

Motor und Spiegel des Wachstums

Automobilindustrie auf einen Blick

Das Bild, das sich dem Betrachter auf den Straßen Indiens bietet, hat sich innerhalb kurzer Zeit gewaltig verändert. Wer heutzutage in einer der indischen Metropolen während der Rushhour feststeckt, sieht junge, modisch gestylte Damen im neuen Swift sitzen, Familien, die in einem Maruti 800 fahren, anstatt sich hintereinander auf ein Motorrad zu quetschen, und auch Touristen lassen sich neuerdings lieber im Toyota Innova als im guten alten Ambassador spazieren fahren.

Es sind die »kleinen Stars« wie der Maruti 800, der Tata Indica, Hyundai Getz und seit neuestem der Swift, die den Kleinwagenmarkt dominieren und das Bild auf den Straßen prägen. Suzuki, Hyundai und Tata Motors kommen so in Indien auf einen Marktanteil von 75 Prozent.

Als eine der Lokomotiven des indischen Wirtschaftswachstums wird die Automobilindustrie im Automotive Mission Plan 2006-2016 des Ministry of Heavy Industries & Public Enterprises bezeichnet. Mit ihren starken Vorwärts- und Rückwärtsverknüpfungen in die verarbeitende Industrie übt sie einen starken Multiplikatoreffekt aus. Der indische Automobilmarkt verzeichnete einen wahren Wachstumssprung von über 100 Prozent in den vergangenen Jahren. Allein 2006 wuchs er um 21 Prozent. Zurzeit werden 1,3 Millionen Autos in Indi-

en produziert. Hinzu kommen weitere 0,3 Millionen Lastkraftwagen. Indien ist damit bei den Herstellerländern von Pkw an Position neun, bei Lkw weltweit an fünfter Stelle. Bis 2015 wird dem Gesamtmarkt ein Wachstum auf bis zu 3,5 Millionen Einheiten vorhergesagt.

Die Genehmigung, den quasi bis 1993 geschlossenen indischen Automobilmarkt in Form eines Joint Ventures zu betreten, erhielt Anfang der 80er Jahre nur Suzuki – aufgrund seiner Bereitschaft, eine Minderheitsbeteiligung einzugehen und 231 Millionen Euro zu investieren. Marktführer bei den Pkw ist folglich mit fast 50 Prozent noch immer Maruti Suzuki India Ltd. (Maruti Udyog Ltd. bis September 2007), gefolgt von Hyundai und Tata Motors. Der Lkw-Markt wird von Tata Motors dominiert, es folgen Ashok Leyland, Eicher Motors und Swaraj Mazda. In Form von Joint

Ventures betraten die meisten großen multinationalen Automobilhersteller nach 1993 den indischen Markt. Vor allem die Hersteller aus Japan und Korea nutzten diese Chance, um in Indien nicht nur für den Binnenmarkt, sondern auch für den Export von Kleinwagen in Nachbarländer und sogar nach Europa zu produzieren.

Standortvielfalt

Die Vielfalt Indiens zeigt sich auch in den Standorten seiner Automobilindustrie. Sind im Norden um Delhi herum Maruti Suzuki und Honda angesiedelt, so sind in Chennai im Süden Hyundai, Ford, Toyota und seit kurzem auch BMW mit eigenen Fabriken vertreten. Im Osten bei Kolkata befinden sich Hindustan Motors und Tata Motors. Letztere dominiert in Pune im Westen neben Daimler AG, Skoda, Mahindra & Mahindra und demnächst Volkswagen.

Der Branchenprimus Maruti Suzuki, wobei Marut im Sanskrit für das Wort »Windgeist« steht, lebt vor allem vom beliebten Kleinwagen Maruti 800, von dem in den vergangenen zwanzig Jahren in Indien mehr als zwei Millionen Exemplare verkauft wurden. Diese Vormacht schrumpft allerdings. Hyundai Motor India Ltd. folgt auf den Fersen. Noch unbedeutend bei Eintritt in den Markt 1996, steht das Unternehmen heute auf dem zweiten Platz hinter Marktführer Maruti Suzuki, plant für 2008 eine Verdoppelung seiner Kapazität in Chennai auf 600.000 Einheiten und setzt auf Indien als Export-Hub für seine Kleinwagen. Tata Motors Limited, früher bekannt als TELCO (TATA Engineering and Locomotive Company), stieg mit dem ersten vollständig in Indien gebauten Auto, dem Tata Indica, 1998 in den Markt der Personenwagen ein und kooperiert hauptsächlich mit Fiat.

