

Your World First

C/M/S/

Law . Tax



Die Automobilindustrie in Osteuropa

CEE German Desk

2016

Inhalt

- 4 ■ Der CEE German Desk
- 6 ■ Automobilindustrie in Bulgarien
- 7 ■ Automobilindustrie in Polen
- 9 ■ Automobilindustrie in Russland
- 10 ■ Automobilindustrie in der Slowakei
- 11 ■ Automobilindustrie in Slowenien
- 12 ■ Automobilindustrie in der Tschechischen Republik
- 13 ■ Automobilindustrie in Ungarn
- 14 ■ Zahlen, Daten, Fakten
- 16 ■ Kontakte
- 18 ■ CMS international

Vorwort

Die CEE Region ist das Wachstumszentrum innerhalb der EU, insbesondere im Bereich Forschung und Entwicklung sowie Produktion. Die Region zeichnet ein hohes Ausbildungsniveau und hohe Motivation der Arbeitskräfte aus. Die hohe Zufriedenheit der zum Großteil deutschen und österreichischen Unternehmen wird durch die stetige Erweiterung ihrer bereits vorhandenen Investitionen und weitere Neuansiedlung neuer Investoren bewiesen.

Auf dem Regional Digital Summit zum Thema „Automated and Connected Cars“ am 17. und 18. November 2016 in Budapest wurde festgestellt, dass die Wirtschaftsregion bestehend aus Polen, Tschechien, Slowakei und Ungarn („Visegrad4“) insgesamt 64 Millionen Einwohner einen gewaltigen Markt darstellt und mit 168 Milliarden Euro Umsatzvolumen der größte Wirtschaftspartner Deutschlands ist. In dieser Region allein befinden sich insgesamt 30 Automobilproduktionsbetriebe, 20% der weltweiten Fahrzeugproduktion bzw. insgesamt 3,3 Millionen Fahrzeuge kommen aus den Visegrad4- Staaten. Jedoch ist die Automobilbranche in den einzelnen Ländern der CEE-Region unterschiedlich aufgestellt.

In dieser Broschüre möchten wir Ihnen daher ein aktuelles Bild der Automobilindustrie in den einzelnen Märkten in Mittel- und Osteuropa geben. CMS ist in allen osteuropäischen Ländern mit einem eigenen Standort vertreten und verfügt daher über Informationen aus erster Hand. Ich wünsche Ihnen eine interessante Lektüre.



Martin Wodraschke
Head of CEE Automotive Group, Head of CEE German Desk

Der CEE German Desk

Teil unserer Unternehmensphilosophie ist es, unsere starke internationale Präsenz mit lokal verwurzelter Expertise zu kombinieren. Mit einem Netzwerk wie dem CEE German Desk, der die grenzübergreifende Zusammenarbeit bestens unterstützt, gelingt uns dies in besonderem Maße. Denn mit mehr als 600 Juristen sind wir die größte Anwaltskanzlei Osteuropas.

Konkrete Vorteile des CEE German Desk für Ihr Unternehmen

- CEE German Desk ist Brückenbauer für Ihr Unternehmen Richtung CEE
- genaue Branchenkenntnis und profundes Verständnis für die wirtschaftlichen Bedürfnisse
- umfassende Beratung in einzelnen rechtlichen Fragen und die Begleitung vollständiger Projekte
- länder- und fächerübergreifende Betreuung
- Beratungsleistungen in allen Jurisdiktionen
- aus einer Hand
- dichtes Netzwerk: langjährige Kontakte zu Branchenkennern und Behörden
- CMS Know-how: globales Denken und feste lokale Verwurzelung

Es ist nicht nur unsere durchgängige deutschsprachige Beratung allein, die Ihren Erfolg in Mittel- und Osteuropa garantiert. Allen Mitgliedern des CEE German Desk ist gemein, dass sie dank langjähriger Erfahrung die Rechts- und Wirtschaftssysteme wie auch die Kultur in den genannten Ländern ebenso gut verstehen, wie Ihr Geschäft. Darüber hinaus sind wir in das internationale CMS Netzwerk eingebettet, das aus über 3.200 Rechtsanwälten sowie Steuerexperten in weltweit mehr als 60 Büros besteht.

Der CEE German Desk berät Sie gerne in folgenden Ländern:

- Albanien
- Serbien
- Bosnien und Herzegowina
- Slowakei
- Bulgarien
- Slowenien
- Kroatien
- Tschechische Republik
- Polen
- Türkei
- Rumänien
- Ukraine
- Russland
- Ungarn

Full-Service für die gesamte CEE-Region

Bei ständig wechselnden wirtschaftlichen Bedingungen und einem immer intensiver werdenden internationalen Wettbewerb kann eine fach- und branchenspezifische Beratung entscheidend sein.

