

Wirtschaft

Aus dem Windschatten der Autoriesen

Mit den Fahrzeugherstellern geraten auch Zulieferer unter die Räder. Neue Märkte sollen Unabhängigkeit bringen.

Alexandra Riegler Charlotte/USA

Vielleicht schafft es Delphi heuer. Seit drei Jahren hängt der Hoflieferant von General Motors (GM) in der Insolvenz fest. Mit weniger Geschäftsbereichen, weniger Mitarbeitern und geringeren Kosten steht der weltweit fünftgrößte Autozulieferer inzwischen besser da, für ein Ende des Chapter-11-Verfahrens reichte es bisher aber noch nicht. Bis Jahresende, so die Einschätzung einiger Analysten, könnte der Schritt jedoch gelingen – ein Ende der Talfahrt bei GM vorausgesetzt.

Gleichzeitig gibt die Lage in Detroit nur sehr bedingt Anlass zu Hoffnung. Zwar griff GM seinem strachelnden Spin-off unter die Arme und übernahm Mitte September 3,4 Mrd. Dollar (2,4 Mrd. Euro) an Pensionsverpflichtungen von Delphi. Zu solchen Hilfeleistungen hatte sich der Autoriese bei der Teilung der Unternehmen allerdings auch verpflichtet. Im Falle einer Pleite des Zulieferers wäre bei GM nicht nur die unmittelbare Weiterführung der Fahrzeugproduktion in Gefahr. Auch die gesamten Pensionsansprüche der Delphi-Mitarbeiter würden auf den gebeutelten Autoriesen zurückfallen. Diesem steht an seinem 100. Geburtstag ohnehin das Wasser bis zum Hals.



Von Zukäufen und der Ausweitung des Geschäfts nach Asien erhoffen sich die Autozulieferer einen Ausgleich vor allem für die Flaute des US-amerikanischen Marktes. Foto: Photos.com

Die schlechte Konjunktur lässt den Autoabsatz weltweit schrumpfen. Steigende Rohstoffpreise drücken auf die Profite der Industrie. Autobauer drosseln die Produktion, ihre Zulieferer ziehen nach. Ganz auf ihre Großkunden eingestellt, übernahmen diese in den letzten Jahren zunehmend Entwicklungsaufgaben, folgten den Werken der Hersteller nach Osteuropa und Asien.

Hin zu neuen Märkten

Das Risiko der Abhängigkeit wurde vielen Zulieferern durch hohe Profite versüßt. Wer kann,

spielt sich außerdem mit eigener Forschung frei oder schafft sich alternative Standbeine.

Der weltgrößte Automobilzulieferer Robert Bosch etwa wendet sich verstärkt erneuerbaren Energien zu. Die Übernahme von Ersol, einem Fotovoltaikhersteller, bestätigt diese Kursänderung. Dabei kommt der deutsche Zündkerzen-Erfinder bei der derzeitigen Krise noch recht gut weg. Die Flaute in den USA kann mit Geschäften in Russland und Asien wettgemacht werden.

Der kanadische Zulieferer Magna International, mit Ein-

künften von 26,1 Mrd. Dollar (19,5 Mrd. Euro) drittgrößter Player, versucht, seine Abhängigkeit vom deutschen und amerikanischen Markt ebenfalls mit einer Expansion nach Russland zu verringern. Dort geht Magna dem Autobauer Gaz bei der Produktion von Chrysler-Modellen zur Hand. Doch die Finanzkrise reicht auch nach Russland. Oligarch Oleg Deripaska, der Gaz kontrolliert, musste Anfang Oktober seine Anteile am Geschäftspartner Magna der französischen Bank BNP Paribas überlassen. Eine Übereinkunft beim Kauf der Anteile sah vor,

dass die Bank diese einziehen könnte, sollte deren Wert deutlich unter den Kaufpreis fallen.

Dass Tumulte auf dem Finanzmarkt auch den kreditfinanzierten Deal zwischen der deutschen Schaeffler-Gruppe und Zulieferer Continental gefährden könnten, wird von den beteiligten Banken dementiert. Schaeffler würde mit der Übernahme jedenfalls auf Platz drei der Zulieferer-Charts vorstoßen. Auch die Nummer zehn auf dem Markt, das deutsche Unternehmen ZF Friedrichshafen, setzt auf Wachstum. Der Zukauf des US-Unternehmens Cherry soll ZF im Bereich Mechatronik fitter machen.

Japaner in Amerika

Von der Expansion japanischer Autokonzerne, unter anderem auch in die USA, profitiert Denso. Umsatzeinbrüche bei GM und Co gingen bis vor Kurzem noch mit kräftigen Zuwächsen für Toyota einher, zu dessen Firmengruppe der japanische Zulieferer zählt.

Ford, weiterhin in akuter Geldnot, soll laut der japanischen Zeitung *Nikkei* seine Mazda-Anteile Denso zum Kauf angeboten haben. Für die erfolgreichen Japaner käme das Angebot gerade recht. Sie wollen ihr Geschäft mit Mazda ohnehin ausweiten.

WICHTIGER BRANCHENTREFF

Wir sind zum dritten Mal bei der ITnT dabei und kommen jedes Jahr gerne wieder zu diesem wichtigen lokalen Branchentreff. Die ITnT ist für uns nicht nur ideal um Kunden und Interessenten zu treffen, als Anbieter von komplexen IT-Lösungen nutzen wir sie auch sehr erfolgreich um unser plattform- und netzwerkorientiertes sowie innovatives Produktportfolio zu präsentieren.

Jens Leuchters, Country Manager
Deutschland und Österreich, Interoute



jetzt
anmelden
WWW.ITNT.AT

ITnT

Trade Fair for Information Technology and
Telecommunication focused on Central Europe

in partnership with EXPO COMM

27.-29. JÄNNER 2009

MESSE WIEN

HALLEN C+D

U2 STATION KRIEAU

Eine Veranstaltung der
Reed Exhibitions
Messe Wien

Infos und Anmeldeunterlagen zur ITnT:
T: +43 (0)1 727 20-376 | F: +43 (0)1 727 20-442 | E: itnt@messe.at

WWW.ITNT.AT