0	-1,0	↘	↗	↗	↗
Ukraine	25,0 (nominal)	10,8	↗	↗	↗	↗
Usbekistan	12,0 (nominal)	10,0	↑	↑	↗	↗

*) 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

Automobilindustrie

Die **russische** Automobilindustrie boomt wie kaum eine andere Branche. Nach ersten Prognosen der Association of European Businesses (AEB) wurden 2011 in Russland 2,6 Mio. Pkw und leichte Nutzfahrzeuge verkauft. Das war ein Plus von fast 37% gegenüber dem Vorjahr. Allerdings hat sich die Dynamik in den letzten Monaten etwas abgeschwächt. Für 2012 werden nur

noch einstellige Zuwachsraten erwartet. Die AEB rechnet mit einem Absatzplus von 8% auf 2,8 Mio. Neuwagen. Bis 2020 soll das Neuwagenvolumen in Russland dann auf 4 Mio. Pkw anwachsen. Entsprechend laufen große Investitionen in die Fahrzeug- und Teileproduktion. VW baut bei der GAZ-Gruppe eine zusätzliche Montagelinie auf. Fiat will Produktionskapazitäten von 120.000 Pkw jährlich schaffen. Continental baut ein Reifenwerk in Kaluga.

Polens Pkw-Produktion ging 2010 um 4% zurück; 2011 dürfte der Kfz-Gesamtausstoß weiter gesunken sein (-5 bis -7%). Die einzigen Großprojekte in den letzten Jahren waren Fiat-GM Powertrain (Benzinmotorentyp TwinAir) und das Joint Venture zwischen Ford und Fiat zwecks Bau des Ford Ka-Modells, wofür das bereits vorher bestehende Fiat-Werk in Tychy erweitert wurde. Fiat stellte sein Werk für die Produktion des Lancia-Ypsilon-Modells um, Opel (GM) seines in Gliwice auf das Astra-IV-Modell. Erweiterungsinvestitionen verfolgen vor allem die Hersteller von Komponenten. Zu den Kfz-Bauern gesellen sich über 700 Zulieferer, davon knapp die Hälfte ausländische, darunter Bosch, Delphi, Faurecia, Lear, TRW und Valeo. Teilehersteller haben sich vorwiegend in Sonderwirtschaftszonen und in der Nähe der Autobauer angesiedelt.

Tschechiens Schlüsselsektor hat 2011 ein zweites, sehr erfolgreiches Nachkrisenjahr erlebt, auch dank der starken Nachfrage in Deutschland. Gegenüber dem Vorjahr stieg die Autoproduktion um ein Zehntel auf fast 1,2 Mio. Pkw. Dieser Ausstoß dürfte 2012 gehalten werden. Hersteller von Autos und Kfz-Teilen haben eine Reihe von Investitionen gestartet oder in Planung (etwa Robert Bosch, Benteler, Hella, Hanwha). Auch der Inlandsabsatz entwickelte sich 2011 in allen Kategorien von Kraftfahrzeugen dynamisch, da vor allem Unternehmen investierten. Besonders kräftig stieg die Nachfrage nach neuen Lkw. Der Pkw-Markt 2012 verbleibt im Zeichen starken Preiswettbewerbs und dürfte angesichts der Unsicherheit der privaten Käufer bestenfalls auf dem hohen Niveau von 2011 stagnieren.

Die Registrierung neuer Pkw in **Ungarn** stagniert auf einem Tiefstand: Waren es 2008 noch 150.000 Neuzulassungen, so sind es 2011 nur rund 45.000 (50.000 für 2012 erwartet). In den ersten zehn Monaten 2011 wurden 37.200 Wagen registriert (+3%). Im Nachbarland Slowenien - mit nur 2 Mio. Einwohnern - gab es gleichzeitig ein Drittel mehr Zulassungen. Plangemäß laufen die Investitionen von Audi, Daimler und GM/Opel. Im neuen Daimler-Werk (Investitionen: 800 Mio. Euro) startet im 1. Quartal 2012 die Serienproduktion. GM/Opel will sein neues Motorenwerk (500 Mio. Euro) Ende 2012 in Betrieb nehmen – zunächst für 1,6l-Benzin-, später auch für Dieselmotoren. Die Audi-Investition läuft noch bis 2013 (900 Mio. Euro). Die Motorenfertigung in Győr wird zu einer vollständigen Pkw-Produktionskette ausgebaut – komplett für den Export.

