

FREIE SICHT

Das Embargo: Putins Freund

REINER EICHENBERGER

Die USA und die EU wollen Wladimir Putin und viele andere Herrscher mit Wirtschaftssanktionen zur Räson bringen. Das wird misslingen. Handelssanktionen verknappen im Zielland die Importgüter und treiben einen Keil zwischen Inlands- und Weltmarktpreise, während die Exportpreise sinken. Dadurch schrumpft das Realeinkommen der Bevölkerung. Der Regierung und ihrer Entourage aber nützt es, weil es ihre Macht gegenüber Oppositionsgruppen und Bürgertum dreifach stärkt.



Erstens werden viele Güter, welche die Regierung und ihre Klientel produzieren oder kontrollieren, knapper und wertvoller. Zweitens verschaffen Sanktionen der Zielregierung einen Freipass, selbst Importbeschränkungen und Rationierungsprogramme einzuführen und Ausnahmebewilligungen gezielt an Freunde zu vergeben. Drittens ermöglichen die Preisunterschiede zwischen dem Inland und dem Weltmarkt riesige Schmuggelgewinne. Die illegalen Ein- und Ausfahrten werden typischerweise von der Regierung und ihrer Entourage kontrolliert, da diese im eigenen Land frei operieren können. Während sie sich an den «Embargogewinnen» bereichern, werden Bevölkerung und Privat-

«Fidel Castro war auch nach über 50 Jahren Embargo fest im Sattel.»

wirtschaft von der Regierung abhängig und zur Kollaboration gezwungen – ansonsten drohen ihnen Verarmung und Konkurs. Zudem kann die Regierung die Opposition leicht beeinflussen, indem sie an einzelne Exponenten Schmuggel- und Importrechte im Tausch für politisches Stillhalten vergibt.

Die schädliche Wirkung von Embargos ist belegt. In Kuba war Fidel Castro auch nach über fünfzig Jahren US-Embargo fest im Sattel; Saddam Hussein und Slobodan Milosevic sowie ihre Entourage häuften dank UNO-Embargos riesige Vermögen an und in Gaza profitierte die Hamas dank dem israelischen Embargo massiv am Schmuggel und an der Verteilung rationierter (Hilfs-)Güter. Wegen dieser Misserfolge werden heute vermehrt gezielte «smart sanctions» eingesetzt. Doch diese kranken an ähnlichen Problemen. So machen internationale Reise- und Finanztransaktionsverbote die anvisierten «Freunde des Regimes» nur noch abhängiger von ihrer Regierung.

Was also tun? Neben der Förderung demokratischer Strukturen sollte gegen Zielregierungen das eigentliche Gegenteil von Embargos eingesetzt werden. Der Handlungsspielraum der Mitglieder unliebsamer Regierungen und ihrer Entourage sollte nicht mit Sanktionen verengt, sondern fruchtbar erweitert werden. Ihnen sollte Asyl angeboten werden – und bei kooperativer Mitwirkung in Wahrheitskommissionen zur Aufdeckung illegaler und unmoralischer Regierungstätigkeit sollte ein kleiner Teil des von ihnen angehäuften Reichtums legalisiert werden. Diese Strategie ist verwandt mit der Kronzeugenregelung, die im Kampf gegen Kartelle, Steuerhinterziehung oder die Mafia erfolgreich ist. Sie würde auch gegen unliebsame Regierungen funktionieren.

In dieser Kolumne schreiben im Wechsel «Handelszeitung»-Chefökonom Simon Schmid, «Handelszeitung»-Autor Urs Paul Engeler sowie Reiner Eichenberger, Professor für Finanz- und Wirtschaftspolitik an der Universität Freiburg.

FREIE SICHT

Alle Kolumnenbeiträge im Internet: handelszeitung.ch/freiesicht

Mitgehangen, mitgefangen

Autoindustrie Dieselgate bringt nicht nur Hersteller, sondern auch Schweizer Zulieferer in die Bredouille.

BERNHARD FISCHER

Volkswagen, Audi, Porsche, BMW, Daimler: Sie alle sollen es getan haben: sich illegal über Technik, Kosten und Zulieferer abgesprochen haben, einige unter ihnen sollen auch noch jahrelang Abgaswerte manipuliert haben.

