

Alarmsignale auf dem Subkontinent

Die Bundeskanzlerin reist nach Indien und will dort für deutsche Technik werben. Doch dem Land fehlt dafür womöglich das Geld.

Mathias Peer Neu-Delhi

Im Daimler-Werk am Stadtrand von Chennai ist ungewohnte Ruhe eingekehrt. Normalerweise werden auf dem 160 Hektar großen Gelände Lastwagen und Busse am Fließband produziert. Doch neuerdings gibt es nicht mehr zwei, sondern nur noch eine Schicht pro Tag. Oft müssen die Mitarbeiter tagelang zu Hause bleiben. "Wir passen unsere Produktion der Nachfrage an", sagt Satyakam Arya, der seit vergangenem Jahr Daimlers Geschäfte mit Nutzfahrzeugen in Indien verantwortet. Und die Nachfrage ist so niedrig wie schon lange nicht mehr: In der Lkw-Sparte erwartet das Unternehmen für dieses Jahr einen Rückgang um 25 bis 30 Prozent. "Die Flaute geht auch an uns nicht vorüber", sagt Arya.

Die abrupte konjunkturelle Abkühlung in Asiens drittgrößter Volkswirtschaft versetzt nicht nur die Automobilindustrie in Krisenstimmung. Noch im vergangenen Jahr galt Indien mit einem Wirtschaftswachstum von acht Prozent als die dynamischste große Volkswirtschaft der Welt. Doch statt die globale Wirtschaft weiter anzuschieben, drückt der Subkontinent nun kräftig auf die Bremse. Ökonomen sehen Versäumnisse in der Wirtschaftspolitik von Premierminister Narendra Modi als eine Ursache der Probleme - und warnen davor, dass dem Land das Schlimmste noch bevorstehen könnte.

Die Alarmsignale sind vielfältig: Die Wachstumsrate sank zuletzt auf fünf Prozent - den niedrigsten Wert seit sechs Jahren. Sie gilt damit als zu niedrig, um genug Jobs für die mehr als zwölf Millionen Inder zu schaffen, die jedes Jahr auf den Arbeitsmarkt strömen. Analysten strichen ihre Prognosen für das restliche Finanzjahr zusammen. Die Weltbank spricht von einer schwerwiegenden konjunkturellen Abkühlung. Grund sei vor allem die schwache inländische Nachfrage. Private Investitionen fielen zuletzt auf den niedrigsten Stand seit 16 Jahren. Die Importe brachen zwischen April und September um sieben Prozent ein. Das von der Notenbank RBI gemessene Verbrauchervertrauen liegt so tief wie zuletzt 2013.

Die Entwicklung droht auch die Pläne der Bundesregierung zu durchkreuzen, verstärkt deutsche Technik an den Subkontinent zu verkaufen. Bundeskanzlerin Angela Merkel will ihre für diesen Freitag angesetzten Regierungskonsultationen in Neu-Delhi dafür nutzen. Bei ihrer Reise auf den Subkontinent wird sie auch von einer Wirtschaftsdelegation begleitet. Im Vorfeld schwärmte Merkel davon, wie sehr sie Indiens Entwicklungsdynamik beeindrucke.

/// BASF, VW und Continental investieren // .

Auch deutsche Konzerne haben trotz des konjunkturellen Gegenwinds in dem Land ambitionierte Pläne: BASF plant zusammen mit dem indischen Mischkonzern Adani einen neuen Produktionsstandort in Modis Heimatstaat Gujarat. Investitionen von insgesamt vier Milliarden Dollar sollen für das Projekt, an dem sich auch Abu Dhabis Ölkonzern ADNOC und der österreichische Kunststoffhersteller Borealis beteiligen wollen, fließen. Die abschließende Entscheidung darüber soll nach der Fertigstellung einer Machbarkeitsstudie bis Ende des ersten Quartals 2020 fallen. Für BASF wäre es die bisher größte Investition auf dem Subkontinent. Auch Volkswagen will sich trotz mehrerer gescheiterter Versuche, den indischen Massenmarkt zu erobern, nicht geschlagen geben: Das Unternehmen kündigte im vergangenen Jahr an, eine Milliarde Euro zu investieren, um unter der Federführung der Konzerntochter Skoda neue Fahrzeugmodelle für den lokalen Markt zu entwickeln. Das erste davon soll im kommenden Jahr vorgestellt werden.

Auch der Automobilzulieferer Continental arbeitet gerade an einem neuen Werk in der Industriestadt Pune, das im kommenden Jahr die Produktion aufnehmen soll. Bei seinem Werk in Gurgaon, einem Vorort von Neu-Delhi, hat der Konzern im vergangenen Jahr ein neues Forschungszentrum eingerichtet. Ein Besuch der Kanzlerin steht dort für Samstag auf dem Programm. Merkel sagte vor ihrer Reise, sie wolle von Indien lernen und "unsere technologischen Entwicklungen in Indien platzieren". Dabei wolle sie mit Indiens Regierungschef unter anderem über eine Zusammenarbeit mit Blick auf Smart Citys, **erneuerbare Energien** und neue Formen der Mobilität sprechen.

