

Beschaffungsmarkt für die Automobilindustrie: Brasilien

## Unbemerkt über die Schwelle

*Brasilien hatte den Ruf des Hochinflationslandes, der politischen Instabilität und einer Industrie, die bestenfalls als verlängerte Werkbank für den südamerikanischen Markt taugt. In weniger als zehn Jahren hat sich hier ein starker Wandel vollzogen, und Brasilien fängt an, sich auf den Weltmärkten zu tummeln. Nicht nur im Agrarsektor, auch im Automobilbau und bei technischen Entwicklungen wächst die Bedeutung des Landes.*

Die Zahlen lassen träumen: Die Produktion von Kfz in Brasilien wuchs von 2002 auf 2005 um etwa 37 Prozent: von 1,792 Millionen auf 2,447 Millionen. Zum Vergleich: Die deutsche Inlandsproduktion an Kfz wuchs 2004 auf 2005 um 3 Prozent; die Produktion von Kfz deutscher Hersteller in Brasilien wuchs 2004 auf 2005 um 13 Prozent. Interessant ist dabei, dass im gleichen Zeitraum der Export von Fahrzeugen aus Brasilien sich verdoppelt hat: 2002 waren es 408.201 Kfz, 2005 waren es 817.575 (Quelle: VDA). Spätestens jetzt sollte der Traum zu Ende sein, denn Brasilien holt auf.

Die brasilianischen Automobilzulieferer erwirtschaften inzwischen 5 Prozent des BIP, das waren im Jahr 2005 24,2 Milliarden US\$ Umsätze mit OEMs, Teile und Komponenten im Wert von 7,5 Milliarden \$ gingen in den Export. 40 Prozent davon in die USA, 23 Prozent nach Europa, 25 Prozent in die übrigen südamerikanischen Länder. Seit Mitte der 90er Jahre wurden die Produktionskapazitäten aufgestockt; lagen sie 1997 bei 2,1 Millionen Einheiten, so waren es im Jahr 2000 schon 3,14 Millionen; Gesamtinvestitionssumme in zehn Jahren: 30 Mrd. US\$. 2006 wird nochmals ein Sprung auf nun 3,5 Millionen Einheiten erwartet.

Dieses Wachstum wurde möglich, durch einen Wandel in der brasilianischen Politik: Nach Jahren der Militärdiktatur und politischen Willkür konnte die Bevölkerung Brasiliens 1993 in einem Referendum über die Staatsform entscheiden. Die Wahl fiel dabei eindeutig auf die Republik. 1994 wurde eine umfassende Währungsreform beschlossen. Durch die neue Währung („Plano Real“ eingeführt von Präsident Cardoso) endete die Hyperinflation, die in diesen Jahren bis zu 1000 Prozent betragen hatte. 1999 wurde Cardoso erneut zum Präsidenten gewählt, obwohl das Land in einer wirtschaftlichen Krise steckte, auch der Real wurde wieder abgewertet. In den nächsten beiden Jahren konnte sich die Wirtschaft wieder erholen. Seit 2003 ist Luiz Inácio Lula da Silva von der PT (Arbeiterpartei) Präsident Brasiliens. Er steht dieses Jahr im Herbst zur Wiederwahl an. Die Leistungsbilanz schloss 2005 mit einem Überschuss in Höhe von 14,2 Mrd. US\$ ab (2004: 11,7 Mrd. US\$). Dabei fiel das Plus bei industriellen Halb- und Fertigprodukten (Anteil am Gesamtexport ca. 55 Prozent) und Rohstoffen (ca. 30 Prozent) gleich hoch aus. Schwerpunkt der brasilianischen Außenwirtschaftspolitik bleibt der Mercosur –



trotz vermehrter handelspolitischer Fraktionen mit Argentinien und anderen südamerikanischen Staaten. Aus dem Netzwerk der Assoziationsabkommen zwischen dem Mercosur und den Mitgliedstaaten der Andengemeinschaft soll langfristig eine ganz Südamerika umfassende Freihandelszone als Kern einer Gemeinschaft südamerikanischer Staaten entstehen.

