



## Russland – der Automobilmarkt im ersten Halbjahr 2010

### Russland will weiter Zölle auf Importautos erhöhen

Regierungschef Wladimir Putin zufolge werden die Importzölle für Fahrzeuge weiter steigen. Die russische Regierung will auf diese Weise ausländische Hersteller dazu stimulieren, Werke in Russland zu bauen. Außerdem sicherte der Regierungschef der einheimischen Autoindustrie weitere Unterstützung zu. Sonst könnte sich Russland zu einem „Abstellplatz“ für ausländische Gebrauchtwagen verwandeln, so Putin.

Die bereits am Anfang des vorigen Jahres eingeführten Importzölle hätten positive Ergebnisse gebracht, stellte Putin zufrieden fest. Nach Angaben des russischen Zolls ist die PKW-Einfuhr zwischen Januar und März 2010 um 43 Prozent zurückgegangen. „Die Erhöhung der Importzölle wird Importautos nicht so attraktiv machen und außerdem ausländische Autobauer dazu bewegen, ihre Autos in Russland herzustellen“, so die Analytikerin des Investmenthauses FINAM, Nina Gladkowa. In Russland haben die Konzerne Nissan, GM, Renault, Toyota, Ford und Volkswagen bereits Werke eröffnet.

Auffällig ist auch der Trend zur Kooperation zwischen russischen und ausländischen Autobauern. So will AvtoVAZ in zwei Jahren in seinen Werken Modelle von Renault und Nissan montieren. Die GAZ-Gruppe pflegt Kontakte mit Volkswagen und LKW-Hersteller KAMAZ kooperiert mit Mercedes und Mitsubishi. „Im Grunde wird dadurch die Idee realisiert, die russische Autobranche nicht nur zu unterstützen, sondern durch aktives Zusammenwirken mit den führenden Autobauern der Welt zu entwickeln. Das ist angesichts des technologischen Rückstands der russischen Autoindustrie durchaus logisch“, sagte Expertin Gladkowa.

„Für die langfristige Strategie, die russischen Autobauer auf ein prinzipiell neues Niveau zu führen, genügen solche stimulierenden Maßnahmen allein nicht.“ sagt Jürgen Gärtner, Inhaber von Reussen Consulting und anerkannter Russland-Experte. „Vielmehr sind neue Technologien, effektive Produktionszentren und hochqualifizierte Kader erforderlich.“

2005 hatten sich die Autobauer und das Industrie- und Handelsministerium auf die Definition der „industriellen Montage“ in Russland geeinigt. Dabei verpflichteten sich die Automobilhersteller, die Zahl der in Russland hergestellten Zulieferteile binnen acht Jahren auf mehr als 50 Prozent zu bringen. Derzeit liegt der Anteil bei 30 Prozent. Nur drei Betriebe können einen erhöhten lokalen Lieferantenanteil vorweisen: Volkswagen in Kaluga, Hyundai in St. Petersburg und das Moskauer Werk Avtoframos (russischer Renault-Hersteller). Die anderen bauen nur im Ausland hergestellte große Zulieferteile zusammen.

Derzeit sei der russische Markt für die Zulieferer nicht besonders attraktiv, so der Analyst des Investmenthauses Aton, Juri Matewosow, denn der geringere Produktionsumfang bedeute einen geringeren Gewinn. Ab Mitte September 2010 will das Industrie- und Handelsministerium die Normen für die industrielle Montage weiter verschärfen. Der Mindestanteil der in Russland gebauten Zulieferteile soll dann bei 60 Prozent liegen. Der Aufbau von Produktionsstätten ausländischer Automobilfirmen in Russland birgt aber auch eine Gefahr für den russischen Autoriesen AvtoVAZ, sagt der Experte der Firma 2K Audit, Pjotr Kljufew



### **Modell-Diät im Volkswagen-Werk Kaluga**

Im Investitionsvertrag mit dem russischen Staat hat sich VW verpflichtet, in seinem Autowerk in Kaluga die reine Endmontage von etwa 20 VW- und Skoda-Modellen aus angelieferten Großkomponenten einzustellen.

