

ung unter der Überschrift "Literatur und Kunst und sozialistische geistige Zivilisation" ausgeführt (RMRB, 1.11.96, S.12). In diesem Beitrag wird die Notwendigkeit betont, daß Literatur und Kunst sozialistisch zu sein hätten und alle negativen Trends, die sich seit Mitte der achtziger Jahre verbreitet hätten, zu bekämpfen seien. Zu den negativen Trends wird vor allem die Auffassung gezählt, das literarische Schaffen sollte realitäts- und politikfern sein und keine Ideologie enthalten. Etwas später seien dann Antirationismus und Antiheldentum propagiert worden, auch sei man gegen hohe Ideale und gegen die Kultur gewesen. Statt dessen habe man Intuitionismus, das Unterbewußte und das Sexualbewußtsein in den Vordergrund gestellt. Unter diesem Einfluß habe eine Reihe von Schriftstellern und Künstlern die trivialen Belange gewöhnlicher Menschen bis hin zu ihren Erfahrungen im Bett geschildert. In solchen Werken komme ein Verfall der Ideale und der Moral zum Ausdruck, zumal wenn sich über hohe Ideale lustig gemacht und Geldanbetung, Hedonismus und extremer Individualismus gepredigt würden. Solche Erscheinungen müßten die Kritiker auf den Plan rufen, doch diese stimmten vielfach in die gleiche Melodie ein und lobten solche Werke, weil durch sie die "zentralen Bewußtseinsformen" oder die "Hauptstromideologie" ausgelöscht würden. Andere Kritiker vertreten eine subjektivistische Philosophie und meinten, das Wesen von Literatur und Kunst sei "Gefühl" und eine sog. "Existenzform des freien Geistes". Sie predigten, daß man sich von der Revolution verabschieden müsse, daß Literatur und Kunst keinen Zusammenhang mit Politik haben sollten, daß Vernunft nicht nötig sei, daß sie möglichst unklar und ohne Bewußtsein sein sollten. Sie leugneten den gesellschaftlichen Bewußtseinscharakter von Literatur und Kunst und somit auch jeglichen Zusammenhang mit dem Aufbau einer sozialistischen geistigen Zivilisation.

Der Verfasser des Artikels wirft diesen Kritikern vor, daß sie die "Hauptstromideologie", also den Marxismus, kritisieren, selber aber ebenfalls einer Ideologie anhängen, nämlich der Ideologie kapitalistischer Gesellschaften. Angesichts dieser Entwicklungen sei es unumgänglich, das literarische und künstlerische Schaffen mit dem Aufbau der sozialistischen geistigen Zivilisation in Zusammenhang zu bringen, auf den ideologischen Gehalt und die Vernunft zu achten und die marxistische Weltanschauung zu vertreten. Zudem kritisiert

er, daß in den vergangenen Jahren unkontrolliert Werke erscheinen konnten, die für den Aufbau der sozialistischen geistigen Zivilisation schädlich sind. Um dies in Zukunft zu verhindern, fordert er Gesetze und Erlasse, die die Handhabe zur Ausschaltung solcher Werke bieten. Außerdem appelliert er an die Literatur- und Kunstkritiker, Lesern und Publikum die richtige Führung zu geben.

Bemerkenswert an diesem Artikel ist, daß neben den Schriftstellern und Künstlern auch die Literatur- und Kunstkritiker kritisiert werden. Sie werden an ihre Rolle als Mittler zwischen Partei und Künstler erinnert, d.h. sie haben die kulturpolitische Linie der Partei zu vertreten und deren Bewertungsmaßstäbe anzulegen. Zugleich kommt ihnen die Aufgabe zu, gleichsam als Filter zu fungieren, der einerseits unliebsame Werke herausfiltert und andererseits dem Publikum Anleitung gibt, was als "gesunde" geistige Nahrung aus Sicht der Partei einzustufen ist.