Das Rückgrat der **slowakischen** Wirtschaft, die Kfz- und Kfz-Teile-Industrie, dürfte 2012 zu einer neuen Rekordmarke aufstreben. Die drei im Land tätigen Autoschmieden planen dank der Produktionsaufnahme neuer Modelle einen Ausstoß von 1 Mio. Wagen (Volkswagen Slovakia: 400.000; PSA Peugeot Citroen: 300.000 und Kia Motors Slovakia: 300.000 Einheiten). Das wären 80% mehr als 2010 und etwa 54% mehr als 2011 (Schätzung: 650.000). Weniger optimistische Marktbeobachter erwarten einen Ausstoß von 800.000 Wagen. Volkswagen startete 2011 ein bis 2015 geplantes Investitionsprogramm in Höhe von 1 Mrd. Euro. Die anderen beiden Fahrzeugbauer kündigten ebenfalls weitere Investitionen an. Die anhaltend regen Aktivitäten im Fahrzeugbau ziehen eine Reihe von Ausbauprojekten und neue Vorhaben in der Zulieferindustrie nach sich.

Einen noch größeren Umsatz als die beiden vor Ort produzierenden Automobilbauer Dacia (Renault) und Ford zusammen erwirtschaften in **Rumänien** die Kfz-Zulieferer, ohne deren Teile in Deutschland kein Auto vom Band rollt. Deutsche Zulieferer wie Continental, Dräxlmaier und Leoni sind wichtige Arbeitgeber. Continental kündigte weitere Investitionen an mehreren Standorten in Höhe von insgesamt 140 Mio. Euro an. Mehrere Werke will auch Dräxlmaier erweitern. Die bereits vierte Fabrik eröffnete Delphi (USA). Pirelli will sein Reifen-Werk in Slatina ausbauen. Der japanische Kabelhersteller Yazaki hat eine Fabrik in Caracal eröffnet. Außerdem laufen unter anderem Investitionsprojekte von Cooper Standard, Kirchhoff, IAC, Johnson Controls, Röchling, Sumitomo und Takata. Im Gespräch ist auch eine Investition von Bosch.

Die internationale Automobilindustrie entdeckt mehr und mehr den Standort **Bulgarien**. In Lovetsch beginnt Anfang 2012 die Montage von "Great Wall"-Modellen. Es handelt sich um die ersten in einem EU-Land hergestellten chinesischen Automobile. Der türkische Autoglas-Produzent Sisecam kündigte erneut weitere Investitionen an. Johnson Controls baut sein F&E-Zentrum für Autoelektronik in Sofia deutlich aus und erhält dafür einen Kredit der EIB. Seit 2011 produziert Kostal (Deutschland) Lenkstockschalter in Smoljan. Andere deutsche Zulieferer sind schon länger vor Ort. Im "Electric Vehicles Industrial Cluster" vereinigen sich Unternehmen aus dem Bereich Elektromobilität (www.emic-bg.org). Eine verstärkte Nachfrage nach Kfz-Teilen kommt aus Rumänien, wo sich Ford angesiedelt hat.

Die Kfz-Neuzulassungen sind in **Estland** in den ersten acht Monaten 2011 wieder stark um 74,7% auf insgesamt 13.311 Einheiten gestiegen, nachdem sie 2009 massiv um 70,4% eingebrochen waren und sich 2010 zunächst leicht um 6,2% erholt hatten. Trotz des erneuten starken Wachstums ist das Vorkrisenniveau bei den neuen Kfz-Anmeldungen noch nicht wieder erreicht. Im Jahr 2007 waren in Estland insgesamt 29.000 Kfz neu registriert worden. In dem baltischen Land produzieren nur einige Kfz-Zulieferer, deren Beitrag zur gesamten Erzeugung des verarbeitenden Gewerbes 2009 etwa 2,3% ausgemacht hat. Ihre Fertigung war im 3. Quartal 2011 um 14,4% höher als im gleichen Zeitraum 2010; ihre inländischen Neuaufträge dagegen lagen im September 2011 rund 55% unter dem Niveau von vor Jahresfrist.

