

## BRASILIENS KFZ-ABSATZ BRICHT EIN

### Export lindert Absatzkrise / Zulieferer passen sich an / Von Oliver Döhne

São Paulo (gtai) - Brasiliens Kfz-Industrie sieht noch kein Licht am Ende des Tunnels. Absatz und Produktion brachen 2015 um über 20% ein. Die schwache Gesamtkonjunktur, steigende Arbeitslosigkeit, Inflation, hohe Zinsen und der staatliche Sparkurs haben der ehemals boomenden Branche vorerst jegliche Dynamik genommen. Zahlreiche Firmen müssen die Produktion drosseln, Mitarbeiter entlassen und sich reorganisieren. Einzige Hoffnung für 2016 ist der Export, der 2015 um 25% zulegen sollte.

Der Kfz-Absatz Brasiliens sank 2015 das dritte Jahr in Folge und so stark wie seit 28 Jahren nicht mehr. Die Haushalte schieben den Pkw-Kauf angesichts drohender oder tatsächlicher Arbeitslosigkeit sowie Inflation, hohen Zinsen und Verschuldung auf. Bei kommerziellen Fahrzeugen, deren Nachfrage noch stärker einbrach, machen sich die schwache gesamtwirtschaftliche Aktivität und die geringe Zuversicht der Industrieunternehmen bemerkbar. Die Prognosen des Verbandes der Kfz-Herstellerbands Anfavea erwartete Anfang 2016 für das Gesamtjahr ein Absatzminus von 7,5%.

Kfz-Industrie 2015 (Veränderung gegenüber 2014 in %)				
Sparte	Produktion	Veränderung	Neuzulassungen	Veränderung
Pkw	2.018.954	-19,3	2.122.956	-24,0
Leichte Nutzfahrzeuge	314.949	-33,2	357.573	-33,6
Lkw	74.062	-47,1	71.655	-47,7
Busse	21.498	-34,7	16.792	-38,9
Insgesamt	2.429.463	-22,8	2.568.976	-26,6

Quelle: Anfavea

Beim Pkw-Absatz lag 2015 GM mit einem Marktanteil von 15,6% vor Fiat (14,9%), VW (13,7%) und Ford (11,2%). Damit sank der Marktanteil der großen Vier, der 2013 noch bei 82,2% gelegen hatte, auf 55,4%. Ford war der einzige Top 4-Hersteller, der Marktanteile hinzugewinnen konnte. Grund war die erfolgreiche Neulancierung des Modells Ka. Meistverkauftes Auto war erstmals das GM Modell Onyx. Honda verkaufte als einziger Hersteller der Top 10 mehr Fahrzeuge als im Vorjahr und steigerte seinen Marktanteil bei Pkw von 4,9% auf 7,3%.

## SUV und Luxuslimousinen wachsen gegen den Trend

Während Einstiegsmodelle einen Absatzrückgang von rund 25% erlitten, verkauften sich SUV um 4% besser als im Vorjahr. Besonders erfolgreich waren in diesem Segment Ford (Ecosport), Honda (HR-V) und Fiat (Jeep Renegade). Auch Nissan und Chery steigern ihr Engagement in diesem Segment. Nissan investiert 750 Mio. R\$ in das neue Crossover Modell Kicks am Standort Resende. Chery investiert in die lokale Produktion des Modells Tiggo am Standort Jacarei.

Auch Luxuslimousinen wachsen weiter gegen den Trend, insbesondere mittelgroße Modelle (+24,3%). Der Absatz von Mercedes Benz, Audi und BMW, die rund 70% dieses Marktsegments halten, wuchs 2015 um 29,1%, wobei besonders Mercedes (+47,1%) und Audi (+40,5%) erheblich zulegten. Neben einer noch niedrigen Marktdurchdringung kommt es derzeit laut Experten auch zu vorgezogenen Käufen, da viele Importeure den höheren Dollarkurs noch nicht auf die Preise aufgeschlagen haben. Audi startete 2015 die Produktion in São José dos Pinhais im Bundesstaat Paraná. Mercedes will im März 2016 sein neues Werk in Iracemapolis in Betrieb nehmen und BMW wird im neuen Werk Araquari ein weiteres Modell bauen. Für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge insgesamt erwartet Anfavea für 2016 ein Absatzminus von 7,3%.

