



Russland zieht Zollschränken für Autozulieferer hoch?

Nach dem Willen des russischen Wirtschaftsministeriums sollen zukünftig die vergünstigten Bedingungen für den Import von Fahrzeugteilen für ausländische Autokonzerne nicht mehr gelten.

In Russland bereits ansässige Automobil-Konzerne zahlen zur Zeit nur 0 – 5 Prozent Zollgebühren beim Import von Autoteilen, die in Russland nach der SKD-Technologie (Semi Knocked Down - Automontage aus großen Blöcken) montiert werden. In Zukunft sollen die Unternehmen zusagen, nur Originalteile aus russischer Herstellung zu verwenden. Ansonsten entfällt dieser vergünstigte Importzoll. Diese Regelung kommt nur für noch nicht in Russland tätige Automobil-Unternehmen zum Tragen, denn bereits abgeschlossene Investitionsabkommen können selbst die Ministerien nicht einfach ändern.

Die Verhärtung der Regeln für die Industriemontage betrifft somit Hyundai, Peugeot-Citroen und Mitsubishi, die erst ihre Produktion in Russland starten wollen. Die letzten beiden Unternehmen bauen zur Zeit zusammen ein Werk in Kaluga, das bereits in diesem Jahr anfangen soll, Citroen-Modelle herzustellen.

Zukünftig sollen zu Beginn eines Projekts die Unternehmen zu gleichen Teilen Autos nach dem SKD-Schema montieren wie nach dem Schema, zu dem noch Zusammenschweißen und Karosserielackierung gehören. Geplant ist, dass die Konzerne alle sechs Monate Bericht über das Volumen ihrer Investitionen in die Entwicklung der russischen Werke erstatten müssen, sagten Vertreter des Ministeriums für Industrie und Handel. Gegenwärtig müssen sie das einmal pro Jahr tun.

Die Industriemontage wurde im Jahr 2006 in Russland eingeführt. Das russische Wirtschaftsministerium erklärte damals, dass deren Hauptaufgabe die Steigerung des lokalen Zulieferanteils für die Montage und die Entwicklung einer moderneren Autozulieferindustrie im Lande sei und nicht die Schaffung von Produktionsstätten für ausländische Automodelle in Russland. Dieses Ziel ist aber nach wie vor nicht erreicht worden. Die Produktion von Autoteilen ist nur bei großen Produktionsmengen wirtschaftlich sinnvoll. Doch der russische Automarkt stürzte in der Wirtschaftskrise um 50 Prozent ab.

Außerdem wollen die Autokonzerne, die in den eigenen Ländern staatliche Unterstützung erhalten, nicht gern im Ausland investieren.

Das beste Beispiel eines Montageunternehmens in Russland, dessen Zulieferteile aus dem Ausland kommen, ist das Volkswagen-Werk in Kaluga. Nur zwei von etwa 20 Modellen werden samt Schweißarbeiten und Karosserielackierung montiert. Die Möglichkeit, eine so breite Modellpalette nach dem SKD-Schema zu montieren, hat VW während der Krise geholfen. Da die Montagekomponenten mit vergünstigten Zollgebühren (0 bis 5 Prozent) importiert werden, konnte der Konzern die 30 Prozent hohen Gebühren für den Import von fertigen Autos umgehen. Das erlaubte VW die Preise für seine Modelle einzufrieren – und das mit Erfolg. Der Marktanteil stieg während der Krise um 50 Prozent. Die neue Regelung des Industrie- und des Wirtschaftsministeriums Russlands greift für VW nicht, da die schon bestehenden Verträge nicht rückwirkend geändert werden können.



VW muss also erst nach einer bestimmten Zeitspanne einen lokalen Produktionsanteil von circa 30 Prozent erbringen. Der frühe Einstieg von VW in die russische Produktion zahlt sich damit zunächst aus.

Die russische Regierung versucht mit der neuen Regelung verstärkt, den lokalen Anteil für die Lieferung von Fahrzeug-Komponenten „Made in Russia“ zu steigern. Europäische Lieferanten von Fahrzeug-Komponenten gehen nur sehr zögerlich nach Russland. Zu hoch wird noch das Risiko einer Investition eingeschätzt. Russische Produzenten können noch nicht die geforderte Qualität liefern.

Fazit ist, Russland braucht dringend ausländische Direktinvestitionen auch im Automobilbau. Dafür müssen aber auch die Investitionsbedingungen in der Praxis verbessert werden.