

Branchenbarometer – Afrika / Nahost

Automobilindustrie

Stand: Januar 2014

Detaillierte Informationen zur weltweiten Entwicklung in den Branchen Maschinen- und Anlagenbau, Automobilindustrie, Chemische Industrie, Bauwirtschaft, Elektrotechnik- und Elektronikindustrie, Informations- und Kommunikationswirtschaft, Umwelttechnik sowie Medizintechnik finden Sie unter

www.gtai.de/branchen-international

Afrika / Nahost

Branchenbarometer						
	Wirtschaftsentwicklung		Marktpotenzial ausgewählter Branchen ¹⁾			
Land	BIP 2013 ^{2) 3)}	BIP 2014 ^{2) 4)}	Maschinenbau	Automobil	Chemie	Bau
Ägypten	2,0	2,2	↗	↗	↗	↗
Algerien	3,2	3,6	↗	↗	↗	↗
Angola	6,8	5,9	↗	↗	↗	↗
Ghana	7,5	7,6	↗	↗	↗	↑
Irak	5,2	8,2	↘	→	↗	↗
Israel	3,2	3,4	↗	↗	→	↗
Katar	5,5	5,0	↗	↗	↗	↗
Kenia	4,8	5,6	↗	→	→	→
Libyen	-2,3	-2,7	→	↗	→	↑
Marokko	4,0	4,1	→	→	↗	→
Nigeria	6,5	6,7	↗	↗	↗	↑
Pakistan	6,1	3,9	→	→	→	→
Saudi-Arabien	2,9	4,0	↗	↗	↗	↗
Südafrika	1,9	3,3	↗	↗	↗	↗
Tunesien	2,7	3,0	→	→	↗	→
VAE	4,3	4,4	↗	↗	↗	↗

¹⁾ Chancen für deutsche Unternehmen in der jeweiligen Branche; ²⁾ Bruttoinlandsprodukt; ³⁾ Schätzung; ⁴⁾ Prognose
 ↗ Starkes Wachstum ↘ Wachstum → Stagnation ↙ Rückgang ↓ Starker Rückgang

Afrika / Nahost

Branchenbarometer

	Wirtschaftsentwicklung		Marktpotenzial ausgewählter Branchen ¹⁾			
	Importe 2014 ²⁾³⁾	Investitionen 2014 ²⁾	Elektro/ Elektronik	IT+Telekom	Umwelt- technik	Medizin- technik
Land	[reale Veränd. ggü. Vorjahr in %]					
Ägypten	3,5	2,6	→	→	→	↗
Algerien	7,2	6,5	↗	↗	→	↑
Angola	5,7	4,6	↗	↑	↗	↗
Ghana	12,5	11,8	↗	↗	↗	→
Irak	k.A.	k.A.	→	→	↘	→
Israel	5,6	4,9	→	→	↑	→
Katar	6,5	8,1	↗	↗	↗	↗
Kenia	7,0	6,1	→	→	→	→
Libyen	13,0	2,0	→	↗	→	→
Marokko	3,0	5,0	→	→	↗	↗
Nigeria	8,4	10,0	↑	↗	→	↗
Pakistan	6,8	2,5	↗	→	→	→
Saudi-Arabien	5,2	6,5	↗	↗	→	↗
Südafrika	5,0	5,1	↗	↗	↗	↗
Tunesien	5,2	3,2	↗	↗	↗	↗
VAE	7,0	5,0	↗	↗	→	↗

¹⁾ Chancen für deutsche Unternehmen in der jeweiligen Branche; ²⁾ Prognose; ³⁾ Waren und Dienstleistungen

Detaillierte Informationen zu den jeweiligen Branchen finden Sie unter www.gtai.de/branchen-international

