



Da war die Welt noch in Ordnung: AvtoVAZ und Renault-Nissan feiern, Putin signiert einen Lada.

Bild: Lada

Alle Augen auf Russland

Der **KRIM-KONFLIKT** hält die Welt in Atem, die Lage in Russland ist aufgrund der kaum vorhersehbaren politischen Ereignisse schwierig. Die Automobilindustrie wartet ab. Unternehmen wie Magna stellen anstehende Investitionen in Russland auf „Hold“.

Das erste halbe Jahr in seinem neuen Job bei Renault/Nissan hätte sich Jérôme Stoll wohl anders vorgestellt: Der 59-jährige ist jetzt gerade einmal seit September des vergangenen Jahres als Chief Performance Officer (CPO) für die Entwicklung des französisch-japanischen Herstellers verantwortlich und schon wird der Manager durch die Krim-Krise vor eine riesige Herausforderung gestellt. „Wir verfolgen in Russland sehr viele wirtschaftliche und finanzielle Interessen“, räumte Stoll im Gespräch in kleiner Runde anlässlich des Genfer Auto-Salons ein.

In diesem Jahr will die französisch-japanische Allianz das Ruder beim russischen Hersteller AvtoVAZ mit der Kernmarke Lada endgültig übernehmen. Mit dem Deal sichert sich Renault-Nissan langfristig eine wichtige Position im Wachstumsmarkt Russland und den angrenzenden Ländern. Kurzfristig bedeutet er aber erst einmal jede Menge Arbeit. Die Marke Lada hat zwar in Russland eine starke Position, befindet sich aber beim Absatz im freien Fall. Die gigantische Produktionsstätte in Togliatti ist ein Sanierungsfall von kaum zu kalkulierendem Ausmaß. Da kommt die politische Krise als weiterer Brandherd zur Unzeit: „Das Hauptproblem ist die lau-

fende politische Entwicklung“, sagte der CPO und spielte darauf an, dass sich die Ereignisse sehr schnell wandeln und nur schwer kalkulierbar sind.

Was für Renault-Nissan in besonderem Maße gilt, gilt auch für zahlreiche weitere Unternehmen der Automobilindustrie. In Zahlen: Im vergangenen Jahr haben die Produzenten dort 2,78 Millionen Fahrzeuge verkauft. In Deutschland, dem größten europäischen Markt, waren es 2,95 Millionen. Deswegen engagieren sich hier viele wichtige internationale Konzerne, die wie Renault-Nissan mit großer Anspannung die politische Entwicklung verfolgen.

Insbesondere die Drohung Moskaus von Anfang März, als Gegenreaktion auf westliche Sanktionen Vermögen ausländischer Unternehmen zu konfiszieren, hat große Diskussionen unter den Investoren hervorgerufen. Deswegen brach der Rubel auch auf ein Rekordtief ein. „Diese Abwertung ist aber weniger unser Problem“, behielt Stoll weiter einen kühlen Kopf, „denn unser Lokalisierungsgrad beträgt in Russland bereits zwischen 80 und 85 Prozent“.

Dass der französisch-japanische Hersteller als größter Investor im Falle einer Eskalation auch die größten Probleme bekommt, scheint nur logisch. „Renault

hat am meisten zu verlieren“, konstatiert der internationale Branchendienst IHS Automotive. Die Analysten beschäftigen insbesondere die Übernahme eines Anteils von 74,5 Prozent an seinem Partner AvtoVAZ, den Renault-Nissan eigentlich für Mitte 2014 geplant hat. In der Branche gilt dieser Schritt sogar als wichtiges Element in der globalen Strategie. „Noch ist es aber zu früh, um für einzelne Unternehmen definitive Aussagen zu machen, weil sich die politische Lage schnell entwickelt und ändert“, bleiben die Fachleute zurückhaltend.

Magna legt Entscheidung auf Eis

In Zurückhaltung übt sich auch der austrokanadische Zulieferer Magna. Dessen Tochtergesellschaft Magna Steyr Fahrzeugtechnik befindet sich in der engeren Sondierungsphase für eine zweite Fahrzeugfertigung neben dem Stammwerk in Graz. Auf der Liste der Standort-Favoriten ganz oben steht Russland vor Mexiko und Südafrika. Jetzt ist der weitere Entscheidungsprozess erst einmal zurückgestellt. Raus aus dem Rennen ist Russland nicht, aber: „Die Pläne sind auf Eis gelegt bis die Situation deeskaliert, um dann weitergehende Investment-Entscheidungen zu treffen“, sagt Karl-Friedrich Stracke, Präsident der Magna-Steyr Fahrzeugtechnik.

Abwarten heißt es auch bei Ford: „Wir werden deswegen kurzfristig nichts unternehmen“, sagte denn auch Stephen Odell, der Chef von Ford of Europe, dem Mittleren Osten und Afrika. Die US-Amerikaner stellen in einem Werk in der Nähe von Sankt Petersburg den Focus her. In diesem Jahr startet Ford zudem mit dem Partner Sollers im modernisierten Werk in Nabereschnyje Tschelny in Tatarstan die Produktion des Ford EcoSport SUV auf. Im Werk Elabuga wiederum wird ebenfalls ab diesem Jahr der Ford Edge SUV produziert.

