

**Die produktivste und größte Autofabrik der Welt wurde am Freitag (7. Januar) aufgrund fehlender Teile in Mitleidenschaft gezogen und vorerst geschlossen. Südkoreas Hyundai Autofabrik stellte den Betrieb in seinem riesigen Ulsan-Komplex ein, da durch den Ausbruch des Coronavirus Chinas Industrieproduktion gelähmt wurde und aufgrund fehlender Teile in Mitleidenschaft gezogen wurde.**

**Das Hyundai Netzwerk mit seinen fünf Werken kann jährlich 1,4 Millionen Fahrzeuge an einem Küstenstandort herstellen, was den weltweiten Import von Komponenten und den Export von Autos enorm erleichtert.**

**Die Versorgungsleitungen sind jedoch von entscheidender Bedeutung für eine immer stärker vernetzte Weltwirtschaft. Aufgrund des Ausbruchs des Coronavirus in Wuhan in China wurden in mehreren Bereichen zahlreiche Auftragsfabriken durch eine Anordnung von Peking geschlossen, um die Epidemie weiter einzudämmen.**

**Infolgedessen hat Hyundai – das mit seiner Tochterfirma Kia als fünftgrößter Automobilhersteller der Welt gilt – keine Kabelbäume mehr, die die komplexe Elektronik der Fahrzeuge verbinden.**

**Sie muss die Produktion in ihren Fabriken in ganz Südkorea einstellen und setzt 25.000 Arbeiter in Zwangsurlaub und auf Teillöhne, die mittlerweile zu gesunden Opfern des Seuchenausbruchs im Gelben Meer geworden sind.**

**Toyota hat ebenfalls schon reagiert und hat die Schließung des Werks in China wegen dem Virus ausgeweitet. Hyundai hatte schon zuvor die SUV Produktion in China eingestellt.**

**„Es ist eine Schande, dass ich nicht zur Arbeit kommen kann und eine Lohnkürzung akzeptieren muss“, sagte ein Mitarbeiter der Ulsan-Produktionslinie mit dem Nachnamen Park. „Es ist ein sehr unangenehmes Gefühl für mich und meine Familie“, fügte er hinzu.**

**Die Schließungen könnten laut den Aussagen von Analysten das erste Beispiel für ein Phänomen sein, das sich auch noch weltweit ausbreiten könnte.**

**Die Auswirkungen auf Hyundai werden aber schon jetzt erstaunlich sein. Die Analysten schätzen, dass eine fünftägige Abschaltung Südkoreas das Unternehmen mindestens sechshundert Milliarden Won (500 Millionen US-Dollar) kosten wird.**

**Hyundai ist nicht der einzige Konzernunfall: Kia wird am Montag drei Werke für einen Tag stilllegen, die südkoreanische Einheit des französischen Autoherstellers Renault erwägt ebenfalls, das Werk in Busan nächste Woche zu schließen, und Mike Manley, CEO von Fiat Chrysler, teilte der FT mit, dass Fiat Chrysler dazu gezwungen sein könnte, sogar eine seiner europäischen Fabriken anzuhalten. Um welchen Produktionsstandort es sich dabei handelt, wurde allerdings nicht erwähnt.**

**Analysten warnen vor noch größeren Problemen, wenn Peking die Neujahrsfeiertage noch weiter verlängert, da das Coronavirus – das nach offiziellen Angaben in China mehr als 31.480 Menschen infiziert und bis heute schon 638 Menschen getötet hat – sich noch weiter ausbreitet.**

**„Das größte Problem ist, dass wir nicht wissen, wie sich der Ausbruch in China entwickeln wird“, sagte Cheong In-kyo, ein Wirtschaftsprofessor an der koreanischen Inha Universität.**

**„Südkoreanische Unternehmen verlassen sich bei Teilen und Komponenten stark auf China. Das Problem ist, dass man schon nichts mehr tun kann, wenn auch nur ein Teil fehlt“, betonte er.**

**Die Störung habe gerade erst begonnen, fügte er weiter hinzu und warnte davor, dass sie sich die Störungen auch noch weiter, über den Automobilssektor hinaus ausbreiten würde.**

**„Es gibt keine einzige Kategorie, die nicht in China hergestellt wird“ erklärte er weiter.**

**„Praktisch ist jeder Hersteller von dem Problem betroffen“, fügte er hinzu.**

**Die Volksrepublik ist der weltweit größte Exporteur von Waren, und die USA ist mit Abstand der größte Handelspartner.**

**Die Ausfuhren aus China und Hongkong in die USA zusammen – viele Waren werden über das Finanzzentrum verschifft – beliefen sich im vergangenen Jahr auf mehr als 450 Mrd. USD, gefolgt von Japan mit mehr als 150 Mrd. USD. Südkorea und Vietnam importierten ebenfalls Waren im Wert von mehr als 100 Milliarden US-Dollar.**

**„China ist zu einem integralen Bestandteil der globalen Fertigungslieferkette geworden und macht etwa ein Fünftel der weltweiten Fertigungsproduktion aus“, sagte Mark Zandi, ein Chefökonom bei Moody’s Analytics.**

**Seine Nachbarn werden zuerst von den Lieferketteneffekten betroffen sein, sagte er und nannte dabei auch Taiwan und Vietnam, gefolgt von Malaysia und Korea.**

**Die Auswirkungen in den USA würden sich durch die Länge der Versorgungsleitungen verzögern, sagte Kristin Dziczek vom Zentrum für Automobilforschung in Ann Arbor, Michigan, aber es würde trotzdem sekundäre Auswirkungen auf Teile aus anderen überseeischen Märkten geben, die mit den chinesischen Artikeln hergestellt werden.**

**Autohersteller und Zulieferer bewerteten und planten, wie sie mit den Störungen umgehen sollten, sagte sie. „Aber es gibt keine Kapazitäten in der Größe Chinas, die im Leerlauf sitzen und darauf warten, die Lücken zu füllen, und es ist schwierig, sich in diesem Umfeld schnell zu bewegen, wenn schließlich alle davon betroffen sind“, sagte sie weiter.**

**Die weltweite Automobilindustrie geriet in Aufruhr, als eine einzige japanische Fabrik von Renesas Electronics, die einen wichtigen und weit verbreiteten Mikrocontroller herstellte, nach dem Erdbeben von Fukushima 2011 außer Betrieb genommen wurde. Die Angebotslinien sind seitdem viel diversifizierter geworden, sagen Analysten.**

**„Autohersteller haben ein System der Mehrfachbeschaffung, weil das Risiko zu groß wäre, für ein bestimmtes Teil nur einen Lieferanten an einem Ort zu haben“, sagte Ferdinand Dudenhofer, Direktor des Deutschen Zentrums für Automobilforschung.**

**Es sei Standard, dass Teile von „mindestens zwei verschiedenen Zulieferern“ geliefert würden. Da sich die Zulieferer in der Regel in derselben Region wie die Fahrzeugmontagelinie befänden, sei die Automobilindustrie in Europa oder Amerika weitaus weniger durch ein chinesisches Risiko als andere asiatische Länder wie Korea oder Indien gefährdet“.**

**Durch die Beschaffung von Kabelbäumen von drei verschiedenen Unternehmen konnten die südkoreanischen Werke von Hyundai bisher jedoch nicht geschützt werden.**

**„Wir sollten stärker diversifizierte Lieferanten haben“, sagte Produktionsmitarbeiter Park.  
„Es ist eine Schande, dass wir derzeit nichts tun können, weil wir so abhängig von einem Land sind“.**

[Coronavirus effects shut world's biggest car factory](#)