Auch nach dem Juni 1989 waren die ideologischen Schrauben für Literaten, Künstler, Journalisten und Geisteswissenschaftler angezogen worden. Seitdem haben sich die schon damals von der Partei kritisierten Tendenzen wieder vorsichtig entfaltet, so daß die Partei abermals die Notwendigkeit sieht, darauf zu reagieren. Die Verabschiedung des ZK-Beschlusses über die geistige Zivilisation im Oktober ist wahrscheinlich nur der erste Schritt. Zu erwarten ist, daß in den kommenden Monaten die Kontrolle über das literarische und künstlerische Schaffen, aber auch über die Medien und die Geisteswissenschaften verschärft wird. Zahlreiche Anzeigen sprechen bereits dafür. -st-

---

## Außenwirtschaft

---

\* (13)

### Außenhandels-Joint Ventures zugelassen

Seit dem 30.09.96 werden in der VR China erstmals Außenhandelsgesellschaften mit ausländischem Kapital zugelassen. Die gesetzliche Grundlage bilden die "Provisional Procedures on Establishing Selected Sino-Overseas Foreign Trade Joint-Ventures".

Außenhandels-Joint Ventures (AHJ) können nur in Form einer GmbH gegründet werden und vorläufig nur in den Sonderwirtschaftszonen Shanghai-Pudong und in Shenzhen. Die AHJ sind genehmigungspflichtig. Die Genehmigung wird vom Staatsrat erteilt und vom MOFTEC ausgestellt.

Um ein AHJ gründen zu können, müssen verschiedene Bedingungen von beiden Partnern des Joint Ventures erfüllt sein:

- Der ausländische Partner muß in dem der Gründung vorausgegangenem Jahr einen Mindestumsatz von 5 Mrd. US\$ aufweisen.
- Ferner muß das Außenhandelsvolumen mit der VR China in den drei vorangegangenen Jahren mindestens 30 Mio. US\$ pro Jahr betragen haben.
- Der ausländische Partner muß darüber hinaus mindestens 3 Jahre mit einer Repräsentanz in China vertreten sein.
- Die Investitionen des ausländischen Partners müssen mindestens 30 Mio. US\$ in China betragen.
- Der chinesische Partner darf nur mit einer Außenhandelsgenehmigung eine solche Joint Venture-Kooperation eingehen.
- Das chinesische Unternehmen muß im Ausland Direktinvestitionen getätigt haben, und zwar mindestens drei Niederlassungen, Tochterfirmen oder Beteiligungen aufweisen, die insgesamt einen Umsatz von 10 Mio. US\$ jährlich erreichen.
- In den letzten drei Jahren vor Antragstellung muß der chinesische Partner einen durchschnittlichen Außenhandelsumsatz von über 200 Mio. US\$ mit einem Exportanteil von mehr als 100 Mio. US\$ erzielt haben.

Das registrierte Kapital des AHJ soll mindestens 100 Mio. Renminbi betragen. Ob von der ausländischen Seite auch Sachmittel eingebracht werden können, ist unklar. Sie muß mindestens 25% zeichnen, der chinesische Partner mindestens 51%. AHJ können Außenhandel (Einfuhr und Ausfuhr) in eigenem Namen oder als Vertreter innerhalb des genehmigten Produktbereichs ausführen.

Die vielfältigen Gründungsvoraussetzungen sowie die enge räumliche Beschränkung weisen darauf hin, daß Außenhandels-Joint Venture zunächst wohl eher die Ausnahme als die Regel sein sollen. (NfA, 21.11.1996; AWSJ, 1.10.96; Xu, Guojiang (1996), "Au-

Benhandel in China - Ende eines Monopols?", in: *Wirtschaftswelt China*, Heft 11, S. 2-4)

Mitte Juni hatte die *South China Morning Post* bereits berichtet, daß der Staatsrat drei bis vier sino-ausländische Joint Venture-Unternehmen für den Import und Export in Pudong zulassen werde. Nach Shanghaier Angaben hierzu sollen Ende 1995 sowie Anfang 1996 die ersten Gründungsanträge eingegangen sein. Beispielsweise planten die japanische Mitsubishi Corp. und die aus den USA stammende Continental Grain Co. ein Kooperationsunternehmen mit Orient International Holdings. Ein zweites Projekt sehe die Zusammenarbeit zwischen dem deutschen Unternehmen Mannesmann Demag mit der Shanghaier Machinery Import and Export Corp. vor. (SCMP, 25.6.96) -schü-

\*(14)

#### Harter Wettbewerb um den chinesischen Flugzeugmarkt

China plant ein ehrgeiziges Flugzeugprojekt, und zwar den Bau eines Flugzeugs mit einer Kapazität von 100 Sitzplätzen. Die Kosten des Projektes für den Bau der AE-100 werden nach Schätzungen des Präsidenten der staatlichen Aviation Industries of China (AVIC), Zhu Yuli, 1,7 Mrd. US\$ betragen. Es werden mehrere Partner in diesem Projekt involviert sein: die führende chinesische Flugzeugfirma AVIC wird sich mit 46% am Kapitaleinsatz beteiligen, Singapore Technologies mit 15% und ein europäisches Konsortium, bestehend aus British Aerospace und France Aerospatiale, mit 39%. Die chinesischen Entscheidungsträger hoffen ferner, auch die restlichen Airbus-Mitglieder (Daimler-Benz Aerospace und Spaniens CASA) für das Projekt zu gewinnen. Verhandlungen sind noch im Gange.

