

Corona verschärft Krise in Indiens Kfz-Industrie

Die Bänder in Indiens Autofabriken stehen seit Wochen still, und auch der Verkauf von Fahrzeugen ist verboten. Für viele Zulieferbetriebe und Händler geht es um die Existenz.

27.04.2020

Von Boris Alex | New Delhi

- ▶ [Pkw-Absatz bricht im März 2020 um die Hälfte ein](#)
- ▶ [Indiens Kfz-Sektor verliert jeden Tag 280 Millionen Euro](#)
- ▶ [Lieferkette bleibt nachhaltig gestört](#)

Die indische Kfz- und Zulieferindustrie hat seit fast zwei Jahren in den meisten Fahrzeugsparten mit sinkenden Absatzzahlen zu kämpfen. Mit dem Ausbruch der Corona-Pandemie gerät die Branche nun noch stärker unter Druck. Seit dem Beginn der landesweiten Ausgangssperre am 24. März 2020 stehen die Bänder in den Autofabriken und bei den Zulieferbetrieben still. Noch mindestens bis zum 3. Mai dürfte der Produktionsstopp andauern.

Die Unternehmen hoffen, dass der Lockdown - wenn schon nicht aufgehoben - dann doch zumindest gelockert wird. Seit dem 20. April gelten bereits Ausnahmeregelungen für eine Reihe von Industriezweigen wie die Herstellung von IT-Hardware und Verpackungsmaterial. Davor waren Produktion, Transport und Vertrieb ausschließlich von Waren zur Grundversorgung wie Nahrungsmittel, Medikamente und Hygieneprodukte erlaubt.

Angesichts der zentralen Bedeutung der Kfz-Industrie für die indische Wirtschaft, drängen die Firmen und Verbände auf eine rasche Lockerung. Die Branche trägt gut 7 Prozent zum Bruttoinlandsprodukt (BIP) bei und beschäftigt 32 Millionen Menschen. Die Regierung des Bundesstaats Haryana ist bereits vorgeprescht und hat dem japanisch-indischen Autobauer Maruti Suzuki erlaubt, die Pkw-Produktion in seinem Werk in Manesar vor den Toren der Hauptstadt New Delhi im Einzelschichtbetrieb wieder aufzunehmen.

Pkw-Absatz bricht im März 2020 um die Hälfte ein

Indiens größter Autobauer will die Förderbänder allerdings erst starten, wenn die Lieferketten wieder soweit intakt sind, dass eine kontinuierliche Fertigung möglich ist und vor allem auch der Verkauf von Pkw wieder erlaubt ist. Andere Original Equipment Manufacturer (OEM) wie Hyundai, Renault Nissan und Mahindra & Mahindra haben sich in ähnlicher Weise geäußert. Denn nicht nur die Herstellung von Pkw und Nutzfahrzeugen ist zum Erliegen gekommen. Da auch alle Autohändler während des Lockdown die Läden geschlossen haben und potenzielle Käufer in ihren Häusern bleiben müssen, gibt es praktisch keine Nachfrage mehr nach neuen Autos. Schon im März halbierte sich der Absatz von Pkw gegenüber dem Vergleichsmonat 2019 auf 143.014 Einheiten. Der Verkauf von Nutzfahrzeugen brach um fast 90 Prozent auf 13.027 Stück ein, so die Zahlen der Society of Indian Automobile Manufacturers (SIAM).

Absatz von Fahrzeugen in Indien (in Einheiten)

Segment	2018/19 1)	2019/20 1)	Veränderung (in %) 2)	März 2020	Veränderung (in %) 3)
Pkw	3.377.389	2.775.679	-17,8	143.014	-51,0
Nfz	1.007.311	717.688	-28,8	13.027	-88,1

CORONA VERSCHÄRFT KRISE IN INDIENS KFZ-INDUSTRIE

Zweiräder	21.179.847	17.417.616	-17,8	866.849	-39,8
Dreiräder	701.005	636.569	-9,2	27.608	-58,3

1) 1. April bis 31. März; 2) Gegenüber dem Vorjahreszeitraum; 3) Gegenüber März 2019Quelle: Society of Indian Automobile Manufacturers (SIAM), 2020

Da der April komplett im Zeichen des Lockdown steht, werden in diesem Monat aller Voraussicht nach keine Fahrzeuge produziert, verkauft oder exportiert. Je nachdem wie lange der Ausnahmezustand noch anhält und wie lange es nach einem Ende der Ausgangssperre dauert, bis die Bänder anlaufen, die Lieferketten wieder intakt sind und die Kunden wieder Pkw kaufen, dürfte das gerade gestartete Finanzjahr 2020/21 (1. April bis 31. März) den OEM und Zulieferbetrieben einen weiteren Dämpfer versetzen. Prognosen gehen von einem Absatzrückgang bei Pkw von 25 Prozent aus - vorausgesetzt, dass im Mai oder Juni bereits eine Rückkehr zur Normalität möglich ist.