Jetzt sieht sich die deutsche Automobilindustrie mit Milliardenstrafen konfrontiert, der Ruf ist ramponiert. Das trifft auch einen Wirtschaftszweig in der Schweiz, der am Tropf dieser Autobauer hängt: Den Autozulieferern drohen schmerzhaft Einbussen.

Die Stimmung in der Branche ist dementsprechend verhalten: Michael Ingold, Chef des solothurnischen Präzisionsschraubenherstellers Aeschlimann, rechnet «unter Berücksichtigung der steigenden Verunsicherung damit, dass ein Geschäftsrückgang kommen wird».

Auch wenn der grosse Taucher bisher ausblieb: Von spürbaren Umsatzrückgängen wollen bis zum Halbjahr 2017 viele der Unternehmen hierzulande noch nichts wissen. Derweil haben es globale Zulieferer wie Feintool, Autoneum und Georg Fischer einfacher: Sie profitieren von der PKW-Weltproduktion und sind im Vergleich zu heimischen KMU weit weniger abhängig von nur einer Handvoll Hersteller in Europa oder einer bestimmten Wagenklasse.

Die Branche ist besorgt

Doch mögliche Milliardenstrafen für die Autoproduzenten könnten zu Investitionskürzungen und damit sinkenden Bestellungen führen, besonders bei den kleineren Zulieferern in der Schweiz. Das steht in der Branche ausser Zweifel.

Sollten darüber hinaus lokale Fahrverbote für Dieselfahrzeuge wie in Frankreich, Italien und Deutschland in ganz Europa oder gar weltweit durchgesetzt werden, wäre das Dieselfahrzeug eher früher als später tot. Spätestens dann hat die Schweizer Industrie ernste Probleme.

Denn die Automobilzulieferer stellen eine der bedeutendsten Branchen des Landes dar. Mehr als 300 KMU und einige Börsenstars produzieren hierzulande überwiegend für die deutsche Autoindustrie zum Beispiel Innenverkleidungen, Getriebeteile sowie Komponenten für Verbrennungsmotoren. Manche davon sind in ihrem Bereich sogar Weltmarktführer; 9 Milliarden Franken Umsatz, 24 000 Beschäftigte – die heimischen Autozulieferer sind ein massgeblicher Arbeitgeber und Investitions Garant. Läuft es wie geschmiert, dann gilt: Brummen die deutschen Autobauer, schnurren die Zulieferer aus der Schweiz. Rund 40 Prozent der vorwiegend mittelgrossen Firmen liefern Teile für Verbrennungsmotoren zu. Der Löwenanteil geht nach Deutschland, ein grosser Teil auch in die USA.

Summieren sich allerdings Ereignisse wie Dieselgate bei VW, Manipulationen bei Fiat, überhöhte Abgaswerte bei Renault und Ermittlungen der Staatsanwaltschaft gegen Daimler, dann treibt das hiesigen Zulieferbetrieben zunehmend Sorgenfalten auf die Stirn. Raphael Jehle

Überhöhte Abgaswerte: Schweizer Autozulieferer sind potenziell stark betroffen von Milliardenbussen gegen Autobauer.

vom Aargauer Werkzeugbauer Jehle sagt: «Die laufende und die eventuell kommende Entwicklung haben Auswirkungen auf uns.» Uwe Krause, Chef vom Thurgauer Frästeil-Massenproduzenten Pfiffner,

«Wir spüren, dass Neuinvestitionen nicht mehr getätigt werden.»

Uwe Krause
Geschäftsleiter, K.R. Pfiffner AG

sagt: «Die Auslastung der von uns in die Dieselinstrumente gelieferten Anlagen ist aufgrund der reduzierten Herstellung von Dieselfahrzeugen zurückgegangen. Wir spüren auf dem deutschen Markt, dass Neuinvestitionen seit der VW-Dieselfärfare nicht mehr getätigt werden.» Und selbst Firmen wie der Zürcher Steuerungs- und LED-Spezialist Apag, welche nicht direkt

für die Produktion von Verbrennungsmotoren zuliefern, müssen sich mit dem Dieselfahrzeug beschäftigen. Apag-Chef Johannes Popp räumt ein: «Ein genereller Verkaufsrückgang bei unseren Hauptkunden BMW und Audi würde uns treffen.»

