

„Bangalore ist Silicon Valley und Toulouse zugleich“

Der Fall des indischen Mittelständlers Dynamic Technologies zeigt, wie sehr Airbus seine Lieferantenkette globalisiert

Von Jens Flottau

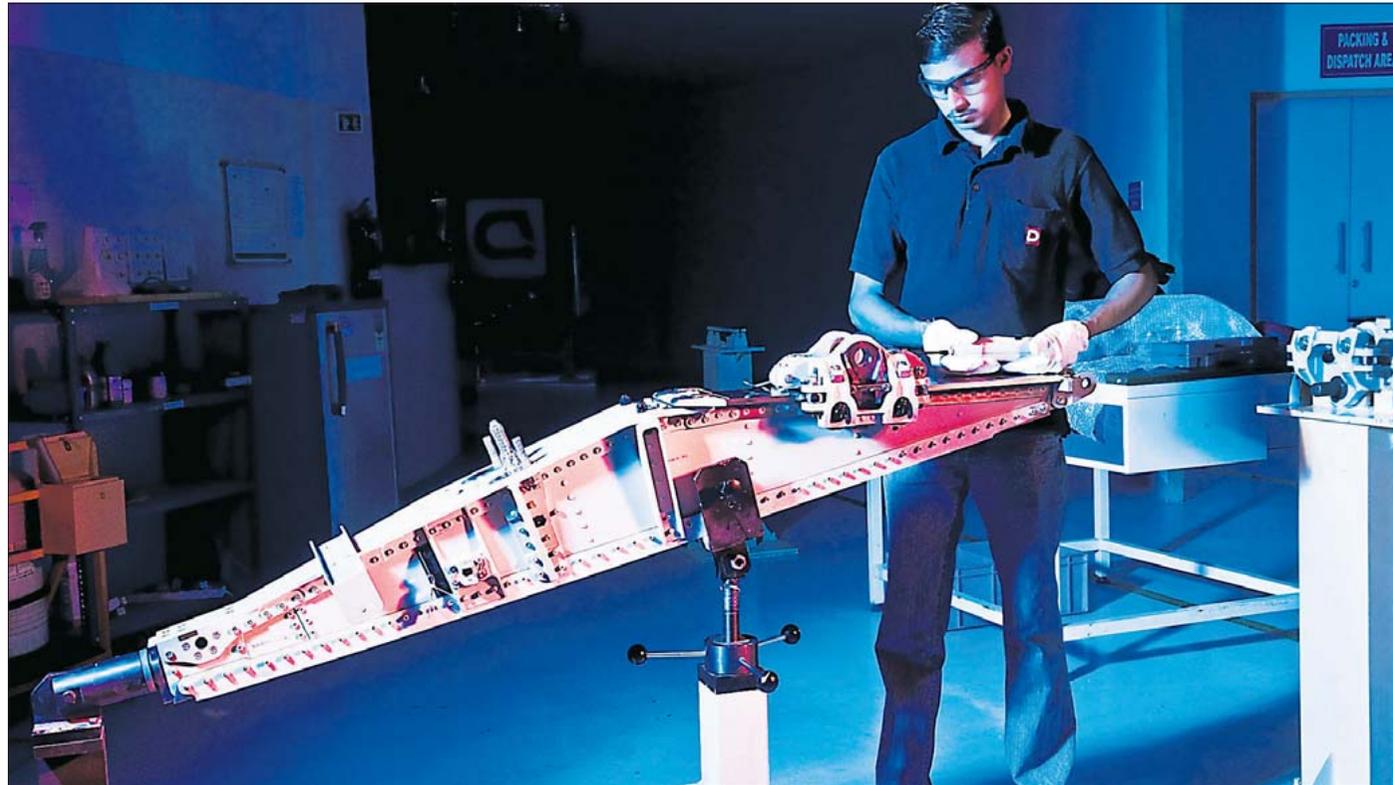
Bangalore – Dass Udayant Malhoutra einmal etwas mit Flugzeugen zu tun haben würde, ist nicht völlig überraschend. Sein Vater hatte einst eine Fabrik in der Einflugschneise des Flughafens von Mumbai und den damals kleinen Jungen packte die Faszination. Später, längst als Biotech-Unternehmer im südindischen Bangalore aktiv, schraubte er mit zwei, drei Freunden in einer Garage sein erstes unbemanntes Flugzeug zusammen, als erster Flugversuch sozusagen.