Indiens Kfz-Sektor verliert jeden Tag 280 Millionen Euro

Die finanziellen Folgen für die Branche sind immens. SIAM beziffert den Umsatzverlust, der den Unternehmen allein durch den sechswöchigen Lockdown entsteht, auf umgerechnet 11 Milliarden Euro. Jeder weiterer Tag, an denen die Fabriken geschlossen bleiben, kostet die Autobauer und Zulieferbetriebe rund 300 Millionen Euro. Während für die großen indischen und internationalen OEM wie Maruti Suzuki, Hyundai, Tata und Mahindra ein vorübergehender Produktionsstopp zwar sehr schmerzhaft ist, aber nicht das Aus bedeuten dürfte, steht für viele Tier-1- und -2-Zulieferer die Existenz auf dem Spiel.

Die Umsatzeinbußen belaufen sich hier auf 150 Millionen Euro pro Tag. Vor allem die kleinen und mittelständischen Unternehmen verfügen nicht über finanzielle Rücklagen, um einen Lockdown länger als sechs bis acht Wochen durchzustehen, so die Einschätzung der Automotive Component Manufacturers Association of India (ACMA). Der indische Zulieferverband hat daher die Regierung aufgefordert, ein Rettungspaket für die Branche zu schnüren.

Lieferkette bleibt nachhaltig gestört

Denn nur, wenn die Zulieferbetriebe unbeschadet durch die Corona-Krise kommen, ist ein rascher Neustart für die Autobauer realistisch. Falls die über Jahrzehnte gewachsene und gut eingespielte Supply-Chain durch eine Pleitewelle bei den Teileherstellern nachhaltig gestört wird, stünden auch bei den OEM Millionen von Arbeitsplätzen auf dem Spiel, so ACMA. Etwa 70 Prozent der in lokal produzierten Fahrzeugen verbauten Komponenten stammen aus indischen Fabriken. Der Rest wird größtenteils aus den chinesischen Werken der großen internationalen Automotive-Konzerne sowie von chinesischen Herstellern bezogen. 2019 waren es Teile im Wert von knapp 5 Milliarden US-Dollar (US\$). Bei Schlüsselkomponenten wie Getrieben und Kfz-Elektronik liegt der wertmäßige Anteil der Importe aus China bei 20 bis 25 Prozent.

Auch die nachhaltig gestörte Logistik bereitet den Autobauern Kopfschmerzen. Im Zuge des Lockdowns wurde der Transport von Waren, die nicht der Grundversorgung dienen, verboten. Die Bundesstaaten hatten daraufhin ihre Grenzen für den Güterverkehr dicht gemacht. Zehntausende Lkw sind in Folge dessen an den Übergängen gestrandet. Viele Fahrer haben sich auf den Weg in ihre Dörfer gemacht und ihre Trucks zurückgelassen. Seit dem 20. April ist zwar der

CORONA VERSCHÄRFT KRISE IN INDIENS KFZ-INDUSTRIE

Transport aller Güter wieder erlaubt, doch nun müssen die Logistikunternehmen erst einmal wieder Personal finden, um die Waren auch zu ihren Bestimmungsorten zu befördern.

Selbst wenn der Lockdown in den nächsten Wochen gelockert oder aufgehoben werden sollte, dürfte sich die Lage in der indischen Kfz- und Zulieferindustrie nur sehr langsam bessern, so die Einschätzung der Federation of Indian Chambers of Commerce & Industry (Ficci). Der Industrieverband sieht die Branche erst in ein bis zwei Jahren wieder auf dem Stand von vor der Krise.

Mehr zu:

Indien
Nutzfahrzeuge / Kfz-Teile, Zulieferindustrie / Personenkraftwagen (Pkw) / Coronavirus
Branchen

Kontakt

Mareen Haring

Wirtschaftsexpertin

 +49 30 200 099 129

 [Ihre Frage an uns](#)

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck – auch teilweise – nur mit vorheriger ausdrücklicher Genehmigung. Trotz größtmöglicher Sorgfalt keine Haftung für den Inhalt.

© 2021 Germany Trade & Invest

Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.