Seit vielen Jahren zählen wir besonders in den Bereichen M&A, Banken- und Finanzrecht, Arbeitsrecht sowie Immobilien- und Baurecht zu den führenden Sozietäten in den einzelnen Jurisdiktionen und in der gesamten CEE-Region. Allerdings gibt es kaum einen Rechtsbereich, der sich in der Praxis nicht mit vielen anderen überschneidet. Deshalb beraten wir Sie in allen Bereichen des Wirtschaftsrechts:

- Arbeitsrecht
- IT-Recht
- Bankrecht und Finanzierungen
- Kapitalmarktrecht
- Commercial
- Medizin- und Arzthaftungsrecht
- Energierecht
- Mergers & Acquisitions
- Gesellschaftsrecht
- Prozessführung & Schiedsverfahren
- Gewerblicher Rechtsschutz
- Steuerrecht
- Immobilien- und Baurecht
- Vergaberecht & Öffentliches Recht
- Insolvenzrecht & Restrukturierung
- Wettbewerbsrecht & EU





Automobilindustrie in Bulgarien

Viele Autozulieferer, aber noch kein Hersteller

Bulgarien ist das einzige Land aus dem ehemaligen Ostblock, in dem noch kein Autohersteller produziert. Gleichwohl gibt es mittlerweile ca. hundert Automobilzulieferer, sodass die Automobilindustrie auch in Bulgarien zu einem bedeutenden Wirtschaftszweig heranwächst. Die Auftraggeber der Autozulieferer sind vor allem europäische Autohersteller wie BMW, Mercedes, Audi, VW oder Toyota. Die lokale Produktion ist ausschließlich für den Export bestimmt und erstreckt sich von elektrischer und elektronischer Ausrüstung bis zu Klimaanlage, Autobatterien, Reifen und anderen Komponenten. Die Produktionsstätten der Zuliefererindustrie sind in ganz Bulgarien verteilt, beschäftigen mehr als 33.000 Mitarbeiter und erzielen zusammen einen Umsatz von über 1.550.000.000 EUR.

Attraktiver Standort

Die Investitionen in Bulgarien folgen positiven Standortfaktoren: niedrige Arbeitskosten, EU-Mitgliedschaft, politische und wirtschaftliche Stabilität sowie günstiges Steuersystem. Bulgarien hat eines der günstigsten Steuersysteme in der EU. Der

Einkommensteuer- und Dividendensteuersatz beträgt gerade einmal 10 %. In Gebieten mit hoher Arbeitslosigkeit kann die Steuerlast auf Unternehmensgewinne bis auf 0 % gesenkt werden. Zum Investitionswachstum im bulgarischen Automotive-Sektor tragen auch die qualifizierten und günstigen Arbeitskräfte sowie die geografische Lage des Landes bei – Bulgarien liegt im Zentrum des Balkangebiets und ist ein bedeutender Umschlagpunkt für Waren aus dem und in den Mittleren Osten.

Die schnelle Entwicklung des Sektors wird vor allem von ausländischen Investoren getrieben. Zu den führenden Autozulieferern in Bulgarien zählen Magna, Sensata, Sensor-NITE, SE Bordnetze Bulgaria, Yazaki Bulgaria, Integrated Micro-Electronics Bulgaria, sowie Johnson Controls. Neben diesen Zulieferern steht nun die chinesische Great Wall als erster Autohersteller in den Startlöchern, um in Kürze die Produktion in Bulgarien aufzunehmen. Möglicherweise macht dieses Beispiel die Runde, sodass weitere Hersteller folgen.

Automobilindustrie in Polen

Polen hat in den letzten Jahren bedeutende Auslandsinvestitionen in der Automobilindustrie an Land gezogen und ist somit zu einem der größten Hersteller von Autos, Kfz-Zubehör und -Komponenten in Mittel- und Osteuropa geworden. Gleichzeitig ist die Automobilindustrie zu einer der wichtigsten Branchen der polnischen Industrie überhaupt herangewachsen, sowohl was Leistung, Beschäftigungszahlen und Investitionsausgaben betrifft, als auch in Hinsicht auf ihren Beitrag zum polnischen Export. Darüber hinaus ist Polen auch der größte Markt in der Region in Bezug auf Absatz und Dienstleistungen in der Automobilindustrie.

2015: Ein Jahr der Rekorde

Die Automobilindustrie ist eine der wichtigsten Industriebranchen in Polen, da sie 10,4% der vermarkteten Erzeugung dieses Wirtschaftssegments generiert. Auch steht sie insgesamt an zweiter Stelle in Hinsicht auf den Wert vermarkteter Erzeugung.

Was die Anzahl hergestellter Kraftfahrzeuge anbelangt, so bleibt Polen drittes unter den Ländern Mittel- und Osteuropas. 2015 wurden in polnischen Werken über 640 Tausend Personenkraftwagen gebaut, was einen beträchtlichen Anstieg im Vergleich zum Vorjahr ausmacht (+13%).

Neben der Kfz-Produktion ist die Herstellung von Komponenten und Zubehör das für die polnische Automobilindustrie zweitwichtigste Segment. In dieser durch Investitionen und Reinvestitionen geförderten Kategorie wächst die Produktion nahezu ununterbrochen.

Der größte Zuwachs wurde jedoch für die Ausfuhr von Kfz, Anhängern und Sattelanhängern verzeichnet: Der Exportwert stieg um ganze 12,9% auf 9,8 Mrd. PLN.

Weitreichende Pläne und branchenübergreifendes Vorgehen des polnischen Gesetzgebers

Dieser Produktionsanstieg wurde dank weitreichender Investitionsprojekte der Regierung möglich. In Anbetracht der neuen Investitionen in dieser Branche haben die Regierung und die Lokalbehörden damit begonnen, den Investoren Zugang zu erschlossenen und zusammengeführten Baugrundstücken, ebenso wie zu Steuerermäßigungen zu schaffen. Zurzeit arbeitet der Gesetzgeber auch an der Reform des

Berufsausbildungssystems, um die Ausbildung von Fachkräften zu gewährleisten.