Die Garage gibt es auch heute noch und die Biotech-Firma kloniert mittlerweile Bäume. Der alte Schuppen ist inzwischen umgeben von Fabrikhallen und Bürogebäuden der Dynamic Technologies. Dynamic – Jahresumsatz 78 Millionen Euro (2009) – baut hier unter anderem Hydraulik-Pumpen für Autos, 40 Prozent aller indischen Autos sind mit den Geräten ausgestattet. Nun aber haben die Firma und ihr Chef den Weg zurück in die Luftfahrt gefunden: Sie baut für Airbus den Bewegungsmechanismus für die Landeklappen.

„Mit jedem Auftrag, den uns Airbus gibt, schaffen wir Arbeitsplätze in Europa.“

Dynamics passt ideal ins Suchprofil von Airbus. Der Flugzeughersteller will künftig mehr Aufträge in die asiatischen Wachstumsmärkte wie China und Indien verlegen. Airbus-Chef Thomas Enders glaubt, damit mehrere Dinge gleichzeitig erreichen zu können: Die Abhängigkeit vom starken Euro zu verringern und damit die Produktionskosten zu senken, sich in den lukrativen Absatzregionen besser zu positionieren und gleichzeitig Zugang zu bekommen zu den vielen Ingenieuren. 350 000 verlassen jedes Jahr die Hochschulen Indiens, in Europa fehlen gleichzeitig Tausende, die für die neuesten Flugzeugprogramme dringend benötigt werden.

Airbus erwartet, dass die indischen Fluggesellschaften in den nächsten 20 Jahren etwa 1000 Flugzeuge kaufen werden, die indische Regierung geht sogar von 2000 Maschinen aus. „Es gibt hier ein riesiges Potential“, erwartet der Airbus-Chef. Zumal die indische Luftwaffe die viertgrößte der Welt ist und damit nicht nur im zivilen Bereich viel Geld zu verdienen ist. Für Verteidigungsaufträge verlangt die indische Regierung aber immer noch hohe so genannte „Offsets“ – die Hersteller müssen einen Teil der Pro-



Die Firma Dynamic Technologies baut in Indien Bewegungsmechanismus für die Landeklappen für Airbus.

Foto: Taras Taraporvala

duktion nach Indien verlagern. Auf diese Weise soll die heimische Industrie gefördert werden.

Lange Zeit war die Luftfahrt die exklusive Domäne von staatlichen Konzernen wie Hindustan Aeronautics, die wiederum fast nur für das Militär arbeiteten. Doch mittlerweile sind in dem Sektor auch immer mehr private Unternehmen aktiv, selbst bei Kampfflugzeugen dürfen sie mittlerweile immerhin einige Komponenten bauen. Dynamic arbeitet auch beim russischen Suchoi Su-30-Jet mit, der in Indien in für den lokalen Markt in Lizenz gefertigt wird.

Doch die Ambitionen Indiens gehen weiter. Unter Führung des National Aerospace Laboratorium (NAL), einer Art zentralen Forschungsstelle, arbeiten mehrere Firmen an einem 70- bis 90-sitzi-

gen Regionalflugzeug, das Indien nun auch bei den zivilen Maschinen voranbringen und aus der ausschließlichen Abhängigkeit von westlichen Herstellern lösen soll. „Es gibt keinen Grund, anzunehmen, dass sie das nicht schaffen könnten“, sagt Enders. Doch Indien konkurriert mit seinen Plänen mit vielen anderen Ländern, die ihre eigenen Luftfahrt-Sektoren fördern wollen.

