

Ansprechpartner

Prof. Dr. Bernd Gottschalk

Kontakt

Telefon +49 (0) 69 300 389 030

Fax +49 (0) 69 300 389 033

E-Mail info@autovalue.de

Frankfurt am Main, 08.06.2009

Lateinamerika kommt besser durch die Krise

Meine Aussagen konzentrieren sich auf die Realwirtschaft, und hier auf die größten Volkswirtschaften Brasilien und Argentinien, die eine starke produzierende Wirtschaft haben mit hohen deutschen Investitionen und starken Handelsverpflichtungen. Mexico ist ohne Zweifel von der Abhängigkeit von den USA betroffen. Chile und Peru stehen insgesamt recht gut da. Brasilien und Argentinien sind zwar unterschiedlich stark von der Krise betroffen, aber die Aussage ist vertretbar, dass Lateinamerika – getragen von der Stärke Brasiliens – besser aus der globalen Krise herauskommt als viele ihrer Wettbewerber.

Mit über 2,6 Mio. zugelassenen Pkw lag Brasilien 2008 nach den USA, China, Japan, Deutschland und Russland global gesehen an 6. Stelle. Das war ein Sprung um beachtliche 3 Plätze. Die Prognosen für dieses Jahr sehen für Brasilien nicht schlecht aus. 2,6 Mio. Pkw könnten 2009 durchaus wieder knapp erreicht werden. Da aber Russland – bisher Nr. 5 - seine 2,9 Mio. Einheiten aus 2008 nach dem dramatischen Einbruch in diesem Jahr nicht halten können und vielleicht sogar unter 2 Mio. Pkw absinken wird, ist der Sprung Brasiliens von Nr. 6 auf Nr. 5 der globalen Automobilmärkte die Erfolgsstory in einem ansonsten extrem schweren Autojahr 2009.

Brasilien, nie um eine vorteilhafte Beschreibung ihrer Stärken verlegen, spricht selbst von einer „Oase in einer international dünnen Autolandschaft“.

Dass es zu dieser „Oase“ kam, ist nicht allein auf die Marktkräfte, sondern auch auf kräftige „staatliche Bewässerung“ durch Kredit- und Steuererleichterungen zurückzuführen.

Beachtlich ist, dass im Mai sogar ein Produktionswachstum von 6,7 % erreicht wurde, obwohl sich der Export ungünstig entwickelt hat (-47,3 % im Mai). Im Zeitraum Januar – Mai ist allerdings noch ein Minus von 7,7 % in der Pkw-Produktion zu verzeichnen, das im Wesentlichen auf den strukturellen Einbruch im Export zurückzuführen ist. Die Produktionszahlen sind aber Größenordnungen, von denen Deutschland, Europa oder USA derzeit nur träumen können. Nur im Export ist – wie gesagt - das Leiden vergleichbar.

Der rückläufige Export zeigt, dass ein „de-coupling“, ein Abschotten von den krisenhaften Entwicklungen der Welt nach der Finanzkrise, auch für Brasilien nicht

AutoValue GmbH

Savignystraße 34

D - 60325 Frankfurt am Main

www.autovalue.de

möglich war. Die Aufwertung des Real hat ein Übriges bewirkt. Umso mehr muss aber die Stabilisierung des Inlandsmarktes positiv hervorgehoben werden. Auch im Juni erwartet man gute Verkäufe – dem Monat, in dem die Reduktion der Industrieproduktsteuer IPI dann ausläuft.

Es ist aber in der brasilianischen „Oase“ nicht alles grün und saftig: Die Lkw-Zulassungen gingen im Zeitraum Januar – Mai um 18,6 % zurück, die Produktion sogar um 29,1 %. Ein mit Deutschland vergleichbares Bild zeigen die Lkw-Exporte, die um 67,4 % zurückgingen - ein Spiegelbild der globalen Verflechtung der Automobilmärkte. Insofern kann sich auch Brasilien nicht vollständig der „ersten globalen Automobilkrise“ entziehen.

Die Hitliste der Sieger des brasilianischen Pkw-Marktes zeigt Fiat knapp vor VW, GM, Ford, Honda, Renault und Toyota; bei Nutzfahrzeugen VW vor MB, Ford, Volvo und Scania. Bei Bussen: MB vor VW.

Staatliche Hilfe war also auch in Lateinamerika ein Faktor der Stabilisierung: Zwar gibt es dort keine Verschrottungsprämie mit marktverzerrenden Wirkungen wie bei uns, aber in Argentinien gibt es auch staatliche Unterstützung, wie einen 70 Mio. Dollar Kredit des Staates für GM in Santa Fe!

