

Bärbel Sintic*

Struktur und Entwicklung der chinesischen Automobilindustrie Ende der 90er Jahre

Die zunehmende Sättigung der Automobilmärkte in den westlichen Industrienationen und das mittelfristig beträchtliche Marktpotential im asiatisch-pazifischen Raum hat zu einer Verschiebung der globalen Automobilproduktion geführt. Vor allem die VR China ist mittel- bis langfristig als Absatzmarkt sowohl für Pkw als auch für kommerzielle Fahrzeuge interessant,¹ da sie eine sehr geringe Fahrzeugdichte (neun Fahrzeuge für 1.000 Personen²) mit einem starken Wirtschaftswachstum kombiniert.³

Chinesische Prognosen weisen auf ein beeindruckendes Potential für die Entwicklung der Automobilindustrie hin. So wird davon ausgegangen, daß im Jahr 2010 rd. 200 Mio. chinesische Familien einen Pkw besitzen werden. Erst- und Wiederholungskäufe könnten im zweiten Jahrzehnt des nächsten Jahrhunderts zu einem Absatz von mehr als 10 Mio. Autos pro Jahr führen. Angesichts dieser Projektionen überrascht es nicht, daß die internationalen Automobilproduzenten auf den chinesischen Markt drängten und Komponentenhersteller schnell nachfolgten. Allerdings sahen sich viele Produzenten auch schon vor dem Beginn der Asienkrise mit unvorhergesehenen Schwierigkeiten in China konfrontiert, und nur wenige von ihnen realisierten Gewinne.⁴

Der Entwicklung der Automobilindustrie wird von der chinesischen Regierung im Rahmen ihrer industriepolitischen Vorstellungen eine besonders wichtige Funktion eingeräumt. Strukturelle Probleme verschiedenster Art führten dazu, die Modernisierung der Automobilindustrie schnell voranzutreiben.⁵ Das industriepolitische Konzept der chinesischen Regierung sieht vor, die Automobilindustrie zu einer Schlüsselindustrie auszubauen, die auf eine Reihe weiterer Industrie- und Wirtschaftszweige aus-

strahlt.⁶ Der Pkw-Sektor wurde dabei als Kern für die Entwicklung der Automobilindustrie herausgestellt.⁷

Im vorliegenden Beitrag werden die Strukturen der chinesischen Automobilindustrie mit Fokus auf die Produzenten-, Zuliefer- und Konsumentenstrukturen analysiert. Zu Beginn der einzelnen Abschnitte wird zunächst eine kurze Übersicht über zentrale Probleme in den einzelnen Bereichen der Automobilindustrie gegeben. Anschließend werden Lösungsvorschläge und Zielvorgaben der chinesischen Industriepolitik vorgestellt und die Entwicklungen der einzelnen Bereiche dargestellt. Die Ergebnisse werden dann im letzten Abschnitt kurz zusammengefaßt.

1 Produzentenstruktur in der chinesischen Automobilindustrie

1.1 Übersicht über die Produzentenstruktur

In diesem Abschnitt werden die Fragmentierung der Automobilproduzenten thematisiert und die größten Produzenten, ihr Output und ihre Produktionskapazität vorgestellt. Daran anschließend werden exemplarisch einige Produzenten herausgegriffen und die jüngsten Entwicklungen ihrer Unternehmen vorgestellt. Zunächst jedoch soll ein kurzer historischer Abriß der Entwicklung der chinesischen Automobilindustrie gegeben werden.

Die Entwicklung der Automobilindustrie begann in China Mitte der 50er Jahre. Zu diesem Zeitpunkt war die Industrie charakterisiert durch ihren äußerst geringen Umfang und ihre starke Fragmentierung. Erst im Zuge der Öffnungspolitik der frühen 1980er Jahre, die zu Investitionen ausländischer Automobilproduzenten in China führte,⁸ wurde in der Automobilindustrie ein Transformationsprozeß eingeleitet, in dessen Verlauf das qualitative Niveau und die Produktivität⁹ durch den internationalen Technologie- und Managementtransfer deutlich angehoben wurden.¹⁰

Um die Dominanz eines ausländischen Automobilproduzenten zu verhindern, ist es diesen nicht gestattet, mehr als zwei Joint Ventures (JV) zur Produktion des gleichen Fahrzeugtyps zu gründen. Zudem müssen mindestens 50% der Anteile an einem JV, das komplette Fahrzeuge oder Motoren produziert, von einem chinesischen Partner gehalten werden.¹¹

Die Produzentenstruktur der chinesischen Automobilindustrie ist durch eine starke *Fragmentation* gekennzeichnet. Zur Zeit sind 116 Produzenten offiziell registriert, die Pkw, leichte Nutzfahrzeuge, Busse, Lkw sowie landwirtschaftliche Fahrzeuge herstellen.¹² Andere Quellen sprechen von mehr als 160 Produzenten.¹³

Der Fahrzeugoutput dieser Produzenten differiert stark. Im ersten Halbjahr 1997 produzierten neun der offi-

¹Vgl. Grimm [Automobilzulieferer 1997] S.30.

²Vgl. Dayal [Car makers 1998] S.6.

³Vgl. EIU [Short-term outlook 1998] S.90.

⁴Ebd., S.90.

⁵Vgl. Xing [Gears 1997] S.8.

⁶Vgl. Grimm [Automobilzulieferer 1997] S.30.

⁷Vgl. EIU [Short-term outlook 1998] S.96.

⁸Ebd., S.93.

⁹Vgl. Xing [Gears 1997] S.9.

¹⁰Vgl. EIU [Prospects 1997] S.19.

¹¹Vgl. Xing [Gears 1997] S. 15f, MBAP [Prospects 1997] S.22.

¹²Vgl. Rohroff [Zulieferer 1997] S.17.

¹³Vgl. Leithold [Automobilindustrie 1997, 3] S.58.

Tabelle 1: Führende Fahrzeugproduzenten, 1997

Name	Marktsegment	Produktion 1997*	Anteil (in %)
First Automotive Group	leichte, mittlere & schwere Lkw; Pkw; Busse	290.300	16,70
Shanghai Automotive Industry Corporation	Pkw	261.000	14,90
Dongfeng Motor	leichte, mittlere & schwere Lkw; Pkw	190.700	10,90
Tianjin Automotive Industry	leichte Lkw; Pkw	178.600	10,20
Beijing Automotive Industry Group	leichte & schwere Lkw; Pkw	123.600	7,10
China National Automotive Industry	Lkw, Pkw	82.200	4,70
China National Heavy Truck Group	schwere Lkw	12.600	0,70
Gesamt		1.139.000	

Quelle: MBI [Prospects 1998] S. 57.