### Höhen und Tiefen

So wurde Brasilien denn auch von den deutschen Automobilbauern in den 90er Jahren als Standort gesehen, von dem aus der Mercosur und Südamerika bedient werden sollte. Die Umsetzung dieses Plans ließ sich wunderbar an, die Kapazitäten wurden entsprechend aufgebaut, teilweise wuchsen die Pläne um Vorstellungen, dass man nun auch noch über Mexiko den Dollarraum bedienen könne. Doch seit 2002 ist der Real gegenüber dem Dollar 41 Prozent gestiegen und um 29 Prozent gegenüber dem Euro – das macht die Exporte teurer



Eisverkäufer am Strand (Foto: bigfoto.com)



Ölplattform (Foto: Petrobras)



Iveco-Produktion in Sete Lagoas (Foto: Fiat)

und damit schwieriger. In Wolfsburg wird derzeit über Entlassungen und sogar eine Werksstilllegung bei VW do Brasil diskutiert, da man damit rechnet, dass aufgrund des teuren Real bis 2008 jährlich 100 000 Autos weniger aus Brasilien exportiert werden. Der Fox, eine brasilianische Eigenentwicklung, wird nach Europa exportiert.

DaimlerChrysler ist seit 1956 in Brasilien präsent, baute in San Bernardo bei São Paulo Mercedes-Benz-Busse und Lastwagen. 1999 wurde eine Produktion der A-Klasse in Juiz de Fora aufgenommen, heute wird dort die C-Klasse montiert. Ab dem ersten Quartal 2007 soll das C-Klasse-Sportcoupé in Juiz de Fora vom Band laufen. Das Werk soll der einzige Produktionsstandort für dieses Modell sein, der Absatz vor allem in Europa erfolgen. DaimlerChrysler hat Brasilien in seine globale Sourcing-Strategie integriert: Es wurde ein Center of Competence für Emerging Markets eingerichtet (CoC EM), das die Aktivitäten weltweit steuert, über standardisierte Verfahren



Präsident Lula (r.) bei Petrobras

die Potenziale analysiert, und die Ergebnisse in die jeweiligen Sourcing-Prozesse einfließen lässt. 2005 sourcte die Procurement Truck Group and Buses von DaimlerChrysler mehr als 8 Prozent des jährlichen Einkaufsvolumens aus den Emerging Markets, 13,4 Prozent davon kamen aus Brasilien. Doch Brasilien kann mehr als CKD-Montagen: Dass VW den Fox inzwischen aus Brasilien nach Europa exportiert, wurde schon genannt. In den 90er Jahren wurde der Corsa in Brasilien redesigned und zum Celta; er belegte 2005 mit 135 000 produzierten Fahrzeugen Platz 7 der brasilianischen Top Ten nach Modellen. Und er zeigt, was Design made in Brazil bewirken kann: Kostet der Corsa 20 000 Real, so bekommt man den Celta für 15 000 Real. Die Karosserie hat 15 Prozent weniger Teile, der Stoßfänger kommt mit 40 Prozent weniger Teilen aus – bei gleicher Funktionstüchtigkeit. Die Brasilianer haben ein Talent, einfache und kostengünstige Lösungen zu entwickeln, so schildert Martin Vollmer von EDAG Brasilien seine Erfahrungen vor Ort.

### Findige Brasilianer

Die Flex-Fuel-Technologie wurde in Brasilien entwickelt. Flex Fuel heißt, das Auto kann mit einem beliebigen Kraftstoffgemisch aus Benzin und Alkohol fahren. 1992 wurde bei Bosch in Brasilien mit der Entwicklung begonnen, 1994 ein erstes Fahrzeugkonzept vorgestellt. Seit 2003 wird die Flex-Fuel-Technologie weltweit vermarktet. Parallel zur Entwicklung der Automobiltechnologie ging die Verbesserung des Alkohol-Raffinerie-Prozesses; inzwischen werden große Mengen Alkohol aus Zuckerrohr oder Getreide gewonnen und stehen als Treibstoff zur Verfügung. 2005 waren bereits 80 Prozent der neu zugelassenen Pkw in Brasilien mit einem Flex-Fuel-Antrieb ausgestattet.

Brasilien steht im Windschatten der aktuell herrschenden Asien-Euphorie – zu Unrecht, wie Ben van Schaik meint. Der frühere Präsident von DaimlerChrysler do Brasil warnt Unternehmer davor, das, was sich auf dem südamerikanischen Kontinent tut, auf die leichte Schulter zu nehmen, nach dem Motto: „Ach, die drei Prozent Umsatz, die wir in Kolumbien verloren haben, das verschmerzen wir leicht“. Er rät dringend dazu zu prüfen, wer denn nun das Geschäft dort macht, und häufig, so seine Erfahrung, werden Brasilianer die Gewinner sein. Brasilien lohnt sich; nicht der Quick Wins wegen, sondern um langfristig frische Ideen für Märkte mit geringer Kaufkraft, aber hohem Absatzpotenzial zu bekommen. kg