

## Zwischenruf Wirtschaft (April)

### Wirtschaftskrise setzt der Eröffnung neuer Autowerke in Brasilien ein Ende

Am 23. März weiht Mercedes-Benz sein neues brasilianisches Automobilwerk in Itapetininga im Bundesstaat São Paulo ein. Die deutsche Premiummarke hat 500 Mio. R\$ investiert und wird nach zehn Jahren Pause wieder Automobile in Brasilien fertigen. Im April oder Mai will der britische Hersteller Jaguar Land Rover seine neue, 750 Mio. R\$ teure Fabrik im Bundesstaat Rio de Janeiro offiziell in Betrieb nehmen, in dem Sportgeländewagen (SUV) produziert werden sollen.

Mit diesen beiden Eröffnungen wird der Ausbau der brasilianischen Fahrzeugproduktion sein vorläufiges Ende finden. Bilder, auf denen Politiker und Vorstandsvorsitzende von Automobilkonzernen stolz eine neue Produktion in Betrieb nehmen, wird es dann erst einmal nicht mehr geben. Aufgrund der Absatzkrise auf dem brasilianischen Fahrzeugmarkt, der in den letzten drei Jahren um fast ein Drittel geschrumpft ist, ist die Produktion der Neuankömmlinge auf dem brasilianischen Markt meist nicht ausgelastet. Und die alteingesessenen Hersteller verzichten auf Fabrikerweiterungen und investieren lieber in neue Produkte, um auf dem Schrumpfenden Markt nicht völlig den Anschluss zu verlieren.

Der Investitionszyklus der Fahrzeugindustrie in Brasilien hat die Produktionskapazität in den letzten vier Jahren um mehr als eine Million Einheiten erhöht. Den Anfang machten 2012 die Asiaten Toyota und Hyundai, die in São Paulo mit der Fertigung von Kompaktwagen begannen. Der italienisch-amerikanische Konzern Fiat Chrysler und der japanische Autobauer Nissan zogen ganze Industriekomplexe mitsamt Zulieferbetrieben hoch. Seit August 2012 wurden damit insgesamt 12 neue Autowerke in Brasilien eingeweiht. Rechnet man die Erweiterungen in bestehende Werke dazu, haben die Autokonzerne insgesamt etwa 18 Mrd. R\$ in den Produktionsausbau investiert.

Zunächst lockte die Aussicht, dass in Brasilien im Jahr 2020 fünf Millionen Fahrzeuge pro Jahr verkauft würden, die Hersteller an. Dann zwang die brasilianische Regierung mit der Einführung hoher Zölle auf Importfahrzeuge Ende 2011 die internationalen Autobauer praktisch dazu, eine eigene Produktion in Brasilien aufzubauen.

Seitdem haben sich die Zeiten jedoch geändert. Und angesichts der Absatzkrise im Land hat die Branche derzeit mit gewaltigen Überkapazitäten zu kämpfen. Anfang März prognostizierte der Verband der brasilianischen Fahrzeughersteller, Anfavea, dass seine Mitgliedsunternehmen dieses Jahr weniger als die Hälfte (48%) der installierten Fertigungskapazität von 5 Mio. Einheiten pro Jahr nutzen werden. Angesichts eines erneuten Absatzeinbruchs

von 32% zu Jahresbeginn und einer Auslastung des Fabrikparks von nur 36% könnte sich die Prognose des Verbandes noch als zu optimistisch erweisen.

Die Autobauer reagieren auf die Krise, indem sie lieber ihre Produkte verbessern als ihre Produktion ausbauen. "Wir werden in Produkte, aber nicht in Kapazitäten investieren", verkündete der VW-Brasilienchef David Powels unlängst. Und Roberto Cortês, Chef des LKW-Bauers MAN, blies in dasselbe Horn: "Wir halten die Investitionen in Produkte aufrecht, aber wir überdenken die Pläne, die wir für die Kapazitätserweiterung hatten".

Einige Hersteller, vor allem im Premiumsegment, entkommen der Krise. So wird Toyota sein Werk in Sorocaba verweitern, um die Nachfrage nach dem "Corolla" bedienen zu können. Doch die Mehrheit der Autobauer hat mit Überkapazitäten, vollen Beständen und stillstehenden Produktionslinien zu kämpfen.

(Quelle: AHK São Paulo, Germany Trade & Invest)