* eigene Schätzungen

Mangels aktueller Daten wurden die Angaben der MBI der ersten drei Quartale 1997 linear fortgeschrieben und auf das gesamte Jahr 1997 hochgerechnet.

ziell registrierten Produzenten keine Fahrzeuge, weitere 19 produzierten weniger als 100 Einheiten und 26 produzierten zwischen 100 und 500 Einheiten.¹⁴ Nach Schätzungen der Economic Intelligence Unit (EIU) wurden 1997 insgesamt 1.520.200 Fahrzeuge produziert, die sich auf 470.200 Pkw und 1.050.000 kommerzielle Fahrzeuge aufteilen.¹⁵ Etwa 66% des gesamten Output entfällt auf die in Tab. 1 aufgelisteten sieben Hauptproduzenten.¹⁶

Unter der Annahme, daß bei der Automobilproduktion erst ab einem jährlichen Output von 200.000 Einheiten Größeneffekte realisiert und infolgedessen wirtschaftlich produziert werden kann,¹⁷ verbleiben gemäß der obigen Berechnungen nur zwei Produzenten mit einem entsprechenden Produktionsvolumen, nämlich die First Automotive Group und die Shanghai Automotive Industry Corporation (SAIC). Zwei weitere Produzenten, Dongfeng Motor und Tianjin Automotive Industry, reichen nahe an die obige Grenze heran. Die insgesamt geringen Produktionsmengen der chinesischen Automobilhersteller sind eine der Ursachen ihrer fehlenden Konkurrenzfähigkeit im Hinblick auf Preis und Qualität.¹⁸ Lediglich acht große Pkw-Produzenten werden durch die Regierung gefördert. Allgemein werden diese als „Die Drei Großen“ (First Automotive Works FAW/FAW-VW, Dongfeng-Citroën und Shanghai-Volkswagen), „Die Drei Kleinen“ (Beijing-Jeep, Tianjin-Charade und Guangzhou-Peugeot) und „Die Zwei Minis“ (Chongqing-Changan und Guizhou-Yunqie) bezeichnet.¹⁹

Die starke Zunahme der Pkw-Investitionen Mitte der 1980er Jahre und Anfang der 1990er Jahre führte zu unausgelasteten Produktionskapazitäten aller Produzenten. Im Jahr 1996 gab das inzwischen aufgelöste Ministry of Machine Building Industry (MMBI) an, daß die oben genannten Produzenten zu 75% ausgelastet waren.²⁰ Andere Quellen sprechen jedoch lediglich von einer 40%igen Auslastung für den gleichen Zeitraum.²¹ Für das Jahr 1997 ergab sich ein vergleichbares Bild: Bis zum Ende 1997 wird die gesamte Kapazität der führenden Hersteller wird

auf 900.000 Einheiten geschätzt,²² während der tatsächliche Output gemäß der obigen Schätzung 450.000 Einheiten knapp überschreitet, so daß die Kapazitäten im Pkw-Sektor lediglich zu 50% ausgelastet sind. Wegen der Überkapazitäten wurden einige kleinere Produzenten bereits zur Einstellung ihrer Produktion gezwungen, während andere Klein- und Mittelbetriebe sich durch Fusionen zu reorganisierten.²³

Tabelle 2: Führende Pkw-Hersteller 1997

Unternehmen	Ausländ. Partner	Produkt	Output 1997*
FAW/FAW-VW	VW	Jetta/Golf, Audi	23.000
Dongfeng-Citroën	Citroën	Citroën ZX	16.400
Shanghai VW	Volkswagen	Santana	261.000
Beijing Jeep	Chrysler	Cherokee	24.600
Tianjin-Charade	Daihatsu	Charade	90.300
Guangzhou-Peugeot	Peugeot	Peugeot	2.500
Chongqing Changan	Suzuki	Alto	35.100
Guizhou-Yunqie	Subaru	Skylark	1.100
Gesamt			454.000

Quelle: MBAP [Short-term outlook 1998] S.94, MBI [Prospects 1998] S.39.

* eigene Schätzungen

Mangels aktueller Daten wurden die Angaben aus MBAP des ersten Halbjahres 1997 linear fortgeschrieben und auf das gesamte Jahr 1997 hochgerechnet.

Obwohl der Marktanteil von Shanghai-VW 1997 um 4,5 Prozentpunkte auf 48,5% sank,²⁴ bleibt das JV klarer Marktführer im Pkw-Segment. VW plant bis zum Jahr 2000 eine Produktionsausdehnung auf 660.000 Einheiten pro Jahr. Ob diese Expansionspläne realisiert werden können, hängt jedoch auch von der weiteren Politik der chinesischen Regierung und den Aktivitäten der Konkurrenz ab.²⁵ Wegen des zunehmenden Konkurrenzdrucks plant Shanghai-VW zusätzlich die Produktion des Mittelklassewagens Passat B5 zu Beginn des nächsten Jahrhunderts.²⁶

Um seine Marktpräsenz zu erweitern, hatte VW basierend auf den guten Erfahrungen in Shanghai ein zweites JV (FAW - VW) in Changchun gegründet, bei dem po-

¹⁴Vgl. EIU [Short-term outlook 1998] S.95.

¹⁵Vgl. EIU [Prospects 1998] S.56.

¹⁶Ebd., S.57.

¹⁷Vgl. Rohroff [Zulieferer 1997] S.17.

¹⁸Ebd., S.60.

¹⁹Vgl. EIU [Prospects 1997] S.38.

²⁰Vgl. Laschan [Automobilindustrie 1997, 2] S.60.

²¹Vgl. Brader [Automobilindustrie 1997] S.42.

²²Vgl. Xing [Gears 1997] S.8.

²³Vgl. Laschan [Automobilindustrie 1997] S.60.

²⁴Vgl. EIU [Trends 1998] S.118.

²⁵Vgl. Brader [Automobilindustrie 1996] S. 37.

²⁶Vgl. Dayal [Car Makers 1998] S.7.

sitive Unternehmensergebnisse jedoch nach wie vor ausbleiben.²⁷ Im Jahr 1997 wurden in Changchun gemäß der obigen Schätzung 25.000 Jetta gefertigt, das sind weniger als 20% der Produktionskapazität.²⁸ Zurückgeführt wird dieser Mißerfolg u.a. auf die Unmöglichkeit, das JV an der Distribution in Shanghai zu beteiligen.²⁹ Zudem hatte VW einen weiteren Rückschlag bei seinen Aktivitäten in China in der Form zu verbuchen, daß die Verhandlungen der VW-Audi AG mit der FAW über die Produktion eines Luxusmodells für VW erfolglos blieben. FAW hingegen benutzt nun eine alte Audi 100-Lizenz zur Produktion einer dem Audi-Modell sehr ähnlichen, kostengünstigen Version dieses Modells, das mit einem Chrysler-Motor ausgestattet ist und unter dem Namen „Little Red Flag“ verkauft wird.

