

In Pakistans Autoindustrie kommt Bewegung

15.03.2019

Auch deutsche Kfz-Produzenten verstärken ihre Engagements / Von Robert Espey

Dubai (GTAI) - Investitionsanreize zeigen Wirkung. Südkoreanische, chinesische und europäische Konzernen errichten Fertigungen. Sie konkurrieren mit den bisher dominierenden japanischen Herstellern.

Traditionell wird die pakistanische Automobilindustrie durch hohe Zölle und andere Handelshemmnisse gegen Importkonkurrenz abgeschirmt. Ein begrenzter Wettbewerb entsteht durch Einfuhren von Gebrauchtwagen. Ein Einstieg in den Neuwagenmarkt setzt lokale Produktions- beziehungsweise Montagekapazitäten voraus. Der pakistanische Kfz-Sektor ist noch recht klein, hat aber erhebliche Wachstumspotenziale.

Prognosen verweisen auf den sehr geringen Motorisierungsgrad der 215 Millionen Einwohner. Die International Organization of Motor Vehicle Manufacturers schätzte 2015 den Fahrzeugbestand ohne Krafträder auf 3,2 Millionen. Inzwischen dürften es rund 4 Millionen Fahrzeuge sein, das sind immer noch nur 19 Fahrzeuge je 1.000 Einwohner. In Deutschland kamen 2018 über 700 Kraftfahrzeuge auf 1.000 Einwohner.

Pakistan: Produktion von Straßenfahrzeugen (Stückzahlen) *)

	2014/15	2015/16	2016/17	2017/18
Pkw	152.524	179.944	186.936	217.774
Pick-ups und Jeeps	29.298	36.609	27.795	42.419
Mittlere und schwere Lkw	4.039	5.666	7.712	9.326
Busse	575	1.070	1.118	803
Motorräder	765.195	1.362.096	1.632.965	1.928.757

*) Fiskaljahre (Juli bis Juni)

Quelle: Pakistan Automotive Manufacturing Association

Japanische Marken dominieren

Nach Angaben der Pakistan Automotive Manufacturing Association (PAMA) liefen bei den japanischen Herstellern Suzuki, Toyota und Honda im Fiskaljahr 1. Juli 2017 bis 30. Juni 2018 insgesamt 217.774 Pkw (2016/17: 186.936) von den Montagebändern. Suzuki, Toyota und Honda halten im Pkw-Sektor einen Marktanteil von nahezu 100 Prozent. Der Verkauf lokal montierter Fahrzeuge entspricht wegen der wenigen Neuwageneinfuhren weitgehend dem Neuwagenabsatz.

Auf Marktführer Suzuki mit 123.846 Fahrzeugen folgen Toyota (51.218) und Honda (42.710). Die Modellpaletten bestehen aus Klein- und untere Mittelklasse-Fahrzeugen sowie Kleinbussen. Suzuki produziert die Kleinwagen-Modelle Swift, Cultus und Mehran sowie die Kleinbusse WagonR und Bolan. Toyota montiert das Modell Corolla, Honda die Modelle Civic und City.

In den ersten sieben Monaten des Fiskaljahres 2018/19 (Juli bis Januar) wuchs die Pkw-Produktion gegenüber der Vorjahresperiode um 5 Prozent auf 134.177 Fahrzeuge. Suzuki montierte 74.848 Pkw (2017/18: 75.121), Toyota

IN PAKISTANS AUTOINDUSTRIE KOMMT BEWEGUNG

33.390 (29.427) und Honda 25.939 (23.673). Das Minus bei Suzuki wurde durch Rückgänge bei der Kleinbus-Produktion verursacht.

Die Produktion von Pick-ups und Jeeps wird 2017/18 mit 42.419 Fahrzeugen angegeben. Es wurden die Pick-Up-Modelle Suzuki Ravi (21.570 Fahrzeuge) und Toyota Hilux (7.485) montiert. Die Jeep-Produktion umfassten die Modelle Honda BR-V (9.181) und Toyota Fortuner (4.183). In den ersten sieben Monaten 2018/19 sank die Produktion von Pick-ups und Jeeps um 22 Prozent auf 19.898 Fahrzeuge. Als neuer Pick-up ist das chinesische Modell JAC X200 mit 207 montierten Einheiten hinzugekommen.

Der Lkw-Sektor hatte in den letzten Jahren einen positiven Trend gezeigt. Bei mittleren und schweren Lkw gab es in den ersten sieben Monaten 2018/19 allerdings eine negative Entwicklung. Der Ausstoß schrumpfte um 21 Prozent auf 4.255 Einheiten. Es wurden Modelle der japanischen Hersteller Isuzu (2.113 Fahrzeuge) und Hino (1.300) sowie chinesische Foton/Master Lkw (842) gefertigt. Die Montage mittlerer und großer Busse stieg in den ersten sieben Monaten 2018/19 um 32 Prozent auf 576 Einheiten. Hino montierte 288 Busse, Isuzu 162 und Foton/Master 126.

Investitionsanreize sollen Automobilsektor beleben

Die 2016 verkündete Strategie zur Entwicklung der Automobilindustrie soll ausländische Kfz-Hersteller anlocken, um festgefahrene Strukturen in Bewegung zu bringen. Sie enthält Anreize für neue Produktionsstätten sowie für die Wiederinbetriebnahme brachliegender Montagewerke.