In Halol in Gujarat hat sich General Motors aufgrund einer früheren Kooperation mit Hindustan Motors angesiedelt und konzentriert sich auf die Fertigung des Chevrolet Tavera und von Daewoo-Modellen unter dem Namen Chevrolet, nachdem die Opel-Produktion 2006



Tata Motors Limited stieg 1998 mit dem ersten vollständig in Indien gebauten Auto – dem Tata Indica – in den Markt der Personenwagen ein.

REISE KNOW-HOW Indien-Spezialist



REISE
KNOW-HOW

Viele praktische
Reisetipps

Interessante
Exkurse

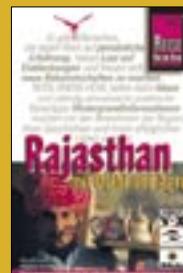
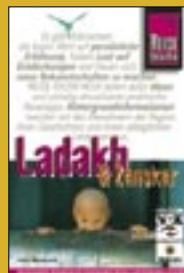
Landeskundliche
Überblicke

Touristische
Informationen

Viele wichtige
(Internet)
-Adressen



Reiseführer



Sprachhilfen

Sicherheits-
hinweise

Landeskunde

Informationen
zu allen
Verkehrsmitteln

Kulturelle
Höhepunkte

Landkarten



Bildbände



Über 15 verschiedene
Sprechführer
für Indien:
Bengali, Hindi,
Malayalam, Marathi,
Romani, Tamil...



Sachbücher

www.reise-know-how.de

erfolglos eingestellt wurde. General Motors zieht es mit seinem zweiten Produktionsstandort ab Ende 2008 nach Pune. Ford startete in Indien 1995 mit einem 50:50-Joint-Venture als Mahindra Ford India Limited. Ford erhöhte seinen Anteil und nennt sich heute in Chennai Ford India Pvt. Ltd. Wie entscheidend die Lokalisierung von Komponenten ist, zeigt das Beispiel Ford. Wurde für das Modell Icon ein großer Anteil der Komponenten lokalisiert, so war dies bei dem Modell Fusion nicht der Fall, so dass der Absatz in den Keller rutschte, da er preislich nicht konkurrieren konnte. Dagegen wird beim gut angelaufenen Fiesta wieder auf einen höheren Lokalisierungsgrad gesetzt.

Auch VW strebt einen Lokalisierungsgrad von 70 bis 80 Prozent an. Mit seiner 410-Millionen-Euro-Investition in Pune hat sich VW eine Jahreskapazität von 110.000 Stück zum Ziel gesetzt und ist damit der erste deutsche Autokonzern, der eine Vollproduktion in Indien in Angriff nimmt. Die Tochter Skoda produziert bereits in Indien. Dabei zielt VW hier auf ein Marktsegment, das schon von asiatischen Herstellern und den erwähnten Verkaufsschlagnern Suzuki Swift, Hyundai Getz und Tata Indica beherrscht wird. Aus deutscher Sicht ist die Daimler AG – seit 1994 in Pune ansässig – langjährig präsent. In der Nutzfahrzeugsparte bestand mit Tata Motors schon seit Jahrzehnten eine Kooperation. Anfang 2009 soll ein neues Werk in Betrieb gehen, in dem jährlich 5.000 Mercedes-Limousinen vom Band laufen sollen.

Hohe Einfuhrzölle von 100 Prozent auf fertige Fahrzeuge machen den Import nach Indien schier unmöglich. Günstiger ist es daher, die Einzelteile aus Deutschland zu liefern und sie in den eigenen Produktionshallen am Ort zusammenzusetzen. Diese Strategie fährt



auch BMW mit der Anfang dieses Jahres in Betrieb genommenen Montagelinie in Chennai für die 3er- und 5er-Reihe. Renault baut den schon in Osteuropa erfolgreich laufenden Logan in Nashik und will seine Produktionskapazität auf 500.000 Stück/Jahr verzehnfachen. Verbündet hat sich Renault dabei mit Mahindra & Mahindra, die 1945 gegründete indische Herstellerin von Jeeps, Last- und Landwirtschaftsfahrzeugen und Maschinen. Von 2009 an werden Renault, Nissan und M & M ein gemeinsames Werk in der Autometropole Chennai betreiben.

Standortwahl

Nicht nur unter den Kleinwagen gibt es kleine Stars, auch unter den indischen Bundesstaaten ragt einer der kleinsten heraus. Uttaranchal bemüht sich erfolgreich um die Ansiedlung von Industrie und lukrativen Investitionen. Mit verbrauchssteuerfreien Industriezonen macht es die Randlage am Himalaya wett und hat Unternehmen wie Tata Motors, Mahindra & Mahindra, Bajaj Auto, TVS und Hero Honda bereits angezogen.

