

חברה מישראל תייצר בהודו רכיבים לענף התעופה העולמית

בוש, מגנה, MTU ודטרויט דיזל. החברה מייצרת רכיבים ומכלולים למנועים ולגוף של בלור רכב ומנועים קוראן ציין כי מייני מחפשת בישראל גם טכנולוגיות חדישות לתחום הרכב במטרה להקים מיזמים משותפים נוספים או לרכוש את החברות הישראליות. דוד קינן, מייסד ומנכ"ל חברת I2I-BDO, המאתרת את השותפים לחברה ההודית, אמר כי שוק הספקים בענפי התעופה והרכב בעולם עובר תהליכים של מיזוגים, מכיוון שהיצרניות הגדולות מעוניינות לצמצם את מספר הספקים שלהן מאלפים למאות. קינן ציין כי שוק הרפיבים לתעשיית הרכב בהודו הוא 25 מיליארד דולר בשנה - גדול משוק ההייטק הישראלי, שהיקפו על 22 מיליארד דולר.

אורה קרון

מהחברות היצרניות. השותפה הישראלית במיזם מוכרת בכ-25 מיליון דולר בשנה, אף שהיקף החוזים שלה מול תעשיית התעופה העולמית הוא כ-100 מיליון דולר. היקף המכירות של מייני היה ב-2007 כ-65 מיליון דולר, מהם 54 מיליון דולר יצוא. בשש השנים האחרונות המכירות צומחות בקצב של 50% בשנה, מצמיחה פנימית וממיזוגים ורכישות.

צ'ייטאניה קוראן, סגן נשיא לשיווק במייני, המייצרת גם לתעשיית הרכב העולמית, אמר כי החברה היתה היצרנית הראשונה בתחום הרכב שפעלה בהודו. החברה, שנמצאת עדיין בבעלות משפחתית מלאה, הוקמה ב-1973 על ידי סודרשאן מייני ומנוהלת על ידי דור ההמשך. בשנות ה-80 החלה החברה לייצא לג'נרל מוטורס, דנסו,

חברת מייני פרסיון פרודקטס (Maini Precision Products) ההודית התמה על מזכר הבנות עם חברה ישראלית להקמת מיזם משותף בהודו לייצור רכיבים עבור חברות התעופה העולמיות.

שתי החברות בעלות רישיון ספק מורשה לחברות תעופה הבינלאומיות, והמיזם המשותף יגדיל את הנתח שלהן מעשרות מיליוני דולרים למאות מיליוני דולרים בשנה, בטכנולוגיות שיאפשרו להן לעבור לייצר גם רכיבים גדולים. בימים אלה מקיימת קרן השקעות ישראלית מגעים לחבירה למיזם.

החברות ישקיעו במיזם המשותף 2.5-3 מיליון דולר, כל אחת. הקרן אמורה להשקיע 10 מיליון דולר. חלוקת האחזקות במיזם תהיה 26% לקרן ו-37% לכל אחת