Der Lkw-Absatz ging 2015 stark zurück. Gründe waren unter anderem der spürbar gesunkene Warentransport, die niedrigen Rohstoffpreise, die schwache Bau- und Immobilienwirtschaft, hohe Zinsen und Inflation, vorübergehende Probleme bei der Neuauflage des Sonderfinanzierungsprogramms PSI, der Korruptionsskandal Lava Jato, in den so gut wie alle großen Baukonzerne verwickelt sind, und die generelle Unsicherheit über einen Ausweg aus der politisch-wirtschaftlichen Krise. Grundsätzlich besteht allerdings ein hoher Bedarf an einer Erneuerung der Flotte, die im Durchschnitt sehr betagt ist.

Marktführer bei Lkw war 2015 Mercedes Benz mit 26,9% Marktanteil vor MAN/VW mit 26,1%, Ford (18,0%), Volvo (11,6%) und Scania (7,3%) und Iveco (6,3%). Einen Zuwachs konnte unter den großen Herstellern lediglich Ford bei halb-leichten Lkw erreichen, wo der Absatz des Unternehmens von 534 auf 1.550 anstieg. Hyundai setzte 893 leichte Lkw ab (200 Stück mehr als im Vorjahr) und DAF verkaufte 186 schwere Lkw mehr als 2014, lag damit aber mit 443 Einheiten noch immer sehr weit hinter Segmentführer Volvo (5.518).

Der Absatz von Bussen leidet darunter, dass der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs nicht so schnell voran kommt wie geplant und der Staat im Rahmen des Sparkurses die Subventionen kürzt. 2015 baute Mercedes Benz seinen Marktanteil von 52% zum Jahresbeginn 2015 auf 55,4% aus. Es folgen MAN/VW mit 18,2%, Marcopolo (11,1%), Volvo (4,3%) und Agrale (2,6%). BYD eröffnete im August 2015 in Campinas eine Produktion für umweltfreundliche Stadtbusse, Solarmodule und Batterien. BYD rechnet 2016 mit einem Bedarf von 500 Elektrobussen und 100 bis 200 Hybridbussen. Bis 2020 werden laut Unternehmen 50% aller Busse elektrisch sein. Für den Nutzfahrzeugabsatz insgesamt erwartet Anfavea 2016 ein Minus von 13,9%.

## Produktion von Nfz steigt

Bezüglich Kfz-Produktion sind die Prognosen trotz schwacher Konjunktur etwas positiver. Grund sind die verbesserten Exportchancen angesichts des schwachen Realkurses sowie die Substitution bisher importierter Fahrzeuge durch lokale produzierte. Optimistisch ist Anfavea insbesondere für Nutzfahrzeuge und sieht ein deutliches Produktionsplus von 12,8%, während die Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeuge etwa auf Vorjahresniveau liegen wird (-0,1%). Insgesamt werden 2016 laut Anfavea voraussichtlich 0,5% mehr Fahrzeuge produziert als 2015. Obwohl sich zahlreiche Firmen dem Kurzarbeitsmodell "Programm zum Schutz von Arbeitsplätzen" (Programa de Proteção do Emprego, PPE), anschlossen, das eine Reduzierung der Wochenarbeitszeit und des Lohns von 30% erlaubt, mussten die Kfz-Hersteller 2015 rund 15.000 Mitarbeiter entlassen. Die genutzte Kapazität ist unter die 50%-Marke gefallen.

Trotz der momentanen Flaute entsteht viel neue Kapazität, da die meisten Experten das langfristige Potenzial Brasiliens hoch einschätzen und mit der Regierung im Rahmen von Inovar Auto eine erhöhte

inländische Produktion vereinbart haben. Da sich der Markt aber schwächer als erwartet entwickelt, haben es auch die Unternehmen nicht mehr ganz so eilig mit den neuen Produktionen beziehungsweise reorganisieren ihre Anlagen. Honda hat den Bau seines neuen Werkes in Itirapina vorerst zurückgestellt. Chery verschob den Produktionsstart des QQ in Jacarei. PSA hatte im Januar 2016 seine neue Produktionslinie in Porto Real noch nicht in Betrieb genommen. Von den angekündigten Projekten der chinesischen Firmen JAC, Foton und Sinotruc gab es länger keine aktuellen Meldungen. Lkw-Hersteller DAF Paccar produziert zukünftig in Ponta Grossa Motoren, die bisher aus Eindhoven importiert wurden. Toyota baut den Corolla künftig auch am Standort Sorocaba.