Nach Schätzungen des Vorsitzenden des europäischen Konsortiums der AIA (Aero International Asia), Philippe Lehoucq, liegt der Bedarf des Marktsegments für 100sitzige Jets in den nächsten 20 Jahren bei 3.200 bis 3.600 Flugzeugen weltweit; ein Anteil von 16% davon wird auf den asiatisch-pazifischen Raum entfallen.

Allerdings ist dieser Markt heiß umkämpft. Das Projekt wird sich dem internationalen Wettbewerb stellen müssen. Firmen aus Indonesien, Südkorea und Japan sind in diesem Marktsegment

### Der CAAC direkt unterstellte Fluggesellschaften

Airline	Sitz	Flotte	Passagiere Millionen	Fracht/Post Tonnen	Dienste
Air China	Peking	57	5,37	191.374	international
China Eastern	Shanghai	49	5,61	149.218	international
China Southern	Kanton	73	9,90	185.068	international
China Northern	Shenyang	41	3,59	53.412	international
China Southwest	Chengdu	41	4,38	79.780	international
China Northwest	Xian	31	2,10	32.107	international
Xinjinag	Urumqi	17	1,06	17.901	international
Yunnan	Kunming	7	1,46	19.815	international
Great Wall	Chongqing	2	0,11	2.010	national
General Aviation	Taiyuan	9	0,46	7.710	national

### Größere, nicht der CAAC unterstellte Fluggesellschaften

Shanghai	Shanghai	7	1,08	18.607	national
Sichuan	Chengdu	11	0,85	15.248	national
Xiamen	Xiamen	11	2,14	37.888	national
Hainan	Haikou	6	0,61	6.691	national
Guizhou	Guiyang	4	0,06	259	national
Shenzhen	Shenzhen	4	0,34	4.797	national
China United	Peking	5	0,39	o.A.	national
Xinhua	Peking	5	0,23	2.623	national
Zhongyuan	Zhengzhou	4	0,07	566	national
Fujian	Fuzhou	4	0,12	494	national
Wuhan	Wuhan	7	0,43	3.712	national

Quelle: CAAC, alle Zahlen 1994

OST-WEST-CONTACT 1/1996

bereits aktiv oder planen gleichfalls, hundertsitzige Flugzeuge zu bauen. Die stärksten Konkurrenten sind jedoch die US-amerikanischen Firmen Boeing und McDonnell Douglas. Boeing hat bereits ein erfolgreiches Konkurrenzmodell lanciert, und auch McDonnell Douglas hat jüngst ein hundertsitziges Modell, den Jet MD-95, auf den Markt gebracht (*Far Eastern Economic Review*, 21.11.96)

Boeing, weltweit der größte Flugzeugbauer mit einem Marktanteil von 60%, erlebt derzeit erste Rückschläge im Chinesengeschäft. Seit Januar 1994 hat China nur 11 Flugzeuge geordert, zwischen 1990 und 1994 waren es 99. Die Ursache liegt zum einen in der Verschlechterung der chinesisch-amerikanischen Beziehungen nach der "privaten" Visite des taiwanesischen Präsidenten Lee Teng-hui in den USA, und zum anderen möchte China zu große einseitige Abhängigkeiten vermeiden.

Dessenungeachtet ist Boeing weiterhin Marktführer in China (Marktanteil 70%) und wird dank seiner langfristig angelegten Chinastrategie auch zukünftig gute Geschäftsaussichten auf dem chinesischen Markt haben. Nach Schätzungen des Unternehmens wird China

(inkl. Hongkong) bis zum Jahr 2015 kommerzielle Flugzeuge im Wert von 140 Mrd. US\$ kaufen. Boeing arbeitet eng mit den 23 chinesischen Fluglinien und zahlreichen lokalen Flugzeugfirmen, insbesondere auch im Zulieferbereich, zusammen. Es finden regelmäßige hochrangige Treffen zwischen Boeing-Vertretern und Repräsentanten der führenden chinesischen Flugzeugbau-firma AVIC sowie mit politisch Verantwortlichen auf chinesischer Seite statt (*Far Eastern Economic Review*, 14.11.96, S.66-67).

