

AUSSEN WIRTSCHAFT BRANCHENREPORT SÜDAFRIKA

AUTOMOTIVE

BRANCHE UND MARKTSITUATION
ZULIEFERINDUSTRIE
PRODUKTION
TRENDS UND ENTWICKLUNGEN
CHANCEN FÜR ÖSTERREICHISCHE UNTERNEHMEN

AUSSENWIRTSCHAFTSCENTER JOHANNESBURG
MÄRZ 2023



Unser vollständiges Angebot zum Thema **Automotive** (Veranstaltungen, Publikationen, Schlagzeilen etc.) finden Sie unter wko.at/aussenwirtschaft/automotive.

Eine Information des

AußenwirtschaftsCenters Johannesburg

T +27 11 44 27 100

E johannesburg@wko.at

W wko.at/aussenwirtschaft/za

f fb.com/aussenwirtschaft

🐦 twitter.com/wko_aw

in linkedin.com/company/aussenwirtschaft-austria

📺 youtube.com/aussenwirtschaft

📷 flickr.com/aussenwirtschaftaustria

📷 instagram.com/aussenwirtschaft_austria.at

Dieser Branchenreport wurde im Rahmen der Internationalisierungsoffensive **go-international**, einer gemeinsamen Initiative des Bundesministeriums für Arbeit und Wirtschaft und der Wirtschaftskammer Österreich, erstellt.

Das Werk ist urheberrechtlich geschützt. Alle Rechte, insbesondere die Rechte der Verbreitung, der Vervielfältigung, der Übersetzung, des Nachdrucks und die Wiedergabe auf fotomechanischem oder ähnlichem Wege durch Fotokopie, Mikrofilm oder andere elektronische Verfahren sowie der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwertung, der Wirtschaftskammer Österreich – AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA vorbehalten.

Die Wiedergabe mit Quellenangabe ist vorbehaltlich anders lautender Bestimmungen gestattet.

Es wird darauf hingewiesen, dass alle Angaben trotz sorgfältiger Bearbeitung ohne Gewähr erfolgen und eine Haftung der Wirtschaftskammer Österreich – AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA ausgeschlossen ist.

Darüber hinaus ist jede gewerbliche Nutzung dieses Werkes der Wirtschaftskammer Österreich – AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA vorbehalten.

© AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA DER WKÖ

Offenlegung nach § 25 Mediengesetz i.d.g.F.

Herausgeber, Medieninhaber (Verleger) und Hersteller:
WIRTSCHAFTSKAMMER ÖSTERREICH / AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA
Wiedner Hauptstraße 63, 1045 Wien

Redaktion: AUSSENWIRTSCHAFTSCENTER Johannesburg, T +27 11 442 7100

E johannesburg@wko.at, W wko.at/aussenwirtschaft/za

Inhaltsverzeichnis

1.	Executive Summary.....	4
2.	Einleitung.....	5
3.	Der Markt.....	5
	Allgemeiner Überblick.....	5
	Nationale Hotspots der Branche.....	6
	Handelserleichterung.....	7
	Sales.....	8
	Heimische Verkaufszahlen.....	8
	Exportzahlen.....	8
	Importzahlen.....	9
	Elektrofahrzeuge.....	10
4.	Zulieferindustrie.....	11
5.	Produktion.....	11
	BMW South Africa.....	12
	Nissan South Africa.....	12
	Ford Motor Company.....	13
	Toyota South Africa Motors.....	13
	Mercedes-Benz South Africa.....	13
	Volkswagen South Africa.....	14
	Isuzu Motors South Africa.....	14
6.	Trends.....	14
7.	SWOT-Analyse.....	16
	Stärken.....	16
	Schwächen.....	16
	Chancen.....	17
	Risiken.....	17
8.	Chancen für österreichische Unternehmen.....	18
9.	Quellenverzeichnis.....	20

1. Executive Summary

- Südafrika hat mit einem Marktanteil von 0,58 % die zweiundzwanziggrößte Automobilproduktion der Welt. Betrachtet man lediglich leichte Fahrzeuge erreicht das Land mit 1,08 % gar den 15. Rang. Der Industriesektor ist der fünft größte Exportsektor Südafrikas und macht rund 18,1 % der Exporte aus. Der Markt ist in vier große Segmente eingeteilt: Autos, leichte, mittlere und schwere Lastfahrzeuge.
- Besonders die Provinzen Gauteng (Johannesburg, Pretoria), Eastern Cape (Gqeberha (ehemals Port Elizabeth), East London) und KwaZulu-Natal (Durban, Richards Bay) sind die Hotspots der Industrie mit wichtigen Clustern aus Zulieferern und Hersteller. Diverse multinationalen Unternehmen wie beispielsweise die Fahrzeughersteller BMW, Ford, Volkswagen, Mercedes-Benz und Toyota oder die Komponentenhersteller Arvin Exhaust, Bloxwitch, Corning und Senior Flexonics haben hier ihre Standorte.
Insgesamt sind 7 OEMs - Toyota, Volkswagen, Nissan, Ford, Mercedes, BMW und Isuzu – 187 Tier-1 Zulieferer und 200 Tier-2 und Tier-3 Zulieferer im Land tätig.
- Der Südafrikanische Automobilmarkt ist dank der großen Produktvielfalt einer der wettbewerbsintensivsten Märkte weltweit und gemessen am heimischen Umsatz die viertgrößte Industrie Südafrikas. Eines der Ziele ist es bis 2035 ein Prozent der globalen Fahrzeugproduktion zu stellen. Insgesamt beschäftigt die Branche 110.000 Menschen im Bereich der Herstellung einzelner Komponenten bis zum Zusammenbau der Fahrzeuge sowie weitere 457.000 im Dienstleistungssektor (Verkauf, Service & Reparatur, etc.).
- Nach schweren Auswirkungen der Covid-Pandemie auf die Industrie 2020, verzeichnete diese bereits 2021 eine robuste Erholung, was sich in einem Verkaufswachstum von 22,2 % auf 464.493 Fahrzeuge widerspiegelt. Im Jahr 2022 konnte beim Verkauf von neuen Fahrzeugen ein Anstieg von 22 % gegenüber dem Vorjahr verzeichnet werden.
- Bevorstehende Importverbote von Verbrennermotoren in die EU und UK führen zu einer allmählichen Etablierung der Produktion von Elektrofahrzeugen, um die traditionelle starke Exportkraft der südafrikanischen Automobilindustrie in besagte Regionen aufrechtzuerhalten. So stieg der Verkauf von Elektro- und Hybridfahrzeugen alleine im ersten Quartal 2022 gegenüber dem gesamten Vorjahr um 56 % von 896 auf 1401 Einheiten – ein vergleichsweise sehr niedriger Wert, der jedoch eine klare Tendenz erkennen lässt.
Alle im Land tätigen OEMs haben zumindest die Entwicklung von Elektrofahrzeugen bereits gestartet. Politische Bestrebungen wie das Automotive Production and Development Programme (APDP) tragen zur weiteren Förderung dessen bei.
- Die beachtliche Produktionskapazität des Marktes kombiniert mit einer hohen Qualität der Produkte gilt als eine der Kernstärken der südafrikanischen Automobilindustrie. Auch galten Kapitalmärkte und Infrastruktur grundsätzlich als stabil. Eine sich verschlechternde politische Lage gekennzeichnet durch Miswirtschaft, Korruption brachte jedoch wirtschaftliche Folgen und durch jahrelang vernachlässigte Instandhaltung zunehmend infrastrukturelle Mängel mit sich. Die Verbesserung der Energie- und Transportinfrastruktur sowie ein sukzessiver Aufbau von Kompetenzen im Bereich der Elektromobilität gelten daher als Hauptchancen im Markt.
- Für österreichische Unternehmen besteht vor allem im Bereich der Komponentenherstellung weitreichendes Potential, in den südafrikanischen Markt einzutreten. Insbesondere Kooperationen mit lokalen Unternehmen und ein Fokus auf Reziprozität sollten hierbei jedoch im Vordergrund stehen, um wirtschaftlich aber vor allem auch politisch zu reüssieren.

2. Einleitung

Als Wirtschaftsmotor und eine der stärksten und wichtigsten Volkswirtschaften des Kontinents gilt Südafrika auch im Bereich der Automobilherstellung als Zugpferd Afrikas. Nicht zuletzt aufgrund der am besten ausgebauten Infrastruktur des Kontinents, verhältnismäßig stabilen politischen Bedingungen und - im afrikanischen Vergleich - gut ausgebildeter Arbeitskräfte gilt Südafrika als beliebtes Ziel für globale OEMs (Original Equipment Manufacturers = Automobilhersteller).

Mehr denn je befindet sich die südafrikanische Automobilbranche jedoch aktuell in einer spannenden Phase der Transition. Eine zunehmend hohe Anzahl an westlichen Staaten – mit der EU als Vorreiter – implementiert sukzessiv striktere Vorgaben und Restriktionen für Fahrzeugemissionen, mit klaren Richtlinien für Importe aus stark exportorientierten Ländern wie Südafrika. Der sukzessive Wandel zur Produktion elektrischer Fahrzeuge ist als Konsequenz dessen deutlich an Notwendigkeit gestiegen, will das Land und die im Land aktiven Unternehmen nicht die traditionell starke Exportkraft verlieren. Zudem bilden vor allem infrastrukturelle Herausforderungen Risiken. Doch auch die Chancen sind mannigfaltig und reichen von einer über weite Strecken im afrikanischen Vergleich gut ausgebildeten und jungen Bevölkerung bis hin zu starker Innovationskraft im Markt.

Der folgende Report liefert eine Abhandlung der wesentlichsten Charakteristika der südafrikanischen Automobilindustrie und bietet Einblick in eine der wichtigsten Industrien des Landes.

