

Schweizer Autozulieferer in der Defensive

Bereinigung der Branche bei gehaltener Grösse und nachlassender Innovationskraft

Die inländischen Automobilzulieferer haben sich von der Krise 2008/09 noch nicht ganz erholt. Wenn sie noch wachsen, dann nur im Ausland. Die Erwartungen der Unternehmen sind bescheidener geworden.

Giorgio V. Müller

Die Schweizer Zulieferer der Automobilindustrie ergeben zusammen so etwas wie einen unbekanntes Riesen. Die Autobranche ist hierzulande zwar kaum direkt sichtbar, ihre Exportkraft kommt aber jener der prestigeträchtigen Uhrenindustrie nahe – dies glaubte man bisher jedenfalls, nachdem vor fünf Jahren Experten der ETH Zürich in einer Studie erstmals ein Bild der Branche skizziert hatten. Eine neue Bestandaufnahme, die am Mittwoch vorgestellt wurde, zeigt nun aber andere Zahlen: Erwirtschafteten die gut 300 Zulieferer mit rund 34 000 Beschäftigten 2008 eine Bruttowertschöpfung von 16 Mrd. Fr., sind es fünf Jahre später plötzlich nur noch 9 Mrd. Fr. und 24 000 Mitarbeiter.

Liquidiert und fusioniert

Der erste Eindruck täuscht allerdings, wie Anja Schulze, Leiterin von Swiss Car der ETH Zürich, erklärt. Die Branche sei nicht um einen Drittel geschrumpft, die Differenz habe vielmehr mit einer verbesserten statistischen Erhebungsmethode zu tun. Gemessen an der neuen Berechnungsweise hätten sich Umsatz und Mitarbeiterzahl seit 2008 kaum verändert. Angesichts der Entwicklung im wichtigsten Absatzmarkt Deutschland, wo Umsatz und Beschäftigtenzahl im Vergleichszeitraum um je 9,3% zurückgegangen sind, haben sich die Schweizer Autozulieferer also vergleichsweise wacker geschlagen.

Dennoch hat die unerwartet heftige Krise von 2008/09 auch in der Schweiz Wunden verursacht, die noch nicht verheilt sind. In den vergangenen fünf Jahren sind 33 Schweizer Unternehmen liquidiert oder übernommen worden, was gut einem Zehntel der Branche entspricht. Hingegen gab es auch Neu-

gründungen in ähnlichem Ausmass, weshalb die Zahl der der Branche zugeordneten Unternehmen weitgehend stabil geblieben ist.

Beim Produktesortiment überwiegt der Bereich Motor, Getriebe und Antriebsstrang, wobei in der Regel Maschinen und Werkzeuge für die Bearbeitung von Teilen geliefert werden. Meist sind es mechanische Teile, die aus den vorwiegend kleinen und mittelgrossen Unternehmen kommen. Im Segment Elektromobilität (Produkteanteil 7%) sind die Schweizer Hersteller untervertreten. Tendenziell sind die hiesigen Firmen nur Unterteilnehmer, ihr Anteil hat im Vergleich mit 2008 von 47% auf 57% zugenommen. In direktem Kontakt mit dem Autohersteller sind weniger als 17% der Firmen, und jede vierte kennt den Endkunden des Produkts kaum oder gar nicht. Dies deutet darauf hin, dass viele Schweizer Anbieter bei neuen Fahrzeugprojekten eher ausführend denn gestaltend mitwirken.

Unter der statistisch kaum veränderten Oberfläche hat sich in den vergangenen Jahren in der einheimischen Branche viel getan. Jedes zehnte Unternehmen hat die Produktion in der Schweiz aufgegeben, ebenso viele haben einen

Teil der Produktion nach Deutschland verlagert, was aber laut den Autoren der Studie keinen kausalen Zusammenhang hat. Verglichen mit 2008 gaben 13% weniger Firmen an, in der Schweiz zu produzieren. Als ausländischer Produktionsstandort ist ausser Deutschland vor allem China beliebt, Russland ist noch ein weisser Fleck, und aus Frankreich verabschieden sich die Schweizer Autozulieferer zurzeit. Ein Beispiel dafür ist der grösste Schweizer Anbieter, Autoneum (vgl. nebenstehenden Artikel), der ein Werk in Frankreich schliesst.

Weniger Forschungsgelder

Die Branchenanalyse zeichnet das Bild einer noch immer stark national verankerten Branche. Bei jedem zweiten Unternehmen sind mindestens 80% der Mitarbeiter in der Schweiz ansässig. Dabei hat sich der Aufwand für Forschung und Entwicklung tendenziell verringert, was laut Studie nicht strategischen Entscheidungen, sondern dem operationell garstigeren Umfeld zuzuschreiben ist.

