

Das Land ist der viertgrößte Produzent weltweit und gibt deshalb seinen Konkurrenten immer mehr Anlass zu Kopfzerbrechen.

Flugzeuge made in Brazil

TEXT: MARIA MENNER

„Wanken, aber nicht auf den Hintern fallen“, so hieß vor einigen Jahren eine bekannte Satiresendung im brasilianischen Fernsehen. Die Titelmusik, die zum Gassenhauer wurde, und die Inhalte der Serie wurden zu einer Metapher für das, was die Wirtschaft in Brasilien zu sein scheint.

Das riesige Land fällt deswegen nicht, weil es neben seiner Kreativität und den enormen ausländischen Stützkrediten das Talent hat, seine zweifellos vorhandenen inneren Widersprüche im Gleichgewicht zu halten. Ein Beispiel hierfür sind die hohe Arbeitslosigkeit und Armut auf der einen Seite, und auf der anderen die mit dem Bau von Regionaljets produzierte Spitzentechnologie.

Flugzeuge waren 2002 das zweitstärkste Exportgut in Brasilien, in den beiden Jahren zuvor waren sie sogar auf Platz Eins. Zahlenmäßig hat der Flugzeugbau in dieser Zeit sogar zwischen 36 und 50 Prozent der Handelsbilanz ausgemacht. Zudem konnte der Hersteller Embraer (Empresa Brasileira de Aeronáutica – Brasilianischer Luftfahrtkonzern) seine strategische Position auf dem Weltmarkt festigen. Seine Auftragsbücher weisen heute Vorbestellungen bis 2005 auf, mit einer mittleren Nachfrage von 140 Flugzeugen pro Jahr. Darunter sind Kunden aus den USA, der Schweiz, Polen, Australien, China, Holland und Frankreich.

Paradox ist dabei, dass der Himmel für die brasilianische Luftfahrtindustrie wolkenlos bleibt, obwohl in anderen Ländern schwere Unwetter toben. Die Anschläge des 11. September in den USA bewirkten zwar im amerikanischen Luftverkehr eine lähmende Angst vor langen Flugreisen, andererseits aber auch eine spürbare Zunahme von Reisen über kurze und mittlere Entfernungen. Was das Unglück für die einen war, war das Glück für die anderen, denn die USA sind der größte Abnehmer für brasilianische Flugzeuge. Die großen amerikanischen Fluggesellschaften erlitten Millionenverluste und mussten ihre Belegschaften oft drastisch verringern. Nur die, die mit kleineren Commuterjets arbeiten, erfuhren einen Aufschwung im Markt für Kontinentalflüge. Kleine Gesellschaften wie American Eagle, Continental Express und Atlantic Southeast waren mit ihren Flügen auf einmal sehr gefragt. Die Nachfrage wuchs so stark, dass sich

zum Beispiel die Chautauqua Airline, die zu einem Verbund mit American Airlines und Delta Airlines gehört, für den raschen Kauf von einigen brasilianischen Regionaljets entschied. Auch in Brasilien selber mussten die Fluggesellschaften Federn lassen. Die aktuelle Krise von Brasiliens größter Fluggesellschaft Varig ist dafür nur ein Beispiel.

Ganz im Gegensatz jedoch zum Flugzeughersteller Embraer, der nur in geringem Maße Entlassungen vornehmen musste. Übrigens wurden die ersten der von Chautauqua bestellten 22 brasilianischen Jets just im letzten Oktober ausgeliefert. Somit hält Embraer in den USA, wo es immerhin 91 regionale Fluggesellschaften gibt, mittlerweile 15 Prozent des Flugzeugmarktes. Alleine die Chautauqua Airline verfügt jetzt über 50 Regionaljets aus brasilianischer Produktion.