Automobilindustrie

Der Kfz-Markt verbuchte in **Ägypten** 2012 von niedrigem Niveau ausgehend einen Zuwachs um 13,7% auf gut 200.000 Einheiten. Die auf 2013 gesetzten Hoffnungen wurden nicht erfüllt. Bis September stagnierte das Volumen bei unsteten Monatsverläufen, wobei Pkw (-3%) den Schwachpunkt bildeten gegenüber Bussen (+22%) und Nutzfahrzeugen (+4%). Die Branche erwartet Fortschritte erst im Jahresverlauf 2014, sofern politische und wirtschaftliche Stabilität einziehen. Die schwache gesamtwirtschaftliche Verfassung und fehlendes Konsumentenvertrauen beeinträchtigen das Marktgeschehen. Die Anbieter billigerer und sparsamerer Fahrzeuge mit kleinem Hubraum profitieren. Die Übergangsregierung plant ein Konzept zur Unterstützung der Kfz- und -Zulieferindustrie, damit Inlandsproduktion und Exporte steigen.

Tunesien ist für die europäische Kfz-Branche vor allem als Standort für die Produktion von Kfz-Teilen bedeutend. Gut verlaufende Exporte 2011 und 2012 verweisen auf die - trotz sozialer Instabilität - im Grunde guten Standortbedingungen. Die schwache Konjunktur in Europa hat die Ausfuhren der Kfz-Teileindustrie gebremst. In konstanten Preise haben die Exporte bei den mechanischen und elektrischen Industrien (vor allem Kfz-Teile und Elektrobauteile) in den ersten zehn Monaten 2013 immerhin um 0,9% zugelegt. Ein schwacher tunesischer Dinar wird auch 2014 den Export stützen. Eine hohe Inflation sorgt hingegen für Unruhe bei den Tarifpartnern. Jüngst zu verzeichnende handfeste Erfolge beim demokratischen Übergang machen eine nachhaltige Verbesserung des Investitionsklimas im Laufe des Jahres 2014 möglich.

Deutsche Pkw erfreuen sich in **Algerien** einer außerordentlichen Beliebtheit: 2012 lagen die deutschen Ausfuhren bei 362 Mio. Euro und sind demnach gegenüber dem Vorjahr um knapp 50% gestiegen. Im Jahr 2013 zog vor allem die Nachfrage nach deutschen Lkw und Nutzfahrzeugen stark an. Die Exporte sind im 1. Halbjahr 2013 gegenüber dem Vorjahreszeitraum um mehr als das 2,7-fache gewachsen. Der Absatz für Kfz boomt schon seit 2011, jedoch ist für 2014 mit einer Verlangsamung zu rechnen. Die Ansiedlung von Kfz-Montagebetrieben für den Binnenmarkt kommt voran, wird aber entgegen ehrgeiziger Ziele bei der Fertigungstiefe bescheiden bleiben. Gegründet ist ein algerisch-französisches Joint Venture mit Renault. Ein Ausbau der Montage mit der Daimler AG (Busse, Lkw und Geländefahrzeuge) ist für 2017 avisiert.

Die ab dem 1.3.12 in **Marokko** geltende komplette Zollbefreiung für europäische Pkw-Produzenten hatte 2012 für einen Importboom gesorgt. Die deutschen Ausfuhren sind gegenüber dem Vorjahr um 35,1% auf knapp 344 Mio. Euro angestiegen. In den ersten neun Monaten 2013 ist der Absatz um 24,8% zurückgegangen; auch das Geschäft mit Lkw und Spezialfahrzeugen war rückläufig. Der Verkauf in Marokko montierter Fahrzeuge hat sich verlangsamt. Das bei Tanger Anfang 2012 eröffnete Renaultwerk hat im Oktober 2013 mit einem Investitionswert von 400 Mio. Euro eine zweite Fertigungsline für den Export der Marke Dacia gestartet. Erfolge waren 2012 und 2013 beim Ausbau der Kfz-Zulieferung zu verzeichnen, insbesondere bei der Kabelherstellung.