Von den technologischen Fähigkeiten Indiens will Airbus selbst direkt profitieren. Das Unternehmen hat in Bangalore einen Standort für Entwicklungingenieure eröffnet. Rund 160 Mitarbeiter sitzen dort derzeit an ihren Bildschirmen und arbeiten an den Flugzeugprogrammen mit. „Durch die Möglichkeiten des Internets müssen die Leute physisch nicht mehr in Europa sitzen“, sagt Srin-

ivasan Dwarakanath, der bei Airbus die industrielle Strategie für Indien und Südostasien verantwortet. In den nächsten Jahren will Airbus an dem Standort mehr als 400 Ingenieure beschäftigen. Die Voraussetzungen sind gut, denn „Bangalore ist das Toulouse und zugleich das Silicon Valley von Indien“, sagt Enders. Toulouse gilt als das wichtigste Luftfahrtzentrum Europas, weil sich dort der Hauptsitz von Airbus befindet. Schon als Airbus vor drei Jahren tief im Produktionschaos rund um die A380 steckte, waren indische Experten von Mahindra Satyam mit dabei, die Produktion wieder in Gang zu bringen. Der Software-Konzern ließ seine Ingenieure Simulationen entwickeln, mit denen Airbus die Probleme rund um die komplexe Kabinenverkabelung in Griff bekam.

Zumindest im Fall des Mittelständlers Dynamic findet die Globalisierung nicht nur in einer Richtung statt. „Mit jedem Auftrag, den uns Airbus gibt, schaffen wir Arbeitsplätze in Europa“, sagt Malhoutra. Seine Firma hat in England zwei Fabriken eingerichtet, weil dort Arbeiten mit teuren Maschinen angesichts niedrigerer Zinsen günstiger sind. „Auch wir als indisches Unternehmen globalisieren unsere Arbeit“, so der Dynamic-Chef. Er glaube nicht daran, dass Aufträge nach Indien vergeben würden, weil die Produktion in dem Land billiger sei: „Sie kommen, weil wir es besser machen.“ Der 45-Jährige will bald noch mehr Komponenten für die Airbus-Flugzeuge entwickeln. „Wir geben für viele Bauteile Angebote ab und können viel größere Sachen machen.“

