

Autohersteller legen ihre Werke in China still

Der Ausbruch des Coronavirus behindert sowohl Produktion als auch Absatz im grössten Automarkt der Welt

Die Autobauer in China haben schon vor der jüngsten Epidemie gelitten. Ein längerer Produktionsunterbruch würde die Situation noch verschlimmern.

MATTHIAS KAMP, MARTIN KÖLLING, TOKIO

Das Schlimmste ist die Ungewissheit. Seit dem chinesischen Neujahrsfest am 24. Januar ruht in sämtlichen Autoneum-Fabriken in China der Betrieb. Der Automobilzulieferer aus Winterthur betreibt in China acht Werke, davon drei gemeinsam mit einem japanischen Partner. Nach den Feiertagen sollte es eigentlich Anfang dieser Woche wieder losgehen. Doch dann ordneten die Behörden kurzerhand eine Verlängerung der Ferien an, um die Ausbreitung der durch das Coronavirus hervorgerufenen Lungenkrankheit einzudämmen. Jetzt will Autoneum, das sich auf die Herstellung von Komponenten zur Hitze- und Akustikdämmung spezialisiert hat, den Betrieb am Montag wieder hochfahren.

Doch ob die rund 1800 Autoneum-Mitarbeiter in China kommende Woche wirklich in die Fabriken zurückkehren können, ist noch ungewiss. «Entsprechend der von den chinesischen Lokalregierungen verhängten Fristen» werde nicht produziert, heisst es bei Autoneum, «wir handeln entsprechend den allgemeinen Gesundheitshinweisen.»

Menschenleere Showrooms

So wie dem Zulieferer aus Winterthur geht es in China zurzeit der gesamten Branche. Ob bei Zulieferern wie Schaeffler oder Webasto in Wuhan, bei BMW in Shenyang im Norden Chinas oder bei Volkswagen in Schanghai im Osten: Im grössten Automobilmarkt der Welt stehen alle Räder still – ein Virus, mutmasslich von einem Tiermarkt in Wuhan, hat die chinesische Automobilindustrie nahezu komplett lahmgelegt. Ob die Firmen ihre Aktivitäten in der kommenden Woche wieder aufnehmen können, ist fraglich. Für Chinas Behörden hat die Gesundheit der Menschen derzeit absolute Priorität, Geschäfte sind zweitrangig. Fabrikhallen und Kantinen mit Hunderten von Arbeitern sind bei der leichten Übertragbarkeit des Virus potenzielle Gefahrenherde. Nicht ausgeschlossen also, dass die Regierung die Zwangsferien in den kommenden Tagen noch einmal verlängern wird, was die Unsicherheit steigern würde.

Experten gehen davon aus, dass die Krise um das Coronavirus bei den Autoherstellern Spuren in den Büchern hinterlassen wird. Die Showrooms im ganzen Land sind menschenleer und zum



Die Fertigung von Autos ist nicht nur bei Peugeot PSA in Wuhan zum Erliegen gekommen.

TOMOHIRO OHSUMI / BLOOMBERG

Dätwyler kämpft an mehreren Fronten

Der Urner Industriekonzern Dätwyler beschäftigt in China rund 2000 Mitarbeiter. Das sind fast viermal so viele wie am Hauptsitz in Altdorf und im benachbarten Werk in Schattdorf zusammen, wo insgesamt 550 Angestellte ihren Arbeitsplatz haben. Wie viele internationale Industriefirmen hat auch Dätwyler in den vergangenen Jahren die Präsenz im Reich der Mitte stark ausgebaut und kämpft nun mit den Auswirkungen der Coronavirus-Epidemie.

Die beiden chinesischen Fabriken des Unternehmens, denen am einen Standort, in Ningguo südwestlich von Schanghai, auch ein Forschungszentrum angegliedert ist, sind zurzeit geschlossen. Man gehe gegenwärtig davon aus, den Betrieb am 9. Februar dank einer behördlichen Freigabe wiederaufnehmen zu können, sagte der Konzernchef Dirk Lambrecht an der Bilanzmedienkonferenz der Firma in Zürich. Noch befürchtet das Management keine Lieferengpässe. Als Zulieferer der Automobilindustrie verfügt Dätwyler über branchenübliche Lagerbestände, die einen Bedarf von 13 Tagen abdecken.

Kritisch würde es nach Einschätzung der Firma, falls sich die Lage in China

nicht wie erwartet noch innerhalb des Monats Februar normalisieren würde. Dann müsste die Unternehmensleitung wohl auch bei ihren Prognosen für den diesjährigen Geschäftsverlauf über die Bücher gehen.

Zur unsicheren Geschäftssituation in China trägt bei, dass das Management zurzeit nicht abschätzen kann, wie die Kunden in den nächsten Wochen reagieren werden. Selbst wenn die Produktion nächsten Sonntag wieder anlaufen sollte, könnten sich Bestellungen verzögern. «Auch die Beschäftigten unserer Kunden in China sitzen untätig zu Hause und müssen erst wieder zur Arbeit zurückkehren», sagte Lambrecht.

