

# AUSSEN WIRTSCHAFT

Das Magazin der Sparkassen-Finanzgruppe für internationale Märkte

INDIEN

Reformen für den Subkontinent

ISRAEL

Hightech aus dem Nahen Osten

INDONESIEN

Machtkampf um das Inselreich

STANDORT

## WESTPOLEN ZEIGT FLAGGE

Oppeln ist nur eine von vielen  
Städten Westpolens, die einen  
Wirtschaftsaufschwung erleben

Narendra Modi gibt sich gerne als Traditionalist und Reformler zugleich.

# Zwischen Realität und Reformeifer

**Subkontinent.** 87 Reformen hat Indiens Premierminister Narendra Modi seit seinem Amtsantritt angestoßen. Bargeld- und Steuerreform haben jedoch Sand ins Getriebe der Volkswirtschaft gestreut. Die Wachstumsprognose für 2017/2018 hat der IWF nach unten korrigiert.



**E**in Prosit der Gemütlichkeit. Vier Tage lang lässt es die deutsche Community in Mumbai krachen: beim Oktoberfest und beim Tag der Deutschen Einheit. Rund 6000 Kilometer fern der Heimat rückt man an Feiertagen gerne zusammen. Auf dem weitläufigen Gelände des Royal Western India Turf Club herrscht denn auch ausgelassene Stimmung. Die Sponsoren nutzen die Chance, um Flagge zu zeigen: BMW und Mercedes präsentieren neue Modelle, dazwischen Gabelstapler von Jungheinrich, Stifte von Faber-Castell und Süßes von Ludwig Schokolade und Haribo. Im riesigen Festzelt gibt's Bier, Würste

und Kartoffelsalat. Eine eigens eingeflogene Band – natürlich in Lederhosen und Dirndl – heizt dem Publikum lautstark ein. Von Mumbai zieht das Oktoberfest weiter nach Pune, in die zweite Hochburg deutscher Investoren.

## Westküste im Fokus

Gut 40 Prozent der rund 1800 deutschen Unternehmen auf dem Subkontinent haben sich an der Westküste des Landes angesiedelt. Wer Fläche für die Produktion braucht, geht ins kleinere Pune, wie die großen Autobauer VW und Daimler. Die haben viele Automobilzulieferer

nachgezogen. Aber auch zahlreiche Maschinenbauer sind vor Ort. In Mumbai sitzen Verwaltungen oder Vertriebsabteilungen quer durch alle Branchen, unter ihnen viele Logistiker.

Wer in Indien Geschäfte machen will, braucht ein gutes Gespür für die lokalen Bedürfnisse, Improvisationstalent, viel Geduld und vor allem gute Nerven, denn seit seinem Amtsantritt 2014 hält der heute 67-jährige Premierminister Narendra Modi Indien mit einem nie da gewesenen Reformeifer in Atem. 87 Reformen seien es bereits, verkündete der hindu-nationalistische Politiker jüngst.

Foto: Reuters



## So fassen Sie in Indien Fuß

**Networking.** Wer auf dem Subkontinent Erfolg haben will, muss gute Kontakte knüpfen.

■ **Kammer.** Einmal jährlich lädt die Indo-German Chamber of Commerce nach Düsseldorf und informiert vor Ort über Entwicklungen auf dem Subkontinent. [www.indien.ahk.de](http://www.indien.ahk.de)

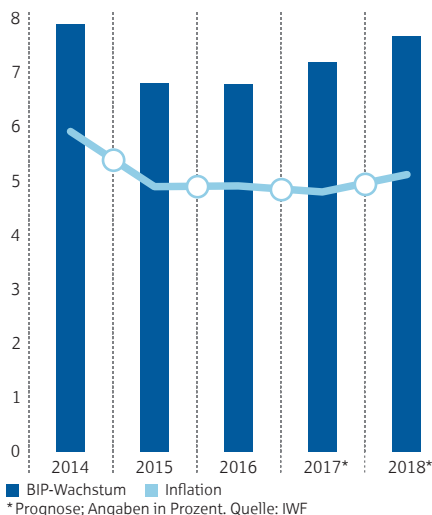
■ **India Day.** Ebenfalls einmal im Jahr lädt der Indien-Dienstleister Maier+Vidorno zum India Day nach Köln. Dort berichten Mittelständler über ihr Geschäft. [www.indiaday.de](http://www.indiaday.de)