Entsprechend vorsichtig äusserten sich die Unternehmen zur künftigen Umsatzentwicklung. Waren 2008 noch fast zwei von drei Firmenvertretern der

Ansicht, dass ihr Umsatz in den nächsten fünf Jahren um jährlich mindestens 6% wachse, glauben dies heute nur noch 28%. Und 17% (2008: 3%) der Befragten gehen davon aus, dass ihr Umsatz in den kommenden Jahren stagniere. Laut Schulze sind die Unternehmen aber nicht pessimistischer geworden, sondern nur vorsichtiger. Offenbar steckt ihnen die letzte Krise, deren Ausmass wohl niemand erwartet hatte, noch in den Knochen. Für die Schrumpfung der Forschungsbudgets könnte die vergleichsweise labile finanzielle Verfassung der Firmen ausschlaggebend sein. Die Zahlen der ersten Studie basierten noch auf dem Boomjahr 2007, damals schienen die Bäume in den Himmel zu wachsen. Zur Finanzlage der Branche machen beide Studien keine Angaben.

Branche mit zwei Gesichtern

Die Analyse der ETH zeigt nur eine von mehreren Facetten der Branche, denn ermittelt wird die Bruttowertschöpfung im Inland. Es kommt also kein einziger Umsatzfranken der Autosparte von Georg Fischer in die Statistik, weil dieses Geschäft in der Schweiz keine Produktionsstätten hat. Hingegen werden die in Schaffhausen in Forschung und Entwicklung Beschäftigten berücksichtigt. Und wenn LEM in Genf 13 Stellen in der einfachen manuellen Fertigung streicht, dafür Dutzende neue in China und Bulgarien schafft, wird nur der Rückgang erfasst. Trotzdem sei das Bekenntnis zum Produktionsstandort Schweiz überraschend stark, sagt Schulze. Offenbar wiegen die vielen Vorteile mehr als die Nachteile (vgl. Grafik).

In der Öffentlichkeit sind es jedoch weniger die vielen kleinen Autozulieferer in ihren geografischen Nischen, sondern die grossen Unternehmen, die das Bild der Branche prägen. Diese wachsen vorwiegend im Ausland, weil sie als globale Anbieter an den Produktionsorten ihrer Kunden präsent sein müssen. Gemeinsam ist allen, dass sich der Trend zur Spezialisierung verstärkt hat. «Nur ein bisschen Auto machen, das geht nicht», sagt Schulze, denn die anforderungsreichen Zertifizierungen der Produktion könne sich nur noch leisten, wer voll auf die Autobranche setze.

Standortfaktoren für die Schweizer Autozulieferer



QUELLE: ETH SWISS-CAR-ANALYSE

NZZ-INFOGRAFIK/ds

Die zwei Facetten der Schweizer Autozulieferer

Mit einem jährlichen Umsatz von 9 Milliarden Franken und 24 000 Beschäftigten sind die Automobilzulieferer eine gewichtige Branche. Während die vielen Kleinen ihre Positionen verteidigen, beteiligen sich die wenigen global aufgestellten Firmen an der Verlagerung in die neuen Märkte.

Zunehmende Verlagerung der Automobilproduktion in die Schwellenländer

Anzahl produzierter Leichtfahrzeuge in Millionen und prognostizierte jährliche Wachstumsrate 2014-17, in %



Viel Spreu, wenig Weizen

Gross und Klein driften auseinander

Giorgio V. Müller - In den Statistiken spielen die inländischen Automobilzulieferer eine etwas weniger prominente Rolle, als bisher vermutet wurde (vgl. Artikel links). Dennoch sind sie für ein Land, das so gut wie keine Fahrzeuge herstellt, eine wichtige Exportindustrie. Trotz einer heftigen Wirtschaftskrise und Branchenkrise sowie dem Handicap einer starken Heimwährung sind die Umsatz- und Beschäftigungszahlen in den vergangenen fünf Jahren weitgehend stabil geblieben. Vor allem im Vergleich mit den Nachbarländern ist dies eine bemerkenswerte Leistung.

Zufriedenheit ist jedoch fehl am Platz, denn die Lage der Branche ist schlimmer, als die Zahlen glauben machen. Im Hauptabsatzmarkt Europa läuft es seit Jahren schlecht. 2013 wird das sechste Jahr in Folge sein, in dem die Europäer weniger Fahrzeuge kaufen. Ob die besseren Zahlen von September und Oktober schon eine Wende bedeuten, bleibt offen. Von der Verlagerung der Produktion in die Schwellenländer werden nur jene Schweizer Anbieter profitieren, die gross genug sind, ihren Abnehmern in die neuen Märkte zu folgen und dort eigene Fertigungsstätten aufzubauen. Unternehmen mit mehr als 500 Mitarbeitern tun dies mit Erfolg, bauen im Ausland Fabriken und schaffen neue Arbeitsplätze. Für ihre Kunden hat die Marke «Made in Switzerland» wenig Bedeutung, wessen Zahlen sie einen Aufpreis für ein «Made by Swiss Companies», weil sie von der hohen Produktqualität und Liefertreue der Schweizer Unternehmen überzeugt sind. Für die global tätigen Schweizer Automobilzulieferer bedeutet dies aber auch eine Konzentration auf Kerngeschäft. Der Trend geht hin zum reinen Autozulieferer.