Der chinesische Partner von VW, SAIC, hat mit einem der größten Konkurrenten von VW, der General Motors Corporation (GM), ebenfalls ein JV für die Produktion von Pkw in Shanghai abgeschlossen.³⁰ Dies ist der erste Schritt zur Verwirklichung der ehrgeizigen Pläne der SAIC, bis zum Jahr 2000 zu den 'Top 500 Companies' weltweit zu gehören.³¹ Mit dem Eintritt des weltgrößten Automobilkonzerns GM in den chinesischen Markt, der eine jährliche Produktion von 100.000 Mittelklassewagen der Marke Buick plant und die Kapazität auf bis zu 300.000 Einheiten erweitern will, erhält der derzeitige Marktführer VW ernsthafte Konkurrenz.³²

Tianjin Automotive Industry (TAI) plant bis zum Jahr 2000 die Entwicklung neuer und preisgünstiger Kleinwagen.³³ Die bestehende Kooperation mit Daihatsu, einer Tochterfirma von Toyota, in Form einer Lizenzvereinbarung, soll aber nicht zu einem JV ausgeweitet werden.³⁴

Die Zusammenarbeit zwischen der Beijing Automotive Industry und dem US-amerikanischen Automobilhersteller Chrysler soll auch nach Beendigung des 20jährigen Vertrages im Jahr 2004 fortgesetzt werden,³⁵ obwohl auch Chrysler Rückschläge bei seinem China-Engagement in Kauf nehmen mußte. Weder bei dem Mini-Van-Projekt, für das Mercedes Benz den Zuschlag erhielt, sich aber bereits aus selbigen zurückziehen mußte, noch bei dem Buick-Projekt, für das GM den Zuschlag erhielt, hatten die Bemühungen von Chrysler den gewünschten Erfolg.³⁶ Chrysler schloß daraufhin seine Repräsentanz in Peking, deren Hauptaufgabe die Suche nach Investitionsmöglichkeiten in attraktiven Autoprojekten in China war. Chryslers Reaktion wird als Zeichen für einen sinkenden Optimismus ausländischer Hersteller über die mittelfristigen Aussichten in China interpretiert.³⁷

Auch das chinesisch-französische JV Dongfeng-Citroën in Wuhan hat Probleme zu bewältigen und aus diesem Grunde ein Sparprogramm entworfen, um bis 1999 die Gewinnzone zu erreichen. Ziel ist eine jährliche Produk-

tion von 100.000 Einheiten bei 85.000 RMB Stückkosten und einem Verkaufspreis von 145.000 RMB.³⁸ Peugeot hat sich aus dem unprofitablen JV Guangzhou-Peugeot wegen wesentlicher Differenzen mit dem chinesischen Partner zurückgezogen. Die Opel AG hatte bereits 1996 ein Repräsentanzbüro in Guangzhou eröffnet, um als alternativer Partner in das Projekt einzusteigen.³⁹ Kürzlich wurde jedoch bekannt, daß nicht Opel, sondern Honda Motors das JV übernehmen wird, um ab Oktober 1999 Accord-Modelle zu produzieren.⁴⁰

Im laufenden Jahr ist die Markteinführung des bereits 1994 angekündigten Familienautos 'Lucky Star', eine chinesische Version des Suzuki, vorgesehen, dessen Verkaufspreis um 50% unterhalb des zum jetzigen Zeitpunkt günstigsten Pkw liegen soll.⁴¹ Hauptproduzenten dieses Fahrzeugs sind drei chinesische Unternehmen und ein Sino-Hongkong JV. Die Genehmigung zur Ausweitung der Produktionskapazität auf 150.000-200.000 Einheiten in den nächsten 5 Jahren wurde bereits 1996 erteilt. Dieses rein chinesische Projekt wird als beispielhaft dafür angesehen, daß der Wettbewerb für ausländische Produzenten in China zukünftig stark zunehmen wird.⁴²

1.2 Aufbau einer wettbewerbsfähigen Automobilindustrie im Rahmen der Industriepolitik

In diesem Abschnitt werden einleitend die industriepolitischen Zielsetzungen bei der Entwicklung der Automobilindustrie kurz angesprochen und diese nachfolgend im einzelnen erläutert. Abschließend wird die Durchsetzbarkeit der Politik hinterfragt.

Bereits im Juli 1994 wurde von der Staatlichen Planungskommission der VR China ein Strategiepapier zur Entwicklung der Automobilindustrie bis zum Beginn des nächsten Jahrhunderts veröffentlicht.⁴³ Hierin wird eine Lösung der strukturellen Probleme mit dem Ziel der internationalen Wettbewerbsfähigkeit gefordert. Die chinesische Regierung verfolgt drei Hauptziele, nämlich erstens die Realisierung von Größenvorteilen, zweitens die Steigerung des gesamten Outputs und drittens die Förderung der Produktentwicklung.⁴⁴

Um diese Ziele zu erreichen, sind im 9. Fünfjahresplan (1996-2000) Investitionen in die Automobilindustrie in einer Höhe von 126 Mrd. RMB (andere Quellen sprechen von 146 Mrd. RMB) vorgesehen (inkl. ausländischer Investitionen)⁴⁵, die auf wenige Unternehmen konzentriert werden sollen.⁴⁶ Die Qualifikation für staatliche Investitionen und sonstige Fördermaßnahmen ist an spezifische Anforderungen gebunden.⁴⁷

Zur Realisation der industriepolitischen Ziele ist ein zweistufiges Konzept vorgesehen. Die erste Stufe beinhaltet Maßnahmen innerhalb des Zeitraums von 1996-2000, ist vom zeitlichen Rahmen also deckungsgleich mit dem 9. Fünfjahresplan, während die zweite Stufe den Zeitraum

²⁷ Vgl. Laschan [Automobilindustrie 1997] S.62.

²⁸ Vgl. Leithold [Automobilindustrie 1997] S. 59; hier wird festgestellt, daß die für 1997 geplante Produktion von 40.000 etwa einem Viertel der Kapazität entspricht. Setzt man die Kapazität darauf basierend mit 150.000 Einheiten an und stellt dieser den geschätzten Output von 25.000 Einheiten gegenüber, so ergibt sich eine Auslastung von etwa 16%.

²⁹ Vgl. Laschan [Automobilindustrie 1997] S.62.

³⁰ Ebd., S.62.

³¹ Vgl. Leithold [Automobilindustrie 1997] S.60.

³² Vgl. Brader [Automobilindustrie 1997] S.43.

³³ Vgl. o.V. [Automobilindustrie 1996, 3] S.38.

³⁴ Vgl. Brader [Automobilindustrie 1997] S.41.

³⁵ Ebd., S.42f.

³⁶ Ebd., S.59.

³⁷ Vgl. Leithold [Automobilindustrie 1997] S.59.

³⁸ Vgl. Laschan [Automobilindustrie 1997] S.63.

³⁹ Vgl. o.V. [Automobilindustrie 1996, 3] S.40.

⁴⁰ Vgl. Dayal [Car Makers 1998] S.6f.

⁴¹ Vgl. EIU [Prospects 1998] S.58.

⁴² Vgl. Brader [Automobilindustrie 1997] S. 40f.

⁴³ Vgl. Kiefer [Automobilindustrie 1994] o.S.

⁴⁴ Vgl. EIU [Short-term outlook 1998] S.96.

⁴⁵ Vgl. o.V. [Automobilindustrie 1996, 1] S.50.