3. Der Markt

Allgemeiner Überblick

Südafrika ist mit ca. 53 Mio. Einwohnern das 25. bevölkerungsreichste Land der Welt. Das Land ist mit einer Fläche von 1,22 Mio. km² mehr als dreimal so groß wie Deutschland und besteht aus neun Provinzen – Eastern Cape, Free State, Gauteng, KwaZulu-Natal, Limpopo, Mpumalanga, North West, Northern Cape und Western Cape. Südafrika ist die zweitgrößte, aber international wohl wichtigste Wirtschaftsmacht am afrikanischen Kontinent.¹ Rund 14 % des gesamten Bruttoinlandsprodukts Afrikas werden hier erwirtschaftet. Zusätzlich verfügt Südafrika über die bei weitem beste Infrastruktur am Kontinent. Diese ermöglicht nicht nur wichtige überregionale Verbindungen, sondern schafft auch gute Anbindungen zu globalen Transport- und Handelsrouten. Gerade diese Anbindungen machen Südafrika attraktiv für die Automobilindustrie. Knapp die Hälfte aller afrikanischen Umsätze in der Automobil-Industrie werden in Südafrika erwirtschaftet.

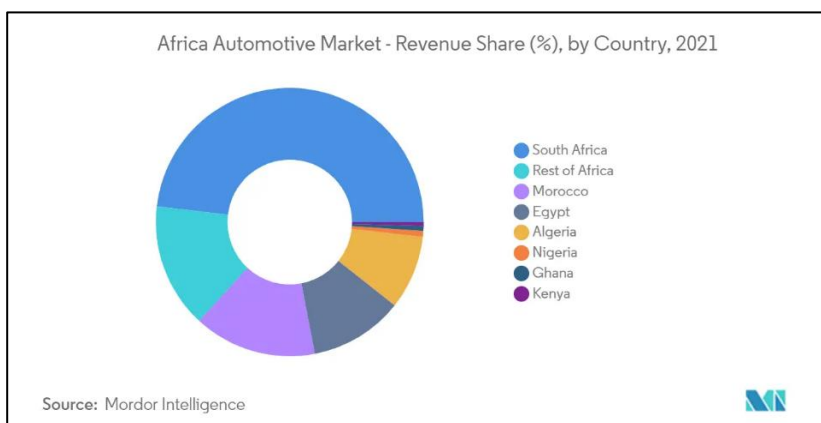


Abbildung 1: Afrikas Automobilmarkt - Umsatzanteil²

¹ Statista (2023). African countries with the highest Gross Domestic Product (GDP) in 2021.

² Mordor Intelligence (2023). Africa Automotive Market – growth, trends, Covid-19 impact, and forecasts (2023 – 2028)

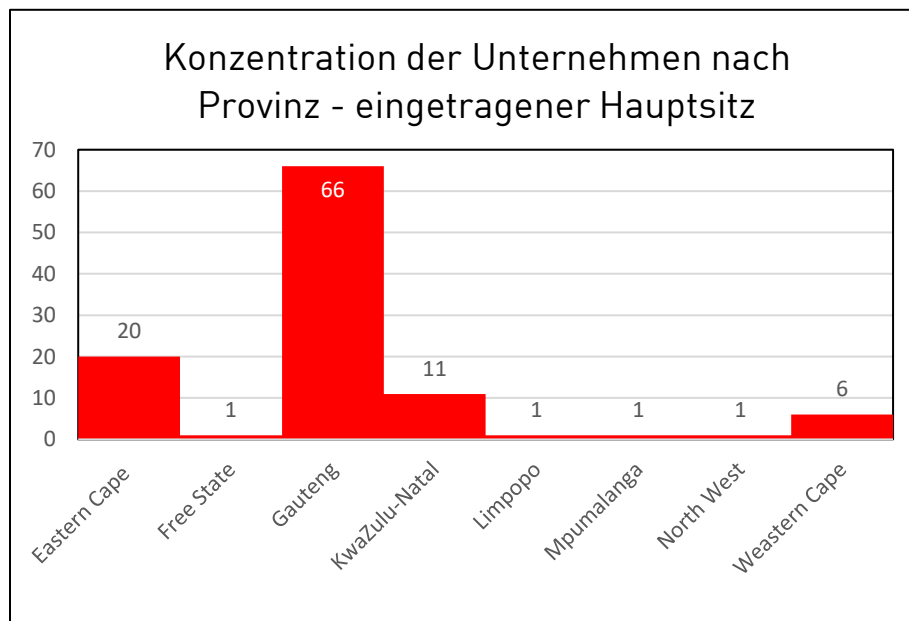
Südafrika ist mit einem Marktanteil von 0,58 % der zweiundzwanziggrößte Automobilhersteller der Welt. Betrachtet man lediglich leichte Fahrzeuge erreicht das Land mit 1,08 % gar den 15. Rang.³ Der Industriesektor ist der fünft größte Exportsektor Südafrikas und macht rund 18,1 % der Exporte aus.⁴

Die Automobilindustrie beinhaltet die Produktion, den Verkauf, die Reparatur und das Recyceln von Kraftfahrzeugen. Der Markt ist in vier große Segmente eingeteilt: Autos, leichte, mittlere und schwere Lastfahrzeuge. Eine hohe Anzahl an Sektoren trägt zur Herstellung des Endproduktes bei. Um die Kosten der Lagerung und Aufbewahrung zu reduzieren, werden viele Teile von anderen Firmen produziert und just-in-time geliefert – also erst dann, wenn die Teile wirklich gebraucht werden.

Im Vergleich zu anderen Wirtschaftsbereichen gilt die Automobilindustrie als starkes Zugpferd der lokalen Wirtschaft. Zwar sank der Anteil der Industrie am BIP von 6,4 % (2019) auf 4,9 % (2020) durch die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie, doch wurde zeitgleich im Jahr 2020 eine Rekordsumme von ZAR 9,2 Mrd. an ausländischen Direktinvestitionen, getrieben durch die sieben ansässigen OEMs, in den südafrikanischen Markt investiert.⁵

Nationale Hotspots der Branche

Für den Automobilsektor sind besonders die Provinzen Gauteng (Johannesburg, Pretoria), Eastern Cape (Port Elizabeth, East London) und KwaZulu-Natal (Durban, Richards Bay) bedeutend. In diesen drei Provinzen haben sich Cluster gebildet, die Zulieferer und Hersteller bündeln. Sie sind Standort von vielen multinationalen Unternehmen wie z.B. den Fahrzeugherstellern BMW, Ford, Volkswagen, Mercedes-Benz und Toyota und den Komponentenherstellern Arvin Exhaust, Bloxwitch, Corning und Senior Flexonics. Während Eastern Cape und KwaZulu-Natal durch ihren Standort am Meer gut an internationale Handelsrouten angebunden sind, hat sich Gauteng trotz fehlendem Meereszugang als eines der Zentren für die Automobilindustrie in Südafrika etablieren können. Hauptgründe dafür sind die hohe Bevölkerungsdichte, eine Vielzahl an Industrie- und Dienstleistungsbetrieben sowie die hohe Verfügbarkeit von wichtigen Ressourcen.⁶

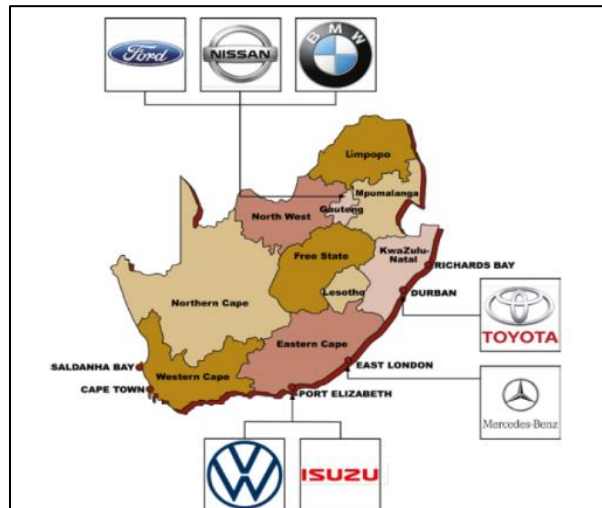


³ Vgl. Creamer Media (2021). Automotive Report 2021 – The Future of Mobility, S.10.

⁴ Vgl. Naamsa the Automotive Business Council (2023). SA Economy – Fueling the Economy.

⁵ Vgl. Naamsa the Automotive Business Council (2023). Auto Dashboard – Industry Overview.

⁶ Vgl. Who Owns Whom (2021). Motor Vehicle Industry in South Africa, S.1 ff.



Abbildungen 2 & 3: Konzentration der Unternehmen⁷

Die meisten Rohstoffe, die zur Autoproduktion verwendet werden, sind in Südafrika vorhanden. Die reichen Rohstoffvorkommen sind nicht nur von Vorteil für die Industrie, sondern haben eine enorme Bedeutung für die südafrikanische Wirtschaft im Allgemeinen. Hauptsächlich werden Diamanten, Gold, Kohle, Uran und Platin exportiert. Erdöl muss im Gegenzug fast zur Gänze importiert werden und stammt zum Großteil aus dem Nahen Osten.