Somit haben Automobilhersteller im Jahr 2015 in Polen Investitionen in einer Rekordhöhe von PLN 7 Mrd. vorgenommen. Infolgedessen wuchs auch die Beschäftigungszahl in der Automobilindustrie um 3,3%.

2015 stieg die Ausfuhr von Automobilzeugnissen im weiten Sinne im Jahresvergleich um 9,8% und belief sich auf EUR 27,9 Mrd. Somit machten diese Produkte 15,6% des polnischen Gesamtexports aus.

Elektromobilitätspläne

Polens Regierung hat ebenfalls einen Plan für die Unterstützung von Innovation durch erhöhte Ausgaben für Forschung und Entwicklung vorgestellt. Maßnahmen im Rahmen des Elektromobilitätsprogramms umfassen Arbeiten an einem sogenannten selbstfahrenden Kraftfahrzeug. Polen setzt aber auch auf die Zusammenarbeit von Wissenschaft und Wirtschaft, was die Konkurrenzfähigkeit polnischer Wissenschaftszentren erhöhen soll.

Auslandsinvestitionen

Schon seit vielen Jahren ist Polen einer der größten Empfänger direkter Auslandsinvestitionen in Mittel- und Osteuropa. Deren Wert schätzte man 2014 auf nahezu EUR 9 Mrd. In der diesjährigen Ausgabe des „Doing Business 2016“-Berichts der Weltbank rangiert Polen auf dem 25. Platz in Hinsicht auf die vorherrschenden Geschäftsbedingungen.

Im Oktober dieses Jahres eröffnete Volkswagen ein modernes Kfz-Werk in Września (bei Posen). Dort sollen den Herstellerangaben nach um die 100.000 Wagen des Crafter-Typs jährlich produziert werden sollen.

Im September dieses Jahres begann der Bau eines EUR 100-Millionenwerks für Antriebswellen in Ujazd (Woiwodschaft Oppeln); Bauherr ist eine Tochtergesellschaft des deutschen Unternehmens IFA Rotorion. Bis Ende 2018 soll auch Toyota Motor Europe in Polen mit der Produktion hochmoderner Getriebe für Hybridantriebe und Benzinmotoren beginnen, wobei Toyotas Investitionsprojekte insgesamt PLN 650 Mio. wert sind.

Gemäß dem im September 2016 mit der polnischen Regierung unterzeichneten Vertrag soll auch in den nächsten Jahren in Polen, bei Breslau ein Werk für Mercedes-Benz-Motoren entstehen. Diesem Unterfangen wurde öffentliche Förderung in Höhe von EUR 18,75 Mio. gewährt.

Fazit

Im Jahr 2015 hielt die Wachstumstendenz der PKW-Produktion an. Die in Polen tätigen Werke erhöhten ihre Produktion um 13% im Vergleich zum Vorjahr. Umfassende und flächendeckende Maßnahmen der Regierung, als auch der Lokalbehörden ziehen eindeutig Investoren an, die neue Anlagen zur Herstellung von PKWs als auch verschiedener anderer Erzeugnisse der Automobilindustrie erschließen.



Automobilindustrie in Russland

Die Automobilindustrie in Russland durchlebt weiter schwierige Zeiten. In den vergangenen Jahren hat eine zielstrebige Industriepolitik die internationalen Hersteller erfolgreich ins Land geholt. Praktisch alle großen Hersteller produzieren in Russland. Der Markt gilt als unterversorgt. Dennoch fallen die Umsätze im dritten Jahr in Folge. Der Umsatzrückgang im Vergleich zum Vorjahr wird für den Monat Oktober auf 11,1 % beziffert. Schätzungen für das Gesamtjahr liegen bei einem Rückgang um 10-14%.

Unterversorgter Markt vor großen Herausforderungen

Grund für die Probleme der Autoindustrie sind der Verfall des Rubels und die allgemeine wirtschaftliche Krise, in die Russland aufgrund der einseitigen Ausrichtung auf den Energiesektor geraten ist. Die Wirtschaftssanktionen im Zuge der Ukraine-Krise verstärken den Abwärtstrend.

Die Auslastung der vorhandenen Produktionsanlagen liegt derzeit bei nur ca. 35%. Um Massenentlassungen vorzubeugen, hat der Staat verschiedenste punktuell subventionierende Maßnahmen vorgenommen. Diese sollen 2017 weiter fortgesetzt werden, wobei die Förderung von Lokalisierungsmaßnahmen Vorrang haben soll. Einzelheiten sowie der Umfang der Förderung sind noch im Fluß.

Nicht erfüllt haben sich die Hoffnungen auf den Export. Die Rubelschwäche hat sich auf die Exportpreise nicht in dem erwarteten Maße ausgewirkt. Als Grund wird ein zu niedriger Grad an Lokalisierung angeführt. Weiter führen Transportkosten aufgrund der erheblichen Entfernungen zu den Absatzmärkten zu weiterhin hohen Preisen.