Wie Ford befindet sich auch GM mit Blick auf Russland in Hab-Acht-Haltung: „Wir betrachten die Lage an allen Fronten sehr genau, um dann handeln zu können“, erklärte der Aufsichtsratsvorsitzende von Opel, Dan Amman. GM unterhält bei Sankt Petersburg eine Fabrik, die etwa 1 000 Mitarbeiter beschäftigt und in der unter anderem der Opel Astra gebaut wird.“

Russlands Image als Investitionsland

Beobachten lautet die Devise auch bei AMG und VW. Vor allem bei der Mercedes-Performance-Schmiede schaut man mit Spannung auf das Geschehen in Putins Reich. Wie Russlands starker Mann selbst stehen auch die Reichen und Mächtigen des Landes auf den martialischen mobilen Auftritt. Der Russland-Absatz war ein zentraler Faktor für den Rekordabsatz von 32 000 Autos im vergangenen Jahr. Sollte es zu weit reichenden Handelssanktionen kommen, könnte das die Mercedes-Tochter ganz erheblich treffen.

Sorgenvoll blickt man bei VW auf die Ereignisse. Schaukelt sich der Konflikt weiter auf, befürchtet Konzernchef Martin Winterkorn erhebliche Belastungen für das Russland-Geschäft, so Winterkorn bei der Bilanz-Pressekonferenz. Keine Angaben gab es zur Höhe möglicher Belastungen.

Im Gegensatz zu VW gaben die Analysten von IHS Automotive schon eine Prognose ab und haben ihre Erwartungen deutlich nach unten korrigiert: „Der russische Markt wird 2014 um sieben Prozent zurückgehen“, prognostizierten die Fachleute. Ursprünglich waren sie im Januar noch von einem Rückgang von 3,8 Prozent ausgegangen. In ihrem pessimistischen Szenario rechnen die Experten mit einem Markttrückgang von zehn Prozent, wenn es zu einem bewaffneten Konflikt in der Region und westlichen Sanktionen kommt. Darüber hinaus werde es auch 2015 einen Rückgang geben.

Wichtig sei, dass dann das Image von Russland als Investitionsstandort in Leidenschaft gezogen werde.

Für die Ukraine zeigt sich IHS Automotive hingegen überraschenderweise weniger skeptisch. Die Experten gehen für 2014 von einem Verkaufsrückgang im Vergleich zum Vorjahr um 6,8 Prozent auf mehr als 203 000 Einheiten aus. „In den ersten beiden Monaten 2014 hat es sogar ein Wachstum gegeben“, sagen sie. Ein Grund: Die Abwertung der ukrainischen Währung.

Die deutschen Hersteller in der Ukraine verhalten sich ruhig. „Es gibt keine Beeinträchtigungen für die Produktion“, erklärt Leoni-Sprecher Sven Schmidt Anfang März auf Anfrage. Das Unternehmen produziert im westukrainischen Ort Nezhukhiv, der etwa 100 Kilometer von der polnischen Grenze und 600 Kilometer von Kiew entfernt liegt, Kabelsätze und Bordnetze. „Im Falle von Grenzschießungen Richtung Westen, wohin unsere fertigen Produkte per Lkw gehen, ziehen wir eine Belieferung per Luftfracht in Betracht“, erklärt Schmidt. Bislang habe auch die Zollabwicklung gut

funktioniert. „Nachfrage-Rückgänge sind bei Leoni nicht zu erwarten, da wir nicht in den Binnenmarkt liefern, sondern ausschließlich exportieren“, sagte Schmidt.

Ähnlich ruhig bleibt man auch beim Zulieferer Prettl. „Die Geschäftsführung in der Ukraine unterhält täglich mehrmaligen Kontakt zu unserem deutschen Geschäftsführer vor Ort“, sagte Sprecher Daniel Stuckert auf Anfrage. Das Unternehmen produziert in der südwestpolnischen Stadt Kamjanez-Podilskij unter anderem Kabelbäume für Bosch. „Wir bemühen uns, den Warenverbleib innerhalb der Ukraine zu minimieren“, erklärte Stuckert. „Geringe Warenbestände sind im Werk vorhanden, und Fertigwarenbestände liegen in unserem Zwischenlager bei unserem Speditionsunternehmen“, sagte der Sprecher. „Zusammenfassend sehen wir aus der Erfahrung der vergangenen Wochen den Betrieb als wenig gefährdet an“, so Stuckert. Aus diesem Grund sehe man von Sondermaßnahmen ab und beschränke sich auf das, was alle tun: die Lage aufmerksam beobachten.

Sebastian Becker/Frank Volk ■

Klein, wendig, schnell und rückenschonend!

FALSCH



RICHTIG



Beugen Sie Rückenschmerzen vor,
mit unseren kleinen mobilen Liften!

Fordern Sie noch heute
unseren Katalog an!

TRANSPORT

MobilLift Systeme

Fon 0 29 71 - 96 11- 0
info@transport.de
www.transport.de

www.niedelundlechner.de