

## Südasiens Zweiradindustrie

Fahrräder gelten wohl zurecht als traditionelle und angepasste Technologie sowohl in Industrie- als auch in Entwicklungsländern. Während in der "westlichen Welt" insbesondere das Freizeitverhalten einen neuen Fahrradboom auslöste und dabei neue Typen wie das Mountainbike entstehen ließ, ist in den Entwicklungsländern der Alltagsgebrauch von Fahrrädern, auch im gewerblichen Einsatz, vorherrschend.

Den meisten Besuchern der IFMA, der weltgrößten Messe der Fahrrad- und Motorradbranche, wird die Beteiligung aus Entwicklungsländern kaum aufgefallen sein. Natürlich waren die westeuropäischen, amerikanischen und japanischen Aussteller die erwarteten Publikumsmagneten und stellten das Gros der Aussteller, sowohl bei Fahrrädern wie auch bei Motorrädern: Von ihnen werden die aktuellen Trends aktiv verfolgt und teilweise auch ins Leben gerufen.

Betrachtet man die bloße Anzahl an Ausstellern aus verschiedenen Ländern, so waren Pakistan und Indien mit 60 bzw. 51 Ständen nach Taiwan, die zweit- bzw. drittgrößten asiatischen Aussteller und ließen selbst Japan hinter sich. Insgesamt rangierten die beiden Länder an siebter bzw. achter Position aller beteiligten Länder. Ihre Stände waren eher klein und unauffällig und richteten sich vor allem an das Fachpublikum wie z.B. Einkäufer von großen Fahrradherstellern; sie boten für westliche Konsumenten nur wenig Attraktives.

Alles in allem war die Beteiligung aus Entwicklungsländern sehr gering und konzentrierte sich im wesentlichen auf asiatische Anbieter. Aus Südasien beteiligten sich einzig Indien und Pakistan an dieser Messe. Ihre Angebote unterschieden sich sehr deutlich hinsichtlich der präsentierten Warengruppen. Aus Pakistan wurden ausschließlich Lederwaren und Bekleidung vorgestellt während indische Hersteller überwiegend Fahrradkomponenten und zum Teil auch Motorräder ausstellten.

Bei Lederwaren machten pakistanische Messeaussteller bis zu 38 Prozent des gesamten Angebotes aus. Dies spiegelt u.a. die Bedeutung der Leder- und Bekleidungsexporte Pakistans wider, zusammengenommen machen sie fast 40 Prozent der pakistanischen Exporte nach Deutschland aus. Ihre absoluten Mengen und Erlöse haben sich in wenigen Jahren verdoppelt (bei Bekleidung) oder sogar verdreifacht (bei Lederwaren). Neben den bekannten Tendenzen zur Verlagerung der Textilproduktion in "Billiglohnländer" kommt hierbei auch der Freizeitboom im Westen zum Tragen. Vielfach werden die Kunden jedoch nicht die pakistanische Herkunft solcher

Produkte erkennen. Vielmehr werden Lederhandschuhe, -jacken und -hosen unter deutschen Handelsnamen z.B. von Motorrad-Versandhäusern und -Franchiseketten vermarktet. Nur ansatzweise werden pakistanische Produkte auch direkt vermarktet wie z.B. die "Dudra East Lederwaren", die ein bekannter Fahrrad-Versandhandel als Produkte aus "traditionellem Familienhandwerk" anbietet (siehe hierzu auch den Beitrag über die pakistanische Sportartikelindustrie in 'Südasiens' 1-2/95).

Der Rolle dieses Exportmarktes ist man sich in Pakistan sehr bewußt. So wird beispielsweise sehr kritisch auf deutsche Bemühungen reagiert, ab 1995 keine Lederwaren mehr zu importieren, die mit gesundheitsschädigenden Chemikalien wie z.B. PCP oder Formaldehyd produziert wurden. Zwar sind Ersatzstoffe prinzipiell in Pakistan verfügbar, sie sind allerdings aufgrund staatlicher Auflagen und Steuern deutlich teurer als die traditionell verwendeten. So befürchtet man nun Wettbewerbsnachteile insbesondere gegenüber Staaten wie Indien, China oder Bangladesch.

Während sich die pakistanischen Aussteller einzig aus der Stadt und Region Sialkot im Nordost-Punjab rekrutierten, streute die indische Beteiligung stärker zwischen dem Punjab, Delhi und Maharashtra. Ihre Produkte reichten von Motorrädern über Fahrräder bis hin zu Einzelteilen und Zubehörartikeln. Ihre Strategie zielt wohl weniger auf den westlichen Markt als auf den Süd-Südhandel.

Die Zweiradproduktion in Südasiens verlief in den letzten 20 Jahren uneinheitlich. Während sie in Indien stetig zunahm und sich verdreifachte, ist sie in Pakistan seit einigen Jahren wieder rückläufig. In allen südasiatischen Ländern steigt jedoch die inländische Motorradproduktion. In Bangladesch übertraf die Motorradproduktion in einigen Jahren sogar die Fahrradherstellung und in Indien stieg sie zwischen 1979 und 1989 auf das

siebenfache. Nachdem lange Zeit, für den westlichen Geschmack eher veraltete, Modelle aus britischer und italienischer Produktion nachgebaut wurden, bestimmen nun moderne japanische Leichtmotorräder aus heimischer Lizenzproduktion das Straßenbild. In Pakistan erfolgt diese Produktion überwiegend in Joint Venture-Unternehmen mit Beteiligung japanischen Kapitals und deren Markennamen während baugleiche Fahrzeuge in Indien als indische Produkte vertrieben werden. Insgesamt entspricht dies dem zunehmenden Motorisierungstrend des aufstrebenden Mittelstandes dieser Länder, der sich immer mehr vom Fahrrad zu Motorrädern oder gar Autos orientiert.

Doch weiterhin bleiben Fahrräder oder Rikshaws aus lokaler Produktion für viele das einzig erreichbare Individualverkehrsmittel oder gar die Erwerbsbasis. Demgegenüber bleiben solche Räder auf dem deutschen Markt Exoten und finden allenfalls unter Liebhabern oder zu besonderen Anlässen Verwendung, wie zum Beispiel beim Rikshawverleih. (Jürgen Clemens)

### Zweiradproduktion in Südasiens Entwicklung in Indien und Pakistan

Quelle: Statistische Länderberichte, diverse Ausgaben

