

FA-007 DER AUTOMARKT RUSSLAND EINE CHANCE FÜR AUSLÄNDISCHE HERSTELLER

Von Stephan Kopischke

Wurde im Jahr 2008 Russland noch als größter Markt für den Absatz von Personenkraftwagen in Europa gesehen, so mussten die Prognosen in 2009 stark nach unten korrigiert werden.

Wie kam es zu diesen drastischen Anpassungen? Haben sich die Voraussetzungen geändert? Wurden falsche Annahmen getroffen oder ist es einfach anders gekommen als erwartet?

Der russische PKW Markt bietet große Chancen und vielen Risiken. Es lohnt sich auf jeden Fall einige Fakten, Einflüsse und deren Auswirkungen genauer zu betrachten.

EINFÜHRUNG

Russland ist flächenmäßig (17.000.000 qkm) das größte Land der Welt. Russland ist damit ca. 1,7-mal größer als Canada, 1,7-mal größer als die USA und sogar 1,8-mal größer als die Volksrepublik China. Betrachtet man die Bevölkerungsanzahl in absoluten Zahlen so ist Russland mit ca. 142 Mio. Menschen auf Platz 9 der Welt zu finden. Diese Zahlen im Verhältnis zueinander zeigen aber wie dünn besiedelt die russische Föderation ist. 8,38 Menschen je Quadratkilometer bringt eine Platzierung von 218 auf der Weltrangliste.

Der größte Teil der Bevölkerung lebt im europäischen Teil und gilt als die industrielle Region. Die asiatische Region ist fast nicht urbanisiert. Der Reichtum von Russland basiert auf den Rohstoffvorkommen die zu großen Massen in dem asiatischen Gebiet lagern.

Diese natürlichen Reichtümer haben Russland zu einem begehrten Wirtschaftspartner und Lieferant in den Jahren des Booms gemacht. So schnell wie der Reichtum Einzug gehalten hat, genau so stark wurde Russland auch von der Finanz- und Wirtschaftskrise getroffen. Genau genommen doppelt getroffen. Die Finanzkrise hat zum Investitionstop in die Infrastruktur und Industrie geführt. Mit der weltweiten Absatz- Produktionskrise wurden geringere Rohstoffe im wesentlichen Erdöl und Erze nachgefragt. Der Energiebedarf der produzierenden Nationen war damit auch stark rückläufig.

Welchen Einfluss haben die Faktoren auf den russischen Automobilmarkt?

RUSSLANDS AUTOMARKT

Im Jahr 2008 belief sich der Kraftfahrzeugbestand in der russischen Föderation auf rund 31 Mio. Fahrzeuge. Auf 1000 Einwohner kommen damit ca. 220 Fahrzeuge. Jeder 4-5te Bürger ist damit Besitzer eines PKWs. In Deutschland liegt das Verhältnis bei 2. Wenn man jetzt berücksichtigt, dass ca. 46 % älter als 10 Jahre sind, meist lokale Marken wie Lada und noch die Straßen und Wetterzustände betrachtet, kann man behaupten, dass mehr als 50 % des Fahrzeugbestandes nach deutschen Verhältnissen nicht verkehrstauglich sind und auch keine Straßenzulassung erhalten würden.

Anhand dieser Zahlen lässt sich schnell erschließen, welches Potential der Markt bietet. In den Jahren von 2006 bis 2008 hat sich der jährliche Absatz ausländischer PKW von einer Million auf zwei Millionen verdoppelt. Rechnet man importierte Gebrauchtfahrzeuge und einheimische Marken hinzu ist der gesamte Markt um 50% von zwei Millionen auf drei Millionen jährlich abgesetzte Automobile gestiegen.

Wie schon in der Einleitung geschildert wurde die russische Industrie durch die hohe Abhängigkeit von Rohstoffexporten besonders stark getroffen. Im ersten Halbjahr 2009 lag der Absatz auf dem Niveau von 2006. Dies entspricht einer Halbierung der abgesetzten Menge. Prognosen führender Unternehmensberatungen sagen für 2010 einen Absatz von ca. 1,7 Mio. PKW voraus. Dies wäre immer noch unter dem Niveau von 2008.

Welche Hersteller sind von diesen Marktveränderungen besonders betroffen und welche werden verstärkt davon profitieren? Die lokalen Hersteller wie GAZ und AwtoWaz müssen große Einbußen verkraften und hängen trotz staatlicher Absatzförderung am Tropf der Banken. Die russische Regierung ist über die Staatsbanken der größte Gläubiger. Ausländische Automobilhersteller, die Joint Ventures eingegangen sind, müssen kontinuierlich Kapital auch in Form von Produktionsanlagen oder Technologien nachpumpen, um ihren Anteil nicht zu verwässern und die notwendigen Stimmen in den Aufsichtsräten zu behalten.

Besser gestellt sind Hersteller die eigene Fabriken aufgebaut haben und ihre Kapazitäten selbständig planen und anpassen können. Diese Hersteller können von weiteren Vorteilen profitieren, wie z.B. mit den neuen, modernen Fabriken und Anlagen kostengünstiger und qualitativ hochwertigere Fahrzeuge produzieren.

