

### **Umsatzwachstum von Infrastruktursektor abhängig / Branche hat Bedarf an modernen Ausrüstungen**

New Delhi (bfai) -- Die Entwicklung des indischen Bauwirtschaftsmarktes wird auch in den nächsten Jahren trotz eines wachsenden Engagements des privaten Sektors noch in hohem Maße von der Investitionstätigkeit des Staates abhängen. Die Aufträge aus dem Straßenbau und u.a. der Stromwirtschaft dürften, wenn alle Projekte realisiert werden, das Wachstum stabilisieren. Die Branchenproduktivität ist gering und der Einsatz moderner Technik unterentwickelt. Darunter leidet die nationale wie internationale Wettbewerbskraft.  
(Kontaktanschriften)

Die Bauindustrie wird ihre Stellung gegenüber den sich in Indien im Infrastruktursektor immer stärker in Position bringenden multinationalen Konkurrenten nur halten können, wenn sie die dringend erforderliche Modernisierung ohne Verzug in Angriff nimmt. Dabei geht es nicht allein um die Öffnung auf der Technikseite, auch die Struktur und das Management der Betriebe bedürfen einer nachhaltigen Modifikation. Nur so werden die Banken bereit sein, ihre im Vergleich zu anderen Sektoren restriktive Haltung in der Kreditvergabe abzubauen und die Branche mit Liquidität zu versorgen, die sie zu ihrer Fortentwicklung benötigt. Ohne eine nachhaltige Veränderung wird die gewünschte Ausdehnung der Geschäfte über die Landesgrenzen hinaus sehr schwierig werden.

Die exakte Größe des Bauwirtschaftsmarktes zu messen, ist kein leichtes Unterfangen. Einen akzeptablen Messansatz bilden die Infrastrukturinvestitionen der Regierung. Die Bauaktivitäten in solchen Vorhaben sollen zumeist 60 bis 70% der Gesamtkosten ausmachen. Die Bauwirtschaft mit den Hauptsparten Transport (Strassen, Häfen, Flughäfen), Versorgung (Wasser, Abwasser, Bewässerung, Energie), Wohnungsbau, Industriegebäude sowie Handel, Freizeit und Tourismus lebt noch sehr stark von den staatlichen Aufträgen in den Bereichen Transport und Versorgung. Das dürfte in den nächsten Jahren so bleiben, selbst wenn nicht zu verkennen ist, dass im Rahmen einer generellen Liberalisierung und angesichts leerer Staatskassen die Beteiligung des privaten Sektors, was ordnungspolitisch mehrheitlich gewünscht ist, wächst.

Der Straßenbau stellt eine mächtige Säule dar, auf die sich der Bausektor wie in der Vergangenheit auch in der Zukunft stützen wird. Im Zentrum der Aktivitäten steht die Fortführung eines Straßenbau- und Modernisierungsprogramms, das unter dem Titel "Golden Quadrilateral" die vier Städte New Delhi, Kolkata, Chennai und Mumbai über vierspurige sogenannte "National Highways" auf einer Gesamtlänge von 5.992 km miteinander verbinden soll. Dazu kommen die Nord-Süd- und Ost-West Korridore, die von Srinagar (Jammu & Kaschmir) bis Kanayakumari (Tamil Nadu) sowie von Silchar (Assam) nach Saurashtra (Gujarat) führen sollen.

## Zentralbudget für den Bereich Infrastruktursektor (in Mrd. iR)

Sparten	2000/01 1)	2000/01 2)	2001/02 1)	2001/02 2)	2002/03 1)
Straßenbau	45,3	52,5	87,3	95,2	121,1
Stromversorgung	97,2	83,5	110,7	109,6	134,8
Stadtentwicklung	15,0	k.A.	40,3	56,1	51,7
Eisenbahnbau	112,5	94,6	110,9	108,6	123,3
Luftfahrtsektor	22,3	18,9	16,4	14,9	25,2
Wasserversorgung	k.A.	k.A.	5,0	4,5	5,5

1) Budgetschätzung; 2) revidierte Schätzung

Quellen: Construction Summit, Infrastructure Going Global, Background Paper; Confederation of Indian Industry, Construction Federation of India

Die Länge dieser Verbindungen ist mit 7.300 km angegeben. Ein weiteres kritisches Segment stellen die ländlichen Straßen dar. Unter dem Programm "Pradhan Mantri Gram Sarak Yojana" sollen 900.000 km mit Kosten von 620 Mrd. gebaut, repariert und modernisiert werden. Daneben ist vorgesehen, den Straßenzugang zu Seehäfen zu verbessern. Dieses Programm umfasse mehrere hundert Kilometer, heißt es. Es wird ferner davon ausgegangen, dass auch die meisten Bundesstaaten in den kommenden Jahren mehr in den Straßenbau investieren und darin den Beispielen Maharashtra, Andhra Pradesh, Tamil Nadu und Gujarat folgen.

Als einen vielversprechenden Teilmarkt sieht die indische Bauwirtschaft den Bereich Seehäfen an. Das Land verfügt über mehr als 6.000 km Küstenlinie mit 12 wichtigen und einer Vielzahl kleinerer Häfen. Schon in den letzten Jahren wurden Anlagen modernisiert und erweitert, aber dieser Prozess ist längst nicht abgeschlossen. Nach Schätzungen soll der Güterumschlag der 12 Häfen von jetzt 291 Mio. auf 850 Mio. t im Jahr 2010 und auf 1.275 Mio. t in 2020 ansteigen. Dafür wird überschlägig mit einem Investitionsaufwand von 15 Mrd. bis 20 Mrd. \$ gerechnet. Auch hier ist eine private Beteiligung erwünscht. Derzeit sollen 17 private Projekte mit einer Umschlagskapazität von mehr als 60 Mio. t genehmigt sein bzw. sich in der Realisierungsphase befinden.

