



Volkswagens Marktanteile in China schwinden. Wolfsburg hat nun ein rigoroses Sparprogramm gestartet, das auch vor den Zulieferern nicht Halt macht.

Bild: VW

Monopoly auf Chinesisch

CHINAs unaufhaltsam wachsende Autoindustrie lockt die Zulieferer. Verschärfte Local-Content-Gesetze beschleunigen den Aufbau der Lieferbeziehungen. Ein Paradies für ‚Zuwanderer‘ ist China dennoch nicht. Das machten Einkäufer des VW-Konzerns auf dem ‚Forum China‘ in Stuttgart deutlich.

Summary

VW spart. In China restrukturiert VW derzeit seine Einkaufsaktivitäten und forciert – rein aus Kostengründen – Lieferantenbeziehungen zu chinesischen Unternehmen. Auf dem Stuttgarter China-Forum gaben VW-Einkäufer Details bekannt.

China ist nach wie vor der wichtigste Zukunftsmarkt der Automobilindustrie – Indien hin oder her. Bernd Reitmeier, Deputy Chief Representative der Deutschen Industrie- und Handelskammer in Shanghai, und Paul Haelterman von CSM Worldwide, stellten auf dem China-Forum in Stuttgart die chinesische Zulieferindustrie in den Fokus ihrer Vorträge. Ihr Urteil unisono: Die chinesische Zulieferindustrie ist vielfach besser als ihr Ruf. Und: Die in-

ternationale Autoindustrie hat China nicht nur als Absatzmarkt, sondern verstärkt auch als Low-Cost- und Export-Standort im Auge.

Wie der CSM-Experte berichtete, stehen bei den OEMs Zielmarken für den Einkauf in China in Größenordnungen bis zu zehn Milliarden Dollar jährlich im Plan. Allerdings warnen beide China-Experten vor zu großem Optimismus: Noch scheiterten viele Aufträge und Kooperationen am Qualitätsniveau der chinesischen Partner. Noch.

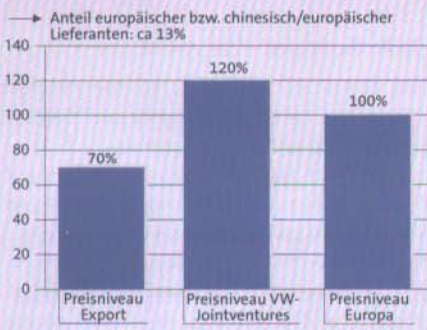
Der chinesische Zulieferermarkt ist dreigeteilt: Rund ein Drittel der Zulieferer sind Tochterunternehmen multinationaler Firmen, ein Drittel Joint Ventures mit nicht-chinesischer Beteiligung

und ein Drittel chinesischstämmige Firmen. Von dem letzten Drittel werden 80 bis 90 Prozent der Firmen die bevorstehende Konsolidierungsphase nicht überleben, prognostiziert Haelterman. Die Pekinger Regierung forciert zudem den Zusammenschluss von OEM und Zulieferern – nach dem Keiretsu-Vorbild der japanischen Autoindustrie.

Austausch der Erwartungen

Vertreter aus der Planung der Komponentenfertigung der FAW Group sowie Entwicklungsverantwortliche von Dongfeng Motor zeigten auf, was sie von den Zulieferern erwarten. Im Gegenzug präsentierten Referenten unter anderem von Bosch, Continental, Edag, FEV Mo-

**VW-Konzern intern:
Materialkosten**



Quelle: Volkswagen Group China

AUTOMOBIL
PRODUKTION

Schieflage: Aufgrund des hohen Importanteils aus der EU liegen die Materialkosten bei den chinesischen Joint-Venture-Unternehmen von VW deutlich über Europa-Niveau.



Frank Haase, Head of Purchasing Shanghai Volkswagen Automotive: „Die Entwicklungskompetenz bei chinesischen Lieferanten steigt.“



Bilder: China-Forum/Dirk Meyer

Markus Horch, Purchase Director Volkswagen China Group: „Schlüsselkomponenten werden definiert und abgefragt für Angebote auf dem chinesischen Markt.“

Volkswagen in China: Olympischer Spar-Eifer

„Olympic Program“ hat VW seine aktuelle China-Strategie betitelt. Ziel ist die Neuausrichtung des China-Geschäftes und damit die Stärkung des Volkswagen-Konzerns und seiner Produkte in China. Die Umsetzung erfolgt in mehreren Stufen bis 2008. „Wir befinden wir uns in einer Phase des Umbruchs, in der wir die entscheidenden Weichen für die nachhaltige Entwicklung des Unternehmens in China stellen. Dabei befinden sich alle Geschäftsfelder auf dem