Der südafrikanische Automobilsektor ist sowohl auf den Export- als auch den heimischen Markt ausgerichtet. Durch den konstant, wenn auch momentan langsam steigenden, Privatkonsum wächst der heimische Absatzmarkt trotz der vielen Veränderungen in den letzten Jahren stetig. Dies spiegelt sich in einem rasanten Anstieg an Konsumgüterverkäufen und Autos wider. Er ist dank der großen Produktvielfalt einer der wettbewerbsintensivsten Märkte weltweit und gemessen am heimischen Umsatz die viertgrößte Industrie Südafrikas. Eines der Ziele ist es bis 2035 ein Prozent der globalen Fahrzeugproduktion zu stellen. Die Autoindustrie beschäftigt hierzulande ungefähr 110.000 Menschen von der Herstellung einzelner Komponenten bis zum Zusammenbau der Fahrzeuge. Weitere 457.000 Arbeitsplätze befinden sich im Dienstleistungssektor und beziehen sich auf die Instandhaltung und Wartung der Fahrzeuge, den Verkauf, Service oder Reparatur von Fahrzeugen. Südafrika produziert nach wie vor hauptsächlich für den Export und liefert Modelle wie etwa BMW X3, VW Polo und Ford Ranger nach Europa und Amerika.⁸

Die Industrie erholt sich gerade von den Auswirkungen und Restriktionen der Covid-Pandemie der Jahre 2020 bis 2022. Wie auch alle anderen Wirtschaftszweige musste sich auch die Autoindustrie an die sich schnell ändernden Regulierungen und Änderungen anpassen. Durch eine flexible Arbeitsumgebung und -Remote-Work wurden auch in Südafrika Adaptierungen getroffen, um weiterarbeiten zu können.⁹

Handelserleichterung

Wie die überwiegende Mehrheit der internationalen Staatengemeinde fühlt sich auch Südafrikas zum System des regelbasierten Multilateralismus und zu einer offenen Volkswirtschaft verpflichtet. Südafrikas internationale Handelsbestrebungen und Verhandlungen werden seit einigen Jahren verpflichtend im Verbund der Southern African Customs Union (SACU) – bestehend aus Südafrika, Botswana, eSwatini, Lesotho und Namibia – durchgeführt. Alle Handelsverträge und -abkommen werden demnach von SACU als Block verhandelt. SACU unterhält bilaterale Handelsabkommen mit den meisten wesentlichen afrikanischen

⁷ Who Owns Whom (2021). Motor Vehicle Industry in South Africa, S.8.

⁸ Vgl. Creamer Media (2022). Automotive Report 2022 – The Road to EVs, S. 8 ff.

⁹ Vgl. Creamer Media (2022). Automotive Report 2022 – The Road to EVs, S.7.

Handelspartnern Südafrikas. Des Weiteren bestehen Handelsabkommen u.a. mit der EU und dem Vereinigten Königreich. Ebenso ist SACU Teil der Freihandelszone Southern African Development Community (SADC), welche wiederum ein Handelsabkommen mit MERCOSUR unterhält. Südafrika verfügt darüberhinausgehend über das unilaterale US-amerikanische Handelspräferenz-Programm African Growth and Opportunity Act (AGOA), was Zoll- und Quotenfreiheit für südafrikanische Exporte in die USA garantiert.¹⁰

All diese Aspekte garantieren die Schlagkraft und internationale Präsenz der südafrikanischen Automobilindustrie.

Sales

Heimische Verkaufszahlen

Die Verfügbarkeit und Preise wurden auch im Jahr 2022 von Covid-19 beeinflusst. Durch Covid-19 ist der Verkauf von Neufahrzeugen am heimischen Markt vor allem im Jahr 2020 stark eingebrochen – demnach fielen die heimischen Verkaufszahlen von Neufahrzeugen von 536.612 (2019) auf lediglich 380.206 (2020). Der südafrikanische Automobilmarkt verzeichnete jedoch bereits 2021 eine robuste Erholung, was sich in einem Verkaufswachstum von 22,2% auf 464.493 Fahrzeuge widerspiegelt. Dies ging einher mit einem deutlichen Anstieg des BIPs um 5 %.¹¹

Im Jahr 2022 konnte beim Verkauf von neuen Fahrzeugen ein Anstieg von 22 % gegenüber dem Vorjahr verzeichnet werden. Bei den Personenkraftfahrzeugen gab es einen Anstieg von 23 %, bei leichten Lastkraftfahrzeuge von 20 % und bei mittel- und schweren Lastkraftfahrzeuge von 19 %. insgesamt wurden bis Dezember 2022 528.493 Fahrzeuge verkauft – knapp unter Vor-Pandemie-Niveau.

Dennoch wird es laut Experten einige Jahre dauern, bis sich der Markt vollumfassend erholt hat. Zusätzlich setzen geopolitische Spannungen – wie etwa der Krieg in der Ukraine und damit einhergehend höhere Erdölkosten und Preise von anderen zu importierenden Rohmaterialien – die Logistikketten sowie die Industrie unter Druck. Die teilweisen Zerstörungen der Infrastruktur nach zivilen Ausschreitungen sowie Streiks und eine Cyberattacke auf das für das Schienennetz und Häfen zuständige Staatsunternehmen Transnet im Jahr 2021 führten zu einer großen Belastung des Marktes.

Lokaler Absatz von Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen 2017 bis 2021

Jahr	PKW	leichte Nutzfahrzeuge	Mittlere und schwere Nutzfahrzeuge und Busse	Gesamte Fahrzeugverkäufe
2017	368 114	163 317	26 273	557 704
2018	365 247	159 525	27 455	552 227
2019	355 379	153 221	28 012	536 612
2020	246 541	110 912	22 754	380 206
2021	304 340	133 078	27 075	464 493
2022*	363 092	135 666	30 205	528 493

* Anzahl der verkauften Fahrzeuge Stand Dezember 2022

Table 1: Absatz von Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen^{12 13}

Exportzahlen

Auch die südafrikanischen Automobil-Exporte sahen sich deutlich von der Covid-19-Pandemie betroffen und umfassten 2020 lediglich 271.287 exportierte Fahrzeuge. Doch auch in puncto Export fand eine rasche Erholung der Verkaufszahlen statt, widerspiegelt in einem Anstieg der verkauften Fahrzeuge 2021 um 26.733 auf

¹⁰ Vgl. Naamsa the Automotive Business Council (2023). SA Economy – Global Trade & Benefits.

¹¹ Vgl. Naamsa the Automotive Business Council (2023). SA Economy – Fuelling the Economy.

¹² Vgl. Creamer Media (2021). Automotive Report 2021 – The Future of Mobility, S.8 f.

¹³ Naamsa the Automotive Business Council (2023). Industry New Vehicle Sales – December 2022.

271.287 – dies kommt einer Wertsteigerung um ZAR 17,1 Mrd. auf ZAR 138,3 Mrd. gleich. 2022 stiegen die Exporte auf 351.450 Fahrzeuge an.¹⁴

Südafrika exportiert die meisten im Land hergestellte Fahrzeuge nach Europa. Der Export ist 2021 zwar gegenüber dem Jahr 2020 gestiegen, hat jedoch noch nicht das Vor-Covid-Niveau erreicht. Mehrere Probleme im Land haben zu Lieferverzögerungen an den Häfen geführt und so Exportschwierigkeiten verursacht. Im Jahr 2022 konnte der Export ebenfalls wieder etwas erhöht werden, was an der Vorstellung vieler neuer Modelle lag. Jedoch gab es auch Unterbrechungen in der Lieferkette und einen erneut hohen Preisanstieg.¹⁵

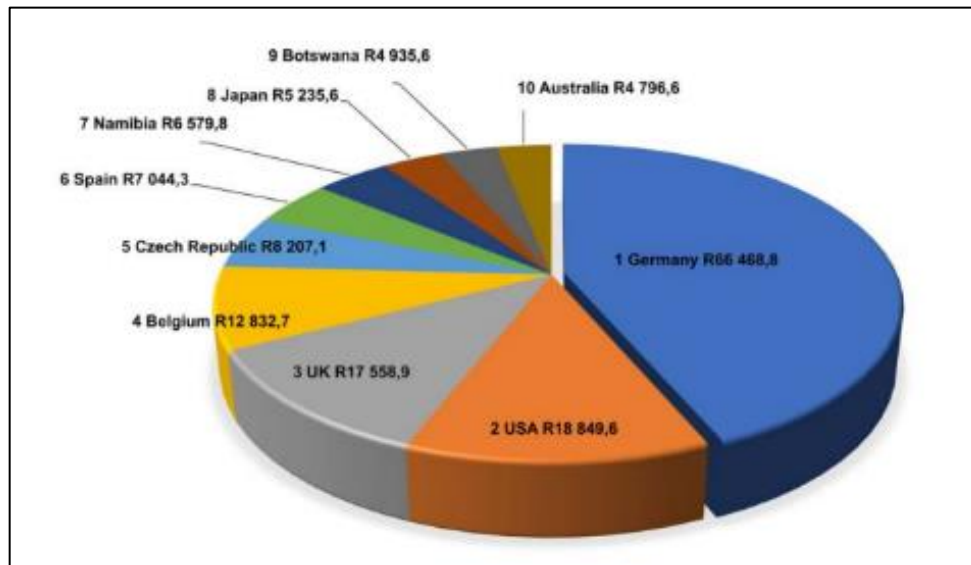


Abbildung 3: Südafrikas wichtigste Automobilhandelspartner¹⁶

Importzahlen

Neben Exporten spielen jedoch auch Importe eine wesentliche Rolle in der südafrikanischen Automobilbranche. Der Import von leichten Nutzfahrzeugen in etwa belief sich in den Jahren 2019, 2020 und 2021 auf 290.654, 203.570 bzw. 262.281 Fahrzeuge – auch hier waren 2020 Einbrüche resultierend aus der Covid-19-Pandemie deutlich zu spüren. Als stärkstes Quellenland für südafrikanische Automobilimporte galten zuletzt Indien mit ca. 45 % aller Fahrzeuge, gefolgt von Japan und China.¹⁷

Neben dem Import von Fahrzeugen spielt vor allem auch der Import von Fahrzeugteilen für die im Land situierten OEMs eine wesentliche Rolle. Für den Import solcher gelten – gleich wie für den Import von leichten Nutzfahrzeugen – Zölle in Höhe von 25 %. Originalteile der hiesigen Automobilkonzerne werden mit 20 % besteuert. Importe aus der EU unterliegen aufgrund vereinbarter Handelserleichterungen einem Zollsatz von 18 %. Mittlere und schwere Nutzfahrzeuge unterliegen einem Zollsatz von 20 %, mit einer erneuten Sonderklausel für die EU (12 %). Das neue Automotive Production Development Programme (APDP) sieht eine sukzessive Reduktion der Zölle vor.