Der **libysche** Kfz-Markt kann sich von der allgemeinen Unsicherheit nicht abkoppeln. Investitionen in langlebige Gebrauchsgüter wie Pkw dürften im gegenwärtigen Umfeld auf das notwendige Minimum reduziert werden. Eine aktuelle Zulassungsstatistik wird nicht veröffentlicht und wahrscheinlich auch nicht erhoben. Fahrzeuge werden offenbar weiterhin inoffiziell ins Land gebracht. Seit der Normalisierung der Beziehungen zum Westen 2004 hatte der Kfz-Import in Libyen kräftig zugelegt. Der Markt hatte Nachholbedarf und das Gaddafi-Regime benutzte sporadische Zuteilungen eingeführter Pkw-Flotten an einzelne Bevölkerungsgruppen als Gunstbeweis. Der Bestand privater Pkw legte zwischen 2005 und 2009 von knapp 1 Mio. auf 1,7 Mio. Einheiten zu. Inzwischen dürfte die 2-Mio.-Marke deutlich überschritten sein.

In **Israel** hat sich die Nachfrage nach Pkw nach dem Vorjahresrückgang erholt. In den ersten zehn Monaten 2013 nahm die Zahl der importierten Pkw nach Angaben der Zolldirektion um 12,6% zu. Die Stückzahl importierter Lieferwagen erhöhte sich in dieser Zeit um 15,4% während die Zahl eingeführter Lkw um 22,1% wuchs. Die höheren Einfuhrzahlen bei Nutzfahrzeugen spiegeln einen angestauten Nachholbedarf wider. Unterdessen hielt der schnelle Anstieg der Kraftradimporte an. Die Zahl importierter Krafträder konnte verdoppelt werden. Die ein-

heimischen Hersteller von Kfz-Teilen setzen ihre Bemühungen um einen Ausbau des Exportgeschäfts fort. Einer Schätzung zufolge legten die Exporte der Kfz-Branche 2013 auf 950 Mio. US\$ zu, nachdem sie im Vorjahr 900 Mio. \$ erreicht hatten. Komplette Fahrzeuge werden in Israel nicht hergestellt, doch werden Busse auf importierte Fahrgestelle montiert.

In **Saudi-Arabien** hat sich 2013 nach einem starken Anstieg des Absatzes von Pkw und leichten Lkw um 18,5% auf rund 704.000 Einheiten 2012 das Wachstumstempo deutlich verlangsamt. Im 1. Halbjahr 2013 wurde eine Zunahme um lediglich 5% auf 364.000 registriert. Das Massengeschäft wird von den asiatischen Herstellern dominiert, die im 1. Halbjahr 2013 auf einen Marktanteil von etwa 80% kamen, die deutschen Marken lagen unter 2%. Dennoch sind auch deutsche Anbieter an Saudi-Arabien aufgrund des Marktpotenzials weiterhin sehr interessiert. Saudi-Arabien plant die Entwicklung einer großen lokalen Automobilindustrie. Derzeit prüft Jaguar Land Rover (JLR) den Aufbau einer Fertigung in Yanbu. Die saudi-arabische Regierung soll bereit sein, die Produktionsstätte für über 1 Mrd. US\$ zu bauen und dann die Anlage an JLR zu vermieten.

Der Markt für Pkw und leichte Lkw dürfte in den **VAE** auch 2013 wieder zweistellig expandieren. Für 2012 wurde ein Absatzplus von 28% auf rund 311.300 Einheiten gemeldet. In der 1. Hälfte 2013 erhöhte sich der Absatz gegenüber der Vergleichsperiode des Vorjahres um 12% auf 170.000 Fahrzeuge, für das Gesamtjahr wird eine Verkaufszahl zwischen 350.000 und 360.000 erwartet. Damit gehören die VAE im internationalen Vergleich weiterhin zu den wachstumsstärksten Kfz-Märkten. Der Anteil japanischer Marken liegt bei etwa 70%, auf jeweils etwa 10% kommen koreanische, US-amerikanische und deutsche Marken. Der absatzstärkste deutsche Anbieter ist BMW mit rund 5.800 Fahrzeugen in den ersten sechs Monaten 2013, gefolgt von der Marke Volkswagen mit 3.000 Einheiten.