■ **Stammtisch.** An 20 deutschen Standorten treffen sich regelmäßig die Mitglieder des German-Indian Round Table. [www.girt.de](http://www.girt.de)

■ **Austausch.** Dieses Jahr hat der Bundesverband Deutscher Startups das Programm „Ginsep“ gestartet. Das Ziel: Förderung des Austauschs. <http://bit.ly/2yrW8i3>

## Indien wächst und wächst

BIP-Zunahme im Vergleich der größten Schwellenländer Asiens.



Allerdings: Anfang Oktober korrigierte der IWF die Wachstumsprognose für das aktuelle Finanzjahr, das am 31. März 2018 enden wird, von 7,2 auf 6,7 Prozent. Eine Sechs vor dem Komma! Das bestätigte die Kritiker und erschreckte die Modi-Fans. Vor allem die Bargeldreform Ende 2016, bei der über Nacht fast alle Scheine ungültig wurden, und die Einführung der neuen, einheitlichen Verbrauchssteuer GST haben zunächst Sand ins Getriebe der drittgrößten Volkswirtschaft Asiens gestreut.

Doch schon Anfang November hatte die Regierung wieder Oberwasser. Im Ease-of-Doing-Business-

Index, mit dem die Weltbank misst, wie einfach es ist, Geschäfte zu machen, hat sich Indien binnen eines Jahres um 30 Plätze verbessert und landete auf Rang 100 unter 189 Ländern – unter anderem auch wegen Verbesserungen des Steuersystems. Und dabei ist die neue Steuer GST in die Bewertung noch gar nicht eingegangen.

## Binnenmarkt als Ziel

Mit der größten Steuerreform seit der Unabhängigkeit 1947 führt das demokratisch regierte Indien seit Juli 2017 ein einheitliches System der indirekten Besteuerung und ➤

damit einen gemeinsamen Markt mit freiem Waren- und Dienstleistungsverkehr ein. Die GST soll eine Vielzahl verschiedener, teils kumulativ anfallender Abgaben ersetzen. Doch die Umsetzung ist kompliziert. Zugleich treibt die Regierung die Digitalisierung voran, um Geldströme transparent zu machen, dadurch die Steuerbasis zu vergrößern und die Korruption zu senken. Noch habe sich allerdings in Sachen Bürokratie unter Modi nicht viel verändert, sagt Peter Deubet, stellvertretender Hautgeschäftsführer der Deutsch-Indischen Handelskammer in Mumbai.

Immerhin: Knapp 50 Prozent der im Indien-Geschäft tätigen deutschen Firmen beurteilen ihre künftige Geschäftslage laut einer Studie der Unternehmensberatung Wamser + Batra günstiger als die heutige. Nur 9 Prozent glauben, dass sie sich verschlechtert.

In den vergangenen zwei Jahren sind die Umsätze bei 63 Prozent der befragten Firmen gewachsen. Nach Ansicht des Indien-Dienstleisters sind die deutschen Investoren realistischer geworden, was ihr Engagement auf dem Subkontinent angeht. Dennoch bleiben laut Wamser + Batra bei 70 Prozent der Firmen die Umsatzziele deutlich hinter den Erwartungen zurück – teilweise um mehr als 50 Prozent.

### Nur wenige neue Investoren

Dies ist wahrscheinlich auch ein Grund dafür, dass laut Deubet jährlich nur zehn neue deutsche Firmen nach Mumbai kommen, aber auch bis zu fünf schließen. Markthemmnisse sind vor allem die überbordende Bürokratie, Steuern und Zölle. Und immer noch zählt auf dem Subkontinent der Preis deutlich mehr als hohe Qualität. Nur Waren aus dem Luxusseg-

ment anzubieten, werde in Indien nicht funktionieren, warnt Klaus Maier, Chef des auf Indien spezialisierten Beratungsunternehmens Maier + Vidorno. „Die Produkte müssen in der Regel an die lokalen Bedürfnisse und Preisvorstellungen angepasst werden“, sagt er.

