

Die „3 Großen“

General Motors, Ford & Chrysler (USA)

	Konjunkturphase	Arbeitslosenquote	Verlust/Gewinn	Ursachen	Folgen
1991-1993	Rezession → Erholung	durchschnittlich ~7% (Entlassungen bes. in der Industrie)	Verluste in Milliardenhöhe → Gewinne	L Strukturelle Krise, Überkapazitäten, schlechte Qualität → Lean production (= schneller, billiger, besser) → Nachfrage ↓	L Lohnkürzungen L Entlassungen: GM: -40% Ford: -15% Chrysler: -20%
1994	Aufschwung (4,1% Wachstum)	~5,1%	Gewinne ↑ (Ford: 5,3 Mrd.\$ Gewinn)	1. Kostensenkungen → konkurrenzfähiger 2. Qualitätsverbesserung 3. Hoher Yen	Chrysler schafft wieder Arbeitsplätze
1995	Abschwächung (3,5% Wachstum)	5,3%	Gewinne ↓	Hoher Yenkurs	w US-japanischer „Autokrieg“ w Der japanische Marktanteil sinkt unter 25%
1996-1997	Hochkonjunktur	~5%	J Gewinnexplosion bei Ford J Massive Gewinnzunahme bei GM		
1998	Hochkonjunktur (3,9% Wachstum)	4,3%	L DaimlerChrysler schreibt rote Zahlen L Entlassungen bei Ford	Fusionen: w Chrysler fusioniert mit Daimler-Benz → Spannungen in Chefetage / Konkurrenz der Standorte, usw. w Ford kauft Volvo	
1999	Boom (4% Wachstum)	4,3%	J GM = größter US-Autobauer	w Wirtschaftskrise in Japan w Asienkrise / Russlandkrise → Beteiligungen am Aktienkapital ausländischer Firmen: w GM erobert durch Aktienkauf japanische Autofirmen (Subaru, Suzuki, etc.) → besitzt rund 6% des japanischen Automarktes / zieht sich aus Russland zurück / Beteiligung am südkoreanischen Daewoo	Verstärkte Präsenz in Asien, Europa und arabischen Ländern, da Daewoo auch in Indien, im Iran, in Ägypten, Polen und Rumänien produziert
2000	Boom → Verlangsamung → Angst vor harter Landung (5% Wachstum bis Jahresmitte / Jahresende: Null-Wachstum)	4%	J GM: Rekordgewinne K DaimlerChrysler: Besserung in Sicht Ab Jahresmitte: L Absatzflaute	w Konjunkturabschwung w Preis-Qualitätsverhältnis der US-Modelle entspricht nicht mehr den Erwartungen der amerikanischen Konsumenten Verlagerungen: GM, Ford und DaimlerChrysler errichten Produktionsstätten in Mexiko und exportieren den größten Teil der Produktion wieder in die USA Fusionen: GM will Saab vollständig übernehmen / 20%-Beteiligung bei Fiat	w Japanische und europäische Autos (BMW, Mercedes) werden beliebter → Bau neuer Werke angekündigt w US-Hersteller: Überkapazitäten in US-Werken (Produktionsauslastung auf 80% gesunken)
2001	Deutliche Abkühlung → Rezession → Attentate vom 11. September in NY Wirtschaftswachstum: 1,3%	5,8%	J DaimlerChrysler schreibt wieder schwarze Zahlen (nach Entlassung von 20% der Belegschaft) Ab Jahresmitte: L US-Autoindustrie kämpft mit Absatzproblemen / große Verluste	w idem Maßnahmen: L DaimlerChrysler streicht 6 900 Jobs in der Produktion und 30 000 Stellen in den Büros Beteiligungen: GM kauft Teile des koreanischen Herstellers Daewoo	w Japanische (Toyota, Honda, Nissan) und deutsche (VW, BMW, Audi) Modelle werden immer beliebter → Toyota wird drittgrößter Autoverkäufer in den USA vor Daimler-Chrysler w US-Werkschließungen, Entlassungen, Druck auf Zulieferer, Restrukturierungspläne

	Konjunkturphase	Arbeitslosenquote	Verlust/Gewinn	Ursachen	Folgen
2002	Rezession		L US-Autobauer stecken tief in den roten Zahlen: alle 3 leiden unter Absatzeinbußen und steigenden Verlusten	w Globaler Einbruch im Automobilsektor w Bessere Qualität der Konkurrenz <i>Maßnahmen:</i> L Kosteneinsparungsprogramme L Abbau von Produktionskapazitäten / Werkschließungen L Entlassungen	Toyota hat bereits 10% Marktanteil, seine Autos sind zuverlässiger und günstiger. Toyota beschäftigt in den USA 123 000 Mitarbeiter = mehr als Coca Cola, Microsoft und Oracle zusammen
2003	Rezession	5,6%	L GM, Ford & DaimlerChrysler verlieren weiter Marktanteile	w cf. 2002 <i>Maßnahmen:</i> L ruinöse Rabattschlacht J Chrysler will in Kooperation mit Hyundai + Mitsubishi den „Weltmotor“ entwickeln	w Asiatische Hersteller: 31,3% Marktanteil (davon allein Toyota 14,2% → verkauft zum 1. Mal mehr Autos als Ford) w Europäische Hersteller: 6,9% Marktanteil
2004	Aufschwung	5,6%	L Krise hält an	L DaimlerChryslers Kooperation mit Hyundai und Mitsubishi gescheitert L GM kündigt Massenentlassungen bei Opel in Europa (besonders in Deutschland) an.	
2005	Hochkonjunktur	5,2%	Sanierungsprogramme bei L Ford: 14 Fabriken stillgelegt, 25 000 – 30 000 Entlassungen in Produktion und Verwaltung L GM: 30 000 Jobs gestrichen (12 Fabriken geschlossen und Löhne der Chefs halbiert)	L Enorme Kosten für Pensionsfonds, etc. L Absatzprobleme (-4% bei GM und Ford)	w Asiatische Hersteller erweitern ihren Marktanteil
2006	Hochkonjunktur	4,6%	L GM mit 10 Mrd. \$ Verlust L Ford mit schlechtestem Ergebnis seiner 103-jährigen Geschichte L Chrysler: 1,1 Mrd. \$ Verlust	L Spritfressende Autos bei hohen Benzinpreisen... → große Absatzschwierigkeiten L Wettbewerb mit ausländischen Marken → <i>Maßnahmen:</i> L Massenentlassungen	• Toyota +++ (besonders erfolgreich mit seinem Hybridmodell „Prius“)
2007	Verlangsamung	4,5%	J Die US-Autoproduzenten scheinen sich erholt zu haben: Ford und GM mit Gewinn L Chrysler mit Defizit	→ Abspaltung von Daimler	→ Ford wird von Toyota auf dem US-Markt überholt
2008	Rezession	7,8%	L Ford mit kolossalen Verlusten L GM vor dem Bankrott L Chrysler vor dem Bankrott	L Benzinpreisexplosion (= eine Katastrophe für die Sprit fressenden US-Modelle)	→ Dramatischer Einbruch bei Autokäufen
Mitte 2009	Rezession	9,6%	L Ford schreibt tief rote Zahlen L Chrysler: Einstieg von Fiat wird vorerst durch den obersten US-Gerichtshof gestoppt → ??? L GM Bankrott	L Weltwirtschaftskrise L Modelle, die niemand mehr will	→ US-Regierung übernimmt 60% des Kapitals → GM produziert unter gewissen Regierungsvorschriften weiter / Stundenlohn der GM-Arbeiter von 28 auf 15 gesenkt → Abwrackprämie stimuliert Autoverkauf