Wenn es nach den heftigen Klagen ginge, die über die Stromversorgung in Indien, sei es von der Industrie und anderen beruflichen Nutzern, aber auch von den privaten Haushalten zu hören sind, dann dürfte sich die Bauwirtschaft über eine ganze Reihe von Projekten freuen können. Da diese Situation allerdings schon eine geraume Zeit besteht und sich die Stromversorgung - wenn überhaupt - so nicht signifikant verbessert hat, müssen an der Realisierung bzw. fristgerechten Abwicklung der angekündigten Energieprogramme einige Zweifel erlaubt sein. Nach Angaben des Energieministeriums sollen bis 2012 zusätzlich 100.000 MW Kapazität geschaffen werden und im Rahmen des 10. Fünfjahrplans sind Projekte für 45.000 MW vorgesehen.

Im Wohnungsbau ist der indische Staat schwächer engagiert, der Großteil solcher Aktivitäten entfällt auf Private. Schätzungen gehen von einer Wohnungslücke von 33 Mio. Einheiten aus. Davon dürften 50% auf urbane Regionen entfallen, wo schon 30% der Bevölkerung leben sollen. Der Wohnungsbau soll im letzten Jahr angezogen haben, günstigere Kreditbedingungen für

solche Darlehen würden einen erheblichen Teil zu dieser Dynamik beitragen. Der Trend werde, so nimmt man an, auch das Bild der nächsten Jahre prägen.

Die Eisenbahn verfügt über ein sehr ausgedehntes Schienennetz mit einer Länge von mehr als 62.000 km. Aber die Erlöse reichen nicht aus, die erforderliche Modernisierung von Gleiswegen, rollendem Material und Bahnhöfen vorzunehmen. Auch hier bleibt die Frage, ob das Wachstumsszenario, das im Zeitraum 2000 bis 2015 Investitionen von 1.600 Mrd. iR vorsieht, letztlich realistisch ist. Die Summe von 150 Mrd. iR, die in den nächsten fünf Jahren nach Ankündigung des Premierministers für die Beseitigung von Kapazitätsengpässen zur Verfügung stehen soll, kommt zumindest von der Höhe her einer Verwirklichung näher. Für die großen Flughäfen Delhi, Mumbai, Chennai und Kolkata gibt es Pläne, sie im Leasing an private Betreiber zu vergeben. In Andhra Pradesh und Karnataka ist der Bau von zwei neuen Flughäfen geplant.

Die Bauwirtschaft ist von ihrer Größe her - gemessen an der aktuellen und vergangenen Wachstumsdynamik gilt das nicht - einer der Eckpfeiler der indischen Volkswirtschaft. Sie steuert annähernd 5% zum Bruttoinlandsprodukt und 38% zu den inländischen Bruttoinvestitionen bei. Auf dem Feld der Beschäftigung wird sie mit 32 Mio. Menschen, die dort Arbeit und Einkommen finden, nur von der Landwirtschaft überboten. Ihre Relevanz erklärt sich auch durch die Abhängigkeit anderer Sektoren. So werden z.B. fast 100% des erzeugten Zements dort verarbeitet und bei Stahl sollen es immerhin noch 60% sein.

Das Wachstum war in den letzten Jahren sehr zyklisch und profitierte nicht wie erhofft von den z.T. erheblichen Investitionen in die Infrastruktur, speziell im Straßen- und Wohnungsbau. Die Umsatzsteigerung war 2001/02 zum zweitenmal in Folge gemessen an dem jeweiligen Vorjahr und zu Preisen von 1993/94 rückläufig. Zwischen 1994 und 1998 wurde eine mittlere Steigerung von 4,2% erzielt. Sie soll eine der geringsten in Asien gewesen sein. In der VR China seien es im Vergleich 15,5%, in Korea (Rep.) 10,6% und u.a. in Thailand 9,2% gewesen. In den Jahren darauf habe sich das Verhältnis graduell zugunsten Indiens verändert.

#### **Entwicklung der Bauwirtschaft (Umsatz in Mrd. iR, Veränderung in %)**

Jahre	Umsatz	Veränderung
1996/97	473,8	k.A.
1997/98	516,2	8,9
1998/99	543,4	5,3
1999/00	588,1	8,2
2000/01	628,0	6,8
2001/02	650,8	3,6

Quelle: Construction Summit, Infrastructure Going Global, Background Paper; Confederation of Indian Industry, Construction Federation of India

Die Produktivität der Branche gilt als sehr gering und wird im internationalen Vergleich auf einer groben Indexskala mit dem Höchstwert 100 (für die USA) auf etwa 3 beziffert. Die Qualität der Bautätigkeit zu erhöhen, falle indischen Unternehmen so der Report "Construction Summit,

Infrastructure Going Global" u.a. deswegen schwer, weil die Handarbeit noch sehr weit verbreitet sei, zahlreiche Analphabeten mit einer sehr hohen Beschränkung hinsichtlich Aus- und Weiterbildung dort beschäftigt seien, es außerdem einen akuten Mangel an ausgebildeten Kräften auf allen Ebenen und praktisch keine verbindlichen Qualitätsrichtlinien gebe.  
(Quelle: GFAI)