Für Ford haben die Anreize der lokalen Regierung in Tamil Nadu für die Investitionsentscheidung eine wichtige Rolle gespielt: günstiges Land von der Regierung, garantierte Energie- und Wasserversorgung, Rabatte auf Elektrizität sowie Steuererleichterungen und Importvergünstigungen. BMW entschied sich nach eingehender Prüfung verschiedener Standorte ebenfalls für Chennai. Für das Montagewerk erwies sich die Metropole aufgrund ihrer entwickelten Infrastruktur, Automobilzulieferindustrie, der Nähe zu einem Hafen und hinsichtlich der Verfügbarkeit von Facharbeitern als beste Wahl. Für beide Unternehmen war das Vorhandensein gut ausgebildeter Arbeitskräfte ein wichtiger Faktor. Dies erschließt sich dem

Betrachter, der den National Highway 4 aus Chennai Richtung Bangalore herausfährt – dort reiht sich ein Engineering College an das nächste.

Zuliefererindustrie

Viele namhafte Zulieferer wie Bosch, Delphi, Denso, GKN, Hella, Johnson, Siemens VDO oder ZF sind bereits in Indien vertreten. Ebenso wie die Hersteller sind auch die Automobilzulieferer regional verteilt, wobei die Schwerpunkte in Pune und Chennai liegen. Für den Einstieg deutscher Automobilzulieferer bilden Kooperationen oder Joint Ventures eine interessante Alternative. Gern nutzen indische Zulieferer diesen Weg, um technologisches Know-how aufzubauen.

Die Tatsache, dass die Türen japanischer und koreanischer Hersteller für nicht verbundene Zulieferer bisher häufig verschlossen blieben, erleichtert den Eintritt nicht unbedingt. Eine Ausnahme bildet beispielsweise Suzuki. Zwar ist das Unternehmen mehrere Joint Ventures mit indischen Zulieferern eingegangen, diese genießen jedoch keine Exklusivität hinsichtlich der Belieferung.

Ausblick

Mögliche Optionen sollten daher gut durchleuchtet und durch Reisen und Besuche bei potenziellen Kunden, Partnern und Anlaufadressen wie den Automobilverbänden ACMA (Automotive Component Manufacturers Association of India) oder SIAM (Society of Indian Automobile Manufacturers) ergänzt werden. Große Chancen liegen in diesem Markt allemal. Ein nicht zu hoher Automatisierungsgrad in der Fertigung sollte jedoch bedacht werden, um die lokalen Kostenvorteile wirklich nutzen zu können.

Das Bild auf Indiens Straßen wird sich weiter verändern. Das 1-Lakh-Auto wird

Forschung und Entwicklung

Der Süden ist als Standort von Forschung und Entwicklung bei vielen Automobilherstellern gefragt. GM, die Daimler AG und viele andere haben Forschungs- und Entwicklungszentren in Bangalore. Die Renault-Nissan-Allianz gründet ein neues Technologie- und Wirtschaftszentrum, das »Renault Nissan Technology and Business Center India« (RNTBCI) in Chennai, wo bis 2010 über 1.500 Mitarbeiter beschäftigt werden sollen. Das RNTBCI ist Teil des weltweiten Engineering-Netzwerks von Renault und Nissan und wird eng mit den Technologiezentren und Unternehmenszentralen in Frankreich und Japan zusammenarbeiten.

Vor dem Start: Das 1-Lakh-Auto

Ein Thema, um das sich in Indien derzeit vieles dreht, ist das Projekt »1-Lakh-Auto«. Derzeit werden noch weit mehr motorisierte Zwei- und Dreiräder verkauft als Pkw. Dies soll sich, wenn es nach Tata Motors geht, bald ändern. Das von Ratan Tata promotete und für 2008 angekündigte 1-Lakh-Auto (100.000 INR = 2.000 US-Dollar) soll auf einem der größten Zweiradmärkte eine völlig neue Welt der Sicherheit und des erschwinglichen Komforts eröffnen. Andere Automobilproduzenten in Indien haben ähnliche Projekte in der Schublade, ob sie jedoch in der Lage sein werden nachzuziehen und wo genau der Preis letztlich liegen wird, bleibt abzuwarten.

vorussichtlich einen markanten Impuls geben. Die demografische Entwicklung tut ihr Übriges – die Zahl junger Menschen, die sich persönliche Mobilität immer schneller leisten können, steigt.