In der Autofabrik müssen ab Oktober 2010 alle Autos komplett geschweißt und lackiert werden. Im vollen Produktionszyklus entstehen dort aber momentan nur die Modelle Skoda Fabia und Octavia sowie der VW Tiguan und der exklusiv für Russland entwickelte neue Polo mit Stufenheck.

Die Volkswagen AG hofft allerdings die Erlaubnis zur „Schraubenzieherfertigung“ auch weiterhin zu bekommen, wenn gleichzeitig ein Vertrag über die Verdoppelung der Fertigungskapazität des Werkes Kaluga auf 300.000 Pkw im Jahr vereinbart werden kann. Denn 2017 hofft der Konzern in Russland schon 360.000 Autos pro Jahr verkaufen zu können (2009 waren es 94.000 Pkw).

Allerdings streiten sich gegenwärtig das russische Industrie- und das Wirtschaftsministerium über die Bedingungen, zu denen in Zukunft Autokonzernen im Gegenzug für strategische Investitionen die befristete und zollbegünstigte Endmontage erlaubt werden soll. Die hohen Vorstellungen des Industrieministeriums würden nur die Pläne der Allianz Renault-Avtovaz und Fiat-Sollers erfüllen können. Ob der deutsche Autobauer noch einmal in den Genuss neuer Vergünstigungen kommt, blieb auch nach dem letzten Putin-VW-Gipfel offen.

### **AutoVAZ schrieb Januar-Juli schwarze Zahlen**

Igor Komarow, Unternehmenspräsident des Lada-Herstellers OAO AutoVAZ, teilte im Rahmen der Moskauer Automobilmesse am 26. August 2010 der Presse mit, dass AutoVAZ von Januar bis Juli 2010 einen Nettogewinn von 2,4 Mrd. Rubel erwirtschaftet hat. Dem Manager zufolge bezifferte sich das Nettoergebnis im Juli auf 636 Mio. Rubel. Der Umsatz lag in den sieben Monaten bei 71,5 Mrd. Rubel.

AutoVAZ musste seine Produktion vom 2. bis 8. August 2010 aufgrund der Hitze und Waldbrände stilllegen. Die daraus resultierenden Verluste bezifferte Komarow auf eine halbe Milliarde Rubel (rund 13 Mio. Euro). Das Unternehmen will das Jahr 2010 trotzdem mit schwarzen Zahlen abschließen und den geplanten Jahresausstoß von 571.000 Fahrzeugen erreichen.

Komarow rechnet mit einer günstigen Marktentwicklung. AutoVAZ verkaufte von Januar bis Juli 2010 mit 272.600 Einheiten um 28,4 Prozent mehr Fahrzeuge als im gleichen Vorjahreszeitraum. Im Juli 2010 lag die Steigerung mit 51.800 Einheiten sogar um fast 60 % höher als im Vorjahresmonat. Die Produktion von AutoVAZ erreichte im Mai 2010 den Vorkrisenstand.

Das Unternehmen kam im zweiten Quartal 2010 mit einem Überschuss von 1,97 Mrd. Rubel erstmals in die Gewinnzone. 2009 hatte der Automobilbauer nach den russischen Standards RAS noch einen Fehlbetrag von 38,5 Mrd. Rubel ausgewiesen gegenüber 6,7 Mrd. Rubel im Jahr davor. Der Umsatz schrumpfte dabei um 47 % auf 84,2 Mrd. Rubel im Vergleich zum Vorjahr.

Gesellschafter von AutoVAZ sind neben Kleinaktionären und Banken der Staatskonzern Rostechologii, das Investmenthaus Troika Dialog und der französische Automobilbauer Renault mit jeweils 25 % plus einer Aktie.

Bis zum Jahr 2020 will das Unternehmen eine Steigerung des Jahresabsatzes auf 1,2 Mio. Einheiten erreichen. Davon entfallen 70 % auf Fahrzeuge der Marke Lada.