Für die grosse Masse der restlichen einheimischen Unternehmen, die auch den Hauptteil der Branche ausmachen, wird es zunehmend schwieriger, in ihrer Nische zu überleben, besonders für die vielen, die sich auf einfache mechanische Teile spezialisiert haben. Aufgrund ihrer beschränkten Grösse sind sie für eine Auslandsexpansion zu klein, sie müssen im Hochlohnland Schweiz produzieren. Ein Ausweg, den auch schon einige gegangen sind, ist, sich ein zweites Standbein am Hauptmarkt (in der Regel Deutschland) aufzubauen, um den Nachteil des Wechselkursrisikos zu schmälern. Gute Chancen wären im Elektronikbereich vorhanden, der im Fahrzeugbereich überdurchschnittlich wächst. Dank den gut ausgebildeten Fachkräften in der Schweiz wäre auch das nötige Humankapital vorhanden, um von diesem Trend zu profitieren.

ZAHL ZUM THEMA

75%

Wertschöpfungsanteil

In der Automobilbranche geht man davon aus, dass rund drei Viertel der Wertschöpfung eines Fahrzeugs bei den Zulieferern verbleiben. Je nach Hersteller beläuft sich der Anteil auf 40% bis 80%. Eine zunehmend grössere Bedeutung nimmt die Elektronik ein, auf die mittlerweile rund ein Drittel der von Zulieferern erzielten Wertschöpfung entfällt.

Schweizer Autozulieferer in der Defensive

Bereinigung der Branche bei gehaltener Grösse und nachlassender Innovationskraft

Die inländischen Automobilzulieferer haben sich von der Krise 2008/09 noch nicht ganz erholt. Wenn sie noch wachsen, dann nur im Ausland. Die Erwartungen der Unternehmen sind bescheidener geworden.

Giorgio V. Müller

Die Schweizer Zulieferer der Automobilindustrie ergeben zusammen so etwas wie einen unbekannteren Riesen. Die Autobranche ist hierzulande zwar kaum direkt sichtbar, ihre Exportkraft kommt aber jener der prestigeträchtigen Uhrenindustrie nahe - dies glaubte man bisher jedenfalls, nachdem vor fünf Jahren Experten der ETH Zürich in einer Studie erstmals ein Bild der Branche skizziert hatten. Eine neue Bestandaufnahme, die am Mittwoch vorgestellt wurde, zeigt nun aber andere Zahlen: Erwirtschafteten die gut 300 Zulieferer mit rund 34 000 Beschäftigten 2008 eine Bruttowertschöpfung von 16 Mrd. Fr., sind es fünf Jahre später plötzlich nur noch 9 Mrd. Fr. und 24 000 Mitarbeiter.

Liquidiert und fusioniert

Der erste Eindruck täuscht allerdings, wie Anja Schulze, Leiterin von Swiss Car der ETH Zürich, erklärt. Die Branche sei nicht um einen Drittel geschrumpft, die Differenz habe vielmehr mit einer verbesserten statistischen Erhebungsmethode zu tun. Gemessen an der neuen Berechnungsweise hätten sich Umsatz und Mitarbeiterzahl seit 2008 kaum verändert. Angesichts der Entwicklung im wichtigsten Absatzmarkt Deutschland, wo Umsatz und Beschäftigtenzahl im Vergleichszeitraum um je 9.3% zurückgegangen sind, haben sich die Schweizer Autozulieferer also vergleichsweise wacker geschlagen.

Dennoch hat die unerwartet heftige Krise von 2008/09 auch in der Schweiz Wunden verursacht, die noch nicht verheilt sind. In den vergangenen fünf Jahren sind 33 Schweizer Unternehmen liquidiert oder übernommen worden, was gut einem Zehntel der Branche entspricht. Hingegen gab es auch Neu-

gründungen in ähnlichem Ausmass, weshalb die Zahl der der Branche zugeordneten Unternehmen weitgehend stabil geblieben ist.