Doch die Frage ist, ob sich Indien die deutsche Technik überhaupt leisten kann. Das Haushaltsdefizit der öffentlichen Hand steigt laut der Ratingagentur Fitch im laufenden Finanzjahr auf 7,5 Prozent der Wirtschaftsleistung. Gleichzeitig trocknen die Finanzquellen für die Privatwirtschaft aus: Von April bis September gingen die Kredite an das indische Gewerbe um 88 Prozent zurück.

Für indische Unternehmer sind inzwischen selbst Feiertage, die früher als exzessive Konsumfeste galten, kein Garant mehr für gute Geschäfte. Am Donnerstag ging gerade das fünftägige Lichterfest Diwali zu Ende, bei dem die Inder traditionell ihre Häuser schmücken und Geschenke austauschen. Normalerweise sitzt das Geld von Gaurav Chawlas Landsleuten zu dieser

Zeit besonders locker. Doch in diesem Jahr musste der Einzelhändler meist vergebens auf Kundschaft warten. Chawla betreibt ein Damenschuhgeschäft am Janpath-Markt in der indischen Hauptstadt. Die meisten Paare kosten bei ihm um die 20 Euro. Frauen aus der Mittelschicht sind seine wichtigste Kundengruppe. "Das Problem ist, dass die Leute kein Geld mehr ausgeben", sagt der 43 Jahre alte Ladenbesitzer, während seine Verkäufer in dem Laden tatenlos auf Kundschaft warten. Im Vergleich zum Vorjahr seien seine Einnahmen um ein Viertel gesunken, sagt Chawla. Sein Team hat er deshalb bereits verkleinert: Statt fünf Mitarbeitern hat er jetzt nur noch vier. "Die Menschen sind verunsichert. Auch ich bestelle erst mal kein neues Inventar mehr."

Die allgemeine Zurückhaltung ist in den Fabriken im ganzen Land zu spüren. Rund um die Daimler-Fabrik bei Chennai, dem Zentrum der indischen Automobilindustrie, hat die Entwicklung mit voller Wucht eingeschlagen. Der lokale Nutzfahrzeughersteller Ashok Leyland und der koreanische Hersteller Hyundai mussten wie Daimler zeitweise den Fabrikbetrieb einstellen. Tausende Arbeiter in der Region, die meist nur über einen Zeitvertrag verfügten, verloren nach Gewerkschaftsangaben ihre Jobs. In anderen Regionen verkündeten Konzerne wie Toyota und Bosch Kurzarbeit. Landesweit erlebte die Industrieproduktion den stärksten Rückgang seit 2012.

Dabei war es Modis zentrales Versprechen, aus der ganzen Welt Fabriken anzulocken und damit massenhaft neue Arbeitsplätze zu schaffen. Mit seiner vor fünf Jahren gestarteten Kampagne "Make in India" tourte er rund um den Globus. Zuletzt warb er in den USA an der Seite von Präsident Donald Trump und in Saudi-Arabien um Investoren. In Riad kündigte er an, die Wirtschaftskraft seines Landes innerhalb von fünf Jahren auf fünf Billionen Dollar zu verdoppeln.

/// Reformen führen zu Chaos // .

Modi hat durchaus Erfolge vorzuweisen. Im "Ease of Doing Business"-Index der Weltbank kletterte Indien seit Beginn von Modis Amtszeit von Platz 142 auf Platz 63. Modi führte die einheitliche Mehrwertsteuer GST ein, um das bisherige Steuergeflecht der einzelnen Bundesstaaten zu vereinfachen, und senkte zuletzt die Unternehmensteuern deutlich. Er öffnete das Land weiter für Firmen, die vollständig in ausländischem Besitz sind, und brachte eine einheitliche Insolvenzordnung auf den Weg. Doch die eilige Umsetzung seiner Großprojekte brachte zum Teil erhebliche wirtschaftliche Verwerfungen mit sich: Als Modi 2016 über Nacht fast 90 Prozent des Bargeldvolumens für ungültig erklärte, um so die Schattenwirtschaft zu bekämpfen, kam das Geschäftsleben in weiten Teilen wochenlang zum Erliegen, weil die neuen Banknoten nicht schnell genug unter das Volk kamen. Die GST-Einführung endete wegen einer überfordert wirkenden Finanzverwaltung im Chaos.