### **Sollers will 2011 fast doppelt soviele SsangYong-Autos bauen**

Die russische Automobilgruppe Sollers rechnet damit, die Produktion von SsangYong-Autos bei ihrer Tochter OOO Sollers Fernost um 92 Prozent auf 25.000 Einheiten zu vergrößern. Die Kapazitäten von Sollers Fernost sind derzeit für einen Jahresausstoß von 15.000 Fahrzeugen ausgelegt und sollen bis 2012 auf 40.000 Einheiten ausgebaut werden.

Der für Verkauf und After-Sales-Service zuständige Direktor Alexej Wolodin teilte am 19. August 2010 der Presse in Moskau mit, dass die in Wladiwostok ansässige Tochter in diesem Jahr voraussichtlich rund 13.000 Fahrzeuge herstellen wird. Im Dezember 2010 soll mit dem SUV New Actyon (ursprünglich C200) ein fünftes Modell des koreanischen Autobauers starten. Das im SKD-Verfahren montierte Auto kommt im Februar 2011 in den Handel.

Gegenwärtig werden in dem Werk die SsangYong-Modelle Kyron, Rexton, Actyon und Actyon Sports montiert.

Sollers verlängerte im Juni 2010 den Vertrag über die exklusiven Vertriebsrechte für SsangYong-Produkte in Russland um sieben Jahre. Der erste Vertriebsvertrag war 2005 geschlossen worden. Seitdem setzte Sollers rund 40.000 SUVs ab und baute eine Vertriebskette aus 78 Autohäusern in 59 Städten Russlands auf. Die Anzahl der Verkaufsstellen soll bis Jahresende 2010 auf 110 Verkaufsstellen in 70 Städten erweitert werden.

In den ersten sieben Monaten 2010 verkaufte die Gruppe mit 6.260 Einheiten 34 Prozent mehr Fahrzeuge als vor Jahresfrist, darunter im Juli mit 1.321 Einheiten 39 Prozent mehr.

Zur Gruppe Sollers gehören die OAO Motorenwerk Sawolschje, die OAO Sollers Nabereschnyje Tschelny, die OOO Sollers Elabuga und die OOO Sollers Fernost. Hinzu kommt das Joint Venture mit Fiat Powertrain Technologies und Isuzu. Der Konzern stellt Fahrzeuge unter den Marken UAZ, Fiat, Isuzu und SsangYong her.

### **Renault will ab Oktober Megane und Fluence in Russland bauen**

Der französische Autokonzern Renault will im Oktober in seinem Moskauer Werk Avtoframos mit der SKD-Montage des Megane und des Fluence beginnen. Wie die russische Unternehmenssprecherin Oksana Nasarowa am 24. August 2010 mitteilte, sollen beide Modelle 2011 in den Handel kommen. Gegenwärtig werden in Russland der Megane und der Fluence aus türkischer Produktion verkauft. Die Preise liegen ab 569.000 Rubel (etwa 14.500 Euro).

Ab 2011 soll zusätzlich der SUV Duster hergestellt werden.

Die OAO Avtoframos wurde 1998 von Renault und der Stadt Moskau gegründet. Anfangs hielten beide Partner gleiche Anteile. Durch eine 2006 vorgenommene Unternehmensreorganisation erhielt der französische Konzern 94,1 Prozent und die Stadt Moskau 5,9 Prozent. Avtoframos baut derzeit die Modelle Logan und Sandero in Vorfertigung, seit August 2010 werden die Modelle auch mit automatischem Getriebe ausgestattet. Dadurch werden die Fahrzeuge um rund 30.000 Rubel teurer. Nach Angaben von Renault müssen die Kunden bei einigen Händlern auf den Logan zwei bis drei und auf den Sandero bis zu sechs Monaten warten.