Ein Rückzug der internationalen Produzenten aus dem russischen Markt ist trotzdem nicht zu beobachten. Die Hersteller scheinen entschlossen, ihre Position zu halten bzw. auszubauen: VW hat im September 2015 planmäßig einen weiteren Schritt zur Lokalisierung getan und eine Motorenfertigung eröffnet. Daimler plant den Aufbau einer Fertigung bei Moskau. BMW hält weiter an dem Produktionsaufbau in Kaliningrad fest, wenn auch mit verzögertem Zeitplan.

Verordnung 166 und die WTO

Hoch problematisch ist weiterhin das wichtigste Förderinstrument im Automobilssektor unter der Verordnung 166. Danach erhalten Produzenten auf Grundlage von standardisierten Investitionsverträgen Zoll- und Steuerbefreiungen gegen die Verpflichtung, in steigendem Maße die Produktion in Russland zu lokalisieren. Insbesondere die Zollbefreiungen führen aber in Konflikt mit den WTO-Regeln, die nach langer Übergangszeit ab 2019 auch für den Automobilssektor in Kraft treten werden. Eine Verlängerung der Förderung nach dem Prinzip der Verordnung 166 führt zwingend in Konflikt mit der WTO. Russland scheint diesen Konflikt nicht eingehen zu wollen. Die Autoindustrie fordert jedoch vehement die Verlängerung. Eine Lösung ist noch nicht gefunden. Ohne eine weitere Förderung wird sich die Autoproduktion jedoch erheblich verteuern, was in der aktuellen Marktsituation bedrohlich scheint.

Kurzum: derzeit ist der russische Automobilmarkt hochproblematisch. Der Ausblick für 2017 scheint jedoch verhalten positiv. Nach einigen Prognosen soll der Umsatz wieder moderat steigen. In der langfristigen Perspektive bleibt Russland aber so interessant, dass die Industrie keine Änderungen der Strategie vornimmt und an dem Markt festhält.

Automobilindustrie in der Slowakei

Die Automobilindustrie ist mit einem Anteil von 44 % an den Erträgen der Gesamtindustrieproduktion in der Slowakei, von 40,2 % am Export und von 12 % am BIP der wichtigste Industriezweig der slowakischen Wirtschaft. Die Slowakei hat in 2015 Waren im Wert von EUR 67,68 Milliarden exportiert. In Bezug auf die Waren, ist laut den Angaben des slowakischen Statistikamtes der Export von Autos und anderen Kraftfahrzeugen die hauptsächlich zur Personenbeförderung bestimmt sind, um EUR 1,28 Milliarden gestiegen. Der Export von Kfz-Teilen, -Bestandteilen und -Zubehör ist um EUR 583,1 Millionen gestiegen. Nicht zuletzt dank der Werke großer Marken wie Volkswagen (seit 1991 in Bratislava), PSA Peugeot Citroën (seit 2003 in Trnava) und Kia Motors (seit 2004 in der Nähe von Žilina) bleibt die Slowakei einer der führenden Fahrzeugproduktionsstätten in Europa.

Höchste Produktionsrate weltweit

In 2015 wurden in der Slowakei rund 1 Million Autos produziert (VW 397.000 Autos, Kia 338.000+ Autos und Peugeot 303.000+ Autos). Mit 190 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner ist die Produktionsrate pro Kopf nirgends auf der Welt höher. Die Automobilindustrie beschäftigt mehr als 125.000 Menschen.

An die Tätigkeit der bestehenden Automobilwerke ist die Tätigkeit einer ganzen Reihe von Tier-1-, Tier-2- und Tier-3-Lieferanten gebunden, die in ihrer Umgebung tätig sind und weitere ca. 250.000 Arbeitsplätze schaffen. Zu den wichtigsten Lieferanten gehören unter anderem Johnson Controls International, Schaeffler,

Valeo, ZF, ArvinMeritor, Continental, Visteon, Hyundai MOBIS, HANIL E-HWA Automotive, Faurecia, Lear, Magneti Marelli, GETRAG Ford, Tower Automotive, Delphi oder Nemak.

Der prognostizierte BIP-Anstieg in der Slowakei in Höhe von ca. 3,6 %, der in der EU als deutlich überdurchschnittlich gilt, schafft Voraussetzungen für eine weitere Entwicklung der Automobilproduktion in der Slowakei.

Eintritt von Jaguar Land Rover

Die Produktionskraft der slowakischen Automobilindustrie wird noch bedeutender, da der Bau der Betriebsanlage des weiteren Automobilherstellers – Jaguar Land Rover – in der Umgebung der Stadt Nitra im September 2016 begonnen hat. Laut dem slowakischen Wirtschaftsministerium sind Investitionen von über EUR 1,4 Milliarden geplant. Dadurch sollen 2.800 - 4.000 neue direkte Arbeitsplätze und rund 15.000 Arbeitsplätze von Lieferanten entstehen. Die Fahrzeugproduktion soll 2018 anlaufen und eine Kapazität von bis zu 300.000 Autos pro Jahr haben.

Die Höhe der angebotenen Investitionsförderung für diesen Automobilhersteller beträgt laut slowakischen Wirtschaftsministerium EUR 130 Millionen.