⁴⁶ Vgl. Grimm [Automobilzulieferer 1997] S.30f.

⁴⁷ Vgl. MBAP [Short-term outlook 1998] S.96.

von 2000-2010 umfaßt.⁴⁸ Um Größenvorteile zu erzielen, soll die Produzentenstruktur in der Automobilindustrie stark konzentriert werden. Innerhalb der ersten Stufe werden acht Produzenten mit dem Ziel der Herausbildung zu sogenannten „Rückgrat“-Unternehmen unterstützt. Diese acht Unternehmen, die ausschließlich Limousinen und Kleinwagen produzieren, sind die einzigen Produzenten, die in den strategischen Entwicklungsplan des Sektors einbezogen sind. Ohne die Unterstützung der Zentralregierung ist es unwahrscheinlich, daß einer der anderen Automobilproduzenten bestehen bleiben wird.⁴⁹ Bei den Unternehmen, die staatliche Präferenzen wie Steuernachlässe und nichtkommerzielle Kredite zu günstigen Bedingungen erhalten sollen,⁵⁰ handelt es sich um die in Tabelle 2 oben bereits vorgestellten Automobilproduzenten.

Vor diesem Hintergrund hat das MMBI Anfang 1997 30 verschuldete Automobilproduzenten angewiesen, entweder mit profitablen Firmen zu fusionieren oder die Produktion einzustellen.⁵¹ Die acht Unternehmen werden ebenfalls eine Form der Konzentration erfahren, da innerhalb der zweiten Stufe die Schaffung von zwei oder drei (andere Quellen sprechen von drei bis vier) international wettbewerbsfähiger Unternehmen vorgesehen ist.⁵² Die zu bildenden Gruppen werden voraussichtlich FAW/FAW - VW, Dongfeng-Citröen, Shanghai-VW und Tianjin-Charade einschließen.⁵³

Der gesamte Output soll nach den Zielvorgaben der chinesischen Regierung zum Ende der ersten Stufe 3 Mio. Einheiten erreichen, von denen 1,4-1,8 Mio. Einheiten auf die Pkw-Fertigung entfallen sollen.⁵⁴ Innerhalb der zweiten Stufe soll die Produktionskapazität auf 6 Mio. Einheiten ausgebaut werden, wovon 4 Mio. Einheiten auf Pkw entfallen sollen.⁵⁵ Jeder der Automobilkonglomerate soll bis dahin über eine jährliche Produktionskapazität von mehr als 1 Mio. Einheiten verfügen.⁵⁶

Um eine eigenständige Produktentwicklung zu gewährleisten und ein unabhängiges System der Automobiltechnologie zu entwickeln, wird jedes Unternehmen dazu angehalten, eigene Entwicklungsabteilungen einzurichten.⁵⁷ Bis zum Jahr 2000 soll eine Vielzahl der Produkte den internationalen Qualitäts- und technischen Stand der 1990er Jahre erreicht haben.⁵⁸ Zudem müssen sino-ausländische JV eine F&E-Abteilung als Teil des JV einrichten.⁵⁹ Der Transfer der Forschungs-, Entwicklungs- und Designabteilungen internationaler Automobilproduzenten ist für China schon deshalb eine vorrangige Politik, da mit dem erhofften Eintritt in die WTO Importe das Land überschwemmen werden und die Eigenprodukte der chinesischen Produzenten in diesem Wettbewerb sonst nicht bestehen können.

Zur Umsetzung der Politik wurde 1996 der Shanghai Auto Science and Technology Development Fund

in Shanghai gegründet. Der Fonds gilt als Non-Profit-Organisation und soll Universitäten und Hochschulen helfen, wissenschaftliche und technologische Expertise für die Automobilindustrie zu erarbeiten.⁶⁰ Auch die internationalen Automobilproduzenten haben gemäß der obigen Vorgabe bereits Forschungsstätten errichtet. Unter anderem wird VW rd. 1 Mrd. RMB in den Ausbau eines High-Tech-Forschungs- und Entwicklungszentrums investieren, in dem chinesische Ingenieure die Automobile des nächsten Jahrhunderts entwickeln sollen, während GM 320 Mio. RMB in das Pan Asian Technical Automotive Center (PATAC) investiert hat, in dem neue GM-Modelle entworfen werden sollen.⁶¹ Von Beijing Jeep-Chrysler wird berichtet, daß es in den kommenden fünf Jahren umgerechnet 230 Mio. US\$ in technische Aufrüstung und Produktentwicklung investieren will.⁶²

Die Durchsetzbarkeit der von der Zentralregierung verordneten Industriepolitik ist wegen Interessendivergenzen zwischen der zentralen und den lokalen Regierungen stark beeinträchtigt. Zwar hätten alle neuen Produktionsprojekte für Pkw und leichte Fahrzeuge von der Zentralregierung genehmigt werden müssen, aber einige Provinzregierungen haben dies ignoriert und begonnen, ihre eigenen Pkw- und Leichtfahrzeugprodukte ohne die Genehmigung der Zentralregierung zu fördern. Da sie relativ unabhängige Macht genießen bei Investitionsentscheidungen und über ein eigenes Besteuerungssystem sowie einen eigenen Verwaltungsapparat verfügen,⁶³ sichern sie sich auf diese Weise Steuereinnahmen sowie den lokalen Beschäftigungsstand.

Beispielsweise fördert die Provinz Hubei den automotiven Sektor mit 1 Mrd. RMB, die Provinz Guangdong gar mit 4 Mrd. RMB.⁶⁴ Allein 1996 wurden gemäß chinesischer Statistiken 86 neue Projekte genehmigt.⁶⁵ Das Ziel, eine auf nationaler Ebene effiziente Automobilindustrie zu schaffen, ist somit unter anderem durch regionalen Protektionismus vereitelt worden. Statt zu einer Konsolidierung zu führen, hat die Zielsetzung der Industriepolitik, die Automobilindustrie als Schlüsselindustrie auszubauen, weitere Investitionen auf Provinzebene zusätzlich gefördert.⁶⁶

1.3 Ausblick: Wachstum niedriger als geplant

Auch in Zukunft wird sich der Umstrukturierungsprozeß in der Automobilindustrie weiter fortsetzen. Die Bildung von drei bis vier international wettbewerbsfähigen Automobilkonglomeraten bis zum Jahr 2010 ist dagegen eher unsicher. Der lokale Protektionismus und das Fehlen landesweit koordinierter Programme stellen für die Entwicklung der chinesischen Automobilindustrie zentrale Hindernisse dar.⁶⁷ Zweifelsohne wird die Automobilindustrie weiter expandieren, jedoch wird das von der Zentralregierung prognostizierte Ziel nicht erreicht werden. Gemäß Schätzungen der EIU wird sich der Output im Jahr 2000 auf 516.000 Pkw sowie auf 1.100.000 kommerzielle Fahrzeuge belaufen. Für das Jahr 2005 wird ein Output

⁴⁸Vgl. Xing [Gears 1997] S.15.

