



23.09.2014

Flaute in Brasiliens Kfz-Industrie

Mittelfristige Aussichten gut / Hersteller stocken Kapazitäten auf / Von Oliver Döhne

São Paulo (gtai) - Brasiliens Kfz-Industrie muss eine vorübergehende Flaute verkraften. Infolge von schwächelnder Gesamtkonjunktur, hohen Zinsen, weniger Krediten und der Sorge um eine mögliche Entlassungswelle, läuft auch die bisherige Vorzeigebbranche nicht mehr rund. Die mittelfristigen Aussichten beurteilen Branchenexperten als gut, zumal die Marktdurchdringung niedrig und die Investitionen der Hersteller in neue Kapazitäten sehr hoch sind, um die Auflagen des Branchenregimes Inovar Auto zu erfüllen.

Die Kfz-Industrie schlidderte im 1. Halbjahr 2014 in eine Phase der Stagnation, deren Deutlichkeit auch langjährige Marktbeobachter überrascht. Die hohe Vorjahresproduktion und die schwache Nachfrage sorgten im ersten Quartal für volle Lager und in der Folge für eine drastische Produktionsdrosselung. Die schwache Gesamtkonjunktur, mehr Vorsicht bei den Konsumenten, weniger Kredite sowie eine steigende Inflation und Zinsen schlugen stark auf die Kaufkraft, zumal viele Haushalte sich in den vergangenen Jahren ein neues Fahrzeug zugelegt hatten. Vorerst stehen Entlassungen und weniger Output an.

Erholung ab Ende 2015 erhofft

Mittel- bis langfristig sieht der Automobilverband Anfavea Brasilien jedoch weiterhin als einen der Weltmärkte und Produktionsstandorte mit den besten Aussichten, da im Rahmen des Branchenregimes Inovar Auto mehr neue Kapazitäten aufgebaut worden sind als in jedem anderen Markt, so dass Brasilien in Kürze unter den TOP 4-Automobilherstellern sein wird. Auch das Nachfragepotenzial ist mittel- bis langfristig hoch. Sobald die Gesamtwirtschaft wieder besser läuft, wird laut Branchenexperten auch der Automobilsektor schnell wieder anspringen. Prognosen zufolge könnte dies Ende 2015 oder Anfang 2016 der Fall sein.

Kfz-Industrie (1. Halbjahr 2014, Veränderung gegenüber 1. Hj. 2013 in %)

Sparte	Produktion	Veränderung	Neuzulassungen	Veränderung
Pkw	1.154.081	-17,3	1.190.330	-10,2
Leichte Nutzfahrzeuge	316.774	-15,1	394566	2,8
Lkw	75.995	-18,8	64627	-12,7
Busse	19.199	-11,1	13397	-13,7
Insgesamt	1.566.049	-16,8	1.662.920	-7,6

Quelle: Anfavea

Bei Pkw fiel das Minus von 3,1% aus dem Vorjahr im 1. Halbjahr 2014 mit -10,2% noch deutlicher aus. Wettbewerb und Kostendruck haben stark zugenommen. Die Krise in Argentinien drückt auf den Export, auch wenn die Erneuerung des brasilianisch-argentinischen Kfz-Abkommens positiv zu Buche schlägt. Die großen Drei (Fiat, GM und VW) führen im Pkw-Segment im 1. Halbjahr

2014 einen überdurchschnittlichen Rückgang ein. Zunahmen verzeichneten neben Renault fast nur die hochpreisigen Marken Audi, Mercedes-Benz, Lexus (Toyota) sowie Hyundai. Die eigentlich für den 1. Juli 2014 geplante (Wieder-)Erhöhung der lange abgesenkten IPI-Steuer wurde bis auf Weiteres aufgeschoben, um den Absatz nicht noch weiter zu belasten. Auch der geplante verpflichtende Einbau von Tracking Devices (rastreadores), der Neufahrzeuge um bis zu 700 R\$ verteuert, könnte aus diesem Grund vorerst auf Eis gelegt werden.