Davon ist auch Manojit Acharya, Managing Director bei Jungheinrich Lift Truck India in Mumbai, überzeugt. „Griffhöhe, Automatisierungsgrad und Geschwindigkeit unserer Gabelstapler werden reduziert, weil eine so hohe Qualität hier nicht gebraucht und auch nicht wertgeschätzt wird“, erklärt er. Der Kunde nehme zwar gerne eine bessere Ausstattung, wolle dafür aber nicht extra zahlen.

Wie die meisten deutschen Unternehmen hatte der Hamburger Intralogistikanbieter das Indien-Geschäft mit einem deutschen Geschäftsführer gestartet, der drei Jahre später den Stab mit

## „Die Behörden versuchen, die Firmen stärker zu unterstützen“

**AUSSENWIRTSCHAFT:** Wie hat sich das Investitionsklima unter Premier Modi seit dessen Amtsübernahme 2014 verändert?

**Hoffmann:** Es hat sich verbessert. In den Behörden setzt sich langsam eine andere Haltung durch. Man versucht, die Firmen stärker zu unterstützen. Bewährt hat sich auch der „fast track mechanism“ für Investoren. Haben Unternehmen Probleme, etwa mit Regulierungen oder Zöllen, können sie sich an die Deutsch-Indische Handelskammer oder an die Botschaft in New Delhi wenden, die versucht, zügig Lösungen zu finden.

**AW:** Wie steht es um die im Juli eingeführte einheitliche Mehrwertsteuer?

**Hoffmann:** Vieles funktioniert noch nicht. Dass die Reform nach den zahlreichen Ankündigungen tatsächlich im Juli kam, hat uns jedoch positiv überrascht. Ich rechne damit, dass es ein Jahr



**Frank Hoffmann,**  
Regional Director  
bei der Indo-  
German Chamber  
of Commerce  
(IGCC) in Pune

dauern wird, bis die Prozesse laufen, und zehn Jahre, bis die Reform ihre volle Wirkung entfaltet.

**AW:** Viele Investoren beklagen das Ausbildungsniveau in Indien. Wie hilft die Kammer?

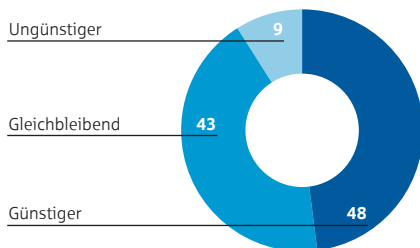
**Hoffmann:** Mit ihrem Programm „Dualpro“ führt die AHK Firmen durch alle Phasen der Ausbildung. Dabei legen wir besonderen Wert darauf, individuelle Entwicklungsschritte mit Kernelementen des deutschen Ausbildungsverständnisses zu kombinieren und einen Prozess der Qualitätsentwicklung in den Firmen zu verankern.

**AW:** Was sind häufige Fehler deutscher Firmen, die nach Indien kommen?

**Hoffmann:** Sie überschätzen, welchen Preisaufschlag sie für Produkte nehmen können. Es ist zumeist unerlässlich, die Produkte an die lokalen Verhältnisse anzupassen. Das fällt vor allem Ingenieuren mit ihrem Qualitätsbewusstsein schwer.

## Hohe Erwartungen ...

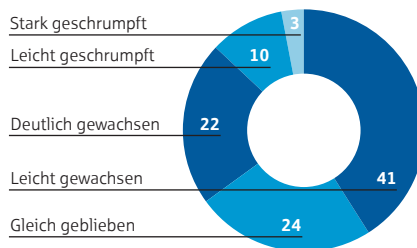
So beurteilt die deutsche Außenwirtschaft ihre künftige Lage in Indien.



Angaben in Prozent. Quelle: Dr. Wamser+Batra

## ... und gestiegene Umsätze

So hat sich der Umsatz in Indien in den letzten 24 Monaten entwickelt.