Der **lettische** Kfz-Markt erholt sich seit 2010 vom starken Einbruch im Jahr 2009, hat jedoch das Vorkrisenniveau bei weitem nicht erreicht. In den ersten drei Quartalen 2011 wurden insgesamt 37.611 Kfz zugelassen; darunter sind 10.872 Fahrzeuge 2010 oder 2011 hergestellt worden. Der Großteil dieser neuen Kfz entfällt auf Pkw. Insgesamt wurden in den ersten drei Quartalen 8.012 Autos neu angemeldet. Das entspricht einem Plus von 79,9% gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Im bisherigen Rekordjahr 2008 waren 19.778 neue Pkw in Lettland zugelassen worden. Die lettische Kfz-Industrie beschränkt sich auf einige Zulieferer und hat 2010 lediglich 1,6% zur landesweiten Erzeugung des verarbeitenden Gewerbes beigetragen. Im Oktober 2011 war die Produktion der Kfz-Industrie um 37,7% höher als vor Jahresfrist und die Neuaufträge waren um 44,6% höher als im Oktober 2010.

In den ersten acht Monaten 2011 gab es in **Litauen** insgesamt 11.896 Kfz-Neuzulassungen, das waren 7,8% mehr als im gleichen Vorjahreszeitraum. Bereits 2010 waren die Anmeldungen um 16,3% gestiegen, nachdem sie 2009 um 69,1% eingebrochen waren. Insgesamt ist der Markt noch weit vom Rekordniveau des Jahres 2008 entfernt, als 28.885 Kfz zugelassen worden waren. Die Kfz-Importe haben sich im 1. Halbjahr 2011 sogar mehr als verdoppelt

(+105,7%). Diese Dynamik ist allerdings weniger auf die inländische Nachfrage zurückzuführen als vielmehr auf Litauens Rolle als überregionaler Handelsplatz: Der größte Teil der aus dem Westen eingeführten Kfz geht als Reexport in GUS-Staaten. Die Produktion der litauischen Kfz-Industrie war im September 2011 um 3,0% höher als vor Jahresfrist; 2010 steuerte die Branche 0,7% zum Output des verarbeitenden Gewerbes bei.

In der **slowenischen** Kfz-Industrie haben sich gegen Jahresende trotz reger Investitionstätigkeit die Aussichten verdunkelt. Der Auftragseingang verharrte Januar bis September 2011 in etwa auf Vorjahresniveau (-0,5%). Renault baut in Novo Mesto für 330 Mio. Euro Fertigungskapazitäten für die neuen viertürigen Twingo- und Smart-Modelle auf. Expansiv ist auch die exportorientierte Kfz-Teile-Fertigung, die sich unter anderem auf Zulieferungen für Elektro- und Hybrid-Fahrzeuge vorbereitet. Leicht rückläufig (-1,2%) waren in den ersten elf Monaten 2011 die Pkw-Neuzulassungen. Auch im kommenden Jahr soll der Markt bei rund 60.000 Einheiten verharren. Gleichzeitig legte der Absatz leichter Nfz um 22,6% zu. Für die Lkw-Verkäufe (über 6t) hatte das 1. Halbjahr 2011 einen Zuwachs um 150% gebracht. Seit Herbst erhalten Käufer von Elektro- und Hybridautomobilen Subventionen.

Nach starken Einbrüchen 2009 und 2010 hat sich der **kroatische** Kfz-Markt im bisherigen Verlauf von 2011 erholt. In den ersten zehn Monaten 2011 wurden annähernd 36.000 neue Pkw abgesetzt, etwa 12,4% mehr als im selben Vorjahreszeitraum. Das Vorkrisenniveau dürfte kaum vor 2015 wieder erreicht werden. Überdurchschnittlich zugelegt haben im 1. Halbjahr 2011 die Nfz-Zulassungen: um 42,3% für Lieferwagen (bis 3,5 t) und um 75,1% für Lkw (gegenüber Jahresfrist). Diese Dynamik könnte allerdings durch ein eher bescheidenes Wirtschaftswachstum gedämpft werden. Kroatiens Automobilbau ist auf wenige Zulieferbetriebe beschränkt. AD Plastik hat in der Region aber Expansionspläne und der Bushersteller AZ Crobus hat Mitte 2011 neue Kapazitäten in Betrieb genommen. Erste Stromtankstellen werden eingerichtet. Bis 2020 sollen in Kroatien mindestens 5.000 E-Autos fahren.