Die Industrieprodukt-Steuer IPI in Brasilien, die nur auf Großhandels- nicht auf Einzelhandelspreise erhoben wird und direkt an die Verbraucher durchgereicht wird, ist nach Hubraum, Antrieb und Verwendungszweck differenziert. Sie entspricht im Schnitt einer 5 % igen Preisreduzierung. Ein Vergleich mit der deutschen Abwrackprämie, die bei uns zwar zu einem Zulassungsboom von 3,65 Mio. Pkw in 2009 führen wird, aber 2010 zu einem Rückgang auf unter 3 Mio. Einheiten, und kaum die heimische Fertigung fördert, ist sicher nicht zulässig, aber eine Marktspaltung wie bei uns gibt es dort nicht.

Einen Trend zum kompakten Kleinwagen gibt es traditionell in Brasilien, aber nicht einen, der erst durch die Prämie ausgelöst wird. (Gol vor Palio, Uno und Fox)

Argentinien hatte – wie viele Märkte – 2008 ein Rekordjahr; der Markt wird aber so schnell nicht wieder auf die Beine kommen wie Brasilien. Es gibt ein Kredit-Förderprogramm, „primer cero kilómetro“, aber keine Steuervergünstigung. Ein vergleichbares Programm hat Venezuela. Im Gegenzug geht es politisch um Arbeitsplatz-Zusagen der Hersteller. 2009 in Argentinien ist ein Wahljahr!

Die Incentive-Wirkung, wie sie Brasilien erlebt, ist dort aber bisher ausgeblieben.

Argentinien liegt auch im IFO-Ranking des ökonomischen Klimas hinter den meisten Ländern Lateinamerikas, und zwar an 10. Stelle, knapp vor Venezuela.

Dagegen erwartet Brasilien schon 2010 wieder ein BIP-Wachstum von 3,4 %, Lateinamerika insgesamt wird 2010 um rund 3,0 % wachsen, aber Argentinien hängt zurück: Nach minus 3 % in 2009 werden 2010 erst 2 % Wachstum des BIP erwartet.

Aber die Börse stabilisiert sich schon langsam.

In den ersten vier Monaten sind die Importe aller Güter nach Argentinien um 38 % (in \$) zurückgegangen, die Importe aus Deutschland aber nur um 17 %.

Die Inflation ist stabil, wenn auch hoch. Die Konsumneigung stabilisiert sich.

Die Rettungsversuche des Staates bestimmen auch hier das Bild, ob bei der Werksschließung von Mahle in Rosario oder bei Iveco in Cardoba.

Die Kfz-Produktion in Argentinien ist stark zweistellig rückläufig. Die Exporte gehen um rund 40 % zurück; - auch hier also kein „de-coupling“!

In der Summe lässt sich sagen, dass Lateinamerika, und insbesondere Brasilien, seine Chance zur relativen Verbesserung in der „post-crisis“-Phase zu nutzen versteht. Das Land ist auf dem Weg in die „primero mundo“. Es hat

- 200 Mrd. \$ Devisenreserven
- einen Handelsbilanzüberschuss
- einen Stabilitätskurs und eine solide Geldpolitik
- Mit 22,4 Mrd. \$ (nach 36,3 Mrd. in 2008) weist es ein immer noch hohes Niveau an ausländischen Direktinvestitionen auf.

„Krisenopfer“ ist Brasilien dort, wo es um Kreditknappheit, sinkende Commodity-Preise und den Rückgang des Exports geht.

Aber: Die „Zukunftsparameter“ stimmen:

- Die Hälfte der Energie ist erneuerbar, deren Nachfrage stark zunimmt.
- Brasilien ist weltgünstigster Ethanolhersteller
- Ist auf dem Weg zum OPEC-Land?
- Hat eine breite Streuung der Exportmärkte, nicht nur mit einem oder wenigen Produkten
- Wird immer mehr zum „Ernährer der Welt“
- Ist größter Eisenerzproduzent
- Wird den drittgrößten PC-Markt haben
- und kann Umwelttechnik genauso lieben wie Luxusgüter

Problemfelder sind und bleiben die Infrastruktur und die Bürokratie.

Fazit: Brasilien, „País do futuro“, das Land der (ewigen) Zukunft, kann es endlich einmal in der Gegenwart werden! Damit ist das Land einer der wichtigsten Stabilisatoren in Lateinamerika und maßgeblich verantwortlich dafür, dass diese Region die Krise besser übersteht als die „Triade-Märkte“.

Prof. Dr. Gottschalk, Mitglied des Vorstandes des Lateinamerika Vereins anlässlich des Pressegesprächs des Lateinamerikaver eins am 8. Juni 2009 in der Deutschen Bank / Frankfurt am Main