## Deutlich mehr Exporte

Eine gewisse Linderung der Absatzkrise könnte also der Export bringen, der angesichts der schwächeren brasilianischen Währung 2015 um 24,8% auf rund 417.000 Einheiten wuchs. Alle Segmente, außer mittleren Lkw, legten zu. Wichtigster Absatzmarkt ist Argentinien, wo sich nach dem vom neuen Präsidenten angekündigten Ende der Einfuhrlizenzen wieder bessere Aussichten bieten, außerdem Mexiko, Südafrika und Peru. Brasilien besitzt Kfz-Abkommen mit Argentinien, Mexiko, Uruguay und Kolumbien. Scania will zwei Drittel seiner Produktion am Standort São Bernardo do Campo exportieren. Volkswagen beliefert sein Werk in Chemnitz mit Motoren aus São Carlos, Renault exportierte Motorenblöcke aus Curitiba nach Frankreich.

Geplante und laufende Investitionen (in Mrd. R\$)			
Unternehmen	Betrag	Stand	Projekt
Fiat	15,0	2013-2016	Ausbau Werk Goiana (PE), inklusive Motorenproduktion, Ausbau Werk Betim, neue Modelle (unter anderem Fiat Toro, Jeeps Renegade und Compass)
GM	13,0	Bis 2019	Neue Plattform zum Bau einer neuen Produktfamilie (sechs Modelle)
Volkswagen (inklusive Audi)	10,0	2014-2018	Ausbau/Modernisierung aller Werke, Neue Modelle, Nationalisierung
Peugeot-Citroen	3,7	Im Bau	Verdopplung der Kapazität im Werk Porto Real (RJ), neue Produkte, Motoren, Output von 150.000 auf 300.000
Mercedes	1,5	Im Bau	Neues Pkw-Werk in Iracemápolis (SP), Produktion ab 2016, 20.000, ab 2016, unter anderem C-Klasse und SUV GLA, und Ausbau Lkw-Produktion, Nationalisierung Actros
Chery	1,3	Im Bau	Aufbau Zulieferpark und neue Produktionslinie in Jacarei (SP)
MAN	1,0	Angekündigt	Expansion Werk Resende (RJ), Neues Lkw-Modell Phevos, ab 2016
Foton Aumark	1,0	Geplant	Neues Werk für kleine Lkw und Mikroomnibusse in Guaiba (RS)
Toyota	1,0	Im Bau	Neues Motorenwerk in Porto Feliz (SP), Produktion ab 1. Hj. 2016
Shaanxi (Metro Shacman)	1,0	Im Bau	Neues Werk in Tatui (SP), 10.000 Lkw, Produktion ab 2. Hj. 2015
JAC	1,0	Seit Oktober 2014 im Bau	Neues Werk für 100.000 Pkw und Lkw in Camaçari (BA), Modell Novo J3, Produktionsstart Juli 2015, Lkw T140
Honda	1,0	Im Bau	Neues Pkw-Werk in Itirapina (SP), 120.000, ab 2015
Nissan	0,75	Anfang 2016 angekündigt, bis 2018	Ausbau Werk Resende, neues SUV Modell Kicks
Jaguar Landrover	0,75	Seit Dezember 2014 im Bau	Neues Pkw-Werk in Itatiaia (RJ), 24.000, Produktion ab 2016, Modell Discovery Sport (SUV)
Volvo	0,5	In Planung	Ausbau der bestehenden Werke, bis 2015, neue Marke lancieren
Sinotruc	0,3	Angekündigt, Produktion ab 2016	Neues Lkw-Werk in Lages (SC), Kapazität 8.000, Produktionsstart Juli 2016

SP=São Paulo, RJ=Rio de Janeiro, SC=Santa Catarina, GO=Goiás, PE=Pernambuco, ES=Espírito Santo, BA=Bahia, RS=Rio Grande do Sul, PR=Paraná

Quellen: Unternehmen, Presse, Anfavea

Der reale Umsatz der Kfz-Zulieferer wird 2016 laut Schätzungen des Fachverbands Sindipeças um etwa 6,6% auf rund 18,2 Mrd. R\$ fallen und damit etwas weniger negativ verlaufen als 2015 (-14,3% bis Oktober), da viele OEM den Anteil inländischer Teile hochfahren müssen, teils aufgrund der Auflagen des Inovar Auto-Programms, teils aufgrund der deutlichen Abwertung des Real.

