

Indiens Zweiradindustrie mit Weltmarktorientierung

von Jürgen Clemens

"Go-West" ist offensichtlich die Marschrichtung der indischen Zweiradindustrie, die sich zunehmend auf den Weltmarkt und die westlichen Industrieländer orientiert. Insbesondere der Freizeitsektor soll mit "Fancy-Bikes", d.h. den im Westen populären Mountain- und Trekkingbikes, beliefert werden. Doch selbst die weltweit größten Fahrradproduzenten, wie die indische Firma 'Hero', sind auf "Joint-Venture"-Kooperationen mit westlichen Unternehmen angewiesen.

Bislang galten Zweiradproduzenten auf dem Subkontinent als "wenig innovative Nachahmer mit geringem technischen Know-how und schlechten qualitativen Standards" (vgl. C. Karte). So blieb der weltweite Exportanteil der "Räder wie vor 50 Jahren" (vgl. P. Pauls) unter einem Prozent und vor allem auf Länder in Lateinamerika, Afrika und im Mittleren Osten konzentriert.

Mit "Joint-Venture"-Unternehmen soll dem schlechten Ruf entgegen gewirkt und die Produktion zumindest für den Exportsektor modernisiert werden. Die indische Regierung "öffnete" deshalb die Fahrradindustrie neben anderen Branchen für ausländische Direktinvestitionen und auch von deutscher Seite erhalten kooperationsbereite Unternehmen vielfältige Hilfestellungen.

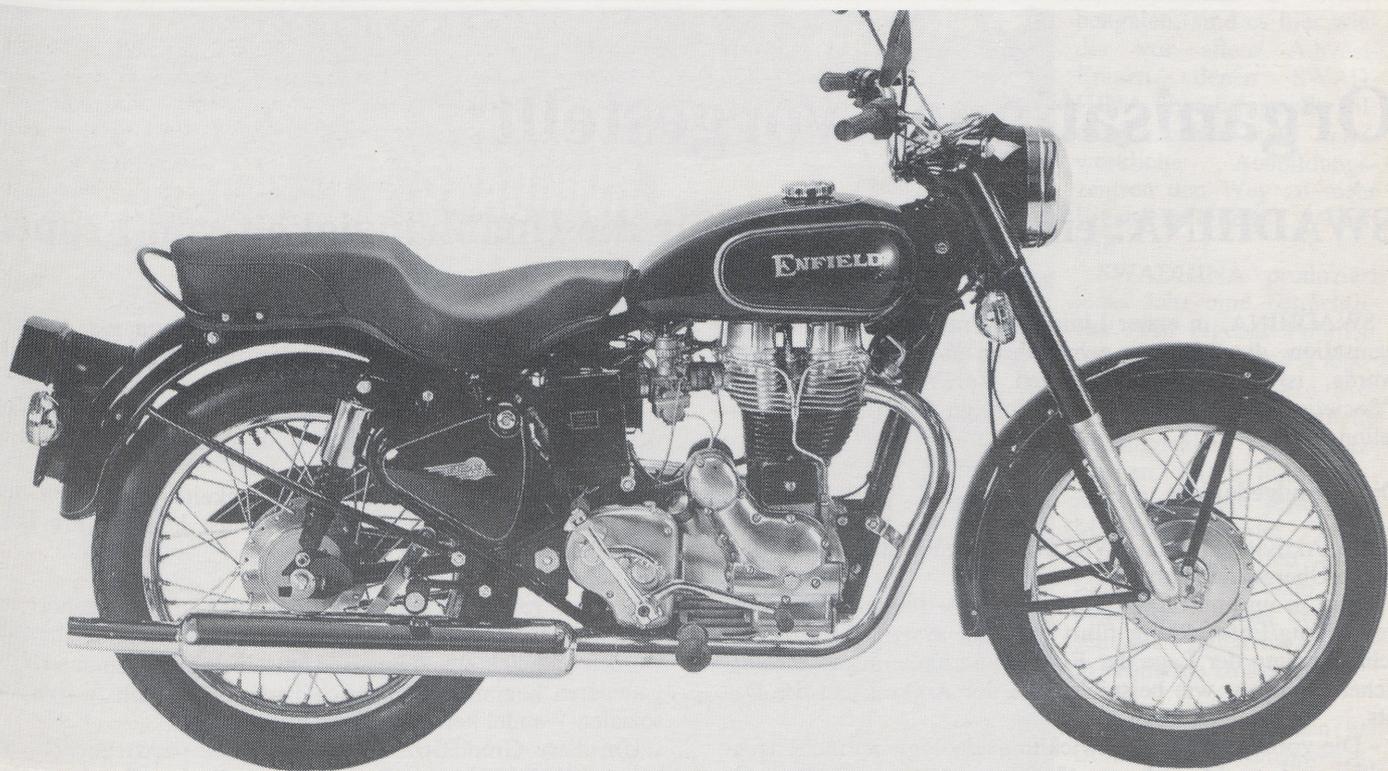
Erste Erfolge sind bei modernen Rädern der unteren Preisklassen zu verzeichnen und einige indische Hersteller haben schon Zertifizierungen ihrer Betriebe nach deutschen Qualitätsstandards (ISO 9000) beantragt. Ein westfälischer Importeur kooperiert seit 1990 mit dem indischen Fahrradhersteller 'Hero' und importierte 1995 etwa 100.000 Räder. Das deutsche Unternehmen stellte noch bis Mitte der 1980er Jahre selbst Fahrräder her, machte jedoch vor allem aufgrund der hohen Lohnkosten Konkurs und arbeit seither als Importeur und Großhändler. Zu Beginn der Kooperation wurden Teile des ehemaligen Maschinenparks nach Indien verschifft. Mittlerweile wurde in Gujarat eine moderne, mit Schweißro-