Die Attentate des 11. September alarmierten auch in vielen Staaten die Streitkräfteplaner, die nun auf einmal Löcher in ihren Luftverteidigungskonzepten entdeckten. Ein weiterer Schwerpunkt der brasilianischen Luftfahrtindustrie liegt jedoch in der Militärrüstung. Man erinnere sich, dass Brasilien mit SIVAM (Sistema de Vigilância da Amazônia) über eines der weltgrößten Luftraumüberwachungssysteme verfügen wird, bei dem moderne Flugzeuge der brasilianischen Luftwaffe die Sicherheit über dem Amazonas garantieren werden. Auch ca. 20 ausländische Luftstreitkräfte, wie zum Beispiel die Royal Air Force, Ägypten, Frankreich, Kolumbien und die Dominikanische Republik, setzen brasilianisches Fluggerät ein. Die Produktpalette von Embraer reicht von Flugzeugen mit Frühwarn- und Luftraumüberwachungssystemen, über Seeaufklärer und U-Boot-Jäger bis hin zum leichten Angriffsflugzeug Super Tucano. Im Zuge der Erneuerung der brasilianischen Luftwaffe wird Embraer in Zukunft für Dassault die Mirage 2000-5BR in Lizenz produzieren.

In der Liste von Glück im Unglück hatte auch die Abwertung des Real eine ausgleichende Wirkung. Obwohl die Ausgaben von Embraer wegen dem teuren Import von Teilen für den Flugzeugbau aus dem Ausland stiegen, vergrößerte sich der Umsatz, da 97 Prozent der Rechnungen beim Verkauf von Flugzeugen in Dollar bezahlt wurden. Von einem Umsatz von 2,1 Milliarden Real im dritten Quartal blieben nach einem

Abzug der Ausgaben noch 845,9 Millionen Real übrig. Das ist zwar 17,4 Prozent weniger im Vergleich zur Bilanz des zweiten Quartals, allerdings sind noch Außenstände von nahezu einer Milliarde Real zu erwarten.

Ein weiteres positives Moment für den Flugzeugmarkt stellt die Öffnung Chinas für die freie Marktwirtschaft dar. Ein elfprozentiges Ansteigen des Flugverkehrs in nur acht Monaten sowie die Erwartung, dass das bevölkerungsreichste Land der Erde in den nächsten zehn Jahren mindestens 400 große Flugzeuge kaufen wird, hat Embraer zu einem Meisterstück herausgefordert. Im Rahmen eines Joint-Ventures mit der chinesischen Aviation Industry ist in China die Errichtung einer Produktionsanlage für den Regionaljet ERJ-145, das Zugpferd der Produktpalette, geplant. Mit den Eigenheiten der chinesischen Kultur und Politik hat Brasilien schon Bekanntschaft geschlossen. Nicht nur weil Tausende von Chinesen in Brasilien leben, sondern weil man schon seit längerem ein Vertriebsbüro in China unterhält. Aber der Weg dorthin war nicht leicht, da es zu einem Kleinkrieg mit anderen Firmen gekommen ist, u.a. mit dem kanadischen Flugzeugbauer Bombardier.

Warum sind die brasilianischen Flieger so erfolgreich?

Als Besonderheiten sind allgemein die Spitzentechnologie verbunden mit dem richtigen Preis hervorzuheben. In der Praxis heißt das Flugzeuge für 30 bis 120 Passagiere mit einer ausgeglichenen Platzaufteilung zwischen Kabine und Laderaum, was mehr Komfort bedeutet. Sie kommen gut mit kurzen Landebahnen zurecht, haben lange Reichweiten zwischen den Tankstops, können in kurzer Zeit beschafft und ausgeliefert werden und sind billig in der Instandhaltung. Preise sind an kundenfreundliche Zahlungsmodalitäten geknüpft und die Triebwerke sind umweltfreundlich. Die Summe dieser Einzelheiten haben Brasilien einen vierten Platz in einem Markt beschert, der Monat für Monat auf der ganzen Welt, einschließlich Lateinamerika, expandiert. Im Ranking stehen nur noch Boeing, Airbus und Bombardier weiter vorne.

Besonders Bombardier ist der Hauptkonkurrent von Embraer. Sie halten mit 22,3 Prozent einen nicht geringen Teil des Gesamtmarktes und sind in ihrem

Segment Markführer in den USA. Die Auseinandersetzung zwischen den beiden Flugzeugbauern gestaltet sich ein bisschen wie zwischen zwei verhungerten Löwen. Das letzte Aufeinandertreffen konnte erst abgeschlossen werden, nachdem man sich über fünf Jahre bekämpft hatte. Die amerikanische Fluggesellschaft Air Wisconsin wollte ihre Flotte um 150 Jets erweitern.