Der Lkw-Sektor setzt seine Berg- und Talfahrt fort. Nach dem guten Comeback 2013 stürzte er im 1. Halbjahr 2014 in allen Segmenten ab. Im Export konnten nur halbleichte Lkw von Mercedes und mittlere Lkw von Ford und Agrale zulegen. Die Branchenführer Mercedes und MAN/Volkswagen büßten insgesamt 6,6% beziehungsweise 16,3% ein. Von den großen Herstellern verkaufte im 1. Halbjahr 2014 nur Volvo mehr als im 1. Halbjahr 2013 (+3,3%). Kurzfristig positiv sehen Experten die gute Ernte, die Vereinfachung des PSI Finame-Programms, die Exporte außerhalb Lateinamerikas sowie die weiterhin ausgesetzte IPI-Steuer auf Lkw. Kritisch wird hingegen die Lage in Venezuela und Argentinien gesehen, weniger Mittel im PSI-Programm sowie die hohen Bestände. Mittelfristig positiv stimmen die laufenden Flottenerneuerungsprogramme in Santos, Rio de Janeiro und Minas Gerais sowie der Markteintritt und die Investitionen neuer Hersteller. Kritisch sehen Experten darüber hinaus die Konkurrenz durch neue Transportwege wie Schienen und Wasserwege.

Lkw- und Bus-Hersteller leiden unter Krise in Argentinien

Die Bushersteller müssen 2014 und 2015 neben der schwachen Gesamtwirtschaft ebenfalls mit der Krise auf den Absatzmärkten Argentinien und Venezuela sowie der Verzögerung bei Projekten der urbanen Mobilität zurechtkommen, profitieren aber von einer Neuauflage des Schulbusprogramms Caminho de Escola sowie einer Vereinfachung der PSI-Kredite. Mittelfristig (2016 bis 2019) ist die Aussicht laut Experten gut, da die urbane Mobilität in ganz Lateinamerika zur Priorität wird, das Modernisierungsprogramm der Flotte greift, mehr Technologienachfrage für Busse besteht und steuerliche Entlastungen anstehen. In Brasilien ist nach den Großstädten ab 2016 auch in den mittelgroßen Städten der Bau von Express-Buskorridoren (BRT) geplant, was die Nachfrage zusätzlich beflügeln dürfte.

Nach dem sehr schwachen 1. Halbjahr 2014 erwartet Anfavea für die Kfz-Industrie im 2. Halbjahr 2014 eine spürbare Verbesserung. Die Produktion soll zwischen Juli und Dezember laut Prognose um 13,2% und der Absatz um 14,3% zulegen, so dass sich für den Jahresabschluss -5,4% beim Verkauf und -10,0% bei der Produktion ergeben. Als Gründe für die Erholung wird die Verlängerung der gesenkten IPI-Steuer, die Erneuerung des Automobilabkommens mit Argentinien sowie die höhere Anzahl von Werktagen (acht) angegeben. Auch bei der generellen Konsumentenzuversicht erwartet Anfavea eine Besserung. Die Kfz-Produktion sieht der Zulieferverband Sindipeças erst 2016 wieder über dem Wert von 2013.

Hersteller bauen Kapazitäten aus

Trotz der momentan flauen Lage bauen die internationalen Hersteller im Rahmen des Inovar Auto-Programms ihre Produktionskapazitäten stark aus. Durch einen Mindestanteil lokaler Beschaffung sowie Investitionen in Effizienz und Innovation in Brasilien können sie die um 30% Prozentpunkte erhöhte IPI-Steuer wieder absenken. Das hat neben den asiatischen Anbietern auch Audi, BMW, Mercedes und sogar Jaguar Landrover überzeugt, Pkw in Brasilien zu produzieren, wobei sich die Projekte der chinesischen Unternehmen in Anbetracht der schwachen Konjunktur und des unbekannteren Umfelds deutlich in die Länge ziehen. So wurde der Produktionsstart der Werke von Chery und JAC bereits mehrfach verschoben, wobei sich JAC immer noch nicht entschieden hat, ob in Bahia neben Pkw auch Lkw gebaut werden sollen. Alternativen sind Rio de Janeiro und Rio Grande do Sul.

Infolge der zahlreichen Investitionsprojekte im Rahmen von Inovar Auto wird die Kapazität der brasilianischen Kfz-Produktion bis 2017 von den derzeitigen 4,5 Mio. auf rund 5,8 Mio. steigen. Trotz des langfristig guten Marktpotenzials droht eine vorübergehende Überkapazität und ein entsprechend verschärfter Wettkampf, besonders wenn es Brasilien nicht gelingt, eine kohärente Exportstrategie zu entwickeln. Der Inlandsabsatz 2014 wird voraussichtlich bei unter 3,4 Mio. Fahrzeugen liegen.