Alle Fahrzeuge unterliegen zudem einer standardisierten Mehrwertsteuer von 15 %.¹⁸

¹⁴ Vgl. Naamsa the Automotive Business Council (2023). Industry New Vehicle Sales – December 2022.

¹⁵ Vgl. Creamer Media (2021). Automotive Report 2021 – The Future of Mobility, S.8 f.

¹⁶ Naamsa the Automotive Business Council (2022). Automotive Export Manual 2022, S.63.

¹⁷ Vgl. Naamsa the Automotive Business Council (2023). SA Economy – Auto Sales Imports.

¹⁸ Vgl. Naamsa the Automotive Business Council (2023). SA Economy – Tax Revenue.

Elektrofahrzeuge

Durch den Anstieg des Erdölpreises ist die Nachfrage von Elektro- und Hybridfahrzeugen weltweit sehr stark gestiegen. Aber auch die immer größer werdenden Auswirkungen des Klimawandels und der folgenden Klimawende sorgen dafür, dass sich eine stetig steigende Zahl von Konsumenten und Unternehmen für Elektrofahrzeuge entscheidet. So stieg der Verkauf von Elektro- und Hybridfahrzeugen alleine im ersten Quartal 2022 gegenüber dem gesamten Vorjahr um 56 % von 896 auf 1401 Einheiten. Afrika hinkt in der Produktion von Elektrofahrzeugen aufgrund von mangelhafter Energieversorgung jedoch noch stark hinterher. Bei Lastabwürfen („Load Shedding“) von bis zu 12 Stunden am Tag ist der Gedanke, Autos mit Strom zu betreiben, derzeit schwer vorstellbar. Ebenso macht eine fehlende Ladeinfrastruktur den Kauf von Elektroautos derzeit noch unlukrativ und marktuntauglich für heimische Konsumenten. Um dennoch weiter ein Player in der globalen Autoindustrie zu bleiben, müssen Südafrikas Investitionen in die Elektroautoindustrie stark erhöht und ein Framework erstellt werden, um auch in diesem Sektor attraktiv zu bleiben.¹⁹ Afrika exportiert vier von fünf Autos in die EU und in das Vereinigte und die EU – beide haben ein Importverbot für Kraftfahrzeuge mit Brennstoffmotoren ab 2030 respektive 2035 verabschiedet.²⁰

Alle OEMs, welche in Südafrika produzieren, haben bereits die Entwicklung von Elektrofahrzeugen gestartet. Der Großteil der bereits produzierten Elektrofahrzeuge wird in den europäischen und amerikanischen Markt exportiert. Der Absatz an Elektrofahrzeugen in Afrika ist noch sehr niedrig. Um den Absatz von Elektrofahrzeugen auch in Südafrika zu erhöhen, sind Investitionen in die Infrastruktur des Landes in Form von sicherer Energieversorgung und flächendeckender Lademöglichkeiten unabdingbar. Auch Preisreize müssen in höherer Form als bisher geschaffen werden. Beim Import von Elektrofahrzeugen fallen demnach aktuell noch 25 % Zoll an, während dieser bei herkömmlichen Fahrzeugen bei lediglich 18 % liegt - mitunter ein Grund, warum sich Elektrofahrzeuge in Südafrika nicht allzu großer Beliebtheit erfreuen.

Laut Experten ist es an der Regierung, gemeinsam mit dem Privatsektor ein Framework zu erstellen, um die Elektrofahrzeugindustrie in Südafrika anzukurbeln.²¹ Erste Gesetzesvorhaben und strategische Fahrpläne wurden als Konsequenz dessen in den letzten Jahren bereits vorgestellt und teils implementiert. So sieht beispielsweise das staatliche Automotive Production and Development Programme (APDP) eine großzügige Unterstützung von OEMs in Infrastrukturinvestments und Produktion von Elektrofahrzeugen vor.²²

Verkäufe von Elektrofahrzeugen in Südafrika

Jahr	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Plug-in hybrid	168	121	89	72	77	51
Traditional hybrid	213	182	55	181	155	627
Battery electric	100	68	58	154	92	218
Total new electric vehicles (NEVs)	481	371	202	407	324	896
Marktanteil von Hybrid-/Elektrofahrzeugen	0.09 %	0.07 %	0.04 %	0.08 %	0.09 %	0.19 %

Tabelle 1: Verkäufe von Elektrofahrzeugen in Südafrika²³

¹⁹ Vgl. Naamsa the Automotive Business Council (2022). Quarterly review of business conditions – 1 Quarter, S. 1 ff.

²⁰ Vgl. Euractiv (2022). EU einigt sich auf Verbrenner-Aus ab 2035.

²¹ Vgl. Creamer Media (2022). Automotive Report 2022 – The Road to EVs, S.25 ff.

²² Vgl. Creamer Media's Engineering News (2023). Mercedes-Benz to make second hybrid in SA, but competitiveness concerns mount.

²³ Creamer Media (2022). Automotive Report 2022 – The Road to EVs, S.25.

Meistverkaufte Elektrofahrzeuge in Südafrika			
Rang	Fahrzeug	verkaufte Einheiten 2021	verkaufte Einheiten 2020
1	Mini Cooper SE	68	21
2	BMW iX	63	Erst seit 2021 im Verkauf
3	Porsche Taycan	33	7
4	BMW i3	20	40
5	Jaguar I-PACE	19	15

Tabelle 2: Meistverkaufte batterie-elektrische Fahrzeuge in Südafrika²⁴

4. Zulieferindustrie

Die Zulieferindustrie spielt eine wesentliche Rolle in der Wertschöpfungskette der südafrikanischen Automobilindustrie. Die Branche umfasst 187 Tier-1-Zulieferer, von denen 75 % ausländische multinationale Unternehmen sind, und mehr als 200 Tier-2- und Tier-3-Zulieferer. Der südafrikanische Automotive Master Plan (SAAM) verfolgt das Ziel, die Fahrzeugproduktion bis 2035 auf 1,4 Millionen Einheiten pro Jahr (1 % der globalen Produktion) zu steigern sowie einen höheren Grad an Lokalisierung von Automobilkomponenten zu erreichen. Zur Erreichung dieses Ziels sind weitere 485 Unternehmen im Tier 2 Bereich nötig. Die lokale Herstellung von Komponenten bringt sowohl einen preislichen als auch zeitlichen Vorteil.²⁵

Jedoch ist hier große Vorsicht geboten. Nach Covid-19 und den landesweiten Lockdowns im Jahr 2020 und teilweise 2021 hat sich der Verkauf von gefälschten Automobilkomponenten stark erhöht, da es schwieriger war, die Gesetze zur Bekämpfung von Fälschungen durchzusetzen. Während der Lockdowns war es trotz des Einreisestopps für Passagiere erlaubt, Fracht nach Südafrika einzuführen, jedoch wurde diese aufgrund mehrerer Faktoren weniger kontrolliert. Auch die eingeschränkte Produktion war nicht zwingend förderlich, weil sie den Weg für den Vertrieb gefälschter Komponenten ebnete, da der anonyme Online-Verkauf gefälschter Waren fortgesetzt wurde, während die Produktion einzelner Komponenten stillstand.

Zwei im Besitz Schwarzer Südafrikaner befindliche Zulieferfirmen sind kürzlich der Volkswagen Group South Africa beigetreten, nachdem sie ein Mentorenprogramm mit der Bezeichnung „Project Ntinga“ absolviert hatten, das von Volkswagen angeboten wird. Das Unternehmen startete das Project Ntinga im Jahr 2017, um einheimische Zulieferer in der Branche durch Mentoring und Coaching zu fördern. Auch andere Unternehmen versuchen durch ähnliche Programme mehr lokale Zulieferfirmen zu akquirieren.²⁶

5. Produktion

Südafrika produziert 70 Millionen Autos im Jahr und hat somit einen weltweiten Marktanteil von 0,58 %. Der Plan ist es bis 2035 rund 140 Millionen Autos zu produzieren, um somit ein Prozent Marktanteil zu erreichen. Die Autoindustrie spielt eine große Rolle in der Wirtschaft Südafrikas, da sie viele andere Wirtschaftszweige beeinflusst.²⁷

Die sieben wichtigsten Automobilhersteller in Südafrika sind Toyota, Volkswagen, Nissan, Ford, Mercedes, BMW und Isuzu. Wie am Diagramm erkennbar hat Toyota den größten Marktanteil in Südafrika. Volkswagen, BMW und Mercedes werden vor allem für den Export nach Europa und Amerika produziert.

²⁴ Creamer Media (2022). Automotive Report 2022 – The Road to EVs, S.30.

²⁵ Vgl. Trade.gov (2023). South Africa - Country Commercial Guide: Automotive.

²⁶ Vgl. Creamer Media (2022). Automotive Report 2022 – The Road to EVs, S.22 ff.

²⁷ Vgl. Creamer Media (2022). Automotive Report 2022 – The Road to EVs, S.9 ff.