Die Regierung gewährt unter anderem eine Zollbefreiung für importierte Maschinen und Anlagen sowie Zollvergünstigungen für fünf Jahre beim Import von Teilen. Für Teile, die auch pakistanische Zulieferer produzieren könnten, gilt ein begünstigter Zollsatz von 25 Prozent (regulär: bis zu 50 Prozent). Der Zollsatz für nicht verfügbare Teile wird auf 10 Prozent gesenkt.

Abgesehen von den Investitionsvergünstigungen haben sich 2018 die Rahmenbedingungen allerdings verschlechtert. Der Wertverlust der pakistanischen Rupie führt zu erheblich steigenden Kfz-Preisen, auch Kredite sind teurer geworden. Behörden verlangen nun bei der Registrierung eines neuen Fahrzeugs die Vorlage einer Steuererklärung. Eine Bedingung, die oft nicht erfüllt werden kann.

Internationale Autobauer mit neuen Projekten

Als Reaktion auf die Investitionsanreize sind mehrere neue Montage-Projekte in Vorbereitung oder befinden sich bereits in der Umsetzungsphase. Kia Motors will gemeinsam mit der lokalen Lucky Cement Company 190 Millionen US\$ investieren, die neue Produktion soll noch 2019 anlaufen. Hyundai plant zusammen mit der pakistanischen Nishat Group eine 164 Millionen US\$ Investition. Der lokale Motorrad-Hersteller United Motors erhielt die Genehmigung für ein 18 Millionen US\$ Projekt, das in Kooperation mit dem chinesischen Partner Luoyang Dahe New Energy Vehicle Company realisiert wird. Der Kleinwagen United Bravo/Dahe DH 320 und ein Pick-up stehen auf dem Produktionsprogramm.

Ghandhara Nissan will Datsun Fahrzeuge montieren. Die Fertigung von JAC-Fahrzeugen ist schon angelaufen. Renault plant gemeinsam mit der in Dubai ansässigen Al-Futtaim Group den Bau eines Montagewerks. Ein Grundstück wurde in der Faisalabad Industriezone gekauft, der Produktionsstart soll 2020 erfolgen. Der chinesische Hersteller Changan will mit Master Motor leichte Lkw und SUV (Sport Utility Vehicle) bauen.

Großes öffentliches Interesse richtet sich auf angekündigte deutsche Engagements. Bislang war das Pakistan-Geschäft der deutschen Kfz- und Teile-Industrie relativ gering. Eurostat zufolge summierten sich 2018 die deutschen Exporte von Straßenfahrzeugen und Teilen nach Pakistan lediglich auf 33 Millionen Euro.

IN PAKISTANS AUTOINDUSTRIE KOMMT BEWEGUNG

Im Mai 2018 unterzeichnete die Daimler AG mit dem pakistanischen Unternehmen National Logistics Cell (NLC) eine Absichtserklärung über die Montage von Mercedes Benz Lkw. Angesichts der erwarteten Expansion des Logistiksektors wird von einem wachsenden Lkw-Bedarf ausgegangen.

Volkswagen schloss nach zweijährigen Verhandlungen im November 2018 mit Premier Systems, dem exklusiven Audi-Repräsentanten in Pakistan, einen Lizenzvertrag über die Montage von CKD-Bausätzen der Modelle Amarak (Pick-up) und T6 (Transporter) ab. Als Produktionsstandort ist Karachi vorgesehen.

Streit um Fahrzeugimporte

Obwohl die Kfz-Einfuhr durch hohe Zölle und verschiedene andere Handelshemmnisse ohnehin stark eingeschränkt wird, gibt es immer wieder Kritik, die Einfuhren seien ein Hindernis für die Entwicklung der pakistanischen Automobilindustrie. Gegenwärtig werden kommerzielle Pkw-Importe grundsätzlich nicht bewilligt. Ausnahmen gelten unter anderem für die lokalen Automobilhersteller, die unter bestimmten Bedingungen begrenzte Kontingente von CBU-Fahrzeugen (Completely Built Up) einführen dürfen.

Der "private" Import von neuen oder gebrauchten Pkw ist für im Ausland lebende Pakistaner möglich. Die Pakistan Motor Dealers Association (PMDA) fordert die Zulassung kommerzieller Pkw-Importe. Der Verband schätzt für 2018 den "privaten" Pkw-Import auf etwa 70.000 Fahrzeuge, der Absatz lokal montierter Pkw lag bei rund 240.000. Als Folge der neuen Nachweispflicht über die ausländische Herkunft der Zahlungen befürchtet die PMDA einen drastischen Rückgang der Einfuhren.

Weitere Informationen zu Wirtschaftslage, Branchen, Geschäftspraxis, Recht, Zoll und Ausschreibungen in Pakistan können Sie unter <http://www.gtai.de/pakistan> ▶ abrufen.

KONTAKT

Thomas Hundt

☎ +49 228 24 993 439

✉ [Ihre Frage an uns](#)

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck – auch teilweise – nur mit vorheriger ausdrücklicher Genehmigung. Trotz größtmöglicher Sorgfalt keine Haftung für den Inhalt.

© 2019 Germany Trade & Invest

Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.