

Zweikampf mit dem Drachen

Die **BRASILIANISCHE** Automobilindustrie setzt das Wachstum der vergangenen Jahre fort. Andererseits gefährdet die drastische Währungsaufwertung der letzten Monate die Wettbewerbsfähigkeit der Produzenten in Brasilien. Darunter leidet der Export und öffnet zudem Türen für den Import.

Die Absatz- sowie Produktionszahlen werden 2006 die Prognosen übertreffen und neue Bestmarken setzen. Darüber hinaus gewinnt Brasilien weiter an globaler Bedeutung sowohl bei der Fahrzeug- als auch Motorenentwicklung. Das wurde bei

Summary

Brasilien bewegt sich im Schatten von China. Die Fahrzeugproduktion soll in diesem Jahr mit 2,64 Millionen Einheiten einen Rekord erreichen. Infolge der Währungsaufwertung leidet aber die Konkurrenzfähigkeit. Der Teileimport aus China nahm über 50 Prozent zu.

der ‚Brasilien Automobil Zulieferer Synergiebörse‘ der Kölner Unternehmensberatung ‚Forum Brasilien‘ deutlich. Quintessenz der Vorträge und Diskussionen vor über 80 Vertretern europäischer und brasilianischer Zulieferer: Kaum ein Beitrag kam ohne den Bezug auf China aus. Standen in den vergangenen Jahren Themen wie die Lokalisierung, die Kapazitätsauslastung, die Entwicklung des Binnenmarktes im Mittelpunkt, so waren es nun die Darstellungen über die globale Wettbewerbsfähigkeit und Positionierung Brasiliens.

VDA-Geschäftsführer Achim Rauber überraschte die Zuhörer mit dem Hinweis, dass Brasilien der größte Produktionsstandort deutscher OEMs außerhalb Deutschlands ist: Mit über 700 000 Einheiten im Jahr 2005 und einem Zuwachs von 13 Prozent gegenüber 2004 hat Brasilien erstmals Spanien den Rang abgelassen.

Insgesamt stellt sich die Automobilindustrie gut dar. Der Binnenabsatz sowie

der Export lagen in den ersten sechs Monaten über Plan, und es besteht kein Zweifel, dass dieses Jahr mit einem Produktionsrekord schließen wird. Elisabeth de Carvalhães, Vizepräsidentin des brasilianischen Automobilherstellerverbands (Anfavea), spricht von 2,64 Mio. produzierten Einheiten.

Engpässe bei Zulieferern

Anders als die OEMs, die nach wie vor eine Überkapazität von durchschnittlich zirka 30 Prozent vor sich herschieben, kommt es auf Zulieferseite bereits zu Engpässen. Eine komfortable Situation, die zu einem bösen Erwachen gerade bei den rein brasilianischen Zulieferern führen kann, wie Dirk Meyer, Managing Partner beim ‚Forum Brasilien‘, erläutert. Die Wettbewerbsfähigkeit Brasiliens werde insbesondere



VW Fox und Space Fox (Bild) sind brasilianische Entwicklungen, die belegen, dass das Land sich als international bedeutender Entwicklungsstandort etabliert hat.



Bis 2008 werden 90 Prozent aller Pkw und leichten Nfz in Brasilien mit Flexfuel-Motoren ausgestattet sein, prognostiziert Edgar Garbade, Präsident von Robert Bosch do Brasil (rechts), hier im Gespräch mit Klaus Rothenhagen, Direktor Vertrieb, Müller Weingarten.



Brasilien erfährt gegenwärtig nicht die Aufmerksamkeit, die dem Land nach seiner Bedeutung in der Automobilindustrie zusteht, betonte Ben van Schaik, vormals Präsident von DC do Brasil.



Sieht in Brasilien gutes Potenzial für das Global Sourcing bei Pleuelstangen, Getriebegehäusen, Kolben und Kolbenringen, Interior Trim, Gummischläuchen, Stoßdämpfern: Ralf Schweizer, Manager Export Office DaimlerChrysler do Brasil.

durch hausgemachte Probleme beeinträchtigt, die zudem seit Jahren bekannt seien: Kaskadensteuern, überbordende Bürokratie oder hohe Zinsen.

Die schwache Landeswährung Real konnte negative Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie kassieren – den Markt vor Importen schützen und Exporte fördern. Mit der Aufwertung in den vergangenen Monaten um zirka 30 Prozent zum US-Dollar stellt sich die Situation aber völlig neu dar.

Teile-Import aus China wächst

Hersteller wie Volkswagen oder Zulieferer wie Bosch beginnen, bereits lokalisierte Teile zu importieren – auch aus China, so Meyer weiter. So haben die Einfuhren von Fahrzeugteilen aus China im ersten Quartal gegenüber dem Vorjahr um 54 Prozent auf 45 Millionen US-Dollar zugenommen. Die Ausfuhren von Brasilien nach China gingen dagegen im gleichen Zeitraum um 16,5 Prozent zurück.