Geplante Investitionen (in Mrd. R\$)

Unternehmen	Betrag	Stand	Projekt
Volkswagen (inklusive Audi)	10,0	Bis 2016	Ausbau, Modernisierung aller Werke, Produktion Audi und Golf in São Jose dos Pinhais (PR), Produktion Up! in Taubaté (SP)
Fiat (Jeep)	7,0	Im Bau, Produktion ab Januar 2015	Neues Werk in Goiana (PE), mit einer Anfangskapazität von 250.000, Jeeps und Pickups sowie Motoren, mindestens elf Zulieferer, Ausbau Werk Betim von 800.000 auf 950.000
Ford	4,5	2011-2015	Ausbau Werk Camaçari (BA) von 250.000 auf 300.000 Kfz, inklusive Motorenproduktion
Peugeot-Citroen	3,7	Im Bau	Verdoppelung der Kapazität im Werk Porto Real (RJ), neue Produkte, Motoren, Output von 150.000 auf 300.000
Mercedes	2,5	2010-2015, neues Werk mit Produktion ab 2016	Neues Pkw-Werk in Iracemápolis (SP), 20.000, unter anderem C-Klasse und SUV GLA, und Ausbau Lkw-Produktion in São Bernardo do Campo (SP) und Juiz de Fora (MG), Nationalisierung Actros
Chery	1,2	Im Bau, Produktion ab 1. Hj. 2015	Neues Werk in Jacareí (SP), 50.000, später 100.000 Kompaktwagen, inklusive Motorenwerk
MAN	1,0	Angekündigt	Expansion Werk Resende (RJ), neues Lkw-Modell Phevos, ab 2016
Toyota	1,0	Im Bau, Produktion ab 2016	Neues Motorenwerk in Porto Feliz (SP), 70.000 Motoren/Jahr
Shaanxi (Metro Shacman)	0,4	Im Bau, Produktion ab Sept. 2015	Neues Werk in Tatui (SP), 10.000 Lkw
JAC	1,0	Im Bau, Produktion ab 2. Hj. 2015	Neues Werk für 100.000 Pkw und eventuell 10.000 Lkw in Camaçari (BA), Modell Novo J3, Lkw T140
Honda	1,0	Angekündigt, Produktion ab 2015	Neues Pkw-Werk in Itirapina (SP), 120.000
Jaguar Landrover	0,75	Angekündigt	Neues Pkw-Werk in Itatiaia (RJ), 24.000, ab 2016
BMW	0,6	Im Bau, Produktion ab September 2014	Neues Werk in Araquari (SC), 32.000
Volvo	0,8	Bis 2015	Ausbau Werk Curitiba, Kauf von Equipment, mehr local content
Renault	0,5	2014-2019	Entwicklung neuer Modelle

Foton Aumark	0,3	Seit April 2014 im Bau, Produktion ab 2016	Neues Werk für kleine Lkw und Mikroomnibusse in Guaíba (RS)
Sinotruc (CNHTC)	0,3	Seit 2. Quartal 2014 im Bau, Produktion ab 1. Quartal 2016	Neues Werk in Lages (SC), Kap. 8.000
BYD	0,2	Angekündigt, Produktion ab 2015	Neues Werk in Campinas (SP), Elektrobusproduktion

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

Quellen: Unternehmen, Presse, Anfavea

Der Umsatz der Kfz-Zulieferer sank zwischen Januar und Mai 2014 laut dem Fachverband Sindipeças um 9,3% und war besonders beim Verkauf an die Automobilproduzenten (-12,7%) und andere Zulieferer (-12,3%) negativ. Die Prognosen von Sindipeças für 2014 gingen Anfang des Jahres noch von einem nominalen Plus von 5,5% aus, werden aber mit hoher Wahrscheinlichkeit in Kürze nach unten revidiert. Die Zulieferer leiden zum einen unter den Importen und zum anderen unter der Krise auf dem wichtigen Absatzmarkt Argentinien. Zudem gibt es kaum Fortschritte bei der geplanten Ursprungs-Zurückverfolgbarkeit von Autoteilen.