Qualität und Verlässlichkeit hat bei den russischen Kunden hohe Priorität. Made in Germany und Japan sind wichtige Verkaufsargumente.

AUTOS UND TRENDS

Willkommen in der russischen Föderation. Die Architektur ist so vielfältig und doch so einheitlich wie das automobiler Straßenbild. Je nach Stadt und Stadtviertel sind die Anblicke verschieden wie die von Sonne und Mond. In Moskau sowie in einigen anderen boomenden Städten gibt es nichts was es nicht gibt. Selbst die stark limitierten Auflagen sind im täglichen Straßenbild anzutreffen.

Im Gegensatz dazu wird das Straßenbild von Fahrzeugen von mehr als 10 Jahren Alter und lokaler Produktion geprägt. Lada 2105/2107 und Samara waren bis 2008 mit jeweils 90.000 Einheiten die meist gekauften Modelle. Der technische Stand und die Ausstattung dieser Modelle ist den von deutschen Modellen von 1980 in etwa gleichzusetzen.

Ausländische Modelle müssen an das Klima und Straßen des Landes angepasst werden. Ein typisches Beispiel ist die erhöhte Bodenfreiheit. Viel Käufer, die über das entsprechende Kapital verfügen, greifen oftmals zu SUV. Sehr beliebte Modelle sind BMW X5 / X3, Audi Q5 / Q7, Volkswagen Touareg und Tiguan.

Luxusautos egal, ob Limousine, Sportwagen oder SUV, werden gern in weiß oder schwarz gefahren. Weiß ist eine Farbe die sich vom grauen Straßenbild abhebt und ist zurzeit in Russland die Modefarbe.

FINANZ- UND WIRTSCHAFTSKRISE

Der Absatz von lokalen Herstellern ist um mehr als 50 % in 2009 eingebrochen. Die lokalen Hersteller sind jedoch wichtige Arbeitgeber. Der Anteil manueller Arbeit an der Herstellung dieser Modelle liegt doppelt so hoch wie bei modernen Fabriken. Diese Last schlägt nun doppelt zu Buche. Hohe Verluste werden durch die Personalkosten und dem Markteinbruch eingefahren. Selbst wenn die Lohn und Gehaltskosten in Russland nicht mit Europa verglichen werden können, liegen die Produktionskosten häufig über den in Europa.

Der russische Staat ist stark protektionistisch und versucht über Strafzölle, Importauflagen, Begrenzungen von Bausatzfahrzeugen die eigenen Hersteller zu stützen. So wurde im September 2009 die Anzahl der Fahrzeuge die per Bausatz in Russland produziert werden dürfen auf 20.000 je Hersteller limitiert, sofern sie nicht in eine Vollfertigung überführt werden.

Es wurde auch eine Art Abwrackprämie für den russischen Markt eingeführt und so formuliert, dass fast ausschließlich lokale Hersteller davon profitieren. Ein drastischer Arbeitsplatzabbau ist notwendig und geplant. So plant allein AwtoWaz die Reduzierung um 50 % von 120.000 auf 60.000 Angestellte. In einer Region die durch Automobilindustrie geprägt ist, birgt dies ein großes Potential an Aggression.

GESCHÄFTSWELT

Russland ist historisch ein zentralistisches und planwirtschaftlich geführtes Land. Diese Eigenschaften sind auch in der heutigen Geschäftswelt weit verbreitet. Hierarchien werden von den Angestellten stark respektiert. Eigene Gedanken und Innovationen werden zurückgestellt. Für ausländische Geschäftsleute führen die Wege daher immer über hohe Stellen im Unternehmen oder in der Regierung.

Auf Projektebene wird sehr freundschaftlich und kollegial zusammengearbeitet. Kompetenz und Fachwissen werden geschätzt und sind willkommen. Bei aller Freundlichkeit ist Nachverfolgen von Aufgaben und Projekten stets notwendig.

DAS AUTOJAHR 2010

Für das Jahr 2010 ist mit einer Erholung des Gesamtmarktes zu rechnen, dass dem Niveau von 2007 entspricht. Interessant wird die Entwicklung der lokalen Marken, Joint Ventures und ausländischen Herstellern sein. Eine Konsolidierung wird erfolgen und neue Zulieferer werden sich ansiedeln. Welcher Hersteller wird sich über die Zeit am besten etablieren und die Potentiale ausschöpfen. Sicherlich der, der vom Alltagsauto bis zum Sportwagen über den SUV den Markt mit lokaler Produktion zu westlichen Qualitätsstandards versorgen kann.

QUELLEN

Germany Trade & Invest
Wikipedia
Renaissance Capital
russian Automotive Market Research
PwC
Association of European Businesses
Unternehmensberatung Roland Berger
innovations-report.de

ABKÜRZUNGEN

| | |
|-----|------------------------|
| Pkw | Personenkraftwagen |
| GAZ | Gorkowski Awtozawod |
| SUV | Sports Utility Vehicle |

STEPHAN KOPISCHKE

Dipl.-Wirtsch.-Ing. (FH), Senior Consultant
"Prozesse und Systeme Markt Russland"
bei einem namhaften Autobauer und
stellvertretender Geschäftsführer von Autohaus Kopischke