⁴⁹Vgl. EIU [Short-term outlook 1998] S.96.

⁵⁰Vgl. o.V. [Automobilindustrie 1996, 2] S.42.

⁵¹Vgl. EIU [Prospects for China 1997] S. 21; Brader [Automobilindustrie 1997, 1] S.38.

⁵²Vgl. EIU [Prospects for China 1997] S.22; Xing [Gears 1997] S.15.

⁵³Vgl. Leithold [Automobilindustrie 1997] S.58; Rohroff [Zulieferer 1997] S.17.

⁵⁴Vgl. Brader [Automobilindustrie 1996] S.36; Xing [Gears 1997] S.15.

⁵⁵Vgl. Brader [Automobilindustrie 1996, 4] S.36.

⁵⁶Vgl. Xing [Gears 1997] S.15.

⁵⁷Vgl. o.V. [Automobilindustrie 1996, 2] S.40.

⁵⁸Vgl. EIU [Short-term outlook 1998] S.96.

⁵⁹Vgl. EIU [Prospects for China 1997] S.22.

⁶⁰Vgl. o.V. [Automobilindustrie 1996, 2] S.42.

⁶¹Vgl. Laschan [Automobilindustrie 1997, 2] S.62.

⁶²Vgl. Brader [Automobilindustrie 1997] S.43.

⁶³Vgl. EIU [Prospects for China 1997] S.21.

⁶⁴Vgl. o.V. [Automobilindustrie 1996, 1] S.52f.

⁶⁵Vgl. EIU [Prospects 1997] S. 28.

⁶⁶Vgl. Xing [Gears 1997] S.17.

⁶⁷Vgl. Brader [Automobilindustrie 1996] S.37.

von 1.018.000 Pkw und 1.250 kommerzielle Fahrzeuge geschätzt.⁶⁸ Diese Werte liegen somit besonders im Pkw-Bereich deutlich unterhalb der Regierungsprognosen. Die EIU führt dies unter anderem auf die nur schleppende Umsetzung der notwendigen Reformen zurück.⁶⁹

2 Zulieferstruktur der chinesischen Automobilindustrie

2.1 Übersicht über die Zulieferstruktur

In diesem Abschnitt wird einleitend die Fragmentierung und das qualitative Niveau des chinesischen Zuliefersektors vorgestellt. Daran anschließend werden die Integration der Zulieferer durch Vorschriften bezüglich des lokalen Produktionsanteils (Local-Content LC) und daraus resultierende internationale Kooperationen dargestellt, die zu einer Verschiebung der Im- und Exporte führten. Abschließend werden neue Herausforderungen an die Zulieferer problematisiert.

Analog zur Produzentenstruktur ist auch die Zulieferstruktur durch eine starke Fragmentierung gekennzeichnet. In der offiziellen Statistik des MMBI werden 1.671 Komponentenhersteller aufgeführt. Zusätzlich gibt es mehr als 3.000 kleinere Komponentenhersteller, die nicht in der offiziellen Statistik geführt werden und ausschließlich für den Sekundärmarkt produzieren. Auch der Zuliefersektor wird von einigen wenigen Herstellern dominiert und weist einen hohen Anteil unprofitabler Hersteller auf.⁷⁰

Die Zulieferer sind überwiegend in geographischer Nähe zu den Automobilherstellern angesiedelt. Dies geht vorwiegend auf regionale Tendenzen zur wirtschaftlichen Selbstständigkeit zurück⁷¹ sowie auf die chinesische Logistik, die eine landesweite termingerechte Lieferung nicht zuläßt. Die Zulieferer stellen jeweils nur einzelne Komponenten her; kein Zulieferer ist in der Lage, mehrere verschiedene Komponenten, komplette Baugruppen oder Systeme anzubieten. Daher werden die großen Automobilproduzenten von mehreren hundert Komponentenherstellern versorgt. Shanghai-VW beispielsweise wird von über 300 Komponentenherstellern beliefert.⁷² Zur Modernisierung des Zuliefersektors sind die Unternehmen auf ausländische Unterstützung angewiesen.⁷³ In den letzten Jahren wurden bereits zahlreiche ausländische Direktinvestitionen im Komponentensektor getätigt, die mit einer Verbesserung des Qualitätsniveaus einhergegangen sind.⁷⁴ Allerdings hinkten die ausländischen Investitionen im Zuliefersektor sowohl qualitativ als auch quantitativ seit 1995 hinter denen in der Automobilproduktion hinterher, so daß das Qualitätsniveau neben den Schwierigkeiten einer termingerechten Lieferung bei vielen Komponentenherstellern immer noch ein großes Problem darstellt.⁷⁵ Die Struktur des Zuliefersektors ist den Erfordernissen einer modernen Automobilproduktion nach wie vor nicht angemessen und hat erheblichen Reformbedarf.⁷⁶

Durch LC-Vorschriften werden chinesische Zulieferer in den Produktionsprozeß ausländischer Automobilproduzenten eingebunden. Zur Qualifikation für begünstigte Zölle auf importierte Komponenten muß seit 1994 die Automobilproduktion ausländischer Produzenten in China mit einem LC von 40% beginnen, um einen vergünstigten Importsteuersatz von lediglich 37,5% zu erhalten. Automobilproduzenten, die einen LC von 60% bzw. 80% erreichen, müssen importierte Komponenten lediglich zu einem Satz von 30% bzw. 20% statt der üblichen 100-150% verzollen.⁷⁷

Tabelle 3: Produktionsort und LC-Anteil der führenden Pkw-Produzenten

Produzent	Produktionsort	Modell	LC-Anteil 1977 (in %)
FAW-VW	Changchun	Jetta A2	84,00
		Audi C3V6	60,00
Beijing-Jeep	Beijing	Cherokee CX1	81,00
		Cherokee CX8	82,00
		Cherokee CX6	66,80
Dongfeng-Citroën	Wuhan	Citroën ZX	60,00
Shanghai-VW	Shanghai	Santana	90,50
		Santana 2000	81,00
Tianjin-Charade	Tianjin	TJ-7100	93,30
		TJ-7100U	87,00
Guangzhou-Peugeot	Guangzhou	Peugeot	83,40
		505GL	83,20
		505SX, 505SW8	87,00
Chongqing-Changan	Chongqing	Alto	85,30
Guizhou-Yunque	Zunyi	Skylark	63,50

Quelle: MBI [Prospects 1997] S. 39

Die meisten der JV tendieren unter dem Druck der Lokalregierungen zum Bezug durch Lieferanten, die in enger Verbindung zum chinesischen Partner stehen.⁷⁸ 50-55% des wertmäßigen LC-Anteils werden innerhalb der mit dem chinesischen Partner verbundenen Lieferanten beschafft; 80-85% der Lieferanten sind dabei aus der Region. Diese Werte verdeutlichen einerseits, daß der chinesische Zuliefersektor von Automobilproduzenten der Region stark abhängig ist, andererseits, daß die ausländischen Automobilproduzenten in einseitiges Abhängigkeitsverhältnis von den Zulieferern des chinesischen Partners geführt werden.⁷⁹ Der Abhängigkeitsgrad ist jedoch je nach Automobilproduzent unterschiedlich. Tianjin-Charade ist wahrscheinlich am stärksten mit der Region verbunden. Für Shanghai-VW besteht ebenfalls ein hoher Grad der regionalen Abhängigkeit. Jeder neue Zulieferer außerhalb Shanghais muß sich die Zustimmung der von der kommunalen Regierung zur Kontrolle der Lieferverträge von Shanghai-VW gegründeten Behörde sichern, bevor ein Vertrag geschlossen werden kann.⁸⁰

Vor dem Hintergrund der aufgezeigten Problematik ist das Interesse ausländischer Automobilproduzenten an einer Übertragung bewährter Kooperationen aus einem anderen Produktionsstandort auch auf China nur zu ver-

⁶⁸Vgl. EIU [Prospects 1998] S.56.