Damit war der Handelskrieg zwischen den beiden Konkurrenten eröffnet und Duelle fanden an den unterschiedlichsten Schauplätzen statt. Schließlich gelang Bombardier der Sieg, allerdings nur für kurze Zeit. Brasilien fühlte sich mit der Niederlage ungerecht behandelt und brachte die Angelegenheit vor die Welthandelsorganisation. Die brasilianische Regierung beschuldigte Kanada, Bombardier für seine 150 Jets Exportsubventionen eingeräumt zu haben, was den Verkauf der brasilianischen Flugzeuge scheitern ließ. Es folgten weitere Beschuldigungen und diplomatische Noten zwischen den beiden Ländern. Es wurden auch wirtschaftliche Vergeltungsmaßnahmen für verschiedene kanadische Exportgüter nach Brasilien angedroht, wie Maschinen, Papier, Cellulose und Dünger. Am Ende kamen die Schiedsrichter der Welthandelsorganisation zum Schluss, dass die kanadischen Subventionen an Bombardier in Höhe von einer Milliarde US\$ illegal und unvorteilhaft für Brasilien waren. Die brasilianische Regierung erwartet nun eine Wiedergutmachung, für die 3,36 Milliarden US\$, die ihr durch die Lappen gegangen sind. Hingegen akzeptiert Kanada Benachteiligungen für seine Exportprodukte, allerdings nur für einige. Der allerjüngste Disput zwischen Brasilien und Kanada geht darum, wer 21 siebzugsitzige Jets an die staatliche polnische Fluggesellschaft LOT liefern darf. Brasilien hat zwar ein Angebot in Höhe von 500 Millionen US\$ für den Verkauf der Modelle ERJ 170/190 eingereicht und Polen schien auch daran Gefallen gefunden zu haben. Auf einmal gingen die Verhandlungen aber nicht mehr weiter. Es heißt, dass die kanadische Regierung gedroht hätte, Investitionen aus Polen abzuziehen, falls es keine Flugzeuge von Bombardier kaufen sollte.

Ein weiterer Konkurrent von Gewicht, allerdings im Rüstungsbereich, sind die USA. Ein großes Durcheinander, das den gesamten amerikanischen Kontinent überzieht, wurde ebenfalls im letzten Oktober aufgelöst. Kolumbien plant, seine Luftwaffe, in der noch die aus dem Vietnam-Krieg berühmten Cessna-Jets in Betrieb sind, zu modernisieren und zu erweitern. Das Land hat Interesse am Kauf von 40 brasilianischen Emb-314 gezeigt, welche