## Zulieferer passen sich an

Die Zulieferer versuchen, sich an die schwierige Konjunkturlage anzupassen, indem sie Fertigungsstätten zusammenziehen, den Anteil nationaler Komponenten erhöhen oder den Export forcieren. Die finnische PKC-Gruppe konzentriert ihr Brasiliengeschäft (Bordnetze) künftig auf den Standort Porto Alegre. Delphi schließt mit dem Werk Cotia 2015 bereits die dritte Produktionsanlage und verlagert die Produktion von Einspritzsystemen für Dieselmotoren nach Piracicaba, von wo das Unternehmen Fiat und Renault beliefert. Navistar schließt sein Motorenwerk in Canoas, da Hauptkunde GM künftig eigene Motoren baut. Continental, Bosch und Eaton bemühen sich verstärkt um einheimische Vorprodukte. Bosch erhöhte den Exportanteil von 10 auf 20% und fuhr dank einer starken Ausfuhr insbesondere in die USA 2015 trotz der schwachen Konjunktur ein Umsatzwachstum von rund 9% ein. ThyssenKrupp eröffnete im Oktober 2015 seine neue Produktion von Kfz-Teilen in Poços de Caldas.

Woodbridge investierte 16 Mio. R\$ in Capiravi in ein Werk zur Produktion von Schaum für 500.000 Sitze. Geplant ist die Expansion in die Segmente Kopfstützen und Armlehnen. Die Comolatti-Gruppe übernahm die brasilianische Affinia-Tochter Pellegrino, die exklusiv auf dem Ersatzteilmarkt aktiv ist, und unter anderem Stoßdämpfer, Aufhängungen, Lenksysteme, Bremsen und Getriebe vertreibt. In zwei Fabriken in Osasco und Diadema produziert das Unternehmen die Marken Nakata, Spicer und Wix. Toyoda Gosei übernahm von Shimizu die Produktionsanlage von Plastikteilen der Firma Pecval in Indaiatuba und baut sich damit neben der eigenen Produktion in Itapetininga ein zweites Standbein in Brasilien auf. Die Reifenhersteller verzeichneten zwischen Januar und November 2015 ein leichtes Minus von 0,9%, wobei das Ersatzteilgeschäft mit +10,0% das Gesamtergebnis rettete. Bei Lkw-Reifen war sowohl der Absatz an die OEM wie auch das Ersatzteilgeschäft stark rückläufig.

Die brasilianische Flotte umfasste 2015 nach Angaben der Verkehrsbehörde Denatran etwa 49,8 Mio. Pkw, 6,6 Mio. leichte Nutzfahrzeuge, 2,7 Mio. Lkw und 590.617 Busse. 54% aller Pkw zirkuliert im Südosten des Landes, 33% im Bundesstaat São Paulo. Die Hälfte aller Fahrzeuge wurde laut Denatran vor 2006 produziert. Die Hälfte der Lkw-Flotte wird von autonomen Transporteuren betrieben, deren Fahrzeuge im Durchschnitt 19 Jahre alt sind.

## Internetadressen für weitere Recherche

Verband der Automobilhersteller

Internet: [▶ http://www.anfavea.com.br](http://www.anfavea.com.br)

Verband der Händler

Internet: HYPERLINK "[▶ http://www.fenabrave.com.br](http://www.fenabrave.com.br)" [▶ http://www.fenabrave.com.br](http://www.fenabrave.com.br)

Verband der Kfz-Zulieferer

Internet: HYPERLINK "[▶ http://www.sindipecas.org.br](http://www.sindipecas.org.br)" [▶ http://www.sindipecas.org.br](http://www.sindipecas.org.br)

(O.D.)

Januar 2016

## Dieser Artikel ist relevant für:

Brasilien

Kfz-Teile, -Zubehör (ohne Brennstoffzellen), Personenkraftwagen (Pkw), Nutzfahrzeuge (Nfz)

<http://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/Maerkte/suche,t=brasiliens-kfzabsatz-bricht-ein,did=1417326.html>

Datum: 26.02.2016

© 2016 Germany Trade & Invest

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