⁶⁹Vgl. EIU [Short-term outlook 1998] S.113f.

⁷⁰Ebd., S.97ff.

⁷¹Vgl. Grimm [Automobilzulieferer 1997] S.31.

⁷²Vgl. EIU [Short-term outlook 1998] S.108.

⁷³Vgl. Kiefer [Automobilproduktion 1993] o. S.

⁷⁴Vgl. Xing [Gears 1997] S.12.

⁷⁵Vgl. EIU [Short-term outlook 1998] S.102, 108.

⁷⁶Vgl. Grimm [Automobilzulieferer 1997] S.31.

⁷⁷Vgl. Xing [Gears 1997] S.12.

⁷⁸Vgl. EIU [Short-term outlook 1998] S.97.

⁷⁹Vgl. Rohroff [Zulieferer 1997] S.18.

⁸⁰Vgl. EIU [Short-term outlook 1998] S.97.

ständig.⁸¹ Im Gegensatz zu den Automobilproduzenten sind ausländische Investoren im Komponentensektor nicht generell an einen bestimmten Anteil am JV gebunden.⁸² Allein im Jahr 1996 wurden in Changchun (FAW/FAW-VW) drei JV zur Komponentenproduktion für den Jetta, den Audi sowie den Red Flag, in Tianjin drei JV zur Komponentenproduktion für den Charade und in Hubei drei JV zur Komponentenproduktion für den Dongfeng-Citröen gegründet.⁸³ Das dynamischste ausländische Unternehmen im Komponentensektor in China ist die GM-Tochtergesellschaft Delphi, die zugleich der größte KomponentenhHersteller der Welt ist. Seit den 1980er Jahren hat es Kooperationen mit chinesischen Partnern angestrebt.⁸⁴ Bereits im Jahr 1996 wurden in 10 JV Komponenten produziert, 24 andere Projekte waren zu diesem Zeitpunkt in Verhandlung.⁸⁵ Weitere große internationale KomponentenhHersteller in China sind beispielsweise Ford mit fünf JV bis zum Jahr 1995 und Bosch mit sechs JV bis zum Jahr 1995.⁸⁶

Einhergehend mit einem steigenden Auslastungsgrad der ausländischen Automobilproduzenten haben die Importe von Komponenten seit 1980 stetig zugenommen. Es ist allerdings abzusehen, daß der Anteil der importierten Komponenten wegen des zunehmenden Entwicklungsstands des chinesischen Komponentensektors schon bald zu sinken beginnen wird. Das höhere qualitative Niveau der in China produzierten Komponenten wird auch durch die gestiegenen *Exporte* bestätigt. Der Wert der exportierten Komponenten ist von 80 Mio. US\$ im Jahr 1990 auf 382 Mio. US\$ im Jahr 1996 gestiegen.⁸⁷ Offensichtlich gewinnt der innerchinesische Zulieferer zunehmend gegenüber Devisen aufzehrenden Importen an Bedeutung.⁸⁸ Ein Hauptantrieb des Exportanstiegs ist die regierungsverordnete Deckung des Devisenbedarfs aus der eigenen Produktion. Diese Verordnung gewinnt vor allem in jüngster Zeit an Gewicht,⁸⁹ so daß die ausländischen Komponenten- und Automobilproduzenten die Fertigungsstätten in China zunehmend in die globale Beschaffung einbeziehen. Von GM, VW, Ford, Daewoo und Mercedes-Benz wird berichtet, daß sie China in ihre globalen Beschaffungstätigkeiten integrieren wollen und teilweise bereits lokale Beschaffungsbüros gegründet worden sind.⁹⁰

Wegen der kontinuierlichen Reduzierung der Fertigungstiefe der großen Automobilproduzenten im Zuge der Plattformstrategie und des Trends zum Systemlieferanten wurden die Zulieferer in den westlichen Industrieländern vor neue Herausforderungen gestellt. Der Trend, modulare Bauweisen und komplexe Systeme einzusetzen, hat in den letzten fünf Jahren bereits zu einer einschneidenden Veränderung im Zuliefererktor geführt.⁹¹ Durch Module und Systeme werden in Zukunft andere Komponenten herzustellen sein als dies heute der Fall ist. Das Produkt, welches der Zulieferer dem Automobilproduzenten liefern muß, wird in Zukunft komplexer und know-how-intensiver. Die Zulieferer unterliegen hohen Anforderungen

bezüglich Know-how, Forschung und Entwicklung, Qualität, Lieferservice sowie räumlicher Nähe und Flexibilität.⁹² Auch die chinesischen Zulieferer werden sich schon bald mit diesen Anforderungen konfrontiert sehen. Allerdings gibt es zum momentanen Zeitpunkt wenig Möglichkeiten, die weltweite Bewegung hin zum Kauf größerer Unterbaugruppen oder gar Modulen einzuführen.⁹³ Deshalb werden die ausländischen Automobilproduzenten in China auch in Zukunft das Engagement ausländischer Zulieferer in Form von Produktionsstätten in der VR China benötigen.⁹⁴ Um der globalen Tendenz folgen zu können, sieht sich China zunächst vor die Aufgabe gestellt, die Struktur der Zulieferindustrie zu verändern. Ein Automobilproduzent sollte nicht mehr von multiplen Zulieferern mit kleineren Teilen, sondern von wenigen Zulieferern mit Modulen beliefert werden. Diese Modulzulieferer müßten ihrerseits wiederum von einer größeren Anzahl von Unterzulieferern versorgt werden. Das heißt also, daß es der Umwandlung der aktuell vorherrschenden vertikalen Zuliefererstruktur in eine horizontale Zuliefererstruktur bedarf.

2.2 Aufbau einer wettbewerbsfähigen Zulieferindustrie im Rahmen der Industriepolitik

In diesem Abschnitt werden im Anschluß an einen kurzen Überblick einzelne Maßnahmen zur Entwicklung des Zuliefersektors vorgestellt und abschließend kritisch hinterfragt.