Avtoframos plant bereits im September 2010 die Jahresleistung von 160.000 Fahrzeugen zu erreichen. Das Werk baute vor März 15 Autos pro Stunde und will nun bis September allmählich auf eine Stundenleistung von 30 Autos kommen. Erwogen wird die Einrichtungen einer dritten Schicht.



Renault nahm am 1. März 2010 bei Avtoframos einen zweiten Produktionsabschnitt in Betrieb. Die Investitionssumme für die Kapazitätserweiterung von 80.000 auf 160.000 Fahrzeuge im Jahr beliefen sich auf 150 Mio. US-Dollar. Zuvor hatte das Unternehmen bereits 250 Mio. US-Dollar in den Bau des Moskauer Betriebs investiert. Gegenwärtig sind die Kapazitäten für den Bau von fünf Modellen ausgelegt.

### **Nissan erwägt Erweiterung der Modellpalette im russischen Werk**

Die Nissan Motor Co. erwägt, die Zahl der in ihrem St. Petersburger Werk OOO Nissan Manufacturing Rus gebauten Modelle von drei auf fünf zu erhöhen. Dies teilte Nissan-CEO Toshiyuki Shiga am 27. August 2010 Interfax mit. Am 2. Juni 2009 wurde das St. Petersburger Nissan-Werk offiziell eröffnet. In das Projekt wurden 200 Mio. US-Dollar investiert. Bis zum Jahresende 2009 wurden hier 4.000 Autos der Modelle Teana und X-Trail gebaut. Der Jahresausstoß von 2010 ist mit 30.000 Einheiten geplant.

Seit März 2010 läuft die Produktion des Allradlers Nissan Teana Four mit Vierzylindermotor von 2,5 Liter Hubraum. Das Fahrzeug wird zum Preis von 1,075 Mio. Rubel (rund 29.000 Euro) angeboten. 2011 soll der Murano starten. Das Werk in St. Petersburg kann mit 1.500 Mitarbeitern in zwei Schichten täglich 140 Fahrzeuge bauen. Wie Nissan-Sprecherin Tatjana Natarowa Interfax erläuterte, können im Zweischichtbetrieb jährlich bis zu 35.000 Fahrzeuge hergestellt werden. Die Kapazitäten des Betriebs sind sogar für einen Jahresausstoß von 50.000 Einheiten ausgelegt.

„Wir sind bereit, eine dritte Schicht zu starten. Wir sind bereit, mehr zu produzieren. Wir rechnen mit einem Produktionszuwachs“, sagte Dmitri Michailow, Generaldirektor der russischen Nissan-Tochter, am 8. Juni 2010 der Presse in St. Petersburg.

CEO Shiga rechnet zum Jahresende 2010 mit einem Verkauf von bis zu 100.000 Fahrzeugen in Russland. Damit würde sich der Marktanteil von Nissan in Russland von 5,7 Prozent auf 7,1 Prozent erhöhen. Das Unternehmen will sich auf das Business-Class-Segment konzentrieren und in Russland Autos bauen, die in Europa nicht hergestellt werden.

Auf Anfrage verneinte Nissan-CEO Shiga Pläne für ein Billigmodell aus St. Petersburg. „Wenn von einem Billigauto die Rede ist, so könnten wir ein solches zusammen mit dem Partner Renault mit Kapazitäten von AutoVAZ herstellen. Wir sind dabei, die Sache ernsthaft zu prüfen“, sagte er.

AutoVAZ gab seinerseits Pläne bekannt, Ende 2011 oder Anfang 2012 die Produktion von fünf auf der B0-Plattform basierenden Modellen zu starten. Davon sollen jeweils zwei Modelle unter den Marken Lada und Renault produziert werden und eins unter der Marke Nissan. Die neue Linie hat eine Jahresleistung von 360.000 Fahrzeugen. Shiga schätzt das Projekt von Renault-Nissan bei AutoVAZ als sehr vorteilhaft für den Staat und den Markt ein. „Wir können Potenzen der AutoVAZ nutzen, und dies wird ihr gut bekommen, denn wir bringen Technologien ein und bilden das Personal aus“, argumentierte er.