Der Kfz-Absatz könnte in **Katar** zwar 2013 wieder eine zweistellige Wachstumsrate erreichen, aber das Plus bleibt deutlich hinter dem Ergebnis des Vorjahres zurück. Gemäß "Focus2move" stiegen die Verkäufe von Pkw und leichten Lkw 2012 um fast 35% auf rund 83.900 Einheiten. Für die ersten sieben Monate 2013 wird eine Erhöhung um 10,1% auf rund 54.600 Einheiten gemeldet, im Gesamtjahr dürften es etwa 95.000 werden. Im genannten Siebenmonatszeitraum verbuchten die japanischen Marken einen Marktanteil von über 60%, angeführt von Toyota und Nissan mit 33 beziehungsweise 15%. Korea (Rep.) kam mit Hyundai und Kia auf 12%. Ebenfalls 12% erreichten die US-Hersteller. Die deutschen Marken lagen bei 6%, Mercedes verkaufte 1.089 Fahrzeuge, BMW 697. Renault war der absatzstärkste Europäer (1.181 Fahrzeuge).

Im **Irak** hebt sich der Nutzfahrzeuge-Markt positiv vom Pkw-Markt ab. Die Nachfrage vor allem nach Lkw steigt und wird durch lokale Montageprojekte befriedigt. 2014 will auch Renault in Kooperation mit der State Company for the Automotive Industry (SCAI) im Lkw-Geschäft Fuß fassen. Der Pkw-Markt leidet insbesondere unter der schwachen Kaufkraft der Bevölkerung. Politische Unsicherheit, der Wunsch nicht als "wohlhabend" aufzufallen, oder Finanzierungsvorbehalte bremsen die enorme latent vorhandene Nachfrage aus. Dazu kommt eine künstliche Verknappung der Zulassungen durch den Staat, der erst eine Neuzulassung zuteilt, wenn eine alte Zulassung eingezogen wird. Von dieser Regelung war bislang die staatliche General Automotive Co. befreit, was allerdings inzwischen nicht mehr der Fall sein soll. Entsprechend haben sich die Preise für eine Zulassung beziehungsweise ein "Nummernschild" in

Bagdad von 5.000 auf 6.000 US\$ erhöht. Die Neuzulassungen für 2012 wurden auf rund 250.000 Fahrzeuge geschätzt. Für 2013 liegen keine Zahlen vor. Iranische Firmen (Iran Khodro, Saipa) montieren im Land.

Die **pakistanische** Kfz-Industrie wird durch ein grundsätzliches Verbot von Neuwagenimporten vor ausländischer Konkurrenz geschützt. Gebrauchte Fahrzeuge dürfen unter bestimmten Bedingungen ins Land gebracht werden. Die Pakistan Automotive Manufacturers Association (PAMA) fordert, den Gebrauchtwagenimport weiter zu beschränken. In Pakistan werden fast ausschließlich Fahrzeuge japanischer Marken montiert. Der lokale Pkw-Ausstoß erreichte 2006/07 mit 176.016 Einheiten seinen bisherigen Höchststand, die Produktionskapazität soll bei 240.000 liegen. Nach einer schweren Krise 2008/09, als nur noch 84.844 Pkw montiert wurden, zog die Produktion in den folgenden drei Jahren wieder an, für 2011/12 wurden 154.255 Einheiten gemeldet, es folgte 2012/13 ein Rückgang auf 120.332 Einheiten.

Die Bundesregierung **Nigerias** möchte internationale Automobilbauer für die Montage gewinnen und ist bereit, dafür die nötigen Anreize zu implementieren. Peugeot Automobile Nigeria (PAN) montiert seit 2012 das chinesische Modell Changan Alsvin in seiner Fabrik in Kaduna. Der Local Content soll bei 50% liegen, das Produktionsvolumen mittelfristig bei 7.000 Einheiten für den westafrikanischen Markt. Inzwischen hat auch Nissan Interesse an einer Investition bekundet. Durch die teuren Kfz-Importe gehen dem Land Milliarden-US-Dollar verloren. Neben japanischen Marken (Toyota Camry 2000 und Toyota Corolla waren 2012 die beliebtesten Modelle) etablieren sich zunehmend auch südkoreanische und chinesische Kfz auf dem lokalen Markt.