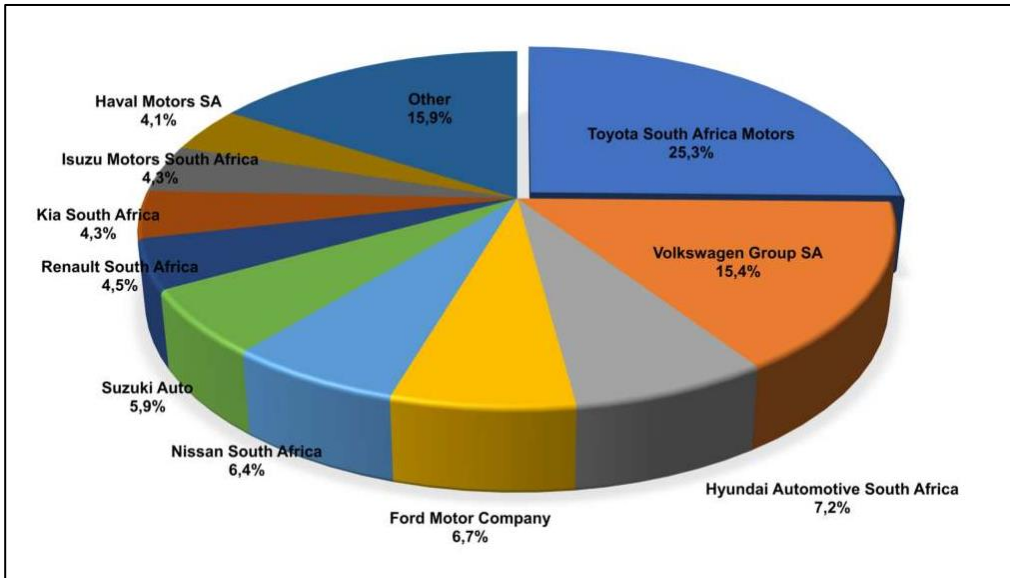


Abbildung 4: Marktanteil Neufahrzeuge 2021²⁸

Viele Akteure in der Autoindustrie haben bereits ihre Ziele zur CO₂-Reduzierung bekannt gegeben und die Wichtigkeit ihrer Rolle in diesem Prozess erkannt. Hier ist vor allem die Transparenz und der Zugang zu Informationen über Treibhausgase bei der Herstellung wichtig.

Viele Unternehmen in der Automobilbranche behaupten zwar klimaneutral herzustellen, jedoch trifft das nicht immer zu.

BMW South Africa

Angesiedelt in der Provinz Gauteng betreibt BMW SA im Werk Rosslyn eine der modernsten Fabriken des Landes. Hier werden rund 76.000 Einheiten pro Jahr produziert. In diesem Werk wird vorrangig der BMW X3 für den lokalen Markt und den Exportmarkt produziert. Der Motor für das Model X3 wird in Steyr, Österreich produziert und gehört zu den Exportschlagern Österreichs nach Südafrika. Rund 97 % der hier angefertigten Autos werden exportiert. Seit 2022 wird auch der BMW M240i xDrive in Südafrika hergestellt. Anfang 2022 wurde auch die elektrische Produktlinie iX in den Afrikanischen Markt eingeführt. Seit Juli 2022 sind die in China produzierten Modelle iX3 und i4 in Südafrika verfügbar. In der Elektrofahrzeugindustrie ist BMW in Südafrika Marktführer und will diesen Markt auch noch weiter ausbauen, einhergehend mit dem globalen Ziel BMWs bis 2023 weltweit 25 elektrifizierte Modelle (Hybrid-, Plug-In-Hybrid- und Elektrofahrzeuge) anzubieten. BMW SA verlor im Jahr 2021 Fahrzeugverkäufe im Wert von ZAR 200 Mio. infolge der zivilen Unruhen und Massenplünderungen, sowie einer Cyberattacke auf das für das Schienennetz und Häfen zuständige Staatsunternehmen Transnet.

Auch BMW versucht klimaneutraler zu produzieren. BMW Südafrika betreibt deshalb das erste Biogaskraftwerk in Afrika. Dieses ist etwa 60 km vom BMW-Werk in Gauteng entfernt. Das Kraftwerk stellt 30 % der Energie, welches für das Produktionswerk benötigt wird. Das Ziel ist es bis 2030 die CO₂-Emissionen um 40 % zu reduzieren. Man versucht auch zunehmend neue umweltfreundliche Materialien für die Produktion zu finden und zu entwickeln.²⁹

Nissan South Africa

Wie BMW ist auch Nissan's Produktionswerk in Rosslyn, Gauteng, situiert. Hier wurden 2021 60.000 Einheiten produziert. Seit 2021 wird im Werk das Model Navara bakkie zusätzlich zum Model NP200 half-ton Pick-Up produziert. Nissan hat ZAR 3 Mrd. in das Werk investiert, um die Navara Modelle hier produzieren zu können.

²⁸ Naamsa the Automotive Business Council (2022). Automotive Export Manual 2022, S.19.

²⁹ Vgl. Creamer Media (2022). Automotive Report 2022 – The Road to EVs, S.11 ff.

Im April 2022 eröffnete Nissan ein ZAR 9 Mrd. Montagewerk in Ghana für das Nissan Model Navara – somit hat Nissan vier Produktionsstandorte in Afrika. Nissan plant zusammen mit Renault und Mitsubishi bis 2023 35 neue Elektrofahrzeuge auf den Markt zu bringen. Die drei Firmen haben mehr als zehn Milliarden Rand in das gemeinsame Elektrofahrzeugprojekt investiert und planen weitere ZAR 23 Mrd. in den nächsten Jahren bereitzustellen, um ihre Ziele in der Elektrofahrzeugindustrie zu erreichen. Nissan hat es sich zum Ziel gesetzt bis 2050 Klimaneutral zu produzieren.³⁰

Ford Motor Company

Die Produktionsstätte von Ford Motor Company South Africa liegt in Silverton, Gauteng. In der Fabrik können 200.000 Autos pro Jahr produziert werden. Hier wird das Ranger Pickup-Modell und das Everest-Modell für den heimischen und den Exportmarkt produziert. Außerdem produziert Ford hier auch das Amarok-Modell für Volkswagen, welches auf derselben Plattform wie der Ford Ranger basiert. Mit Ende 2022 will man auch die neue Generation von Ranger Pick-ups hier produzieren lassen. Ford hat dafür ZAR 16 Mio. in das Werk zur Umrüstung investiert. Auch in ein neues Stanzwerk wurde 2022 investiert, was zur Sicherstellung höherer Qualität und Zeiteinsparungen führte.

Darüberhinausgehend hat Ford ein Motorenwerk in Eastern Cape. Seit 2021 wurden 800.000 Motoren in der Motorenfabrik hergestellt. Ford will außerdem weitere ZAR 600 Mio. in die Motorenfabrik investieren, um hier die neuen Motoren für die nächste Generation des Ford Ranger Modells produzieren zu können.

Ford plant bis 2024 das Silverton Werk komplett vom Netz zu nehmen und klimaneutral zu produzieren. Der Plan ist bis 2035 komplett auf kohlenstoffneutralen Strom umzusteigen. Das Unternehmen hat bereits im Mai 2022 angefangen auf Photovoltaik zur Stromerzeugung umzusteigen.³¹

Toyota South Africa Motors

Im Toyota-Werk in Prospecton, KwaZulu-Natal, werden die Toyota Modelle Corolla, Corolla Quest, Corolla Cross, Hiace Ses'fikile minibus, Hilux Pickup und Fortuner SUV produziert. Seit 61 Jahren stellt Toyota Fahrzeuge in Südafrika her und seit 42 Jahren ist es die meistverkaufte Marke. Jedes vierte verkaufte Auto ist ein Toyota. Das bestverkaufte Model ist der Toyota Hilux Pick-up, wovon rund 36.000 Stück im Jahr 2021 verkauft wurden. Toyota hat einen Marktanteil von 42 % bei Leichtfahrzeugen und 19 % Marktanteil bei Personenkraftwagen. Um das Elektrofahrzeug Corolla Cross produzieren zu können, hat Toyota ZAR 6,5 Mrd. investiert, um Südafrika zu einem der sieben Produktionsstandorte des Modells zu machen. Anfang des Jahres 2022 kam es zu einem Produktionsstillstand durch heftigen Regen und Überschwemmungen in KwaZulu-Natal, welche insgesamt einen Schaden in Höhe von ZAR 2,8 Mrd. verursachten.

Toyota South Africa Motors plant ZAR 2,5 Mrd. in seine Klimaneutralität zu investieren. Momentan wird die Photovoltaikanlage ausgebaut, um mehr Strom erzeugen zu können. Man will bis 2028 auch auf erneuerbare Energie umsteigen. Gemeinsam mit Sasol (South African Synthetic Oil Limited) arbeitet man an der Einführung eines Wasserstoff- oder Brennstoffzellen-Fahrzeugs in Südafrika.³²

Mercedes-Benz South Africa

Das Produktionswerk von Mercedes-Benz South Africa liegt in East London, Eastern Cape. Dort wird vor allem die C-Klasse produziert. Auch Trucks und Busse werden an diesem Standort assembliert.

Weiters wird seit Februar 2022 die neue sechste Generation der C-Klasse im Werk produziert. Künftig sollen auch einige Elektrofahrzeuge in den südafrikanischen Markt eingeführt werden, da in den kommenden Jahren von einem deutlichen Anstieg der Nachfrage ausgegangen wird. Es ist eine Kooperation mit GridCars geplant,

³⁰ Vgl. Creamer Media (2022). Automotive Report 2022 – The Road to EVs, S.13 f.

³¹ Vgl. Creamer Media (2022). Automotive Report 2022 – The Road to EVs, S.14 f.

³² Vgl. Creamer Media (2022). Automotive Report 2022 – The Road to EVs, S.16 f.

um Südafrika mit Aufladestationen und Schnellladestationen auszustatten. Bis 2026 sollen elektrische Fahrzeuge 50 % der Verkäufe in Südafrika ausmachen.

Daimler Truck & Buses South Africa hat sich im Dezember 2021 von Mercedes-Benz South Africa getrennt und plant als Konsequenz die Eröffnung ein neues Werk in Centurion, Gauteng.

Mercedes hat geplant, ab 2039 weltweit in allen Werken durch eine CO₂-Ausgleichsstrategie klimaneutral zu produzieren. Seit 2022 verwenden alle Mercedes-Benz-Produktionsstätten ausschließlich erneuerbare Energien.³³

Volkswagen South Africa

Die Fabrik des Automobilherstellers Volkswagen South Africa liegt in Kariega, Eastern Cape. Hier wird der VW Polo sowohl für den lokalen Markt als auch den Export hergestellt. Ebenso wird der Polo Vivo für den lokalen Markt im Werk assembliert. Im Jahr 2021 wurden rund 129.000 Autos hergestellt. Im Juli 2022 feierte man den 500.000sten produzierten VW Polo Vivo. Von diesen 500.000 produzierten Stück waren 90.004 Stück für den lokalen Markt und 409.996 für den Exportmarkt vorgesehen.