Der frühere IWF-Chefvolkswirt und Indiens Ex-Notenbankchef Raghuram Rajan glaubt, dass die Folgen der unglücklichen Maßnahmen bis heute spürbar sind: Sie hätten das Fass in einer ohnehin bereits geschwächten Wirtschaft zum Überlaufen gebracht, sagte er im Oktober. Er warnte davor, nun lediglich steigende Ölpreise und Turbulenzen in der Weltwirtschaft als Grund für Indiens Probleme zu sehen. "Die Außenwelt verantwortlich zu machen ist wohl falsch", sagte er. "Eine bessere Erklärung ist, dass über 15 Jahre nicht investiert wurde und dass signifikante Reformen ausbleiben."

Zumindest Letzteres zielt klar auf die Modi-Regierung ab: Sie hat es bisher trotz klarer Mehrheit im Parlament nicht geschafft, Themen anzugehen, die die Wirtschaft seit Langem vor massive Probleme stellen: Das Arbeitsrecht gilt als zu strikt und unflexibel, der Landerwerb als zu komplex, und Verträge vor Gericht durchzusetzen kann Jahre dauern. "Modi hat nichts unversucht gelassen, um Indiens Wirtschaft als offen darzustellen und Firmen zu Investitionen in Indien zu ermutigen", kommentierte Shruti Rajagopalan, Forscherin bei der US-Denkfabrik Mercatus Center. "Aber der Rhetorik sind bisher keine bedeutenden Veränderungen gefolgt."

Als besonders schmerzhaft erweist sich, dass der Regierung immer noch ein Rezept fehlt, um mit der Krise in Indiens Finanzsystem umzugehen. Der Zusammenbruch der Schattenbank IL & FS löste im vergangenen Jahr eine Schockwelle aus, die zu massiven Liquiditätsengpässen im gesamten Finanzsystem führte. In der Folge trockneten Finanzierungen sowohl für neue Autos als auch für Immobilien aus - der Nachfrageeinbruch verschärfte sich dadurch massiv. Finanzministerin Nirmala Sitharaman kündigte im Juli Unterstützung für die angeschlagenen Schattenbanken an. Doch gelöst hat sie die Krise damit noch nicht. Die Ratingagentur S & P warnte vergangene Woche vor weiterhin erheblichen Ansteckungsgefahren, die auch das Bankensystem empfindlich treffen könnten. Der stellvertretende Chef der Regierungsdenkfabrik NITI Aayog, Rajiv Kumar, sprach von einer beispiellosen Situation: "Niemand traut dem anderen mehr, niemand will Geld verleihen."

Deutsche Wirtschaftsvertreter bemühen sich unterdessen weiter um Optimismus: Bernhard Steinrücke, Chef der deutsch-indischen Handelskammer, wird am Samstag Kanzlerin Merkel bei der Jahrestagung seiner Kammer empfangen. Mit ihrem Amtskollegen Modi zeigt er sich geduldig: "Natürlich ist es schwer, in einem so großen Land Dinge umzusetzen", sagt er. Steinrücke glaubt aber daran, dass das Land weiter ein Wachstumsmotor bleiben wird. "Der Nachholbedarf ist unverändert groß", sagt er. "Und auch wenn wir jetzt nur noch fünf oder sechs Prozent Wachstum haben: Wo auf der Welt kann man das denn heutzutage sonst noch finden?"

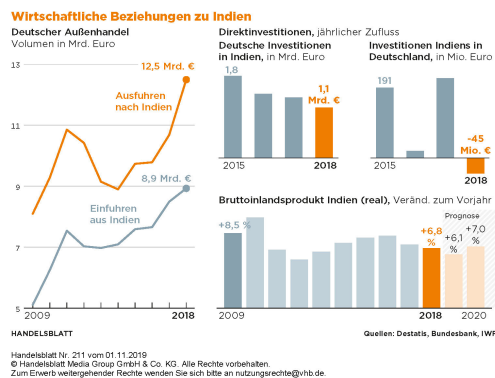
Kasten: ZITATE FAKTEN MEINUNGEN

Auch wenn wir jetzt nur noch fünf oder sechs Prozent Wachstum haben: Wo auf der Welt kann man das denn heutzutage sonst noch finden?

Bernhard Steinrücke

Deutsch-indische Handelskammer

Peer, Mathias



Quelle: Handelsblatt print: Nr. 211 vom 01.11.2019 Seite 006

Ressort: Tagesthema

Serie: Wirtschaftsstandort Indien (Handelsblatt-Beilage)

Börsensegment: dax30
ICB1353
stoxx
dax30
ICB3357
dax30
ICB3353
stoxx
dax30
ICB3353
stoxx

Dokumentnummer: 0F75CBA6-5AEE-4BC3-A5F7-D40885BEC958

Dauerhafte Adresse des Dokuments:

https://www.wiso-net.de/document/HB_0F75CBA6-5AEE-4BC3-A5F7-D40885BEC958%7CHBPM_0F75CBA6-5AEE-4BC3-A5F7-D40885BEC958

Alle Rechte vorbehalten: (c) Handelsblatt GmbH

GENIOS © GBI-Genios Deutsche Wirtschaftsdatenbank GmbH