„Bangalore ist Silicon Valley und T

Der Fall des indischen Mittelständlers Dynamatic Technologies zeigt, wie sehr A

Von Jens Flottau

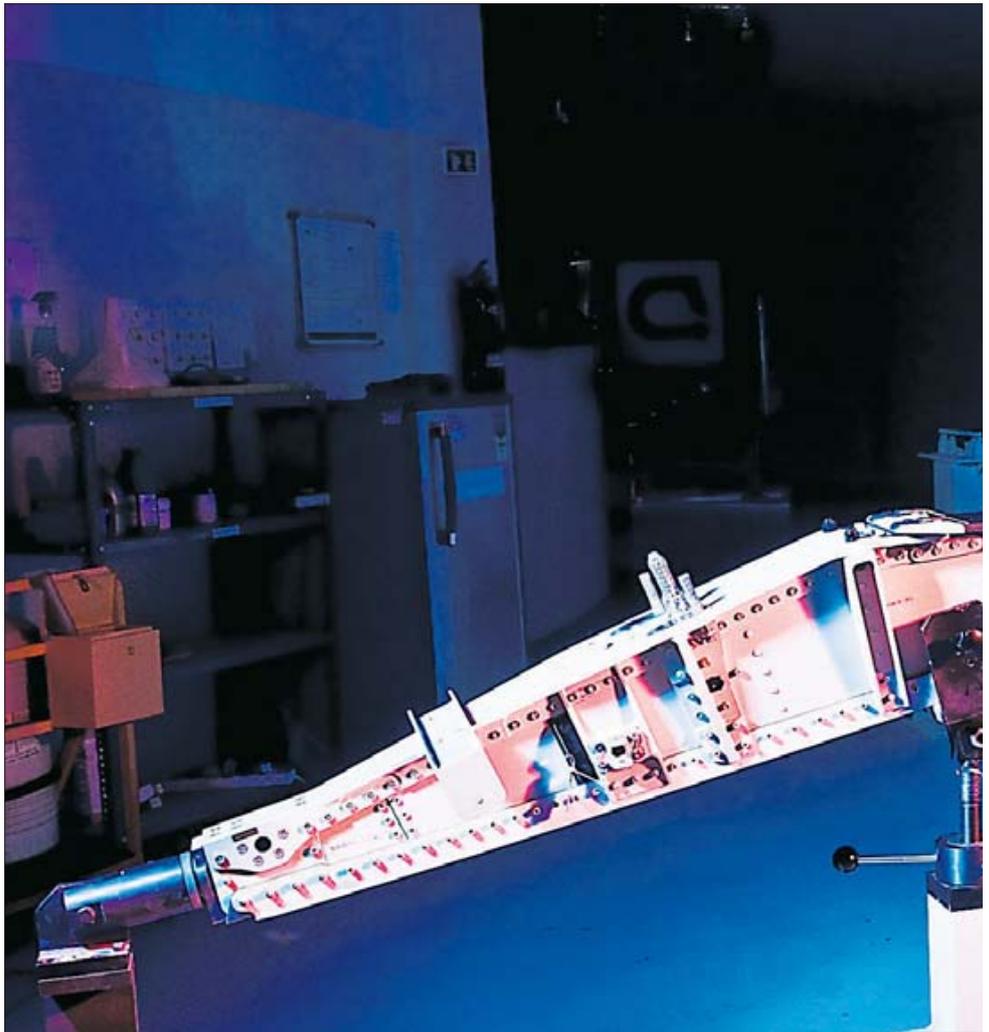
Bangalore – Dass Udayant Malhoutra einmal etwas mit Flugzeugen zu tun haben würde, ist nicht völlig überraschend. Sein Vater hatte einst eine Fabrik in der Einflugschneise des Flughafens von Mumbai und den damals kleinen Jungen packte die Faszination. Später, längst als Biotech-Unternehmer im südindischen Bangalore aktiv, schraubte er mit zwei, drei Freunden in einer Garage sein erstes unbemanntes Flugzeug zusammen, als erster Flugversuch sozusagen.

Die Garage gibt es auch heute noch und die Biotech-Firma kloniert mittlerweile Bäume. Der alte Schuppen ist inzwischen umgeben von Fabrikhallen und Bürogebäuden der Dynamatic Technologies. Dynamatic – Jahresumsatz 78 Millionen Euro (2009) – baut hier unter anderem Hydraulik-Pumpen für Autos, 40 Prozent aller indischen Autos sind mit den Geräten ausgestattet. Nun aber haben die Firma und ihr Chef den Weg zurück in die Luftfahrt gefunden: Sie baut für Airbus den Bewegungsmechanismus für die Landeklappen.

„Mit jedem Auftrag, den uns Airbus gibt, schaffen wir Arbeitsplätze in Europa.“

Dynamatics passt ideal ins Suchprofil von Airbus. Der Flugzeughersteller will künftig mehr Aufträge in die asiatischen Wachstumsmärkte wie China und Indien verlegen. Airbus-Chef Thomas Enders glaubt, damit mehrere Dinge gleichzeitig erreichen zu können: Die Abhängigkeit vom starken Euro zu verringern und damit die Produktionskosten zu senken, sich in den lukrativen Absatzregionen besser zu positionieren und gleichzeitig Zugang zu bekommen zu den vielen Ingenieuren. 350 000 verlassen jedes Jahr die Hochschulen Indiens, in Europa fehlen gleichzeitig Tausende, die für die neuesten Flugzeugprogramme dringend benötigt werden.

Airbus erwartet, dass die indischen Fluggesellschaften in den nächsten 20 Jahren etwa 1000 Flugzeuge kaufen werden, die indische Regierung geht sogar von 2000 Maschinen aus. „Es gibt hier ein riesiges Potential“, erwartet der Airbus-Chef. Zumal die indische Luftwaffe die viertgrößte der Welt ist und damit nicht nur im zivilen Bereich viel Geld zu verdienen ist. Für Verteidigungsaufträge verlangt die indische Regierung aber immer noch hohe so genannte „Offsets“ – die Hersteller müssen einen Teil der Pro-



Die Firma Dynamatic Technologies baut in Indien Bewegungsmechanismus für die L

duktion nach Indien verlagern. Auf diese Weise soll die heimische Industrie gefördert werden.