Der **serbische** Automobilmarkt hat sich auch 2011 nicht von den Auswirkungen der Wirtschaftskrise erholt. Der Absatzrückgang bei Pkw soll bei 30% gegenüber dem Vorjahr gelegen haben. Positivere Impulse für den Markt sind von der weiteren Senkung der Importzölle für Kfz aus der EU zu erwarten. Die lokale Automobil- und Automobilzulieferindustrie ist derzeit einem starken Wandel unterworfen, der zum guten Teil dem Einstieg von Fiat in Serbien zu verdanken ist. In Kragujevac wird ab 2012 eine neue Fabrik (Kapazität von 200.000 bis 300.000 Pkw/Jahr) mit der Montage mehrerer Fiat-Modelle beginnen. Gleichzeitig siedeln sich Zulieferer in die Nähe des Werkes an. Unabhängig davon investieren einige andere ausländische Automobilzulieferer in Serbien, darunter Bosch, Leoni, Dräxlmaier und Yura.

Nach den schweren Produktionseinbrüchen in den Krisenjahren gelingt es der **ukrainischen** Automobilindustrie wieder Fuß zu fassen. Ein Produktionsvolumen im Zeitraum Januar bis Oktober 2011 von knapp 81.000 Pkw entsprach einer Erhöhung des Ausstoßes gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 42%. Mit einem Plus von 41% auf gut 3.000 Fahrzeuge können auch die Hersteller von Stadt- und Überlandbussen von der allgemeinen Konjunkturerholung profitieren. Einzig die Sparte Nutzfahrzeuge bleibt, und das recht deutlich, hinter den Erwartungen zurück. Ein zwischenzeitlich eingesetzter Aufschwung erwies sich als Momentaufnahme, denn mit einer Inlandsfertigung von lediglich knapp 2.800 Lkw zwischen Januar und Oktober wurde hier das Ergebnis des Vorjahreszeitraums um 36% verfehlt.

Die Zollunion mit Russland und Belarus (massive Anhebung der Importzölle für Kfz aus Drittländern), die generelle Zollerhöhung für Gebrauchtwagen und die Finanzkrise haben den viele Jahre boomenden Kfz-Markt in **Kasachstan** nahezu lahm gelegt. Doch seit Mitte 2010 geht es wieder aufwärts. In den ersten drei Quartalen 2011 wurden 24.250 Neuwagen verkauft (+112%), im Wesentlichen Fahrzeuge aus Russland (Lada) und Usbekistan (GM-Uzbekistan), sowie 23.194 Pkw (+32,5%; weit überwiegend Neuwagen) und 8.962 Lkw (+124,5%) importiert. Westliche Anbieter kommen trotz hoher Zölle wieder nach Kasachstan. Einer der Marktführer im Kfz-Geschäft, Astana Motors, eröffnet Ende 2011 in Astana einen BMW- und einen Lexus-Autosalon. Dank der Zollunion gingen 2010/11 kleinere Kfz-Montagen an den Start (Ssang Yong und UAZ/Pkw; Hyundai/Nutzfahrzeuge).

Im Zeitraum 2011/12 realisiert die unter dem Dach der staatlichen Gesellschaft O'zavtosanoat tätige Kfz-Industrie **Usbekistans** 30 Projekte für 470 Mio. US\$. Hauptakteur ist das Pkw-Werk GM-Uzbekistan in Asaka (Ziel 2011: 225.000 Einheiten). Einheimische Firmen wollen ihren Anteil an den Zulieferungen mittelfristig von 60 auf 80% ausweiten. Das Montagewerk für mittlere Lkw und Kleinbusse in Samarkand hat im 1. Halbjahr 2011 seine Ziele verfehlt (Ausstoß von nur rund 300 Lkw und 400 Bussen). Der deutsche Lkw-Bauer MAN startete die Montage von Schwerlastern. Die Anzahl aller inländischen Kfz-Zulieferer ist seit 2005/06 bis Mitte 2011 auf rund 200 gewachsen (Fertigung von 1.400 Komplettierungsteilen). Einen Kfz-Importmarkt für Pkw und Lkw gibt es infolge hoher Zölle, Abgaben und Konvertierungsproblemen nur in einem geringen Umfang.

Ihr Ansprechpartner bei Germany Trade & Invest:

Roland Lorenz

E-Mail: osteuropa@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
Internet: www.gtai.de



**GERMANY
TRADE & INVEST**