Automobilindustrie in Slowenien

Die Automobilindustrie in Slowenien hat eine lange Tradition und Geschichte. Auf den Fundamenten der ehemaligen Gesellschaft „Industrija Motornih Vozil“ haben sich mehrere erfolgreiche Gesellschaften entwickelt. Autos werden in Slowenien zwar nur von einem Hersteller (Revoz-Renault) produziert, jedoch gehören zur slowenischen Automobilindustrie auch zahlreiche Zuliefererfirmen. Die Medien berichten, dass Magna Steyr Teil ihre Produktion nach Slowenien (genauer nach Maribor) verlegen möchte. Von Magna Steyr gibt es zurzeit noch keine offizielle Informationen, die Gemeinde Maribor hat jedoch schon mit der Änderung der Raumordnungspläne begonnen. Genauere Informationen werden Ende dieses Jahres bekannt gegeben.

Nach den offiziellen Daten des slowenischen Statistischen Amtes waren in 2015 mehr als 170 Unternehmen unmittelbar in der Automobilindustrie tätig, die zusammen ca. 14.500 Mitarbeiter (ca. 1,6 % der aktiven Bevölkerung) beschäftigten. Dessen ungeachtet waren etwa 60 Unternehmen in der wirtschaftlichen Interessenvereinigung der slowenischen Automobilindustrie Lieferanten und Herstellern von Kraftfahrzeugen (GIZ ASC) verbunden. Nach den Daten vom GIZ ASC haben ihre Mitglieder mit über 20.000 Beschäftigten im Jahr 2015 ca. 4 Mrd. EUR Einnahmen generiert, was ungefähr 10 % des slowenischen BIP

darstellt. Damit ist die Automobilindustrie ein wichtiger Industriezweig in Slowenien.

Die slowenische Automobilindustrie ist traditionell exportorientiert. Ihr Anteil am gesamten slowenischen Export beläuft sich auf über ein Fünftel. Im Vergleich zum Vorjahr ist die Produktion der slowenischen Automobilindustrie 2015 um ca. 11 % gestiegen.

Automobilindustrie in der Tschechischen Republik

Mit über 800 Unternehmen und mehr als 150.000 Beschäftigten gehört die tschechische Automobilindustrie traditionell zu den dynamischsten Sektoren des Landes. Sie macht 20 % sowohl der gesamten tschechischen Fertigungsindustrie als auch des Exportvolumens aus – mit entsprechenden Vorteilen für Investoren, Zulieferer und Hersteller. In der Tschechischen Republik sind drei große Automobilbauer angesiedelt: Škoda Auto (Volkswagen-Gruppe), TPCA (Joint Venture zwischen Toyota und PSA) und Hyundai Motor Manufacturing Czech.

2016: Rekordjahr erwartet

Im ersten Halbjahr 2016 sind in der Tschechischen Republik mehr als 719.000 Fahrzeuge produziert worden, was einem Wachstum von mehr als 11,9 % im Vergleich zum gleichen Zeitraum des Vorjahres entspricht. Vorgesehen ist, dass 2016 ein weiteres Rekordjahr in Bezug auf die Produktion für die tschechische Automobilindustrie wird. Es ist erwartet, dass die gesamte Fahrzeugproduktion im 2016 die Anzahl von 1,3 Mio. zum ersten Mal übersteigen wird.

Namhafte Akteure der Branche finden ansprechende Rahmenbedingungen vor, auch für Zulieferer bieten sich interessante Chancen. Nach Ansicht von CzechInvest dürfte die Tschechische Republik zudem ihre Position als eines der führenden europäischen Zentren für automobilmähe Design-, Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten weiter festigen können.

Die Beijing West Industries (BWI) Group, der chinesische Hersteller von Automotive-Komponenten eröffnete im Oktober 2016 eine neue Herstellungsfabrik in Cheb (Eger) in der Nähe von der tschechischen Grenze mit Deutschland. Die neue Fabrik sollte passive Schalldämpfer für Automobilhersteller wie Jaguar, Land Rover oder Volvo herstellen. Eine Erweiterung der Fabrik in folgenden Jahren ist erwartet.

Die Yanfeng Automotive Interiors, Joint-Venture von Yanfeng Automotive Trim Systems Co und Johnson Controls baut eine neue Herstellungsfabrik in Planá nad Lužnicí in Süd Böhmen nicht weit von den tschechischen Grenzen mit Österreich und Deutschland. Die Fabrik sollte Komponente für Mercedes Klasse A und G herstellen. Seit 2011 hat die Yanfeng Automotive Interiors eine andere Herstellungsfabrik in Tschechien in Žatec.

Der koreanische Reifenhersteller Nexen setzt mit dem Bau einer neuen Fabrik in Žatec fort. Nexen hat sich entschieden, in diese Region zu investieren, da sich rund 30 Automobilhersteller im Umkreis von 400 Kilometern um die Fabrik befinden. Das Unternehmen plant die Lieferung von Reifen für Škoda, Hyundai, Volkswagen, Renault, Fiat und andere Marken. In Žatec ist daneben ein Ausbau einer neuen Fabrik des koreanischen Herstellers von Stahlseilen und Wulstdrahten Kiswire geplant. Andere jüngste Investitionen sind der Ausbau der Brose CZ in Rožnov und Kopřivnice und die Erweiterung der Continental Automotive Czech Republic in der Region Hradec Králové gewesen.