Die Fabrik in Kariega ist die einzige Produktionsstätte für den Polo GTI. Die Einführung des neuen SUV Tiago sowie des Polo Sedan Models war für Ende 2022 angesetzt. Auch der neue Amarok Pick-up soll hierzulande bald eingeführt werden. Volkswagen plante weiters in Südafrika mit Ende 2022 zwei Elektromodelle, den e-Golf sowie den ID1.4, zu produzieren.

Auch Volkswagen plant in der Zukunft klimaneutraler zu agieren. Es wurden bereits 300 Millionen Euro in Projekte zur Klimaneutralisierung gesteckt. Der Plan ist es, bis 2023 weltweit ganz auf erneuerbare Energien umzusteigen. Bereits 2021 waren 49 % der verwendeten Energien bei allen Produktionsstandorten in der Europäischen Union erneuerbar.³⁴

Isuzu Motors South Africa

Isuzu Motors South Africa hat ihren Produktionsstandort in Struandale, Gqeberha, Eastern Cape. Seit 2012 werden hier die D-Max Pickups zusammengebaut. Anfang 2022 wurde, etwas verspätet aufgrund von Covid-19, die neue D-Max Reihe eingeführt. Auch die Isuzu Trucks werden in Struandale produziert. Es wurden ZAR 1,2 Mrd. in die Fabrik investiert, um die neue Generation an Isuzu D-Max hier zu produzieren.

Isuzu hat 2020 ihre Umweltvision vorgestellt, welche das Unternehmen bis 2050 umsetzen möchte. Man will vor allem die negativen Auswirkungen auf die Umwelt verringern und eine nachhaltigere Gesellschaft schaffen. Die Vision Isuzus strebt nach einer Kreislaufwirtschaft, der Ressourcenverbrauch soll minimiert und die Ressourceneffizienz maximiert werden. Umweltrisiken sollen demnach minimiert und Treibhausgasemissionen weitgehend vermieden werden.

In Japan wird das Isuzu Werk bereits mit Strom aus Wasserkraft betrieben, das soll auch bald in anderen Werken möglich werden. Isuzu erklärte in einer im Jahr 2021 herausgegebenen Erklärung, dass das Unternehmen bestrebt ist, branchenübergreifend und mit allen Beteiligten zusammenzuarbeiten, um eine kohlenstoffarme Gesellschaft zu erreichen.³⁵

6. Trends

Südafrika ist seit 2011 offiziell Teil der BRICS-Staaten (Brasilien, Russland, Indien, China und Südafrika). Vorteile daraus sind die Attraktivitätssteigerung des Standorts sowie eine verbesserte globale Präsenz. Alle

³³ Vgl. Creamer Media (2022). Automotive Report 2022 – The Road to EVs, S.17 f.

³⁴ Vgl. Creamer Media (2022). Automotive Report 2022 – The Road to EVs, S.18 f.

³⁵ Vgl. Creamer Media (2022). Automotive Report 2022 – The Road to EVs, S.19 f.

Staaten gemeinsam sind sich einig die Agenda 2030 für nachhaltigere Entwicklung der Vereinten Nationen umzusetzen. Etwa ein Viertel des globalen Bruttoinlandsproduktes fallen auf diese fünf Länder. Durch den 2022 begonnenen Krieg Russlands in der Ukraine und die dadurch entstandenen Wirtschaftssanktionen der westlichen Staaten ist noch nicht klar, ob die russische Wirtschaft das BRICS-Bündnis schwächen wird.

Das APDP (Automotive Production and Development Programme) soll – wie auch das Vorgängerprogramm MIDP (Motor Industry Development Programme) – zu verstärkten Investitionen im Automobilsektor führen. In Südafrika ansässige Erstausrüster haben einige große Investitionen getätigt. Kritiker des APDPs empfinden die momentane Investitionsrate dennoch als zu gering.

Für die weitere Entwicklung ist auch der National Development Plan (NDP) – der nationale Entwicklungsplan – von Bedeutung. Herausgegeben von der nationalen Planungs- und Strategiekommission, sieht der Plan vor, neue Jobs zu kreieren. Diese Zahl bezieht sich zwar auf alle Branchen, jedoch wird ein signifikanter Teil der Zielsetzungen des NDP auf die Automobilindustrie entfallen. Der langfristige Plan enthält als Primärziel bis 2030 elf Mio. neue Jobs zu schaffen. Die Regierung verfolgt sehr ambitionierte Entwicklungspläne, um der hohen Arbeitslosigkeit (ca. 35 % offiziell bzw. 45 % inoffiziell) v.a. auch unter Jugendlichen, Herr zu werden. Die Jugendarbeitslosigkeit im Land wurde 2021 auf 46,3 % geschätzt.³⁶ Anfang 2023 geht man von in etwa 65 % aus. Ob die gesteckten Ziele tatsächlich erreicht werden können, bleibt fraglich. So liegt dem Nationalen Entwicklungsplan beispielsweise ein jährliches Wirtschaftswachstum von mehr als fünf Prozent zugrunde.³⁷

Um die ehrgeizigen Wachstumsziele der Regierung erreichen zu können, hat die Industrie dementsprechend einige Herausforderungen zu meistern. So soll die durchschnittliche Anzahl an erzeugten Fahrzeugen pro Typ skalennmäßig auf ein international wettbewerbsfähiges Level gebracht werden, unter Einbau eines bestimmten Mindestanteils an lokaler Teilproduktion. Der APDP sieht vor, dass 70 % der Komponenten für Großserien und etwas weniger als die Hälfte der Komponenten für Premiumfahrzeuge sowie Kleinserien in Südafrika erzeugt werden. Diese Entwicklung impliziert auch eine steigende Werkzeug- und Ersatzteilproduktion. Weiters soll die Produktivität rasant gesteigert werden.

Zusätzlich zu den etablierten Automobilherstellern drängen in letzter Zeit vermehrt neue Automobilproduzenten nach Südafrika. Die verbesserten Rahmenbedingungen, sowohl im regulatorischen als auch wirtschaftlichen Bereich sind ausschlaggebend dafür. Als dritter Pfeiler ist die ausgezeichnete Infrastruktur zu nennen. Der Staat ist mit seinen Investitionsprogrammen auch stark daran interessiert, diese Situation weiterhin zu verbessern, um zusätzliche Anreize für Investitionen zu schaffen.

Die National Association of Automobile Manufacturers of South Africa (NAAMSA) bildet den gemeinsamen Zusammenschluss der Hersteller. Es sind neben den bekannten OEMs auch Lastkraftwagen- und Bushersteller inkludiert. Derzeit sind 53 Unternehmen Mitglied dieser Gemeinschaft. Es ist anzumerken, dass immer mehr Unternehmen aus dem asiatischen Raum auf den Markt drängen, und somit die Konkurrenz für die bestehenden Unternehmen erhöht wird. Allen voran sind beispielsweise Tata Motors oder China Auto Manufacturers, Hyundai, Honda, Kia, FAW oder Mahindra & Mahindra zu nennen. Dies ist vor allem zukünftig als richtungsweisend zu betrachten, da das größte Wachstum der Automobilbranche in Asien zu erwarten ist. Es bieten sich somit große Chancen für in Südafrika ansässige Zulieferer von diesem Trend zu profitieren.³⁸

Die Automobilindustrie entwickelt sich durch die Schaffung globaler Wettbewerbsvorteile stetig von einer am heimischen Markt orientierten Absatzpolitik zu einem globalen Lieferanten von Komponenten und fertigen Autos für alle Märkte. Das lokale Geschäftsmodell wird somit an internationale Standards unter Einhaltung der nationalen Gegebenheiten angepasst. Es herrscht bereits ein enormer Kostendruck, um die jeweilige Marktposition zu halten oder ausbauen zu können. Dieser wird in den kommenden Jahren vor allem von Seiten

³⁶ Vgl. Businesstech (2021). Ramaphosa on South Africa's 46 % youth unemployment problem.

³⁷ Vgl. Gov.za (2022). National Development Plan 2030 | South African Government.

³⁸ Vgl. Naamsa The Automotive Business Council (2023). Auto Dashboard – Industry Overview.

der Hersteller noch weiter zunehmen. Die Automobilindustrie kann aber vor allem durch die Partnerschaften mit den staatlichen Anbietern von Strom (ESKOM) und dem Transportwesen (Transnet) Preisvorteile respektive Kostenersparnisse erzielen. Diese Kostensenkung stellt langfristig Sicherung für weitere Investitionen auf der einen Seite und Wohlstandseffekte, wie zunehmende Beschäftigung und Industrialisierung, auf der anderen Seite dar. Außerdem garantiert es dem südafrikanischen Standort im internationalen Umfeld eine verbesserte Position durch die erhöhte Wettbewerbsfähigkeit der ansässigen (Automobil-)Industrie.³⁹

7. SWOT-Analyse

Stärken

Eine der Kernstärken der südafrikanischen Automobilindustrie liegt ohne Zweifel in der beachtlichen Produktionskapazität des Marktes kombiniert mit einer hohen Qualität der Produkte begründet. Durch die Ansiedlung globaler OEMs konnte ein beträchtliches Niveau erreicht werden, das im internationalen Vergleich mit den höchsten Standards schritthält. Gleichzeitig verfügt das Land über verhältnismäßig günstiges und junges Humankapital, was Südafrika als Standort zusätzliche Attraktivität verleiht. Auch die Kapitalmärkte gelten als fundiert und gut zugänglich. Ebenso kann die politische und wirtschaftliche Lage als – vor allem verglichen mit anderen Staaten Subsahara-Afrikas – durchaus stabil angesehen werden. Zivile Unruhen sind – mit Ausnahme der Ausschreitungen 2021 – traditionell selten und beeinflussen das Staatsgeschehen nicht wesentlich. Darüberhinausgehend verfügt das Land über eine im afrikanischen Vergleich stark ausgebaute Infrastruktur, was den komplexen Lieferketten der Automobilbranche zuträglich ist.⁴⁰

Schwächen

Der allgemein durchaus zuträglichen und attraktiven Marktsituation des Landes läuft jedoch eine sukzessive Verschlechterung der allgemeinen politischen Lage Südafrikas zuwider. Das Land sieht sich zunehmend mit überbordender Korruption, mäßiger wirtschaftlicher Entwicklung, fehlender Wartung der Infrastruktur, hoher Arbeitslosigkeit kombiniert mit grassierender Armut und erhöhten Sicherheitsbedenken durch Unruhen und (organisierte) Kriminalität konfrontiert.