Reifenhersteller expandieren

Wichtiger Branchentrend sind kraftstoffsparende Reifen, was die Reifenhersteller trotz der schwachen Konjunktur zur Expansion ihrer Anlagen antreibt. Pirelli investiert die zweite Hälfte seiner bis 2017 geplanten Investitionen von 1 Mrd. R\$ in die Modernisierung und den Ausbau seiner Produktion in Campinas und folgt zudem Fiat nach Pernambuco. Nach Pressemeldungen ist Brasilien auch im Rennen um ein neues Goodyear-Werk. Continental verdoppelt am Standort Camaçari seine Produktionskapazität für Lkw-Reifen auf 600.000 Stück.

Bosch erwartet für 2014 eine Stagnation des Umsatzes, will aber dennoch weiter in eine steigende lokale Wertschöpfung investieren, um dem Inovar Auto-Regime zu entsprechen, 2014 alleine 108 Mio. R\$. Honeywell will am Standort Guarulhos künftig als erster Hersteller Turbos mit variabler Geometrie produzieren und insgesamt die Kapazität von Turbos um 70.000 Stück pro Jahr steigern. Eaton will einige elektronische Komponenten für Lkw-Automatikgetriebe nationalisieren, die bisher aus den USA und Polen importiert wurden. Salzburger Aluminium Group eröffnete in Jaguariuna in Sao Paulo eine Produktion für Lkw-Aluminiumtanks und will sich neben dem Hauptkunden Volvo auch andere Abnehmer suchen.

Cummins rechnet nach einem Umsatzplus von 18,6% im Vorjahr, 2014 mit einem Ergebnis auf Vorjahresniveau. "Wir hatten den Lkw-Markt eigentlich robuster eingeschätzt", sagte Südamerikachef Luis Pasquotto gegenüber der Presse. Cummins produziert unter anderem Dieselmotoren für Lkw. An Investitionen steht bei Cummins eine Produktion von Generatoren in Itatiba in Sao Paulo für 90 Mio. US\$ auf dem Programm. Neben Pirelli folgen Fiat auch die Zulieferer Lear, Adler, Saint Gobain, Powercoat, Denso, PMC, Tiberina und Brose zum neuen Werk in Goiana in Pernambuco, wo bereits ein zweiter Zuliefererpark in Planung ist.

Die brasilianische Flotte umfasste Ende 2013 nach Angaben von Sindipeças rund 31,5 Mio. Pkw, 6,4 Mio. leichte Nutzfahrzeuge, 1,8 Mio. Lkw, 386.000 Busse sowie 13,1 Mio. Motorräder. Das Kfz-Durchschnittsalter beträgt laut Sindipeças 8 Jahre und 5 Monaten. Etwa 43% der Fahrzeugflotte ist unter 5 Jahre alt, 39% zwischen 6 und 15 Jahre und 4% mehr als 20 Jahre alt. Rund 210.000

Lkw sind älter als 30 Jahre und sollen durch ein neues Programm zur Modernisierung der Lkw-Flotte aus dem Verkehr gezogen werden. Angedacht sind spezielle Kreditlinien und eine Recyclingvergütung.

Internetadressen:

Verband der Automobilhersteller:

Internet:  <http://www.anfavea.com.br>

Verband der Kfz-Händler:

Internet:  <http://www.fenabrave.com.br>

Verband der Kfz-Zulieferer:

Internet:  <http://www.sindipecas.org.br>

(O.D.)

August 2014


Dieser Artikel ist relevant für:

Brasilien

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

KONTAKT

Florian Steinmeyer

 0228/24993-248

 **Ihre Frage an uns**

VERWANDTE ARTIKEL

-  **Perus Kfz-Branche erwartet 2015 Erholung**
-  **Tschechische Kfz-Industrie setzt zu neuem Höhenflug an**
-  **Kfz-Industrie in der VR China mit gemischtem Ausblick**
-  **Kfz-Markt in den USA bleibt auf Wachstumskurs**

➤ Türkische
Automobilindustrie hofft
auf Exporte

[http:// www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/maerkte,did=1085878.html](http://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/maerkte,did=1085878.html)

© 2014 Germany Trade & Invest

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