Attraktive Standortbedingungen

Nachdem die Automobilindustrie in den letzten Jahrzehnten zu den Schwerpunktbereichen der staatlichen Förderung gezählt hat, kommen Investoren heute in den Genuss solider Investitionszuschüsse (bis zu 25 % der zuschussfähigen Kosten). Weitere Faktoren, die den tschechischen Automobilsektor für Investoren attraktiv machen, sind die gut entwickelte Infrastruktur, die breite Zuliefererbasis, die Verfügbarkeit gut ausgebildeter Fachkräfte sowie die Tatsache, dass dieser Sektor gut in die europäische automobilen Wertschöpfungskette integriert ist.

Die Automobilindustrie bleibt einer der stärksten Katalysatoren der tschechischen Wirtschaft. Die strategisch günstige Lage in der Mitte Europas, ein stabiler Arbeitsmarkt und die gut entwickelte Infrastruktur bieten nach wie vor sehr attraktive Rahmenbedingungen für internationale Investoren.

Automobilindustrie in Ungarn

Zentraler Autoproduktionsstandort seit mehr als 100 Jahren

Die Automobilindustrie, die sich anfangs insbesondere auf die Produktion und den Export von Nutzfahrzeugen (z. B. Ikarus, Rába) konzentrierte, blickt auf 111 Jahre Historie zurück. Heute sind die großen Automobilhersteller (Audi, Mercedes-Benz, General Motors, Suzuki) mit stetig expandierenden Werken in Ungarn präsent. Die Nähe zu den OEMs und auch die besondere geografische Lage Ungarns im Mittelpunkt der vier größten europäischen Handelskorridore haben dazu geführt, dass inzwischen fast 700 Zuliefererfirmen (15 der Top-20-Tier-1-Lieferanten sind bereits in Ungarn) eigene Produktionen in Ungarn aufgebaut haben. Das Interesse an dem Standort, der auch als Brücke zum asiatischen Markt und von Asien nach Europa angesehen wird, ist ungebrochen. In dem laufenden Jahr werden insbesondere Alcoa, Delta-Tech, Bosch, Audi, Daimler, Knorr-Bremse, Jungheinrich, Rosenberger massiv in ihre bestehenden Werke investieren.

Seit vielen Jahren betreiben die Hersteller und Zulieferer zahlreiche Forschungs- und Entwicklungsprojekte in enger Kooperation mit den ungarischen Universitäten. Es haben sich auch verschiedene Automotive-Verbände (z.B. MAGE, MAJOSZ) gebildet, welche die Hersteller bzw. die Zulieferer bei der Vertretung ihrer Interessen in Ungarn unterstützen. Die größte nicht fachbezogene Interessenvereinigung deutscher Unternehmen in Ungarn ist die Deutsch-Ungarische Industrie- und Handelskammer mit fast 1.000 Mitgliedsfirmen.

Weitere Steigerung der Produktion in 2015

Insgesamt sind 149.000 (2014: 132.000) Arbeitnehmer direkt in der Automobilindustrie tätig und die Produktion macht 21,6 % (2014: 20,2 %) des gesamten ungarischen Exports aus. Der Wert von 434.000 produzierten Pkw in 2014 konnte um 13,3 % auf 492.000 produzierte Autos in 2015 gesteigert werden. Auch die Zahl der produzierten Motoren wuchs von 2,3 auf 2,6 Millionen. Ausgehend von diesem hohen Niveau sollen die Produktionskapazitäten weiter ausgebaut werden. Neue Investitionen und erhebliche Expansionsprojekte großer Zuliefererfirmen sind bereits geplant. Zurzeit laufen etwa 40 Projekte der Investitionsförderagentur HIPA im Automobilsektor, die etwa 13.000 zusätzliche Arbeitsplätze generieren könnten, wenn sie realisiert werden.

Daneben bestehen 22 von insgesamt 70 strategischen Partnerschaften der ungarischen Regierung mit ausgewählten Unternehmen in der Automobilindustrie. Dies bestätigt die erhebliche Bedeutung der Branche für die ungarische Wirtschaft. Gleichzeitig ist jedoch aktuell die Einstellung qualifizierter Arbeitskräfte die größte Herausforderung für den Automobilstandort Ungarn sowie der Region insgesamt. Folglich rückt die Gewinnung junger Mitarbeiter ins Zentrum der Bemühungen der Unternehmen, die beispielsweise die aus Deutschland bekannte duale Ausbildung aus Studium und Praxisarbeiten adaptieren.