Elektroautos sind ein Ausweg

Sollten auf die deutschen Autogiganten finanzielle Belastungen zukommen, wäre das für die Automobilzulieferer also unangenehm. Apag-Chef Popp erinnert sich an eine prekäre Situation: Im Frühjahr 2016 stornierte einer seiner Kunden einen Entwicklungsauftrag, da plötzlich die finanziellen Ressourcen für eine andere, «ungeplante» Aktivität eingesetzt wurden. «Andere Entwicklungsvorhaben fielen somit dieser finanziellen Umschichtung zum Opfer», sagt er.

Aus Branchensicht bietet sich derzeit vor allem eine Lösung an, um die eigene Zukunft positiv zu beeinflussen: die Spezialisierung auf Zulieferteile für stromge-

triebene Autos. Einige der heimischen Zulieferer haben bereits Komponenten für E-Autos im Portfolio.

Jehle etwa fertigt auch Bauteile für Elektro- und Hybridfahrzeuge. «Wir stellen uns darauf ein, dass es in Zukunft in diesem Bereich starke Veränderungen geben kann, indem wir unsere Kundenstruktur weiter diversifizieren», sagt der Firmenchef. Und der Vize-Leiter der Rapperswiler Feinstanz will «in alternativen Antriebssystemen Möglichkeiten für unser Angebot eruiieren».

Bis die Verkäufe von E-Autos die Umsatzrückgänge im Dieselfahrzeug kompensiert haben, dürfte es noch eine Weile dauern. Die Verkaufszahlen von E-Autos weltweit sind trotz aller Euphorie auf einem niedrigen Niveau. In der Schweiz liegt die Zahl zugelassener E-Fahrzeuge unter 1 Prozent.

Mehr zum Thema
Mehr als Tesla Seite 18

► Schweizer Autozulieferer pushen Exporte

7

Milliarden Franken Das ist der Wert der Schweizer Exporte in Verbindung mit Verbrennungswagen für 2016. Der Hauptmarkt ist Deutschland.

24

Tausend Jobs Die heimischen Autozulieferer gehören zu den grössten Arbeitgebern des Landes. Die Jobs hängen von Aufträgen der Autobauer ab.

82

Prozent Von Schweizer Zulieferern exportieren 82 Prozent nach Westeuropa, 40 Prozent nach Nordamerika und 40 Prozent nach Osteuropa.

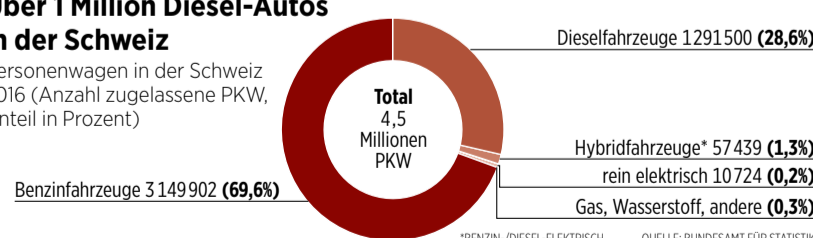
43

Zulieferer Gemäss Center for Automotive Research zogen sich 2015 von 315 Zulieferern 43 mangels Geschäftsoptionen aus dem Automarkt zurück.

► E-Autos auf tiefem Niveau

Über 1 Million Dieselfahrzeuge in der Schweiz

Personenwagen in der Schweiz 2016 (Anzahl zugelassene PKW, Anteil in Prozent)



PKW-Neuzulassungen in der Schweiz nach Antriebsart

Antriebsart	Marktanteil (in %)		Stückzahl		Veränderung (in %)
	2017	2016	2017	2016	
Diesel	37,5	39,5	68 845	72 804	-5,4
Alternativantrieb	4,9	4,4	9 060	8 078	12,2
- Hybrid (Benzin)	3,3	2,9	6 106	5 353	14,1
- Hybrid (Diesel)	0,1	0,2	137	440	-68,9
- Elektrisch	1,2	0,9	2 287	1 673	36,7
- Elektrisch (mit Generator)	0,1	0,1	127	143	-11,2
- Gas	0,2	0,3	400	463	-13,6
- Wasserstoff/elektrisch	0,0	0,0	1	0	-

QUELLE: BUNDESAMT FÜR STATISTIK, CAR

QUELLE: AUTO-SCHWEIZ/ASTRA/MOFS

GAFAN BALY/VESTON