Die im Juli 1994 veröffentlichten Zielvorgaben der chinesischen Regierung weisen ausdrücklich darauf hin, daß ein wesentlicher Engpafaktor für die Realisierung der industriepolitischen Ziele in der Automobilindustrie der Zuliefererktor ist, insbesondere dessen Wachstumstempo, Wirtschaftlichkeit und Qualitätsstandard. Das erforderliche Wachstum dieses Sektors wird von chinesischer Seite mit 30% angegeben. Ausländische Direktinvestitionen und der Transfer neuester westlicher Technologie sind äußerst erwünscht.⁹⁵

Das bereits erwähnte zweistufige Konzept sieht die Beschleunigung der Entwicklung des Zuliefersektors vor. Hierfür sollen Investitionen von über 70 Mrd. RMB getätigt werden. Um Größenvorteile erzielen zu können, soll der Zuliefererktor konzentriert werden. Auf der ersten Stufe ist ein Zusammenschluß der KomponentenhHersteller zu 300 Unternehmen vorgesehen. Vor diesem Hintergrund wurde eine Liste der Schlüsselunternehmen veröffentlicht, die zukünftig von der Regierung unterstützt werden. Für die einzelnen Komponenten stehen dann lediglich einige wenige Anbieter zur Verfügung. Auf der zweiten Stufe ist die Bildung von 5-10 international wettbewerbsfähiger Komponentengruppen beabsichtigt, welche das Basisangebot stellen sowohl für die Zulieferer der Originalausrüstung, als auch für den Sekundär- und Exportmarkt. Für die Zeit des 9. Fünfjahresplans wurden 60 Komponenten ausgewählt, deren Entwicklung und Produktion besonders gefördert werden sollen. Diese Komponenten wurden in drei Kategorien unterteilt.⁹⁶ Komponenten der Kategorie I (z.B. Antiblockiersysteme und Airbags) benö-

⁸¹Vgl. Grimm [Automobilzulieferer 1997] S.31.

⁸²Vgl. Xing [Gears 1997] S.16.

⁸³Vgl. EIU [Prospects 1997] S.42.

⁸⁴Vgl. EIU [Short-term outlook 1998] S.103.

⁸⁵Vgl. o. V. [Automobilindustrie 1996, 3] S.38.

⁸⁶Vgl. EIU [Short-term outlook 1998] S.107.

⁸⁷Ebd., S.101.

⁸⁸Vgl. Gilch [Zuliefererktor 1996] S.13.

⁸⁹Vgl. EIU [Short-term outlook 1998] S.102.

⁹⁰Ebd., S.101.

⁹¹Vgl. Rohroff [Zulieferer 1997] S.18.

⁹²Ebd., S.21f.

⁹³Vgl. EIU [Short-term outlook 1998] S.108.

⁹⁴Vgl. Gilch [Zuliefererktor 1996] S.13.

⁹⁵Vgl. Grimm [Automobilzulieferer 1997] S.31.

⁹⁶Vgl. Xing [Gears 1997] S.15.

tigen neuste Technologie. Da für diese Kategorie in China zur Zeit keine Produktionsmöglichkeiten besteht, ist das vorrangige Ziel in diesem Bereich der Transfer ausländischer Technologien durch JV. Komponenten der Kategorie II (z.B. Stoßdämpfer und Steuersysteme) bedürfen ebenfalls hoher Technologie, allerdings bestehen bereits erste Produktionsmöglichkeiten in China. Der Staat wird seine Förderung auf zwei bis drei größere Hersteller konzentrieren und sie dazu veranlassen, fortgeschrittene westliche Technologie durch die Gründung von JV mit starken ausländischen Partnern einzuführen. Für Komponenten der Kategorie III (z.B. Vergaser und Zündkerzen) verfügt China bereits über relativ gute Produktionsmöglichkeiten. Um jedoch eine Massenfertigung realisieren zu können, werden auch für diese Kategorie die Gründung von JC und Kooperationen mit ausländischen Partnern angestrebt.⁹⁷

Die chinesische Regierung hat die Problematik einer inadäquaten Zulieferstruktur erkannt, sieht sich jedoch großen Herausforderungen bei der Durchsetzung von industriepolitischen Maßnahmen gegenüber. Erst über ein Jahr nach der Veröffentlichung der Zielvorgaben im Juli 1994 wurde die Liste der in drei Kategorien aufgeteilten 60 Schlüsselkomponenten publiziert. Eine noch längere Zeitspanne verstrich, ehe die Unternehmen von der Regierung ermittelt wurden, die Schlüsselrollen übernehmen sollen. Der Zeitabstand zwischen der Veröffentlichung einer generellen Strategie und der Identifikation von Details kann in jedem Land auftreten, sollte jedoch nicht 14 Monate betragen. Dies impliziert entweder eine ineffiziente Bürokratie oder politische Machtkämpfe hinter den Kulissen, von denen keines förderlich ist für die Industrie selbst oder für potentielle ausländische Investoren ist.⁹⁸ Zudem kann die Identifikation einer begrenzten Anzahl von Komponentenherstellern insofern Probleme verursachen, als daß keine ausreichende Wahlmöglichkeit für lokale Automobilproduzenten oder ausländische Investoren besteht. Die ausländischen Automobilproduzenten befürchten, daß sich die Probleme der Zulieferer bei verringerter Wahlmöglichkeit und gleichzeitig verschärften LC-Anforderungen direkt auf ihre eigene Produktion auswirken könnten.⁹⁹

2.3 Ausblick: Zuliefersektor wird stärker wachsen

Mit der zunehmenden Expansion der Automobilproduktion wird auch der Zuliefersektor wachsen. Unabhängig vom Wachstum der chinesischen Automobilproduktion wird der Export von Komponenten wegen der globalen Beschaffung der großen westlichen Automobilproduzenten bereits kurzfristig zunehmend an Bedeutung gewinnen,¹⁰⁰ so daß im Zuliefersektor mit stärkerem Wachstum als in der Automobilproduktion zu rechnen ist.¹⁰¹ Die steigende Nachfrage qualitativ hochwertiger Komponenten wird nur mit Hilfe des Engagements westlicher Komponentenhersteller zu befriedigen sein,¹⁰² so daß es trotz aller Schwierigkeiten für die meisten Komponenten-

hersteller die falsche Strategie sein dürfte, von einem Engagement in China Abstand zu nehmen.¹⁰³

3 Konsumentenstruktur der chinesischen Automobilindustrie

3.1 Übersicht über die Konsumentenstruktur

In diesem Abschnitt werden jüngste Entwicklungen des Kfz-Absatzes auf dem privaten und institutionellen Markt dargestellt. Anschließend werden insbesondere das verfügbare Einkommen der chinesischen Bevölkerung, hohe Verkaufspreise, die starke Steuerbelastung sowie andere Hindernisse des privaten Erwerbs thematisiert.

