

Leere Fabrik

Mit Geld aus Taiwan will der US-Konzern McDonnell Douglas ins zivile Flugzeuggeschäft zurück.

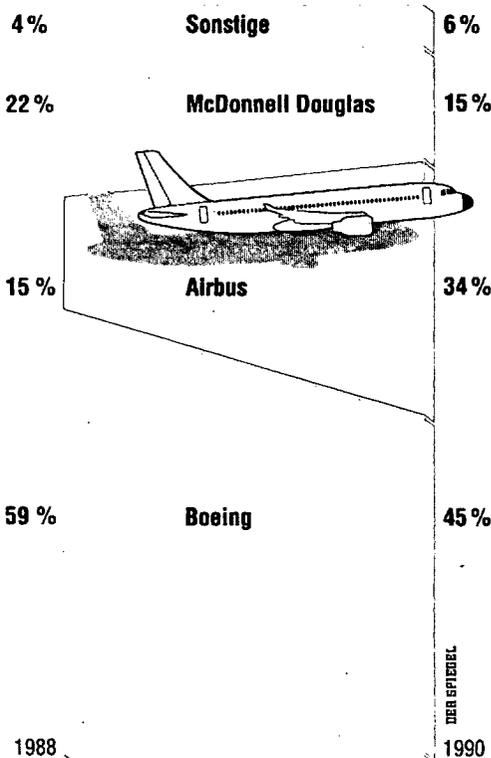
Wir haben einen langen Weg zu gehen“, sinnierte John F. McDonnell, erster Mann des angeschlagenen US-Luftfahrt- und Rüstungsunternehmens McDonnell Douglas Corporation (MDC), „ehe wir wieder stolz auf uns sein können.“

Um den Weg zu verkürzen, will McDonnell einen Vertrag mit der asiatischen Taiwan Aerospace abschließen, der den Amerikanern Geld und den Taiwanern Know-how bringt. Die erst vor acht Wochen gegründete asiatische Firma erwirbt für zwei Milliarden US-Dollar 40 Prozent der zivilen Flugzeugsparte von MDC. Weitere 9,9 Prozent sollen an andere asiatische Unternehmen verkauft werden.

Mit dem Geld aus Fernost kann der US-Konzern die Entwicklung seines dreistrahligen Großraum-Flugzeugs MD-12 finanzieren, das als Konkurrent für die großen Langstrecken-Flugzeuge von Boeing und Airbus gedacht ist. Teile der MD-12 sollen in Taiwan, andere wohl in Südkorea gebaut werden. Enthusiasten sehen darin bereits die trans-

MCDONNELL SCHRUMPF

Marktanteile der großen Hersteller von Passagierflugzeugen, Angaben errechnet nach Verkäufen



MDC-Chef McDonnell: 6000 neue Jobs

pazifische Zweitaufgabe des europäischen Airbus-Konzepts, Skeptiker dagegen eher den Verzweiflungsschritt eines Unternehmens, das ums schiere Überleben kämpft. McDonnell nämlich steht vor einer harten Wahl: Es muß sich neu organisieren, oder es wird das erste prominente Opfer von Perestroika und Abrüstung in der US-Industrie.

Seit der damalige Firmenchef Sanford McDonnell den Konzern 1983 strikt auf Rüstungsfertigung ausgerichtet hatte, ist er vom zweitgrößten Ziviljet-Hersteller zum größten Rüstungsunternehmen der USA geworden.

Mit „Apache“-Kampfhubschraubern; wohlsortierten Cruise Missiles und den F-15-Jagdbombern bestimmten MDC-Produkte wesentlich den Kurs des Golfkrieges. Doch schon kurz darauf verfügte US-Verteidigungsminister Richard („Dick“) Cheney, daß McDonnell an der Fortentwicklung einiger Programme nicht mehr beteiligt sein würde.

Nur acht Jahre nach der Wende zum Rüstungsunternehmen muß MDC nun abrupt zurück ins Zivile. Das aber ist, trotz oft austauschbarer Technologien, so einfach nicht: Rüstungsaufträge bringen auch in den USA ein Industrieunternehmen rasch von Konkurrenz- und Kostendenken weg.

Das schlug bei MDC voll auf die Unternehmenskultur durch. Die Fertigung der Zivilflugzeuge geriet weitaus teurer als etwa beim Konkurrenten Boeing, dessen Umsätze nur zu 21 Prozent aus dem Militärgeschäft stammen.

Die Modernisierung der MDC-Ziviljets DC-9 und DC-10, jetzt MD-80 und MD-11, hat inzwischen tiefe Schleißen in der Bilanz hinterlassen. Einen zusätzlichen Jet wie die projektierte MD-12 zu finanzieren ist dem mit 2,7 Milliarden US-Dollar verschuldeten Konzern, so MDC-Manager Robert

Hood, „aus eigener Kraft nicht möglich“.

Der neue Jet aber muß spätestens 1997 auf den Markt, sonst hat er gegen die Konkurrenz, vor allem Airbus A-340 und die gemeinsam mit den Japanern entwickelte Boeing 777 keine Chancen mehr. Beide Flugzeuge werden schon zwischen 1994 und 1996 ausgeliefert.

Ohne die MD-12 wiederum wäre MDC als Hersteller von Ziviljets aus dem Rennen: Während Airbus und Boeing mit moderner Produkt-Palette antreten, hätte MDC dann nur Weiterentwicklungen von zwei Oldtimern anzubieten.

Mit Taiwan Aerospace glaubten die Bosse im MDC-Firmenhauptquartier St. Louis (Missouri) den angemessenen Partner gefunden zu haben. Haupteigner der mit 200 Millionen US-Dollar ausgestatteten Holding ist die Regierung von Taiwan, die rund 76 Milliarden Dollar allein an Währungsreserven verwaltet. Die Liste der privaten Anteilseigner liest sich wie ein Gotha des taiwanischen Wirtschaftsadels: Evergreen Marine, größter Container-Reeder der Welt, Formosa Plastics, China Steel, Pacific Electric Wire & Cable und Yue Loong Motor sind dabei.

Außer Geld möchte MDC sich im Niedriglohmland Taiwan auch Kapazitäten für arbeitsintensive Flugzeugteile wie Rumpffellen und Flügel sichern. Die Cockpit-Nase wird vermutlich in Südkorea gebaut werden, Elektronik und Triebwerke in den USA. Für die Endmontage will McDonnell mit Fernost-Geld eine neue Halle in den USA errichten.

Zudem spekulieren die MDC-Manager auf wachsende Anteile im rasch expandierenden pazifischen Markt. Firmen-Futurologen sehen sogar eine Dreiteilung der Flugzeugwelt: Airbus für Europa, Boeing für Amerika, McDonnell für Asien.

Amerikas Regierung sieht das ganz anders. „Solche Deals“, so ein Washingtoner Industriepolitiker, „sind der Anfang vom Ende der amerikanischen Flugzeugindustrie.“ Die Asiaten, ergänzt der Beamte, hätten von grenzüberschreitenden Arbeitsteilungen stets mehr profitiert als alle anderen.

„Wir exportieren weder Jobs noch Technologie“, wehrte sich MDC-Manager Hood. „Das Abkommen sichert uns im Gegenteil stabile Beschäftigung“ – mindestens 6000 neue Jobs.

Jedenfalls solange die Asiaten noch nicht alles selber können. ◀