Neue Technologien im Fokus

Mercedes-Benz möchte beispielsweise ein zweites Werk nach Industrie 4.0 – Ansätzen in Kecskemét errichten und hierfür etwa 1 Mrd. Euro investieren. Es soll eine wandelbare Fabrik enthalten und aus vernetzten Produktionssystemen, einer digitalen Prozesskette, der Nutzung von Produktionsdaten und neuen Modellen der Kooperation von Mensch und Maschine bestehen. Der Produktionsstart ist zum Ende der Dekade geplant. Auch in das bestehende Werk sollen rund 580 Millionen Euro investiert werden. Auch deutsche Autozulieferer wie Bosch investieren in Ungarn: 2015 wurde ein Entwicklungszentrum für Mobility Solutions in Budapest eröffnet und eine weitere Investition in Höhe von 61,2 Mio. Euro ist in Hatvan geplant, wo unter anderem Steuerungssysteme für Elektro- und Hybridfahrzeuge vom Band laufen sollen. Hervorzuheben ist eine eigene Teststrecke für fahrerlose Fahrzeuge, in die der ungarische Staat 10 Millionen Euro investieren wird. Von den deutschen Zulieferern werden dort ab Ende 2017 Continental, Robert Bosch, SMR, Thyssenkrupp Presta, TÜV Rheinland, ZF Friedrichshafen ihre autonomen Fahrsysteme testen. Der hohe Ausbildungsstand der Arbeitskräfte und die Innovationsoffenheit ist im Vergleich zu den anderen Ländern ein deutlicher Standortvorteil.

Zahlen, Daten, Fakten

Ungarn	
Einwohner	9,8 Millionen
Prognostiziertes Wirtschaftswachstum	2016: 2,3 % 2015: 2,9 %
Anteil der Automobilindustrie am verarbeitenden Gewerbe	30 % (2015)
Anteil der Automobilindustrie am Gesamtexport	21,6 %
Anzahl der beschäftigten Personen im Automobilsektor	Ca. 149.000
Produzierte Motoren (2015) /Automobilproduktion (Stück im Jahr 2015)	2,6 Millionen Motoren (Audi/Opel)/ 492.000 Autos

Slowenien	
Einwohner	2 Millionen
Prognostiziertes Wirtschaftswachstum	2,9 % (2017) 2,3 % (2016) 2,3 % (2015)
Anteil der Automobilindustrie am BIP	7,4 % (2015) 6,8 % (2014)
Anzahl der beschäftigten Personen im Automobilsektor (in 1.000)	14,5 (2015) 14,1 (2014) 13 (2013)
Produktionskapazität (Stück pro Jahr)	129.405 (2015; Revoz) 118.578 (2014; Revoz) 93.733 (2013; Revoz)
Wachstum des Automotive-Sektors 2015	10,8 %

Russland	
Einwohner	144,1 Millionen
Bruttoinlandsprodukt	1.861 Billionen USD (2014)
Prognostiziertes BIP-Wachstum	-3,0 % (2015)
Export von Erzeugnissen der Automobilindustrie	1.450.956.000 USD (2014)
Anteil der Automobilindustrie am Gesamtexport	0,63 % (2014)
Anzahl der beschäftigten Personen im Automobilsektor	183.534 (2014)
Kapazität – produzierte Autos (Stück pro Jahr)	PKW: 2.351.000 (2014)

Polen	
Einwohner	39 Millionen
Brutto inlandsprodukt	1.790,1 Mrd. PLN - (2015) (ca. 474,8 Mrd. USD)
Prognostiziertes BIP-Wachstum	3,4 % (2015)
Export von Erzeugnissen der Automobilindustrie	27,9 Mrd. EUR (2015)
% des Gesamtexporte für die Automobilindustrie	15,6 % (2015)
Anzahl der beschäftigten Personen im Automobilsektor	172.000 (2015)
Kapazität - produzierte Autos (Stück pro Jahr)	642400 (2015)
Wert der verkauften Produktion im Automobilsektor (Autos, Anhänger)	129 Mrd. PLN (2015) (ca. 30 Mrd. EUR)

Slowakei	
Einwohner	5,4 Millionen (2015)
Prognostiziertes Wirtschaftswachstum	3,5% (2017), 3,9 (2018)
Anteil der Automobilindustrie am BIP	12 % (2015)
Anzahl der Beschäftigten im Automobilsektor	125.000 (2015)
Produktionskapazität (Stück pro Jahr)	1.038.503 (2015) 1.000.000+ (2016)
Prognostiziertes jährliches Wachstum des Automotive-Sektors	Angabe nicht verfügbar

Tschechische Republik	
Einwohner	10,5 Millionen (2016)
Prognostiziertes Wirtschaftswachstum	2,8 % (2016)
Anteil der Automobilindustrie am BIP	7,4 % (2014)
Anzahl der Beschäftigten im Automobilsektor	155.500 (2014)

Bulgarien	
Einwohner	7,2 Millionen (2016)
Prognostiziertes Wirtschaftswachstum	1,7 – 2,5 % (2016)
Anteil der Automobilindustrie am BIP	3,5 % (2015); 5 % (Prognose für 2016)
Anzahl der Beschäftigten im Automobilsektor	> 33.000 (1 %)
Produktionskapazität (Stück pro Jahr)	> 2.200 (Fahrzeugherstellung)

Kontakte

Albanien

Tirana



Martin Wodraschke
 T +36 1 4834800
 E martin.wodraschke@cms-cmck.com

Kroatien

Zagreb



Gregor Famira
 T +385 1 4825600
 E gregor.famira@cms-rrh.com

Bosnien und Herzegowina

Sarajevo



Radivoje Petričić
 T +381 11 3208900
 E radivoje.petriacic@cms-rrh.com

Österreich

Wien



Johannes Trenkwalder
 T +43 1 40443 1750
 E johannes.trenkwalder@cms-rrh.com

Bulgarien

Sofia



Gentscho Pavlov
 T +359 2 447 1350
 E gentscho.pavlov@cms-rrh.com

Polen

Warschau



Lidia Dziurzynska-Leipert
 T +48 22 5205555
 E lidia.dziurzynska-leipert@cms-cmck.com