Vor allem immer stärkerer ersichtliche infrastrukturelle Mängel gelten hierbei als Manko und Störfaktor für geregelte industrielle Produktion, was dementsprechend auch die Automobilindustrie in Mitleidenschaft zieht. So ist beispielsweise die Wasserversorgung im Land durch Knappheit zunehmend unter Druck. Als aktuell schwerwiegendste infrastrukturelle Baustelle gilt jedoch die strukturell unterentwickelte und veraltete Energieinfrastruktur des Landes. Das als Load Shedding bekannte geregelte landesweite Abschalten der Stromversorgung für einen gewissen Zeitraum (sogenannte Lastabwürfe), um drohender Netzüberlastungen und Blackout-Szenarien zu verhindern gilt als großes Problem im Land. Regelmäßige Sabotageakte, fehlende Investments in (erneuerbare) Energiequellen, steigende Kosten, strukturelle Korruption in beträchtlichen Teilen der politischen Elite des Landes und im staatlichen Energieversorgungsunternehmen ESKOM sowie anhaltende Miswirtschaft und politisches Versagen gelten als Hauptgrund für die aktuelle Energiekrise.⁴¹

Die Auswirkungen auf die südafrikanische Automobilindustrie sind beträchtlich. So sehen sich vor allem kleinere Zulieferer, die nicht in gleicher Weise staatliche Unterstützung erfahren oder über finanzielle Stärke verfügen mit größeren Problemen konfrontiert. Doch auch finanzstarke OEMs sind betroffen. So verzeichnete VW 2022 bis Ende November einen Verlust von sechs vollen Produktionstagen – äquivalent zu 1000 Fahrzeugen – aufgrund von Load Shedding.

Als weitere Problematik gelten zunehmend häufiger auftretende Mängel im Betrieb von Häfen oder des Zugnetzes, was den Transport von Materialien und Produkten oftmals verzögert oder gewünschte Kapazitäten nicht zulässt – Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen der Automobilindustrie sind die Folge.⁴²

³⁹ Vgl. Naamsa the Automotive Business Council (2022). Automotive Export Manual 2022, S.7 ff.

⁴⁰ Vgl. Naamsa (2023). Auto Dashboard – Industry Overview.

⁴¹ Vgl. BBC (2019). Eskom crisis: Why the lights keep going out in South Africa.

⁴² Vgl. Creamer Media's Engineering News (2023). Mercedes-Benz to make second hybrid in SA, but competitiveness concerns mount.

Chancen

Trotz anhaltender Probleme lassen diverse – vor allem politische – Vorhaben vorsichtigen Optimismus zu. Vor allem im Bereich der Energiesicherheit und Unabhängigkeit wurde die Debatte durch die jüngsten Verschlechterungen der Load Shedding-Thematik intensiviert und der Ruf nach langfristigen Lösungen deutlich lauter. Die Erhöhung politischer Bestrebungen zur Etablierung sicherer Energieversorgung durch wichtige Reformschritte und Investitionsvorhaben kann hierbei als Chance gesehen werden.⁴³ Die gezielte Erhöhung staatlicher Investitionen zur Erhöhung der Energiesicherheit sowie zur Erreichung Südafrikas Klimaziele lässt sich unter anderem in der Just Energy Transition (JET) Strategie der südafrikanischen Regierung beobachten, die ZAR 1,5 Mrd. an Investitionen vorsieht. Hauptschwerpunkte sollen hierbei vor allem auf die traditionelle Energieversorgung, erneuerbare Energien und Elektrofahrzeuge gelegt werden, um Energiesicherheit zu garantieren, Dekarbonisierungsziele zu erreichen und vulnerable Communities zu schützen.⁴⁴

Die Eingangsphase des JET von 2023 bis 2027 sieht vor allem einen speziellen Fokus auf den Ausbau der Kapazität von Elektrofahrzeugen vor. Durch die 2022 vorgestellte Strategy for New Energy Vehicles (NEVs) sollen hierbei die Produktion von Elektrofahrzeugen incentiviert und dadurch der Export angekurbelt werden. Insbesondere in Anbetracht intendierter Importverbote von Verbrennermotoren in die EU und das Vereinigte Königreich kann dies als Gegenmaßnahme zum Erhalt der starken Exporttätigkeit in diese Region betrachtet werden. Der Fokus der Strategie liegt jedoch eher auf der Produktionsseite – Konsumenten-Incentives für private Käufer stehen nicht im Vordergrund.⁴⁵

Neben staatlichen Vorhaben liegen auch in privaten Initiativen Chancen begründet. So gibt es beispielsweise erste Use Cases, die durch Photovoltaik-Projekte zur eigenen Energieunabhängigkeit beitragen. MBSA – eine Tochter von Mercedes-Benz – wirkt mit der Implementierung eines Photovoltaik-Projekts am Dach seiner Produktionsanlagen aktiv Load Shedding entgegen und trägt ebenso zur Klimatransition bei.

Neben Investitionen in die Energieinfrastruktur lässt auch die Transportinfrastruktur Raum für diverse Chancen für Reformen offen. Nicht zuletzt OEMs fordern hierbei eine starke Erhöhung von Investments in die Zuginfrastruktur des Landes, um kompetitives und produktives Wirtschaften zu gewährleisten – Reformen sind auch hier beispielsweise in Form des Nationalen Infrastrukturplans (NIP) auf dem Weg.⁴⁶

Risiken

Doch auch diverse Risiken spannen sich über Südafrika im Allgemeinen und die südafrikanische Automobilindustrie im Speziellen. Allen voran die zunehmende Verschlechterung der Energiesicherheit und eine steigende Wahrscheinlichkeit von Blackout-Szenarien als Konsequenz der maroden Energieinfrastruktur stellt ein ernstzunehmendes Risiko Südafrikas dar. Erste Warnungen möglicher langanhaltender Energieausfälle in Südafrika wurden unter anderem von der US-Amerikanischen Regierung geäußert und zeigen den Ernst der Lage auf.⁴⁷

Außerdem sorgen nach wie vor die in Folge der Covid-19-Pandemie entstandenen Lieferkettenprobleme für zahlreiche Unsicherheiten in der Branche. Während Lockdowns und starke Umsatzrückgänge (zumindest vorerst) der Vergangenheit angehören dürften, stellt die anhaltende Nichtverfügbarkeit von Halbleitern OEMs vor beträchtliche Herausforderungen – ein Problem, das jedoch nicht ausschließlich auf den südafrikanischen Markt zutrifft, sondern ein für die Industrie universelles ist. Ein Risiko für weiterhin

⁴³ Vgl. Reuters (2023). Davos 2023: South Africa plans to end load-shedding in 12-18 months.

⁴⁴ Vgl. Creamer Media's Research Channel (2023). Energy Transition Report: South Africa Progressing its Just Energy Transition.

⁴⁵ Vgl. Creamer Media's Engineering News (2022). South Africa's New Energy Vehicle Roadmap to be production-led, Patel confirms.

⁴⁶ Vgl. Creamer Media's Research Unit (2021). Road, Rail & Ports – Towards more private sector participation, S. 41.

⁴⁷ Vgl. My Broadband (2023). US Government warning about Eskom — time to think about total grid collapse.

anhaltende Nichtverfügbarkeit stellt hierbei neben Covid-19 bedingter stockender globaler Lieferketten unter anderem auch die stark erhöhte Nachfrage über mehrere Industrien hinweg dar.⁴⁸

Auch eine zunehmende Erhöhung politischer/ziviler Unruhen als Folge steigender Armut, höherer Kriminalität, politischer Unzufriedenheit, etc. muss als mögliches Szenario in Erwägung gezogen werden. Die brutalen Proteste im Sommer 2021 in KwaZulu-Natal und als Folge dessen auch in Gauteng – motiviert durch Korruptionsvorwürfe gegen und Verhaftung von Ex-Präsident Jacob Zuma als Folge der als State Capture bekannten Staatsaffäre – galten hierbei als erster möglicher Vorgeschmack dessen.⁴⁹

Letztlich gelten auch zunehmende Emissionsregulierungen westlicher Staaten(-bünde) wie der EU als potenzielles Risiko für den südafrikanischen Automobilmarkt. Als größter Absatzmarkt Südafrikas setzen strenge Importbeschränkungen und neuimplementierte Klimaregulierungen (Stichwort: Verbot von Verbrennermotoren) südafrikanische Produzenten deutlich unter Druck.⁵⁰

8. Chancen für österreichische Unternehmen

Südafrika ist einer der wenigen Standorte auf dem Kontinent, an dem Modelle für den afrikanischen und globalen Markt produziert werden. Der nächstgelegene „Automotive Hub“ im Subsahara-Afrika liegt in Nigeria.

