

Die brasilianische Automobilindustrie setzt den Wachstumstrend der vergangenen Jahre fort. Die Absatz- sowie Produktionszahlen werden in diesem Jahr über den prognostizierten Volumen liegen und neue Bestmarken setzen. Darüber hinaus gewinnt Brasilien weiter an globaler Bedeutung sowohl bei der Fahrzeug- als auch Motorenentwicklung.

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.

Vor diesem Hintergrund fand im Mai in Stuttgart die „BRASILIAN AUTOMOBIL ZULIEFERER SYNERGIEBÖRSE“ statt, der Branchentreff mit dem Fokus Brasilien. Der Veranstalter, die Unternehmensberatung FORUM BRASILIEN, hatte die verantwortlichen Manager aus den Führungsetagen von Bosch, Continental, Delphi, DaimlerChrysler, Volkswagen u.a. geladen, um über ihre Erfahrungen, Strategien sowie die Entwicklung und die Potentiale Brasiliens zu berichten. Über 80 Vertreter von europäischen und brasilianischen Zulieferern nahmen an den Vorträgen, „Face to Face“ Gesprächen und Diskussionen teil.

Um die Quintessenz dieses Tages vorwegzunehmen: 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 u.a. im Mittelpunkt der Beiträge, so zogen sich die Darstellungen über die globale Wettbewerbsfähigkeit und Positionierung Brasiliens wie ein roter Faden durch die Veranstaltung.

Eröffnungsredner Achim Rauber, Geschäftsführer beim Verband der Automobilindustrie, überraschte die Zuhörer mit dem Hinweis, dass Brasilien der größte Produktionsstandort deutscher Automobilhersteller außerhalb Deutschland ist. Mit einem Volumen von über 700.000 Einheiten im Jahr 2005 und einem Zuwachs von 13% gegenüber 2004 hat Brasilien erstmals Spanien den Rang abgelaufen.

Ingesamt 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



Hochkarätige Referenten reisten aus Brasilien an (von links): Gabor Deak, Präsident, Delphi Automotive System; Thomas Gropp, Direktor Einkauf, VW do Brasil; Martin Vollmer, Geschäftsführer, EDAG do Brasil; Edgar Garbade, Präsident, Robert Bosch do Brasil; Ben van Schaik, vormals Präsident DC do Brasil; Theophil B. Jaggi, Direktor.



Elisabeth de Carvalhães, Vize Präsidentin beim brasilianischen Automobilverband ANFAVEA und Direktorin bei VW do Brasil, beantwortet Fragen zu ihrem Vortrag „Die Wettbewerbsfähigkeit der brasilianischen Automobilindustrie“. Rechts im Bild: Martin Vollmer, Geschäftsführer, EDAG do Brasil.



Sven Caspar, Direktor Einkauf, VW Truck & Bus, bei seinem Vortrag über den Expansionskurs bei VW Truck & Bus.

dieses Jahr mit einem Produktionsrekord schließen wird. Elisabeth de Carvahães, Vizepräsidentin des brasilianischen Automobilherstellerverbands (ANFAVEA), spricht von 2,64 Mio. produzierten Einheiten.

Anders als die Automobilhersteller, die nach wie vor eine Überkapazität von durchschnittlich ca. 30% 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 bei der Unternehmensberatung FORUM BRASILIEN, ausführt. Die Wettbewerbsfähigkeit Brasiliens werde insbesondere durch hausgemachte Probleme beeinträchtigt, die zudem seit Jahren bekannt seien: Kaskadensteuern, überbordende Bürokratie oder hohe Zinsen. Eine schwache Landeswährung (Real) konnte negative Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie kaschieren – den Markt vor Importen schützen und Exporte fördern. Mit der Aufwertung in den vergangenen Monaten um ca. 30% zum US\$ stellt sich die Situation aber völlig neu dar. 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% auf US\$ 45 Mio. zugenommen. Die Ausfuhren von Brasilien nach China gingen dagegen im gleichen Zeitraum um 16,5% 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 Einsparungspotentiale ausgeschöpft werden. Das die Zulieferer in Brasilien im Benchmark mit Lieferanten aus China stehen, daran ließ Gropp keinen Zweifel.

Durch die starke Internationalisierung der brasilianischen Automobilindustrie insbesondere in den vergangenen zehn bis fünfzehn Jahren (laut Theophil B. Jaggi, Direktor beim brasilianischen Zulieferverband SINDIPEÇAS sind Zulieferer mit ausländischem Kapitalanteil für 87,7% des Gesamtumsatzes der Zulieferbranche verantwortlich) hat sich das Land als Entwicklungs-, Produktions- sowie Global Sourcing Standort etabliert.

So hat Bosch im Jahr 2003 die Flex-fuel Technology eingeführt, die es dem Fahrer erlaubt, den Tank mit Ethanol, Benzin oder Gas in beliebigem Mischungsverhältnis zu



Ben van Schaik (links), vormals Präsident von DC do Brasil, bei der Moderation des Panels „Brasilien, Standort für Forschung und Entwicklung. Rechts im Bild: Edgar Garbade, Präsident Robert Bosch do Brasil, der zu dem Thema „Motortechnologie Made in Brazil – Bosch setzt auf den FlexFuel“ Stellung bezog.



Eine gute Gelegenheit, alte Bekannte wieder zu treffen. Im Bild (von links) Gábor Deák, Präsident South America, Delphi Automotive Systems, Präsident SAE Brasil, im Gespräch mit Werner Schwarz, Geschäftsführer, Kostal Eletromecânica.