Derweil schlägt sich Dätwyler auch mit ganz praktischen Problemen herum. Die Firma muss sich darum kümmern, rechtzeitig genügend Schutzmasken zu beschaffen. Dies ist beim gegenwärtigen globalen Ansturm auf dieses Produkt alles andere als einfach. Im Moment gilt in chinesischen Fabriken noch immer die Weisung, permanent Schutzmasken zu tragen. Zudem schreibt die Regierung vor, dass die Masken zweimal täglich gewechselt werden. Bei 2000 Mitarbeitern kommt da pro Tag einiges zusammen.

Teil geschlossen. Die Fahrzeugverkäufe dürften im Januar und Februar deshalb um 25 bis 30% schrumpfen, schätzt der Automobilverband China Passenger Car Association. Im Gesamtjahr 2020 würden die Verkäufe aufgrund der Epidemie um 5% zurückgehen, prognostiziert der Verband.

Verunsicherte Mittelschicht

Der Stillstand trifft die Firmen zu einem denkbar ungünstigen Zeitpunkt, denn schon seit zwei Jahren nehmen in China, dem lange als Zukunftsmarkt gepriesenen Land, die Pkw-Verkäufe ab. Im vergangenen Jahr wurden 21,4 Mio. Autos ausgeliefert, fast 10% weniger als 2018. Die Konjunkturschwäche hat Chinas kaufkräftige Mittelschicht verunsichert – und jetzt drückt noch das Coronavirus auf die Stimmung. «Noch nie hatte es Chinas Autoindustrie mit so vielen negativen Faktoren zu tun, die Herausforderungen werden immer mehr», sagt Cui Dongshu, Generalsekretär des chinesischen Automobilverbands laut der Nachrichtenagentur Bloomberg. Es werde Monate dauern, bis sich die wirtschaftliche Aktivität normalisiere.

Hersteller wie Volkswagen und BMW sowie Zulieferer wie Webasto und Autoneum weisen darauf hin, dass es noch zu früh sei, einen allfälligen finanziellen

Schaden zu beziffern. Die Abhängigkeit vom chinesischen Markt ist jedenfalls immens. BMW verkauft jedes vierte Auto in China, Daimler jedes dritte und Volkswagen sogar fast jedes zweite. Autoneum beliefert in China zahlreiche europäische, amerikanische und chinesische Hersteller, und Webasto, ein Hersteller von Fahrzeugdächern, Heizsystemen und Ladelösungen, setzt jeden dritten Euro in China um.

Die Autokonzerne und Zulieferer warten nun gespannt, ob es bei den behördlich verordneten Zwangsferien bleibt oder ob es in die Verlängerung geht. Volkswagen, das mit seinen Joint-Venture-Partnern FAW und SAIC riesige Werke in Changchun im Norden und in der Nähe von Schanghai betreibt, will ab Montag wieder produzieren. Allerdings: Man beobachte die Lage und werde, falls nötig, Anpassungen vornehmen, teilte das Unternehmen mit. BMW hat gemeinsam mit seinem chinesischen Partner Brilliance drei Fabriken in Shenyang im Nordosten. Dort hat man sich schon unmittelbar nach dem Neujahrsfest entschlossen, den Betrieb gleich bis zum 16. Februar ruhen zu lassen. Toyota prüft, die Schliessung seiner vier Werke über den 9. Februar hinaus zu verlängern.

Lieferketten unterbrochen

Der Stillstand in der chinesischen Automobilindustrie wirkt sich inzwischen auf internationale Lieferketten aus. Am Dienstag teilte der koreanische Hersteller Hyundai mit, dass er die Produktion von Modellen seiner Premiummarke Genesis in Südkorea vorerst stoppt – der Nachschub von einzelnen Bauteilen aus China bricht ein. Ab Freitag soll dann auch die Produktion in sechs weiteren heimischen Werken wegen fehlender Bauteile kurzfristig eingestellt werden.

Die Koreaner sind wegen ihrer räumlichen Nähe zu China ein Fehlerthermometer für die globale Lieferkette der Autoindustrie. Hersteller in den USA und Europa werden durch die längeren Transportwege zwar erst etwas später betroffen. Bei Fiat Chrysler aber zeichnet sich bereits jetzt ab, dass in einer europäischen Fabrik des Konzerns schon bald die Bänder stillstehen könnten, wie die «Financial Times» berichtet.

Die globale Autoindustrie hat in den letzten zwanzig Jahren China in ihre Lieferketten integriert. Insgesamt hat China laut Bloomberg im Jahr 2018 Autoteile im Wert von etwas mehr als 70 Mrd. \$ exportiert. Ein Fünftel ging in die USA. Deutschland und Japan belegen mit zweistelligen Anteilen ebenfalls Spitzenplätze. Sollte sich die Situation in China nicht sehr bald normalisieren, könnte es zu grösseren Verwerfungen in der globalen Autoindustrie kommen.

