
Ssangyong kämpft wieder einmal ums Überleben

Von Walther Wuttke, cen

Beim koreanischen SUV-Spezialisten Ssangyong stehen die Bänder still, weil Zulieferer auf Bezahlung warten und sich deshalb weigern, Teile zu liefern, und der Mehrheitseigentümer keine Lust verspürt, frisches Geld zu investieren. Zum zweiten Mal seit 2010 steht der viertgrößte koreanische Hersteller offenbar vor dem Aus. Bereits im vergangenen Dezember hatte das Unternehmen bei Gericht ein Sanierungsprogramm in Eigenregie beantragt. Der stark verschuldete Konzern war damals nicht in der Lage, eine Kreditlinie in Höhe von umgerechnet 44,5 Millionen Euro zu bedienen.

Um weiterarbeiten zu können, hatte Ssangyong-Chef Yea Byung-Tae die Angestellten des Unternehmens bereits im Dezember über eine Halbierung der Löhne in den Monaten Januar und Februar informiert. Dies seien „verzweifelte Maßnahmen“ angesichts eines dramatischen Rückgangs der Verkäufe. Im vergangenen Jahr setzte das Unternehmen nur noch 107.324 Fahrzeuge ab – ein Rückgang um 19 Prozent gegenüber dem Vorjahr.

Der indische Konzern Mahindra & Mahindra hatte den Hersteller im Jahr 2011 übernommen und damals vor dem Untergang bewahrt. Inzwischen haben die Inder offensichtlich die Lust an ihrem koreanischen Abenteuer verloren und wollen ihren Anteil von aktuell 51 Prozent auf 30 Prozent oder weniger verringern. In den vergangenen 15 Quartalen schrieb Ssangyong nur Verluste. Diese Entscheidung dürfte sich, so die Zeitung „Business Korea“ wiederum negativ auf Bereitschaft der internationalen Kreditgeber auswirken, das Unternehmen weiter zu stützen.

Angesichts der kritischen Situation setzt das Management nun auf eine mögliche Rettung durch den koreanischen Staat. Eine Schlüsselrolle, so die Zeitung „Korean Herald“, nimmt dabei die Korea Development Bank als größter Gläubiger ein, die bisher allerdings zusätzliche Kredite verweigert hat. Nach Informationen des Blattes „wächst der Druck der Regierung, den Automobilhersteller am Leben zu halten“. Allerdings verlangt KDB, so das Blatt, dass „das Unternehmen einen neuen Investor findet und einem nachvollziehbaren Restrukturierungsplan vorlegt“.

Gleichzeitig suchen die Verantwortlichen des Autoherstellers nach Investoren. Bisher konnte das Management allerdings noch keine konkreten Ergebnisse vorzeigen. In Korea beschäftigt Ssangyong 4800 Mitarbeiter direkt und rund 100.000 Menschen bei Subunternehmen.

In den vergangenen Jahrzehnten hat die Marke häufig den Besitzer gewechselt. Unter anderem war auch Daimler-Benz eine Zeit lang mit fünf Prozent an dem Unternehmen beteiligt und lieferte Motoren nach Korea. Wie ein Wanderpokal ging das Unternehmen zunächst von Daewoo an den chinesischen Konzern SAIC und wurde schließlich von Mahindra & Mahindra übernommen.

In Deutschland verkaufte Ssangyong im vergangenen Jahr rund 1800 Fahrzeuge und plant, in diesem Jahr wieder die Ergebnisse der Jahre vor Corona zu erreichen. Das wären rund 3000 Neuzulassungen. In diesem Jahr soll, vorausgesetzt Ssangyong hat eine Zukunft, neben dem überarbeiteten Modellen Musso und Rexton auch ein neues Elektromodell auf den Markt rollen. (ampnet/ww)

Bilder zum Artikel



Ssangyong Musso.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel Busse



Ssangyong.

Foto: Auto-Medienportal.Net