Wie differenziert das Bild im chinesischen Luftverkehr inzwischen ist, macht die abgedruckte Tabelle deutlich. Neun international und 13 national operierende chinesische Fluggesellschaften weisen eine gesamte Flotte von 800 Flugzeugen auf. Die Hälfte davon sind westlicher Herkunft: Mittelfristig bis zum Jahr 2000 will China den Gesamtbestand auf über 1.000 Flugzeuge, davon 600 moderner Bauart, vergrößern.

Um Service und Qualitätsstandards zu verbessern, wurde Ende der 80er Jahre das Monopol der Civil Aviation Administration of China (CAAC), die sowohl Luftaufsichtsbehörde als auch Luftverkehrsgesellschaft war, durch Zulassung regionaler Fluggesellschaften aufgebrochen. Um trotz der Vielfalt der Anbie-

ter die Sicherheit im Luftverkehr zu gewährleisten, wurden im Verlauf der letzten Jahre umfangreiche Bestimmungen über Flugtauglichkeit von Flugzeugen und Qualitätsstandards der Flugzeugmechanik, Flugsicherheitsstandards etc. von der CAAC vorgelegt. Zum 31. März 1996 ist weiterhin ein neues Gesetz über den zivilen Luftverkehr in Kraft getreten, das die Rechte und Pflichten der Luftfahrtgesellschaften festlegt.

Mit dem schnellen Wachstum der Luftfahrtgesellschaften haben sich auch die Probleme und Engpässe in der Luftfahrt verschärft. Hierzu zählen unzureichende Flughafenskapazitäten, ein hoher Pilotenbedarf sowie der Aufbau von Verteilernetzen. (Siehe hierzu Glatter, Ulla (1996), "Chinas Luftverkehr im Höhenflug", in: *Ost-West-Contact*, Heft 1/1996, S. 37-39) -schü-

\*(15)

#### **Ausländische Investitionen im Energiesektor gefragt**

Das chinesische Energieministerium plant, die Elektrizitätserzeugung bis zum Jahr 2000 auf 290 Mio. KW hochzufahren. Nach Angaben des chinesischen Energieministers Shi Dazhen sind dafür Mittel in der Höhe von 700 Mrd. Yuan notwendig. 20% dieser Summe sollen von ausländischen Investoren aufgebracht werden. Bis zum Jahr 1995 flossen bereits 12,2 Mrd. US\$ an ausländischen Mitteln in den Ausbau der chinesischen Elektrizitätswirtschaft (das sind 10% der gesamten Investitionssumme in diesem Bereich).

Das Energieministerium dementierte Berichte, nach denen die Höhe der internen Kapitalrendite für ausländisches Investitionskapital mit 15% festgelegt sein soll. Die Kapitalrendite werde individuell zwischen chinesischen und ausländischen Partnern ausgehandelt, so das Ministerium. Um den Schutz der Interessen ausländischer Investoren zu garantieren, arbeitet das Ministerium derzeit mit der Weltbank zusammen an einem gesetzlichen Rahmenwerk. (SCMP, 15.11.1996).

Das Modell für das Engagement ausländischer Investoren im Energiesektor könnte der Abschluß eines BOT-Projektes für die private Finanzierung eines Kraftwerks in der Provinz Guangxi sein. Das französische Versorgungsunternehmen Electricité de France und die GEC Alstom (Joint Venture-Unter-

nehmen aus dem britischen Unternehmen General Electric PLC und dem französischen Unternehmen Alcatel Alstom SA) haben den Zuschlag für das erste BOT-Projekt im Elektrizitätsbereich in China erhalten. Es handelt sich um das 700-MW-Elektrizitätswerk Laibin "B" in Guangxi. Die Kosten sollen sich auf rd. 600 Mio. US\$ belaufen und werden vollständig von den ausländischen Trägern übernommen; die Electricité de France ist mit 60% und die GEC Alstom mit 40% beteiligt. Nach 15 Jahren Laufzeit soll das Projekt an den chinesischen Staat übergehen. Die Provinzregierung Guangxi ist selbst verantwortlich für das Projekt; insbesondere für Zahlungen aus Elektrizitätsverkäufen sowie ausreichender Belieferung des Kraftwerks mit Brennstoffen. Zur Finanzierung wurden die Banque Indosuez, die HSBC und Barclays angesprochen.