Angaben in Prozent. Quelle: Dr. Wamser+Batra

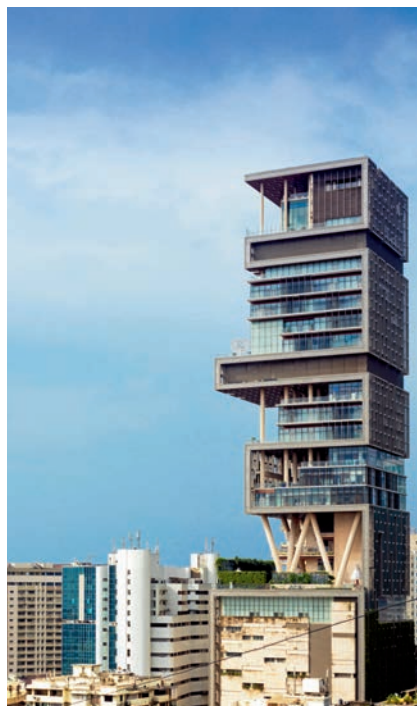
Acharya an einen Inder mit viel Deutschland-Erfahrung übergab. Lokale Verträge seien nicht nur günstiger. Indische Chefs hätten oft ein besseres Gespür für den Markt und die Menschen, beobachtet Frank Hoffmann, Regional Director bei der Indo-German Chamber of Commerce in Pune.

Berater Maier glaubt, dass von allen deutschen Investoren wahrscheinlich die Logistikbranche am stärksten von der Steuerreform profitieren wird. Wegen des Wegfalls der Grenzkontrollen in den 29 Bundesstaaten und der zahlreichen regionalen Steuern würden künftig vermehrt zentrale Großlager errichtet werden.

Neben der GST setzt Acharya auf die Schubkraft der Kampagne „Make in India“ und ihres Ablegers „Make in India Mittelstand“. Mit ihr treibt die Regierung die Industrialisierung des Landes voran. „Je mehr produziert wird, desto besser für unser Geschäft“, sagt Acharya. 2016 habe die Branche auf dem Subkontinent gerade einmal 10 000 Flurförderfahrzeuge verkauft; 2017 könnten es 11 000 sein. Nicht viel, wenn man bedenkt, dass in China 2016 rund 280 000 Gabelstapler abgesetzt wurden.

Der Bremsklotz: In den oft kleineren Lagern werden die Waren in der Regel nicht auf Paletten gesta-

pelt. Die aber brauchen Jungheirichs Maschinen, um Kisten oder Container greifen und dann transportieren zu können. In einem Land, in dem die Arbeitskraft so günstig ist, lässt man lieber Menschen die schweren Lasten schleppen. Mit dem Aufbau großer, moderner und automatisierter Lagerhäuser könnte sich das ändern. Acharyas Prognose: „In drei bis fünf Jahren wird sich der Absatz der Branche verdoppeln.“



**Wolkenkratzer** in der Metropole Mumbai. Indien will höher hinaus.

Das setzt voraus, dass keine überraschenden Volten dazwischenkommen. Die Unberechenbarkeit indischer Wirtschaftspolitik bekamen erst jüngst die Produzenten von Luxusautos zu spüren. Die angekündigte GST in Höhe von 28 Prozent hätte die Wagen verbilligen sollen, weshalb viele Hersteller schon im Vorfeld der Einführung am 1. Juli ihre Preise gesenkt hatten. Doch dann erhob die Regierung plötzlich eine weitere Steuer, die sämtliche Kalkulationen zunichtemachte. Nur ein Jahr zuvor hatten monatelange Fahrverbote für Diesel-Pkw mit mehr als zwei Liter Hubraum in der Metropolregion New Delhi das Geschäft erschwert.

## China spurtet davon

Eine wunderbare Gewinnvermehrung wie in China lässt sich in Indien vorerst nicht wiederholen, obwohl beide Länder mit rund 1,3 Milliarden fast gleich viele Einwohner haben. Dazu sind die Einkommensunterschiede viel zu bedeutend. Laut IWF lag das Bruttoinlandsprodukt pro Kopf in China 2016 mit 8113 US-Dollar etwa fünfmal so hoch wie in Indien mit 1723 US-Dollar. Der Kauf eines Autos und erst recht eines Luxuswagens, etwa des von Audi im Oktober 2017 in Mumbai erstmals vorgestellten A5 Sportback, bleibt für das Gros der Bevölkerung ein Traum. Nur 1 Prozent des indischen Automarkts entfällt auf das Luxussegment.