Aufgrund von Restrukturierungen und notwendigen Prozessänderungen suchen einige nationale Komponentenhersteller internationale Partner, um sich auf dem Weltmarkt halten zu können. Wir erachten hier Chancen für österreichische Zulieferbetriebe im Anlagenbau, Toolmanagement, der Spezialteilefertigung und der Infrastruktur als durchaus gegeben. Durch die starke Marktpräsenz von deutschen Fahrzeugherstellern, wie z.B. Mercedes, BMW oder Volkswagen, spielt Deutschland als Zentrale eine wichtige Rolle.⁵¹

Zurzeit ist bereits ein großer Teil der nationalen Zulieferindustrie an internationale Autohersteller oder andere große Zulieferbetriebe gebunden und es bestehen gegenseitige Abnahmevereinbarungen. Hinzu kommt die Bestrebung seitens der Regierung und der Marktakteure, den bereits sehr beschränkten lokalen Markt nicht durch den Eintritt ausländischer Unternehmen mit Importen zu verkleinern. Ausländischen Unternehmen, die sich am südafrikanischen Markt etablieren wollen, wird daher empfohlen, eine Strategie zu verfolgen, die auf Kooperation und Reziprozität basiert. Interessant für österreichische Unternehmen kann hier auch die Kooperation mit südafrikanischen Zulieferern im Bereich des Learnings, des Upgrading und der Innovation von Produkten sein. In Südafrika mangelt es nach wie vor an gut ausgebildeten Ingenieuren und die Zusammenarbeit mit Universitäten ist noch wenig entwickelt.⁵²

Obwohl der südafrikanische Automobilmarkt weltweit gesehen klein ist, weist er spezifische Stärken auf und bietet den Akteuren einige lukrative Möglichkeiten:

- Vermehrte Kostenvorteile:
Im Vergleich zu Europa bietet Südafrika Kostenvorteile in einigen Bereichen an (z.B. Lohnkosten, Grundstückspreise, Energiekosten)
- Schwacher Rand:
Der Wechselkurs macht die lokale Produktion konkurrenzfähig, Importsubstitution attraktiv und bietet

⁴⁸ Vgl. Creamer Media's Engineering News (2022). VWSA weighs African expansion with new Polo-based product – and yes, it may include a half-ton bakkie.

⁴⁹ Vgl. BBC (2021). South Africa riots: Looting and shooting in Durban.

⁵⁰ Vgl. Creamer Media's Engineering News (2022). VWSA weighs African expansion with new Polo-based product – and yes, it may include a half-ton bakkie.

⁵¹ Vgl. Who Owns Whom (2021). Motor Vehicle Industry in South Africa, S.40 ff.

⁵² Vgl. Baker McKenzie (2022). Global Compliance News - South Africa: Developments in the automotive industry creating optimism for manufacturing sector.

zudem gute Exportchancen.

- **Flexible Produktionsmöglichkeiten:**
Bedingt durch die jahrzehntelange wirtschaftliche Isolation war die Automobilindustrie gezwungen einen Großteil der benötigten Bestandteile selbst herzustellen. Diese Fähigkeit konnte in weiten Bereichen zu wettbewerbsfähigen Preisen beibehalten werden.
- **Rentable Produktion geringer Mengen:**
Angesichts der oben genannten Flexibilität hat Südafrika einen Wettbewerbsvorteil bei der Produktion geringer Stückzahlen. Dies ist vor allem für die Herstellung von Fahrzeugen in limitierter Anzahl bzw. von Auslaufmodellen und in Nischenmärkten von Vorteil.
- **Verfügbarkeit von Rohstoffen:**
Südafrika betätigte sich über Jahrzehnte hinweg als Exporteur der reichlich vorhandenen Rohstoffe. Seit einiger Zeit ist eine Trendwende in Richtung lokaler Weiterverarbeitung mit Wertsteigerung zu erkennen. Bei den hergestellten Materialien handelt es sich unter anderem um (rostfreien) Stahl, Aluminium, PVC, Polyethylen, Chrom und Platin.
- **Qualitätsvolle Produktionsstätten:**
Büro- und Produktionsstätten werden stetig verbessert und entsprechen zum Großteil den Standards der Industriestaaten. Vielerorts ist die konventionelle Produktion nach westlichem Standard möglich, nicht zuletzt aufgrund der Tatsache, dass eine sehr gute Infrastruktur zur Verfügung steht (Finanzsektor, Transportwesen).⁵³

⁵³ Who Owns Whom (2021). Motor Vehicle Industry in South Africa, S.45 ff.

9. Quellenverzeichnis

- Baker McKenzie (2022). Global Compliance News - South Africa: Developments in the automotive industry creating optimism for manufacturing sector. Abgerufen unter: <https://www.globalcompliancenes.com/2022/03/10/south-africa-developments-in-the-automotive-industry-creating-optimism-for-manufacturing-sector-25022022/>.
- BBC (2021). South Africa riots: Looting and shooting in Durban. Abgerufen unter: <https://www.bbc.com/news/world-africa-57822460>.
- BBC (2019). Eskom crisis: Why the lights keep going out in South Africa. Abgerufen unter: <https://www.bbc.com/news/world-africa-47232268>.
- Businesstech (2021). Ramaphosa on South Africa's 46 % youth unemployment problem. Abgerufen unter: <https://businesstech.co.za/news/business/498177/ramaphosa-on-south-africas-46-youth-unemployment-problem/>.
- Creamer Media's Engineering News (2023): Mercedes-Benz to make second hybrid in SA, but competitiveness concerns mount. Abgerufen unter: https://www.engineeringnews.co.za/article/mercedes-benz-to-make-second-hybrid-in-sa-but-competitiveness-concerns-mount-2023-01-20-1/rep_id:4136.
- Creamer Media's Research Channel (2023). Energy Transition Report: South Africa Progressing its Just Energy Transition. Abgerufen unter: <https://www.researchchannel.co.za/login.php?lir=1&url=/article/energy-transition-report-south-africa-progressing-its-just-energy-transition-2023-01-20&ms=&ss=>.
- Creamer Media's Engineering News (2022). South Africa's New Energy Vehicle Roadmap to be production-led, Patel confirms. Abgerufen unter: <https://www.engineeringnews.co.za/article/south-africas-new-energy-vehicle-roadmap-to-be-production-led-patel-confirms-2022-09-05>.
- Creamer Media's Engineering News (2022). VWSA weighs African expansion with new Polo-based product – and yes, it may include a half-ton bakkie. Abgerufen unter: <https://www.engineeringnews.co.za/article/vwsa-weighs-african-expansion-with-new-polo-based-product-and-yes-it-may-include-a-half-ton-bakkie-2022-12-12>.
- Creamer Media (2022). Automotive Report 2022 – The Road to EVs.
- Creamer Media (2021). Automotive Report 2021 – The Future of Mobility.
- Creamer Media's Research Unit (2021). Road, Rail & Ports – Towards more private sector participation.
- Euractiv (2022). EU einigt sich auf Verbrenner-Aus ab 2035. Abgerufen unter: <https://www.euractiv.de/section/verkehr/news/eu-einigt-sich-auf-verbrenner-aus-ab-2035/>.
- Gov.za (2022). National Development Plan 2030 | South African Government. Abgerufen unter: <https://www.gov.za/issues/national-development-plan-2030#:~:text=The%20NDP%20aims%20to%20eliminate,leadership%20and%20partnerships%20throughout%20society>.
- Mordor Intelligence (2023). Africa Automotive Market – growth, trends, Covid-19 impact, and forecasts (2023 – 2028). Abgerufen unter: [https://samples.mordorintelligence.com/55855/Sample%20-%20Africa%20Automobile%20Market%20\(2022%20-%202027\)%20-%20Mordor%20Intelligence1646742216712.pdf](https://samples.mordorintelligence.com/55855/Sample%20-%20Africa%20Automobile%20Market%20(2022%20-%202027)%20-%20Mordor%20Intelligence1646742216712.pdf).
- My Broadband (2023). US Government warning about Eskom — time to think about total grid collapse. Abgerufen unter: <https://mybroadband.co.za/news/energy/477161-us-government-warning-about-eskom-time-to-think-about-total-grid-collapse.html>.
- Naamsa the Automotive Business Council (2023). Auto Dashboard – Industry Overview. Abgerufen unter: <https://naamsa.net/>.

Naamsa the Automotive Business Council (2023). Industry New Vehicle Sales – December 2022. Abgerufen unter: <https://naamsa.net/>.

Naamsa the Automotive Business Council (2023). SA Economy. Abgerufen unter: <https://naamsa.net/>.

Naamsa the Automotive Business Council (2022). Automotive Export Manual 2022. Abgerufen unter: <https://naamsa.net/wp-content/uploads/2022/05/Automotive-Export-Manual-2022.pdf>.

Naamsa the Automotive Business Council (2022). Quarterly review of business conditions – 1 Quarter.

Reuters (2023). Davos 2023: South Africa plans to end load-shedding in 12-18 months. Abgerufen unter: [https://www.reuters.com/world/africa/davos-2023-south-africa-plans-end-load-shedding-12-18-months-finmin-2023-01-16/#:~:text=a%20month%20ago-,Davos%202023%3A%20South%20Africa%20plans%20to%20end%20load%2Dshedding,in%2012%2D18%20months%20%2Dfinmin&text=DAVOS%2C%20Switzerland%2C%20Jan%2016%20\(Enoch%20Godongwana%20said%20on%20Monday](https://www.reuters.com/world/africa/davos-2023-south-africa-plans-end-load-shedding-12-18-months-finmin-2023-01-16/#:~:text=a%20month%20ago-,Davos%202023%3A%20South%20Africa%20plans%20to%20end%20load%2Dshedding,in%2012%2D18%20months%20%2Dfinmin&text=DAVOS%2C%20Switzerland%2C%20Jan%2016%20(Enoch%20Godongwana%20said%20on%20Monday).

Statista (2023). African countries with the highest Gross Domestic Product (GDP) in 2021. Abgerufen unter: <https://www.statista.com/statistics/1120999/gdp-of-african-countries-by-country/>.

Trade.gov (2023). South Africa - Country Commercial Guide: Automotive. Abgerufen unter: <https://www.trade.gov/country-commercial-guides/south-africa-automotive>.

Who Owns Whom (2021). Motor Vehicle Industry in South Africa.

AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA

AUSSENWIRTSCHAFTSCENTER SÜDAFRIKA
21, Cradock Avenue (Corner Tyrwhitt Avenue)
Rosebank (Johannesburg), Südafrika
T +27 11 442 7100
E johannesburg@wko.at
W wko.at/aussenwirtschaft/za