Im Gespräch (von links): Klaus Rothenhagen, Direktor Vertrieb, Müller Weingarten AG und Edgar Garbade.

füllen und somit flexibel auf Preisveränderungen zu reagieren. Bis zum Jahr 2008 werden 90% aller Pkw und leichten Nfz mit Flex-fuel 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 USA. Dabei wird der Anteil des „advanced engineering“ in Zukunft stark zunehmen, so Gábor Deák, Präsident von Delphi Automotive Systems Südamerika.

Mit dem Ziel, das Einkaufsvolumen aus Emerging Markets signifikant zu erhöhen, hat DaimlerChrysler in Stuttgart das „Center of Competence Emerging Markets (CoC EM) eingerichtet. Die Funktion des „local emerging market coordinators“ übernimmt in Brasilien Ralf Schweizer. Gutes Potential für das Global Sourcing sieht Schweizer u.a. bei Pleuelstangen, Getriebegehäusen, Kolben und Kolbenringen, interior Trim, Gummischläuchen, Stoßdämpfern. Darüber hinaus hat Daimler Chrysler am Standort in São Bernado do Campo globale Kompetenzzentren errichtet für die Entwicklung und Produktion der Aggregate Motoren, Achsen und Getriebe.

Eine Erfolgsstory hat VW Truck & Bus geschrieben. Mit der Einweihung des Werks in Resende vor 10 Jahren legte die Produktion seit dem Jahr 1999 um durchschnittlich 20% jährlich auf über 37.000 Einheiten in 2005 zu. Mit 32,1% Marktanteil in dem Segment > 7 t konnte VW Truck & Bus die Marktführerschaft behaupten. Bis zum Jahr 2008 soll der Anteil auf 35% ausgebaut werden.

Als Garant für diesen Erfolg gilt die starke Kundenorientierung und der modulare Fertigungsprozess (Consortio Modular). Dabei wird die Montage von sieben Zulieferern (Arvin Meritor, Maxion, SiemenVDO u.a.) durchgeführt, während VW für die Endkontrolle verantwortlich ist. Dadurch konnten sowohl die Anfangsinvestitionen als auch die Betriebskosten reduziert werden. Die Zulieferer übernehmen mehr Verantwortung in der Produktion, was einen positiven Effekt auf die Qualität hat. Dieses Erfolgsmodell hat sich zu einem Exportschlager entwickelt, so Sven Caspar, Direktor Einkauf, VW Truck & Bus. In Mexiko und Südafrika wurde bereits eine Montage nach gleichem Konzept errichtet. Die Steuerungsfunktion übernimmt der brasilianische Standort.



Ralf Schweizer, Manager Export Office, DaimlerChrysler do Brasil, bei seinem Vortrag über „Die Integration Brasiliens in die globale Sourcingstrategie von DaimlerChrysler“.



Wie wird sich die brasilianische Wirtschaft auch vor dem Hintergrund der bevorstehenden Wahlen entwickeln? Als Berater des brasilianischen Wirtschaftsministers ist Ingo Plöger (Mitte), Geschäftsführender Partner, IP Desenvolvimento Empresarial e Institucional, ein gefragter Gesprächspartner.



Im Gespräch: Thomas Gropp, Direktor Einkauf, Volkswagen do Brasil, mit Ben van Schaik.

Die Erkenntnis, dass nachhaltiger Erfolg nur über die Berücksichtigung der lokalen Gegebenheiten bei der Fahrzeug- und Teileentwicklung führt, hat sich durchgesetzt. Die erfolgreichsten 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 z.B. China oder Indien, 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 Corsaplattform) von GM: Gegenüber dem Corsa konnte bei der Karosserie auf 15%, bei dem Stoßfänger auf 40% der Teile verzichtet werden, mit dem Resultat, dass der Listenpreis des Celta um ca. 5.000 Real und damit 25% unterhalb des Corsa liegt.

Bei der abschließenden Podiumsdiskussion appellierte Ben van Schaik, vormals Präsident von DC do Brasil, 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, so van Schaik weiter. Dem schloss sich Ingo Plöger, Geschäftsführender Partner, IP Desenvolvimento Empresarial e Institucional an: „Trotz wirtschaftlicher Stabilität ist es gegenwärtig schwer, ausländische Investoren für Brasilien zu begeistern“. Brasilien bewege sich im Schatten von China. Einig waren sich die Podiumsteilnehmer bei der Frage nach den Auswirkungen einer Wiederwahl des amtierenden Präsidenten Lula: Der eingeschlagene wirtschaftspolitische Kurs werde auch in einer zweiten Amtsperiode der Linkspartei PT fortgesetzt.

AUTOMEC 2007

Vom 10. bis 14.4.2007 wird in São Paulo die bedeutendste Zuliefermesse in Südamerika stattfinden. Die deutsche Zulieferindustrie wird mit einem Gemeinschaftsstand vertreten sein, der vom VDA und der Messe Stuttgart International organisiert wird. FORUM BRASILIEN unterstützt die Vorbereitung und Durchführung.

Mehr Informationen bei Dirk Meyer, Tel. +221-1301315, dirk.meyer@forum-brasilien.de

FORUM BRASILIEN unterstützt europäische Zulieferer – von der ersten Information bis zur Umsetzung der Aktivitäten vor Ort.



Gábor Déak (links) stellt sich den Fragen zu seinem Vortrag „Technologie-Export aus Brasilien - Die Integration Brasiliens in die globale Entwicklungsstrategie von Delphi“. Neben ihm Rolf Sost, Geschäftsführer der IBS Unternehmensberatung, der den Panel „Sourcing Standort Brasilien“ moderierte.



Theophil B. Jaggi, Direktor des brasilianischen Zulieferverbandes Sindipeças, bei seinem Vortrag über die Struktur und das Leistungsprofil der brasilianischen Zulieferindustrie.



Die abschließende Podiumsdiskussion zu den Risiken und Chancen in Brasilien.