Leeren werden sich Indiens Straßen auf keinen Fall. Das Infrastrukturprojekt »Golden Quadrilateral«, das die großen Städte Indiens mit vier- bis sechsspurigen Schnellstraßen verbinden wird und das vor der Fertigstellung steht, ist ein erster Schritt zur Entwicklung der Infrastruktur, weitere müssen folgen. Die Popularität der kleinen Stars am indischen Pkw-Himmel – die preiswerten, kraftstoffsparenden, wendigen und kompakten Kleinwagen – ist einzigartig. Und das Gedränge einheimischer und globaler Autohersteller beim Aufbau von Produktionswerken für kleine Autovariationen in Indien deutet darauf hin, dass Indien damit nicht nur den Hunger des heimischen Marktes stillen wird, sondern sich auch zum Exportzentrum Asiens in diesem Marktsegment entwickelt, insbesondere für andere Schwellenländer. ■

Carolin Gevers

leitet das India Office der Global Procurement Services.

Holger Müller

ist Geschäftsführer des Centrum für Supply Management.

Kontakt

gevers@gps-logistics.com
Holger.Mueller@supply-markets.com
www.gps-logistics.com
www.cfsm.de

BOSCH-GRUPPE

Produktionsstart für Common-Rail-Injektoren in Nashik



Bosch-Produktion in Nashik (links). Am Standort Bangalore werden Hochdruckpumpen für die Common-Rail-Systeme gefertigt (rechts).

Die Bosch-Gruppe baut die Fertigung von Dieselkomponenten in Indien weiter aus: Am Standort Nashik hat das Unternehmen im August dieses Jahres die landesweit erste Fertigung von Injektoren für Common-Rail-Dieseleinspritzsysteme eröffnet. Damit realisierte das Unternehmen ein weiteres Projekt im Rahmen seines Indien-Investitionsprogramms. Dort investiert Bosch im Zeitraum 2005 bis 2008 rund 325 Millionen Euro in Sachanlagen. Allein für den Auf- und Ausbau der Dieselkomponenten-Produktion sind rund 100 Millionen Euro vorgesehen. Noch in diesem Jahr sollen aus Nashik rund 100.000 Injektoren ausgeliefert werden. Im Jahr 2010 soll das Produktionsvolumen dann rund 3,5 Millionen Stück erreichen. Seit Ende 2005 fertigt Bosch in Nashik bereits Injektor-Komponenten. Mitte 2006 wurde am Standort Bangalore die erste Hochdruckpumpen-Fertigung für Common-Rail-Systeme in Indien eröffnet.

Bosch erwartet, dass der Dieselanteil auf dem indischen Markt für Personenkraftwagen von derzeit 30 Prozent auf mehr als 40 Prozent im Jahr 2010 steigen wird. »Indien ist für die Bosch-Gruppe ein zentraler Wachstumsmarkt«, betont Bosch-Geschäftsführer Bernd Bohr. »Mit unseren Fertigungsstätten vor Ort können wir flexibel vor allem den Bedarf der Fahrzeughersteller in Indien bedienen.«

Im Jahr 2006 hatte Bosch rund 40.000 Common-Rail-Systeme in Indien abgesetzt. Das Unternehmen, das bereits seit 80 Jahren in Indien aktiv ist, hat sich auch in diesem Bereich ehrgeizige Ziele gesetzt: Im Jahr 2010 soll der Absatz auf 1,3 Millionen Systeme steigen, mit zwei bis vier Injektoren pro System entsprechend der Zylinderanzahl des Motors. ■

Kontakt

www.boschindia.com



Das WIPAC ist ein weltweit einzigartiges Unternehmen für die Herstellung von Hochdruckpumpen für Common-Rail-Systeme. Das Unternehmen ist seit über 20 Jahren in der Entwicklung und Herstellung von Hochdruckpumpen für Common-Rail-Systeme tätig.

- Fertigung von Hochdruckpumpen für Common-Rail-Systeme
- Herstellung von Hochdruckpumpen für Common-Rail-Systeme
- Herstellung von Hochdruckpumpen für Common-Rail-Systeme

Wipac GmbH
Hauptstraße 10
D-85354 Althausen
Telefon: +49 (0) 91 94 94 94
Telefax: +49 (0) 91 94 94 94
E-Mail: info@wipac.com

- Die Wipac Hochdruckpumpen sind für die Herstellung von Common-Rail-Systemen geeignet.

- Wipac ist ein weltweit einzigartiges Unternehmen für die Herstellung von Hochdruckpumpen für Common-Rail-Systeme.

Wipac ist ein weltweit einzigartiges Unternehmen für die Herstellung von Hochdruckpumpen für Common-Rail-Systeme. Das Unternehmen ist seit über 20 Jahren in der Entwicklung und Herstellung von Hochdruckpumpen für Common-Rail-Systeme tätig.

Wipac GmbH
Hauptstraße 10
D-85354 Althausen
Telefon: +49 (0) 91 94 94 94
Telefax: +49 (0) 91 94 94 94
E-Mail: info@wipac.com



www.wipac.com