Deutschland

München



Birgit Schneider
 T +49 89 23807380
 E birgit.schneider@cms-hs.com

Rumänien

Bukarest



Martin Wodraschke
 T +36 1 4834800
 E martin.wodraschke@cms-cmck.com

Russland

Moskau



Thomas Heidemann
 T +7 495 7864000
 E thomas.heidemann@cmslegal.ru

Tschechische Republik

Prag



Lukáš Janíček
 T +420 296 798 833
 E lukas.janicek@cms-cmck.com

Schweiz

Zürich



Max Albers
 T +41 44 2851111
 E max.albers@cms-vep.com

Türkei

Istanbul



Döne Yalçın
 T +90 212 2434928
 E doene.yalcin@cms-rrh.com

Serbien

Belgrad



Radivoje Petričić
 T +381 11 3208900
 E radivoje.petriacic@cms-rrh.com

Ukraine

Kiew



Johannes Trenkwalder
 T +380 44 5001718
 E johannes.trenkwalder@cms-rrh.com

Slowakei

Bratislava



Peter Šimo
 T +421 2 3233 3444
 E peter.simo@cms-rrh.com

Ungarn

Budapest



Martin Wodraschke
 T +36 1 4834800
 E martin.wodraschke@cms-cmck.com

Slowenien

Ljubljana



Luka Fabiani
 T +386 1 6205210
 E luka.fabiani@cms-rrh.com

CMS international

CMS bietet Rechts- und Steuerberatung in Europa und ist die erste Wahl für Unternehmen, die in Europa ansässig sind oder sich dort etablieren wollen. Als Full-Service-Provider bieten wir ein fundiertes Verständnis der rechtlichen, steuerlichen und wirtschaftlichen Belange in unseren lokalen Jurisdiktionen wie auch Weitblick und umfassende Expertise, die auf einem großen europäischen Netzwerk, einer gemeinsamen Strategie und einheitlich hohen Dienstleistungsstandards für unsere Klienten beruht. CMS ist mit mehr als 60 Kanzleien in 35 Jurisdiktionen in Europa und darüber hinaus vertreten.

Unser Erfolgsprinzip: International präsent – lokal verwurzelt

Das Konzept des CMS-Verbunds verbindet alle Vorteile einer lokal führenden Kanzlei – direkte Kontakte vor Ort und Kenntnisse der lokalen Märkte und Geschäftspraktiken sowie der kulturellen Besonderheiten – mit dem Bedürfnis global agierender Mandanten nach nahtlosem länder- übergreifendem Service für Cross-Border-Aktivitäten von einem gut vernetzten und eingespielten Beratungsteam. Trotz der lokalen und nationalen Verwurzelung kennen alle CMS-Experten die internationalen Marktstandards und die jeweiligen Branchentrends. In internationalen Mandaten übernehmen die Anwälte von CMS Deutschland die Koordination des CMS-Teams und gewährleisten so einen reibungslosen Ablauf. Unsere Mandanten profitieren somit stets von direkten internationalen Verbindungen zu lokalen Experten bei gleichbleibend hohen Standards und höchster Qualität.

World Law Group

CMS verfügt über ein stark verzweigtes internationales Büronetzwerk. In den Jurisdiktionen, in denen CMS nicht mit eigenen Büros vertreten ist, arbeiten wir seit 1988 erfolgreich mit den Partnerkanzleien der World Law Group zusammen, deren Gründungsmitglied wir sind. Insgesamt steht Ihnen damit die Expertise von rund 15 500 Anwälten in mehr als 300 Büros in weltweit über 60 Ländern zur Verfügung.





Your free online legal information service.

A subscription service for legal articles on a variety of topics delivered by email.
www.cms-lawnow.com



Your expert legal publications online.

In-depth international legal research and insights that can be personalised.
eguides.cmslegal.com

CMS Legal Services EEIG (CMS EEIG) is a European Economic Interest Grouping that coordinates an organisation of independent law firms. CMS EEIG provides no client services. Such services are solely provided by CMS EEIG's member firms in their respective jurisdictions. CMS EEIG and each of its member firms are separate and legally distinct entities, and no such entity has any authority to bind any other. CMS EEIG and each member firm are liable only for their own acts or omissions and not those of each other. The brand name "CMS" and the term "firm" are used to refer to some or all of the member firms or their offices.

CMS locations:

Aberdeen, Algiers, Amsterdam, Antwerp, Barcelona, Beijing, Belgrade, Berlin, Bratislava, Bristol, Brussels, Bucharest, Budapest, Casablanca, Cologne, Dubai, Duesseldorf, Edinburgh, Frankfurt, Geneva, Glasgow, Hamburg, Hong Kong, Istanbul, Kyiv, Leipzig, Lisbon, Ljubljana, London, Luxembourg, Lyon, Madrid, Mexico City, Milan, Moscow, Munich, Muscat, Paris, Podgorica, Prague, Rio de Janeiro, Rome, Sarajevo, Seville, Shanghai, Sofia, Strasbourg, Stuttgart, Tehran, Tirana, Utrecht, Vienna, Warsaw, Zagreb and Zurich.

cms.law