Beim Produktesortiment überwiegt der Bereich Motor, Getriebe und Antriebsstrang, wobei in der Regel Maschinen und Werkzeuge für die Bearbeitung von Teilen geliefert werden. Meist sind es mechanische Teile, die aus den vorwiegend kleinen und mittelgrossen Unternehmen kommen. Im Segment Elektromobilität (Produkteanteil 7%) sind die Schweizer Hersteller untervertreten. Tendenziell sind die hiesigen Firmen nur Unterteilnehmer, ihr Anteil hat im Vergleich mit 2008 von 47% auf 57% zugenommen. In direktem Kontakt mit dem Autohersteller sind weniger als 17% der Firmen, und jede vierte kennt den Endkunden des Produkts kaum oder gar nicht. Dies deutet darauf hin, dass viele Schweizer Anbieter bei neuen Fahrzeugprojekten eher ausführend denn gestaltend mitwirken.

Unter der statistisch kaum veränderten Oberfläche hat sich in den vergangenen Jahren in der einheimischen Branche viel getan. Jedes zehnte Unternehmen hat die Produktion in der Schweiz aufgegeben, ebenso viele haben einen

Teil der Produktion nach Deutschland verlagert, was aber laut den Autoren der Studie keinen kausalen Zusammenhang hat. Verglichen mit 2008 gaben 13% weniger Firmen an, in der Schweiz zu produzieren. Als ausländischer Produktionsstandort ist ausser Deutschland vor allem China beliebt, Russland ist noch ein weisser Fleck, und aus Frankreich verabschieden sich die Schweizer Autozulieferer zurzeit. Ein Beispiel dafür ist der grösste Schweizer Anbieter, Autoneum (vgl. nebenstehenden Artikel), der ein Werk in Frankreich schliesst.

Weniger Forschungsgelder

Die Branchenanalyse zeichnet das Bild einer noch immer stark national verankerten Branche. Bei jedem zweiten Unternehmen sind mindestens 80% der Mitarbeiter in der Schweiz anässig. Dabei hat sich der Aufwand für Forschung und Entwicklung tendenziell verringert, was laut Studie nicht strategischen Entschieden, sondern dem operationell geringeren Umfeld zuzuschreiben ist.

Entsprechend vorsichtig äusserten sich die Unternehmen zur künftigen Umsatzentwicklung. Waren 2008 noch fast zwei von drei Firmenvertretern der

Ansicht, dass ihr Umsatz in den nächsten fünf Jahren um jährlich mindestens 6% wachse, glauben dies heute nur noch 28%. Und 17% (2008: 3%) der Befragten gehen davon aus, dass ihr Umsatz in den kommenden Jahren stagniere. Laut Schulze sind die Unternehmen aber nicht pessimistischer geworden, sondern nur vorsichtiger. Offenbar steckt ihnen die letzte Krise, deren Ausmass wohl niemand erwartet hatte, noch in den Knochen. Für die Schrumpfung der Forschungsbudgets könnte die vergleichsweise labile finanzielle Verfassung der Firmen ausschlaggebend sein. Die Zahlen der ersten Studie basierten noch auf dem Boomjahr 2007, damals schienen die Bäume in den Himmel zu wachsen. Zur Finanzlage der Branche machen beide Studien keine Angaben.

Branche mit zwei Gesichtern

Die Analyse der ETH zeigt nur eine von mehreren Facetten der Branche, denn ermittelt wird die Bruttowertschöpfung im Inland. Es kommt also kein einziger Umsatzfranken der Autoparte von Georg Fischer in die Statistik, weil dieses Geschäft in der Schweiz keine Produktionsstätten hat. Hingegen werden die in Schaffhausen in Forschung und Entwicklung Beschäftigten berücksichtigt. Und wenn LEM in Genf 13 Stellen in der einfachen manuellen Fertigung streicht, dafür Dutzende neue in China und Bulgarien schafft, wird nur der Rückgang erfasst. Trotzdem sei das Bekanntheit zum Produktionsstandort Schweiz überraschend stark, sagt Schulze. Offenbar wiegen die vielen Vorteile mehr als die Nachteile (vgl. Grafik).

In der Öffentlichkeit sind es jedoch weniger die vielen kleinen Autozulieferer in ihren geografischen Nischen, sondern die grossen Unternehmen, die das Bild der Branche prägen. Diese wachsen vorwiegend im Ausland, weil sie als globale Anbieter an den Produktionsorten ihrer Kunden präsent sein müssen. Gemeinsam ist allen, dass sich der Trend zur Spezialisierung verstärkt hat. «Nur ein bisschen Auto machen, das geht nicht», sagt Schulze, denn die anforderungsreichen Zertifizierungen der Produktion könne sich nur noch leisten, wer voll auf die Autobranche setze.

Standortfaktoren für die Schweizer Autozulieferer



Quelle: ETH Zürich/ANALYSE

NEZ-INFO@ETH.ZH.CH