Prüfstand“, sagt Winfried Vahland, Präsident und CEO der Volkswagen Group China und Global Vice President der Volkswagen Group. Wesentlicher Bestandteil des Programms sind drastische Kostenreduzierungen, die mit einer Reihe von Maßnahmen erreicht werden. Dazu gehören der gemeinsame Einkauf der Gemeinschaftsunternehmen, die Senkung der lokalen Materialpreise auf internationales Niveau und die Erhöhung des lokal gefertigten Anteils aller Volkswa-

gen-Modelle. Ein besonders effektives Instrument sind die weltweit im Volkswagen-Konzern eingeführten Produktklausuren, von denen bereits die erste auch in China erfolgreich durchgeführt wurde. „Volkswagen stellt sich dem internationalen Wettbewerb, ohne jemals Abstriche beim ‚German Engineering‘ zu machen und arbeitet gleichzeitig an der weiteren Qualitätssteigerung seiner Produkte“, heißt es offiziell dazu aus Wolfsburg.

torentchnik und Rob. Hammerstein ihre Aktivitäten, Erfahrungen und Pläne in China.

Sehr konkret Stellung zu den Anforderungen an die Lieferanten in China bezogen Markus Horch, Purchase Director Volkswagen China Group, und Frank Haase, Head of Purchasing Shanghai Volkswagen Automotive. Die Nachricht der beiden an die Zulieferer: Der Wettbewerb wird schärfer. Volkswagen will künftig verstärkt chinesische Lieferanten mit in die Ausschreibungen aufnehmen.

VW fordert ‚chinesisches Preisniveau‘

Haase würdigte die zunehmende Entwicklungskompetenz der Zulieferindustrie in China. „Sie werden sich international aufstellen und exportieren“, prophezeit Horch. Mit Konsequenzen für die gesamte internationale Zulieferindustrie. Haase redete Tacheles, was die VW-Lieferanten nicht nur in China erwarten: „Das Preisniveau in Deutschland ist nicht mehr relevant.“ Benchmark für künftige Ausschreibungen sei „chi-

nesisches Niveau, denn die chinesischen Lieferanten bieten mit.“

Volkswagen verfolgt ehrgeizige Ziele: In diesem Jahr will Volkswagen Teile im Wert von einer Milliarde Dollar aus China für VW-Fertigungen in aller Welt exportieren, davon, so Haase, „40 bis 45 Prozent von rein chinesischen Unternehmen“. Ein gewaltiger Anstieg: 2005 exportiert VW Teile im Wert von gerade mal 350 Millionen Dollar, der Anteil rein chinesischer Lieferanten lag bei 20 Prozent.

VW restrukturiert aktuell seine Purchasing-Aktivitäten in China. Kaufen bislang die Joint-Venture-Unternehmen FAW-VW in Changchun und Shanghai Volkswagen alle Umfänge individuell ein, so werden jetzt die Einkäufe von Gleichteilen, Carry-over-Parts und Plattformkomponenten konzernweit gebündelt. Einige Komponenten wurden bereits ‚lokalisiert‘: beispielsweise ESP-Systeme, Sitzkomponenten, Kompressoren für Klimaanlage und Airbagsteuergeräten.

Das neue Common-Sourcing-Konzept sieht vor, Teilefamilien wie zum

Beispiel Stoßdämpfer, Lenkräder inklusive Lenksäulen oder Räder fahrzeugübergreifend anzufragen. „Schlüsselkomponenten werden definiert und abgefragt für Angebote auf dem chinesischen Markt“, erläuterte Horch. Eine Anfrage für Powertrain-Komponenten sei bereits gestartet.

VW-Methode: „Einfachere Teile“

VW will bereits in diesem Jahr einen Local-Content-Anteil in China von 80 Prozent erreichen, 2004 waren es 60 Prozent. Reengineering und „Vereinfachung der Teile“, so Horch, seien wichtige Voraussetzungen, um den Teileeinkauf in China intensivieren zu können. VW strebt laut Horch in China an, „zu 100 Prozent chinesische/asiatische Zulieferer zu nominieren, um so eine Lokalisierung von 100 Prozent zu erreichen.“ Horch gibt allerdings auch zu: „Das wird schwierig.“ Das größte Hindernis: VWs schwindende Stückzahlen in China, die auch die Attraktivität der Wolfsburger in China als Kunde immer stärker verblasen lassen. *Tina Rumpelt* ←