Lässt sich Vertrauen in Geld auch digital herstellen?

Am NZZ-Podium sieht der ehemalige EZB-Chefökonom Jürgen Stark weit mehr Gefahren als Chancen hinter Kryptowährungen

THOMAS FUSTER

Was ist Geld, und wozu dient es eigentlich? So trivial die Frage erscheinen mag, so komplex fallen in Zeiten der Digitalisierung die Antworten aus. Das zeigte sich am Donnerstagabend am NZZ-Podium, das die «Zukunft des Geldes» zu erkunden versuchte. Dabei interessierte nicht zuletzt, ob auch kryptografische Werkzeuge in der Lage sind, auf solide Weise für Vertrauen in Geld zu sorgen. Denn ohne Vertrauen – das gilt für Banknoten und Münzen ebenso wie für Bitcoin oder Stablecoin – fehlt es an Akzeptanz. Und Geld, das von niemandem akzeptiert wird, ist wertloses Geld.

Offen bleiben für Innovationen

Jürgen Stark, der frühere Chefökonom der Europäischen Zentralbank, zeigte sich in seinem Einstiegsreferat skeptisch



Jürgen Stark
Früherer Chefökonom
der Europäischen
Zentralbank

gegenüber virtuellem Geld. Kryptovermögenswerte gäben zwar vor, Geld zu sein. Sie seien es aber nicht, da sie die drei Kernfunktionen von Geld (Rechenbarkeit, Zahlungsmittel, Wertaufbewahrungsmittel) nicht erfüllten und somit auch nicht die Voraussetzung für Vertrauen und Glaubwürdigkeit. Es fehle zudem an klaren Governance-Strukturen und Transparenz. Je stärker virtuelle Gelder mit dem traditionellen Finanzsystem verbunden seien, desto grösser würden auch die Risiken für die Finanz-

stabilität. Entsprechend wichtig seien hohe Standards bei der Regulierung.

Die grosse Kunst besteht laut Stark vor allem darin, mit kluger Regulierung zu einem stabilen Finanzsystem beizutragen, ohne dadurch den technologischen Fortschritt zu bremsen oder gar zu unterbinden. Diese Herausforderung stellt sich auch bei der Frage, ob neben privaten Akteuren auch Zentralbanken eine allgemein verfügbare Digitalwährung bereitstellen sollten. Stark sieht hier noch viele ungelöste Probleme. Dazu zählt etwa eine mögliche Verschärfung der Krisenanfälligkeit. Dies deshalb, weil die allgemeine Verfügbarkeit von digitalem Zentralbankgeld im Fall einer Finanzkrise einen Bank-Run erleichtern würde.

Zur Ehrenrettung von Kryptowährungen sah sich Guido Bühler veranlasst. Er ist Geschäftsführer der Seba Crypto AG, die im vergangenen August (zusammen mit der Sygnum AG)

als erstes Kryptoinstitut eine Banklizenz von der Eidgenössischen Finanzmarktaufsicht erhalten hat. Vertrauen habe mit Disziplin zu tun, rief er in Erinnerung. Und diese Disziplin sei etwa bei der Kryptowährung Bitcoin durch die Mathematik gegeben, also gewissermassen durch das Protokoll, das der Expansion solcher Coins strenge Regeln auferlege. Bitcoins könnten von keiner zentralen Instanz konfisziert werden.

Skepsis gegenüber Libra

Dieses Vorteil betonte auch Fabian Schär, Professor an der Universität Basel und Geschäftsleiter des Center for Innovative Finance. Er relativierte den Einwand von Stark, wonach Kryptowährungen keinen eigenständigen Wert haben. Denn dasselbe gelte auch für konventionelles Fiat-Geld, auf das sich die Staaten abstützen. Auch

den Vorwurf des extrem hohen Energieaufwands, der für das Schürfen virtueller Münzen nötig ist, liess er nicht unkommentiert. Berücksichtige man beim Fiat-Geld die zahlreichen Mitarbeiter der Notenbanken, Regulatorien und die technischen Infrastrukturen, seien zentralisierte Geldsysteme nicht zwingend günstiger als Währungen wie Bitcoin.

Ein eher überraschender Konsens herrschte bei der von Martin Meyer, Leiter NZZ-Podium, geführten Diskussion beim Thema Libra. Niemand konnte sich wirklich erwärmen für den von Facebook propagierten Stablecoin. Er habe Angst vor Libra, sagte Schär. Denn unter dem Deckmantel der Dezentralität werde von einigen amerikanischen Konzernen eine zentralistische Währung vorangetrieben, die Systemrelevanz erlangen könnte. Auch Bühler meinte, Facebook sei nicht eben geeignet, Vertrauen beim Publikum aufzubauen.