Die Nachfrage nach Kraftfahrzeugen nimmt in **Ghana** seit einigen Jahren zu und dürfte auch weiterhin steigen. Dominierend ist der Import von Gebrauchtfahrzeugen. 2013 dürften nach Schätzungen etwa 65.000 Kfz, darunter mehr als 50.000 Gebrauchtwagen, importiert worden sein. Montage findet in Ghana nicht statt. Auf den Straßen sind japanische Autos vorherrschend. Aus Deutschland kommen viele ausrangierte Taxen oder auch Transporter. Die Nachfrage seitens gewerblicher Käufer nach neuen Nutzfahrzeugen dürfte aufgrund der rasch wachsenden Wirtschaft in den kommenden Jahren deutlich zunehmen.

In **Angola** ist ein stetiges Wachstum der Nachfrage nach Automobilen, insbesondere Secondhandimporten, zu verzeichnen. Ein Markt für den Absatz von Luxusfahrzeugen besteht in der Oberschicht. Es gelten Altersrestriktionen beim Gebrauchtwagenimport: Pkw maximal drei und Lkw fünf Jahre. Außerdem dürfen nur neue Fahrzeuge im Hafen von Luanda abgefertigt werden, die Gebrauchtwagen werden in Lobito entladen. Da in Angola rechts gefahren wird, kommt das Land auch als Absatzmarkt für Gebrauchtfahrzeuge aus Deutschland in Betracht.

Kenia importiert ausschließlich Kfz mit Rechtslenkung, zum Teil auch Bausätze, die lokal zusammengeschraubt werden. Gefragt sind vornehmlich robuste und geländegängige japanische Gebrauchtwagen. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes lieferte Deutschland 2012 für lediglich 11 Mio. Euro Fahrgestelle, Motoren und andere Kfz-Teile sowie für 7,9 Mio. Euro Pkw nach Kenia. Deutsche Kfz-Marken werden als Neufahrzeuge vornehmlich aus Südafrika geliefert. Die fiskalisch begünstigte lokale Kfz-Montage bringt nicht den erhofften Erfolg und ist

nach Anfangserfolgen erstmals rückläufig.

Südafrikas Automobilindustrie verzeichnete 2013 aufgrund eines insgesamt siebenwöchigen Streiks massive Produktionseinbrüche. Rund 60.000 Einheiten gingen durch die Arbeitsniederlegungen verloren, sodass die Jahresproduktion mit 550.000 gefertigten Kfz um 11% geringer ausfiel als noch zur Jahresmitte prognostiziert. Im Jahr 2014 soll die lokale Fertigung wieder auf 611.000 Fahrzeuge steigen. Im Rahmen des Förderprogramms Automotive Production Development Programme (APDP) planen Hersteller und Zulieferbetriebe auch langfristige Investitionen in Höhe von 13,8 Mrd. R (rund 929 Mio. Euro). Der lokale Absatz stieg mit 3,2% deutlich langsamer als zuletzt (2012: 9,2%, 2011: 16%) auf 650.620 Fahrzeuge. Für 2014 sind die Aussichten trübe: Der Branchenverband NAAMSA erwartet mit 652.000 abgesetzten Kfz eine Stagnation der Verkaufszahlen.

Ihr Ansprechpartner bei Germany Trade & Invest:

Martin Kalhöfer

E-Mail: afrikanahost@gtai.de

Germany Trade & Invest ist die Gesellschaft für Außenwirtschaft und Standortmarketing der Bundesrepublik Deutschland. Die Gesellschaft berät ausländische Unternehmen, die ihre Geschäftstätigkeit auf den deutschen Markt ausdehnen wollen. Sie unterstützt deutsche Unternehmen, die ausländische Märkte erschließen wollen, mit Außenwirtschaftsinformationen.

Germany Trade and Invest

Gesellschaft für Außenwirtschaft und Standortmarketing mbH

Villemomblé Straße 76
53123 Bonn
Germany

T. +49 (0)228 24993-0
F. +49 (0)228 24993-212
E-Mail: info@gtai.de
Internet: www.gtai.de



GERMANY
TRADE & INVEST