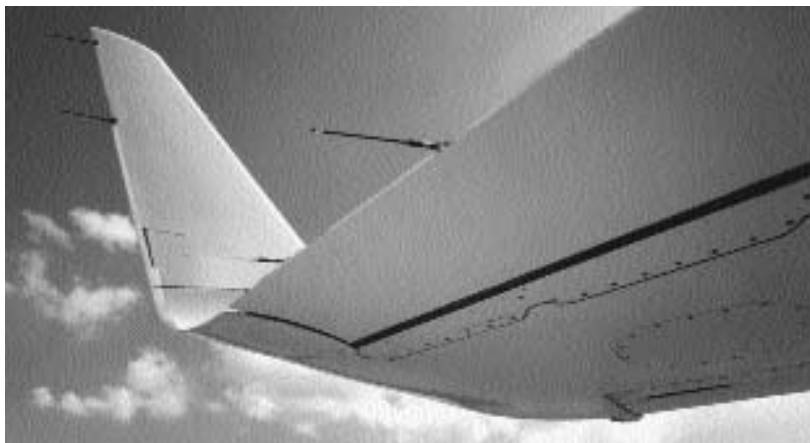


Foto: Embraer

ideal für leichte Angriffe in Urwald- und Bergregionen sind. Ziel sind dabei Aktionen gegen die FARC, die kolumbianische Guerrilha-Armee. Die Verhandlungen sind auch voran geschritten. Aber plötzlich haben die USA schriftlich ihre Unzufriedenheit mit Kolumbien kundgetan, welches von ihnen finanziell unterstützt wird. Sie würden lieber selber Frachtflugzeuge vom Typ C-130, die auf jeder Piste starten und landen können, an Kolumbien verkaufen. Das Ende vom Lied ist, dass die kolumbianische Regierung erklärt hat, dass man eigentlich nur unverbindlich über den Erwerb der brasilianischen Flugzeuge nachgedacht hätte. Der Außenausschuss des brasilianischen Parlaments hat daraufhin eine Solidaritätserklärung für Kolumbien erlassen, da man es zwingt, amerikanische Flugzeuge zu kaufen, die es angeblich gar nicht will. Man schätzt, dass für das Geschäft 234 Millionen US\$ in Kolumbien zur Verfügung stehen.

Neben der Rüstung und der Zivilluftfahrt sind Business-Jets ein anderer Marktbereich, in den die brasilianische Industrie investiert. Hier werden Jets für Geschäftsleute und Flugbereitschaften von Regierungen entwickelt, von denen bisher schon 60 Stück verkauft wurden. Allerdings wird die Masse der eingebauten Komponenten aus dem Ausland eingeführt, was die Embraer zu einem der größten Importeure des Landes macht. Das ist gut für seine internationalen Partner, wie zum Beispiel Deutschland. Aus der Verbindung zwischen der Embraer und Liebherr Internacional wurde die ELEB, die Embraer Liebherr Equipamentos do Brasil, geboren, welche Hydraulikbaugruppen und vieles mehr importiert.

Wie hat alles angefangen?

Während der Zeit der Militärregierungen war man davon überzeugt, dass die Luftfahrt ein strategischer Marktbereich wäre, in den es sich zu investieren lohnt. 1969 gründeten sie Embraer als einen staatlichen Konzern mit gemischten Kapital. Es fehlte jedoch die entsprechende Spitzentechnologie. Auf der Suche nach ihr, schickte man Studenten

und Professoren ins Ausland, um das Neueste vom Neuen kennenzulernen. Heute sind brasilianische Ingenieure bekannt für ihre Kreativität und die Fähigkeit, Flugzeuge zu entwerfen, die komfortabel und sicher sind und zudem verlässlich funktionieren.

Im Jahre 1994 begann Fernando Henrique Cardoso mit der Privatisierung von Embraer. Die Jahre vergingen, aber noch immer fehlte der Anschluss an die neuesten Technologien, die für eine Effektivitätssteigerung und Verschlankeung der Produktionsprozesse stehen, was letztendlich einer höheren Qualität von Produkt und Service zu gute käme. Und wie sollte man in neue Märkte eindringen? Um diese Fragen zu lösen ging man 1999 eine strategische Allianz mit europäischen Luftfahrtkonzernen ein. Unter ihnen Dassault Aviation, EADS, Snecma und Thales, die nun insgesamt 20 Prozent des Kapitalstocks von Embraer halten. Die Cia. Bozano sowie die Pensionsfonds Previ und Sistel besitzen 60 Prozent der Aktien, der brasilianische Staat aber nur mehr 1,5 Prozent. Insgesamt hat Embraer 711.345.093 Aktien ausgegeben und wird u. a. an der Wall Street notiert. Der Firmensitz ist in São José dos Campos im Bundesstaat São Paulo, wo man ca. 12.000 Mitarbeiter in Projektierung, Entwicklung, Produktion, Verkauf und Service und Wartung der Flugzeuge beschäftigt.

Am 10. Oktober hat die Indústria Aeronáutica Neiva, eine der Tochterfirmen von Embraer, das erste brasilianische Flugzeug mit einem Alkohol-Triebwerk in die Luft gebracht. In Brasilien lässt sich der gleiche Treibstoff auch mit Benzin mischen und wird für Autos verwendet. Der Flug war erfolgreich und man erwartet die Markteinführung bis in 18 Monaten. Sie wird ebenfalls vielversprechend sein wird, denn ein Liter Kerosin kostet in Brasilien 3,50 Real im Gegensatz zu 0,90 Real für einen Liter Alkohol. In einer Zeit, in der Treibstoffpreise und die Auflagen durch das Protokoll von Kyoto ausschlaggebend sind, könnte die neue Technik eine echte Alternative für die Zukunft sein. ■