Insgesamt wurden 2016 gerade einmal rund drei Millionen Autos auf dem riesigen Markt verkauft. In Deutschland waren es 3,4 Millionen. Dennoch lockt großes Potenzial. Das Center Automotive Research an der Universität ►



**Erfolgreich.** Daimler fertigt in Indien an mehreren Standorten Autos, Lkw und Busse.

Duisburg-Essen prognostiziert, die Zahl aller in Indien verkauften Wagen werde von 3,1 Millionen im aktuellen Jahr bis 2025 um rund 50 Prozent auf 4,7 Millionen steigen. Zum Vergleich: In China soll sich der Absatz ähnlich stark erhöhen, aber von knapp 25 Millionen auf dann mehr als 35 Millionen. An dem Wachstum will auch VW teilhaben, das bereits in Pune produziert. Dessen Chef Matthias Müller kündigte Mitte Oktober an, nach mehreren gescheiterten Versuchen einen neuen Anlauf für den Bau eines Billigautos für rund 5000 Euro nehmen zu wollen. 2016 hatte VW mit allen Konzernmarken gut 66000 Autos in Indien verkauft.

Hohe Erwartungen haben auch Daimler, das als Mercedes-Benz India in Pune baut, sowie die Nutz-

fahrzeugtochter Bharat Benz, die in Oragadam im Süden des Landes Busse und Lkw produziert.

Noch fallen die Indien-Umsätze der deutschen Mittelständler und Konzerne meist mager aus. Auf den Jahrespressekonferenzen der Mütter wird Indien denn auch oft gar nicht erwähnt. Trotz des schwierigen Markts denken dennoch viele Investoren an Expansion. So hat der Kabel- und Bordnetzhersteller Leoni gerade 10 Millionen Euro in den Ausbau seines Werkes in Pune gepumpt, um die wachsende Nachfrage von Kunden aus der Bahnbranche und Solarindustrie decken zu können.

Auch das Allgäuer Familienunternehmen Schmalz, Spezialist für Vakuumtechnologie für die Automobil-, Verpackungs- oder zum

Beispiel Pharmaindustrie, hat in diesem Jahr Verwaltung und Produktion kräftig aufgestockt. Gebraucht werden die Saugnapfe von Schmalz überall dort, wo empfindliche Produkte im Spiel sind. Je stärker die Industrie wachse, desto stärker werde die Nachfrage nach dieser Technologie steigen, ist Philip Mani, CEO von Schmalz India, überzeugt.

Ganz besonders gut ist die Stimmung bei Sushil Berry vom Automobilzulieferer FEV India. Der Managing Director freut sich über einen „Sechser im Lotto“, seit die Regierung beschlossen hat, von der aktuell gültigen Abgasnorm Euro 4 bis 2020 direkt auf die Norm Euro 6 zu springen. Als Ingenieurdienstleister für die Automobilindustrie und Spezialist für Antriebssysteme mit Hauptsitz in Aachen hat FEV deshalb viel zu tun. Noch 2017 wird ein weiteres Gebäude für Teststände gebaut.

### Herausforderung Jobmarkt

Die deutsche Industrie hofft auf das Potenzial in einem Markt, der laut UN China 2022 als bevölkerungsreichstes Land ablösen wird. Und das wird die Nachfrage nach bezahlbarem Wohnraum, Transportmitteln und Konsumgütern deutlich steigern. Dies kann dem Subkontinent aber nur nutzen, wenn es gelingt, den Millionen jungen Indern, die jährlich auf den Arbeitsmarkt drängen, einen Job zu verschaffen. Die Reformen zum Thema „Skill India“ halten viele Experten deshalb für die wichtigsten von Modi. Zwei Jahre hat der Premier noch Zeit, um zu beweisen, dass er nicht nur ein genialer Verkäufer, sondern auch ein erfolgreicher Reformier ist. Dann wird neu gewählt. Eli Hamacher **A**



„Produkte an lokale Bedürfnisse anpassen“

**Klaus Maier**, Chef des auf Indien spezialisierten Beratungsunternehmens Maier+Vidorno