Der Elektrizitätsbereich war bislang für ausländisches Kapital relativ uninteressant, da die chinesische Regierung die ausländischen Gewinne zu "minimieren" versuchte. Kapitalrückflüsse wurden limitiert, Wechselkursrisiken in der Regel nicht abgesichert. Trotzdem gibt es einige Joint Venture-Projekte in diesem Bereich. Die ausländischen Investoren begnügen sich in diesen Fällen mit niedrigeren Kapitalrückflüssen als in anderen Entwicklungsländern. Anstelle von Bankgarantien wurden von ausländischer Seite Bestätigungen der Provinzregierungen akzeptiert. Bis zum Jahr 2000 streben die chinesischen Entscheidungsträger eine jährliche Erzeugung von 15.000 MW Strom an. Die Investitionen werden sich auf ca. 83 Mrd. US\$ belaufen. (FT, 12.11. und 29.11.96; AWSJ, 13.11.96)

Nach Angaben des Vize-Präsidenten von Siemens in China, Dietrich Stahl, wird Chinas installierte Stromkapazität in der Periode des 9. Fünfjahresplanes (1996-2000) jährlich um 18.000 Megawatt zunehmen und von gegenwärtig 200 GW auf 300 GW im Jahr 2000 ansteigen. Es wird damit gerechnet, daß dieses Kapazitätswachstum zu ca. 80% von chinesischen Anlagen bereitgestellt werden kann, so daß noch ca. 20% der notwendigen Ausrüstungsinvestitionen aus dem Ausland kommen muß. Siemens strebt an, einen Marktanteil von 20% an den ausländischen Ausrüstungslieferungen zu erreichen.

Aufgrund der reichhaltigen Kohlereserven ziehe China den Bau von Kohlekraftwerken vor, so Stahl auf einer

Pressekonferenz in Beijing. An dem Bau von fünf Kohlekraftwerken sei Siemens bereits beteiligt. Diese Kraftwerke erbrächten eine Gesamtleistung von 5.000 MW. Bei dem Rizhao-Elektrizitätswerk in Ost-Shandong und dem Hangfeng-Elektrizitätswerk in Hebei sei das BOT-Modell angewendet worden. Nach Einschätzung von Stahl wird Chinas Markt für Gasturbinen und spezielle Kraftwerke vor allem in Süd-China rasch weiter wachsen. Z.Z. beteiligt sich Siemens dort am Ausbau des Guangzhou Pumped-Storage Power Plant. Dieses Kraftwerk soll das größte seiner Art weltweit werden. Darüber hinaus plant Siemens, 100 Mio. US\$ in die Dongfang Electric Corp. in Sichuan zu investieren, um in einem Joint Venture den Bau von Kraftwerken, Turbinen und Generatoren durchzuführen. (XNA, 31.10.1996) -schü-

---



---

## Binnenwirtschaft

---



---

\*(16)

#### **Einzelhandelssektor im Wandel**

Home-Shopping hält Einzug in China, allerdings zunächst noch überwiegend in den Städten. Hier eröffnen sich interessante Investitionsmöglichkeiten auch für ausländische Investoren. In den chinesischen Städten leben über 300 Mio. Menschen. Die Einkommen sind hier in den letzten 10 Jahren jährlich im Durchschnitt um 20% gewachsen und liegen bei ca. 1.000 US\$ im Jahr. Angesichts noch niedriger Mieten und Gesundheitskosten verbleiben genügend Mittel für Konsumzwecke.

Dieser Distributionskanal wird von ein paar "Infomercial Operators", die in der Regel mit chinesischen Partnern zusammenarbeiten, dominiert. Das australische Unternehmen TVSN bietet z.B. in einigen Fünf-Sterne-Hotels und "Expatriate-Gemeinden" ein 24 Stunden-Home-Shopping-Programm an. Verkauft wird alles von Haarshampoo bis zum Golfschläger.

Das Reservoir an Werbezeit ist enorm. Neben den acht nationalen Programmen der China Central Television gibt es noch unzählige lokale Kanäle, die genügend Raum für Werbespots bieten.

Diese Verkaufsform steckt allerdings noch in den Kinderschuhen, wobei einer schnellen Ausbreitung nicht die