botern ausgerüstete Fabrik erstellt, deren Produktion zu etwa 80 Prozent nach Deutschland exportiert wird (vgl. P. Pauls).

Noch wird die indische Fahrradproduktion von einfachen und robusten Gebrauchsrädern dominiert - das Modell 'Roadster' hat einen geschätzten Produktionsanteil von 70 Prozent der jährlich etwa neun Millionen Räder. Allerdings sind die Produktionszuwächse der modernen Räder mit jährlich etwa zehn Prozent rund fünfmal höher als die der 'Roadster'-Modelle. Die Fahrradexporte entwickelten sich in den 1990er Jahren sehr rasant auch wenn sie bislang nur einen Bruchteil der gesamten Produktion ausmachen. Allein die Exporte nach Deutschland wuchsen zwischen 1990-91 und 1993-94 - wechsellkursbereinigt - um mehr als das Dreifache. Mittlerweile gelangt etwa ein Siebtel der indischen Fahrradexporte nach Deutschland (vgl. Tabelle).

Eine noch dynamischere Entwicklung zeigt der Kraffradsektor, der nach inflationsbedingten Einbrüchen Ende der 1980er Jahre nunmehr Zuwachsraten von etwa 20 Prozent pro Jahr erreicht. Auch diese Produktion ist im wesentlichen binnenmarktorientiert, wobei die Zielsetzung der indischen Wirtschaftspolitik jedoch insbesondere im Kraftfahrzeugsektor eine stärkere Rolle als globaler Zulieferer anstrebt.

Nahezu alle indischen Motorrad- und Mopedhersteller kooperieren mit westlichen, vor allem japanischen, Anbietern. In den vergangenen Jahren konnte somit insbesondere die Produktpalette der Motorroller und Kleinmotorräder bis zu 125 Kubikzentimeter modernisiert und dem Bedarf des kaufkräftigen Mittelstandes angepaßt werden. Auf dem deutschen Markt haben bislang jedoch einzig die "fabrikneuen Veteranen" der 'Enfield 500 Bullet' und der 'Bajaj Chetak'-Motorroller in kleinen Marktnischen Fuß fassen können. Ob sich indische Produzenten in der erst 1996 in Deutschland geschaffenen 125er-Führerscheinklasse etablieren können, bleibt noch abzuwarten.



Die berühmte Enfield 'Bullet 500': Der "Hubschrauber" unter den indischen Motorrädern

Fünf Hersteller dominieren

Der indische Fahrradmarkt wird von fünf Herstellern dominiert, die zusammen mehr als 90 Prozent der Fahrradproduktion Indiens ausmachen. Auf der Kölner "Internationalen Fahrrad- und Motorradausstellung" (IFMA) im Oktober 1996 waren vier dieser fünf Firmen mit eigenen Messeständen vertreten und zeigten ihre gesamte Palette: vom schweren 'Roadster'-Modell bis zum farbigen Mountain-Bike mit standardgerechten Mehrgangschaltungen.