Lange Zeit war die Luftfahrt die exklusive Domäne von staatlichen Konzernen wie Hindustan Aeronautics, die wiederum fast nur für das Militär arbeiteten. Doch mittlerweile sind in dem Sektor auch immer mehr private Unternehmen aktiv, selbst bei Kampfflugzeugen dürfen sie mittlerweile immerhin einige Komponenten bauen. Dynamatic arbeitet auch beim russischen Suchoi Su-30-Jet mit, der in Indien in für den lokalen Markt in Lizenz gefertigt wird.

Doch die Ambitionen Indiens gehen weiter. Unter Führung des National Aerospace Laboratorium (NAL), einer Art zentralen Forschungsstelle, arbeiten mehrere Firmen an einem 70- bis 90-sitzi-

gen Regionalflugzeug, das Indien nun auch bei den zivilen Maschinen voranbringen und aus der ausschließlichen Abhängigkeit von westlichen Herstellern lösen soll. „Es gibt keinen Grund, anzunehmen, dass sie das nicht schaffen könnten“, sagt Enders. Doch Indien konkurriert mit seinen Plänen mit vielen anderen Ländern, die ihre eigenen Luftfahrt-Sektoren fördern wollen.

Von den technologischen Fähigkeiten Indiens will Airbus selbst direkt profitieren. Das Unternehmen hat in Bangalore einen Standort für Entwicklungsingenieure eröffnet. Rund 160 Mitarbeiter sitzen dort derzeit an ihren Bildschirmen und arbeiten an den Flugzeugprogrammen mit. „Durch die Möglichkeiten des Internets müssen die Leute physisch nicht mehr in Europa sitzen“, sagt Srin-

va:
inc
ost
Jal
me
Di
„B
gle
sag
tig
sic
de
im
ste
hir
wi
wa
mu
bu
Ka

id Toulouse zugleich“

e sehr Airbus seine Lieferantenkette globalisiert



für die Landeklappen für Airbus.

Foto: Taras Taraporvala

nun
ran-
Ab-
n lö-
neh-
önn-
kur-
nde-
uft-
eiten
itie-
alore
nger-
sit-
men
ram-
des
sich
rini-

vasan Dwarakanath, der bei Airbus die industrielle Strategie für Indien und Südostasien verantwortet. In den nächsten Jahren will Airbus an dem Standort mehr als 400 Ingenieure beschäftigen. Die Voraussetzungen sind gut, denn „Bangalore ist das Toulouse und zugleich das Silicon Valley von Indien“, sagt Enders. Toulouse gilt als das wichtigste Luftfahrtzentrum Europas, weil sich dort der Hauptsitz von Airbus befindet. Schon als Airbus vor drei Jahren tief im Produktionschaos rund um die A380 steckte, waren indische Experten von Mahindra Satyam mit dabei, die Produktion wieder in Gang zu bringen. Der Software-Konzern ließ seine Ingenieure Simulationen entwickeln, mit denen Airbus die Probleme rund um die komplexe Kabinenverkabelung in Griff bekam.

Zumindest im Fall des Mittelständlers Dynamic findet die Globalisierung nicht nur in einer Richtung statt. „Mit jedem Auftrag, den uns Airbus gibt, schaffen wir Arbeitsplätze in Europa“, sagt Malhoutra. Seine Firma hat in England zwei Fabriken eingerichtet, weil dort Arbeiten mit teuren Maschinen angesichts niedrigerer Zinsen günstiger sind. „Auch wir als indisches Unternehmen globalisieren unsere Arbeit“, so der Dynamic-Chef. Er glaube nicht daran, dass Aufträge nach Indien vergeben würden, weil die Produktion in dem Land billiger sei: „Sie kommen, weil wir es besser machen.“ Der 45-Jährige will bald noch mehr Komponenten für die Airbus-Flugzeuge entwickeln. „Wir geben für viele Bauteile Angebote ab und können viel größere Sachen machen.“