Anlass genug für Thomas Gropp, Direktor Einkauf bei Volkswagen do Brasil, an die Zulieferer zu appellieren, in Zukunft enger mit VW zu kooperieren. Der Kostendruck sei für VW do Brasil extrem hoch, und es müssten sowohl im eigenen Haus als auch bei den Lieferanten alle Einsparpotenziale ausgeschöpft werden. Denn Zulieferer in Brasilien stehen im Wettbewerb mit Lieferanten aus China.

Das trifft bei weitem nicht nur originär brasilianische Unternehmen: Laut Theophil B. Jaggi, Direktor beim brasilianischen Zulieferverband Sindipeças sind Zulieferer mit ausländischem Kapitalanteil für 87,7 Prozent des Gesamtumsatzes

der Zulieferbranche verantwortlich. So hat sich Brasilien als internationaler Entwicklungs-, Produktions- sowie Global-Sourcing-Standort etabliert:

Bosch etwa hat im Jahr 2003 die Flexfuel Technology eingeführt, die es dem Fahrer erlaubt, das Fahrzeug mit Ethanol, Benzin oder Gas in beliebigem Mischungsverhältnis zu betreiben und somit flexibel auf Preisveränderungen zu reagieren. Bis zum Jahr 2008 werden 90 Prozent aller Pkw und leichten Nfz mit Flexfuel-Motoren ausgestattet sein, so Edgar Garbade, Präsident von Robert Bosch do Brasil. Gute Perspektiven für diese Technologie sieht Garbade auch in Südostasien, Europa, Nordamerika, Südafrika, Indien oder auch China.

Delphi entwickelt in Brasilien ‚low cost solutions‘ bei Werkzeugen und Komponenten, auch für Europa und die USA. Dabei wird der Anteil des ‚advanced engineering‘ in Zukunft stark zunehmen, so Gábor Deák, Präsident von Delphi Automotive Systems Südamerika.

Lokale Entwicklung nötig

Mit dem Ziel, das Einkaufsvolumen aus Emerging Markets signifikant zu erhöhen, hat DaimlerChrysler in Stuttgart das ‚Center of Competence Emerging Markets‘ eingerichtet. Die Funktion des ‚local emerging market coordinators‘ übernimmt in Brasilien Ralf Schweizer. Gutes Potenzial für das Global Sourcing sieht Schweizer etwa bei Pleuelstangen, Getriebegehäusen, Kolben und Kolbenringen, Interior Trim, Gummischläuchen, Stoßdämpfern. Darüber hinaus hat DaimlerChrysler am Standort in São Bernado do Campo globale Kompetenzzentren errichtet für die Entwicklung und Produktion von Motoren, Achsen und Getrieben.

Die Erkenntnis, dass nachhaltiger Erfolg nur über die Berücksichtigung der lokalen Gegebenheiten bei der Fahrzeug- und Teileentwicklung führt, hat sich durchgesetzt. Die erfolgreichs-

ten Modelle wie der Gol, Palio, Celta, EcoSport oder der Fox wurden allesamt in Brasilien entwickelt. Einen Bedarf an robusten, preiswerten Einstiegsmodellen gibt es auch in anderen Märkten wie etwa China oder Indien.

„Brasilien unter Wert gehandelt“

Und den brasilianischen Standorten von VW, GM, Fiat oder DC könnte in Zukunft eine gewichtige globale Bedeutung zukommen. Darauf weist auch Martin Vollmer, Geschäftsführer Edag do Brasil, hin. Als Beispiel nennt Vollmer die Entwicklung des Celta (auf Corsa-Plattform) von GM: Gegenüber dem Corsa konnte bei der Karosserie auf 15 Prozent, bei dem Stoßfänger auf 40 Prozent der Teile verzichtet werden, mit dem Resultat, dass der Listenpreis des Celta um zirka 5 000 Real und damit 25 Prozent unterhalb des Corsa liegt.

Ben van Schaik, vormals Präsident von DC do Brasil, appellierte an die Teilnehmer, Brasilien wieder stärker in den Fokus zu nehmen. Brasilien erfahre gegenwärtig nicht die Aufmerksamkeit, die dem Land nach der Bedeutung gerade auch in der Automobilindustrie zustehe. Dem schloss sich Ingo Plöger, Geschäftsführender Partner, IP Desenvolvimento Empresarial e Institucional an: Brasilien bewege sich im Schatten von China. ←

Automec 2007
 Vom 10. bis 14. April 2007 wird in São Paulo die bedeutendste Zuliefermesse in Südamerika stattfinden. Die deutsche Zulieferindustrie wird mit einem Gemeinschaftsstand vertreten sein, der von VDA und Messe Stuttgart International organisiert wird. Forum Brasilien unterstützt die Vorbereitung und Durchführung. Informationen bei Dirk Meyer, Tel. 02 21-1 30 13 15, dirk.meyer@forum-brasilien.de