Insgesamt beteiligten sich 55 Aussteller aus Indien - gegenüber der IFMA

von 1994 eine leichte Zunahme um vier zusätzliche Aussteller. Demgegenüber sank die Beteiligung Pakistans von 60 auf 42 Aussteller. Die Branchenkonzentrationen haben sich gegenüber der 1994er Messe nicht geändert: aus Indien werden Zweiräder und verschiedenste mechanische Komponenten und Reifen angeboten, aus Pakistan ausschließlich Lederwaren und Bekleidung (vgl. Süd-asien 3/95).

Wirkliche Publikumsmagneten waren unter den südasiatischen Messeständen, die häufig wie in orientalischen Bazaren

in unmittelbarer Nachbarschaft zueinander konzentriert waren, nicht auszumachen. Wohl zogen die indischen Lizenzbauten der ehemals in England hergestellten "Enfield Bullet" die neugierigen Blicke einiger Insider auf sich. Neben einem trendgerechten Choppermodell wurde auch eine Version mit Dieselmotor angeboten, die angeblich in Kürze in Serie hergestellt werden soll. Das seit den 1950er Jahren nahezu unverändert gebaute Grundmodell mit 500 Kubikzentimeter wird mittlerweile auch als 650er angeboten und wurde von einem schweizerischen Spezialanbieter auch in einer leistungsgesteigerten Version angeboten.

Die angestrebte Weltmarktöffnung der indischen Zweiradindustrie wird auch durch die 1994 ins Leben gerufene alljährliche indische Fahrradmesse 'Cymo India' unterstrichen - 1996 haben sich an ihr 75 Hersteller aus 35 Ländern beteiligt (vgl. C. Karte).

Literatur:

Pauls, P. 1995: Indische Drahtesel im Vorwärtsgang. In: Akzente. Aus der Arbeit von gtz und KfW, Sonderheft Indien, Oktober 1995. S. 50-51.

Karte, C. 1996: Indien - Die Zweiradindustrie stellt sich dem Weltmarkt. In: Deutsch-Indische Wirtschaft (Deutsch-Indische Handelskammer), 1996. S. 51-55.

Tabelle: Entwicklung der indischen Fahrradexporte, 1990-91 bis 1993-94
Quelle: C. Karte, 1996.

Jahr	Gesamt-Fahrrad-exporte Mio. Rupien -1-	Fahrradexporte nach Deutschland		Wechsel-kurse Rupien je DM
		Mio. Rupien -2-	Prozentanteil von -1- [%] -3-	
1990-91	124,5	5,2	4,2	12,-
1991-92	516,2	40,4	7,8	16,-
1992-93	941,8	46,3	4,9	16,-
1993-94	1475,7	203,8	13,8	18,-

Organisationen vorgestellt:

SWADHINA: eine Organisation für die Unabhängigkeit von Frauen

SWADHINA, in erster Linie eine Frauen-Entwicklungsorganisation, die vor etwa zehn Jahren in Kalkutta gegründet wurde, ist unter dem indischen Vereinsgesetz registriert ('Societies Registration Act and Foreign Contribution Regulation Act').

Die Grundgedanken

Die Aktivitäten von SWADHINA gründen sich auf folgende Überzeugungen:

- Die in unserem Land vorherrschende Ideologie der Modernisierung/Entwicklung führt zu einer systematischen Verschlechterung der Lage der Frauen und anderer gesellschaftlicher Gruppen, wie beispielsweise der Adivasi und der Dalits.

- Die vorherrschende Entwicklungsideologie ist nicht nachhaltig und wirkt sich zerstörerisch auf das ökologische Gleichgewicht aus.

- Frauen machen die Hälfte der Bevölkerung aus, weshalb sie eine weit größere Rolle spielen müssen, bei der Suche nach Entwicklungsalternativen.

- Der dringend erforderliche soziale und ökologische Wandel kann nur durch Bewußtseinbildung und Basisorganisation erreicht werden.

- Letztendlich kann keine Wohltätigkeitsorganisation dies erreichen, und nur die Menschen selbst können ihre Lage verändern.

Zu den zentralen Anliegen von SWADHINA gehört es, daß Frauen sich ihrer gesellschaftlichen Position bewußt werden und sich aus dieser Bewußtseinsbildung heraus zu organisieren beginnen, um durch partizipatorische Aktivitäten sozialen Wandel herbeizuführen.

Um diese Grundsätze und Anliegen zu verwirklichen, arbeitet SWADHINA zur Zeit in vier indischen Bundesstaaten mit hauptamtlichen Koordinatorinnen: Tamil Nadu hat zwei