Nach Schätzung der MBI stieg der Absatz von Kfz im Jahr 1997 um 2,7% auf 1.502.200 Einheiten, von denen 1.050.000 Einheiten auf kommerzielle Fahrzeuge und 470.200 Einheiten auf Pkw entfielen.¹⁰⁴ Im kommerziellen Sektor dominieren leichte Lkw mit einem Marktanteil von 27,2% (297.730 Einheiten) und Minibusse mit einem Marktanteil von 19,4% (212.366 Einheiten).¹⁰⁵ Im Pkw-Sektor bleibt Shanghai-VW mit einem Marktanteil von 48,5% klarer Marktführer, während Tianjin Automotive Industry einen Marktanteil von 20,4% und FAW-VW einen Marktanteil von 9,4% auf sich vereinigen konnten.¹⁰⁶ Zwar werden inzwischen über 70% der in China abgesetzten Pkw auch dort produziert, jedoch haben die hohen Importzölle von 100-120% zu einer illegalen Einföhrung von Pkw geführt.¹⁰⁷ In verschiedenen Quellen werden die illegal eingeföhrten Pkw mit 30.000 bis 40.000 Einheiten jährlich beziffert. Ob die leichte Reduktion der Importsteuersätze auf 80-100% zum 1. Oktober 1997 diese Entwicklung einzudämmen vermag, ist fraglich.¹⁰⁸

Seitdem es auch Privatpersonen in den frühen 1980er Jahren erlaubt wurde, Kfz zu erwerben, ist der Bestand privat gehaltener Kfz von 1985 bis 1995 mit einer durchschnittlichen Wachstumsrate von 27,4% gestiegen, so daß sich im Jahre 1995 23,8% aller Kfz (2.500.000 Einheiten) in privatem Eigentum befanden. Der private Markt wird von Lkw dominiert, allerdings ist dessen relativer Anteil rückläufig.¹⁰⁹ Chinas Pkw-Markt ist nach wie vor ein institutioneller Markt. Die meisten Käufe werden von staatlichen bzw. öffentlichen Institutionen, Staatsunternehmen und Taxiflotten in öffentlicher Hand getätigt.¹¹⁰ Der Anteil der privat erworbenen Pkw wird auf weniger als 5% des Gesamtbestandes, also auf weniger als 75.000 geschätzt,¹¹¹ steigt jedoch kontinuierlich.¹¹²

Zwar lagen 1995 die Einkommen der städtischen Bevölkerung mit einem durchschnittlichen Jahreseinkommen von rund 619 US\$ noch deutlich unter dem Schwellenwert von 1.000 US\$, ab dem ein nennenswertes Konsumverhalten erwartet wird, aber von bereits 120 bis 300 Mio. Stadtbewohnern wird ein Jahreseinkommen von mehr als 1.000 US\$, und von einer Mio. Stadtbewohner von mehr

¹⁰³ Vgl. Janus [Automobilzulieferer 1996] S.15.

¹⁰⁴ Vgl. EIU [Prospects 1998] S. 56.

¹⁰⁵ Vgl. EIU [Trends 1998] S.119.

¹⁰⁶ Ebd., S.118.

¹⁰⁷ Vgl. Xing [Gears 1997] S.12 und S.18.

¹⁰⁸ Ebd., S.18, Leithold [Automobilindustrie 1997] S.59.

¹⁰⁹ Vgl. EIU [Prospects 1998] S.30.

¹¹⁰ Vgl. Xing [Gears 1997] S.12, DIHT [Direktinvestitionen 1997] S.33.

¹¹¹ Ebd., S.33.

¹¹² Vgl. EIU [Prospects 1998] S.30.

⁹⁷ Vgl. EIU [Short-term outlook 1998] S.109.

⁹⁸ Ebd., S. 109.

⁹⁹ Vgl. Gilch [Zuliefersektor 1996] S.14.

¹⁰⁰ Vgl. EIU [Prospects 1997] S.43.

¹⁰¹ Vgl. EIU [Short-term outlook 1998] S.113f.

¹⁰² Vgl. Gilch [Zuliefersektor 1996] S.14.

als 3.000 US\$ geschätzt.¹¹³ Gemäß einer 1997 veröffentlichten Umfrage des Ministry of Civil Affairs wollen etwa ein Drittel der Familien in den Städten bis zum Jahr 2000 einen Pkw kaufen.¹¹⁴ Obwohl die Zahl der kaufkräftigen Konsumenten relativ betrachtet gering ist, so verdeutlichen die obigen Schätzungen absolut betrachtet das vorhandene Marktpotential.

Um den stagnierenden Absatz zu beleben und den eigenen Marktanteil ausbauen zu können, ignorierten die führenden Automobilproduzenten die staatliche Preiskontrolle und setzten ihre Verkaufspreise unterhalb der festgesetzten Mindestpreise.¹¹⁵ Eingeleitet wurde der Preiskampf mit einer 4,4% Preisreduktion (10.000 RMB) für den Alto im Jahr 1996 durch Chongqing-Changan. 1997 wurde der ursprüngliche Preis abermals um 15% reduziert.¹¹⁶ Einige Produzenten verkauften ihre Pkw sogar zu einem die Produktionskosten nicht deckenden Preis, etwa Dongfeng-Citröen und FAW-VW. Dieses ist aber auch auf die niedrige Jahresproduktion zurückzuführen.¹¹⁷

Die private Pkw-Nachfrage wird neben den hohen Preisen auch durch eine starke Steuerbelastung gedämpft. Im Jahr 1996 wurden beim Kauf eines Pkw wenigstens 20 verschiedene Steuern und Gebühren erhoben, unter anderem eine 5%ige Konsumsteuer, eine 17%ige Mehrwertsteuer, eine 10%ige Straßensteuer sowie eine 8%ige Verbrauchssteuer. Die lokalen Interessen widerspiegelnd, haben viele Lokalregierungen den Fahrzeugeignern zusätzlich ihre eigenen Regulierungen auferlegt. In einigen Provinzen müssen die Käufer sogar Abgaben für Erziehung und Familienplanung leisten. Gemäß offizieller Schätzungen summieren sich die Gebühren und Abgaben auf durchschnittlich 35% des Marktpreises eines Pkw und können in der Spitze über 65% ausmachen. Diese finanzielle Belastung der potentiellen Käufer dämpft nicht nur die Nachfrage, sondern entbehrt zum Teil jeglicher rechtlicher Grundlage. Des Weiteren wird die private Nachfrage durch infrastrukturelle Mängel sowie knappe Parkmöglichkeiten in Chinas großen Städten belastet.¹¹⁸

3.2 Stimulierung der Nachfrage im Rahmen der Industriepolitik

In diesem Abschnitt werden die staatlichen Maßnahmen skizziert, mit deren Hilfe das Ziel des 9. Fünfjahresplans, den Pkw zu einem Massenprodukt zu machen, das sich auch die durchschnittliche Familie leisten kann, erreicht werden soll. Dabei werden die staatliche Preispolitik, die Vergabe von Konsumentenkrediten und die Vereinheitlichung der Steuern und Gebühren berücksichtigt.

Im Rahmen der staatlichen Preispolitik arbeitet das State Price Bureau der Zentralregierung Richtlinien für die Verkaufspreise aller in China produzierten Kfz aus. Mit den 1997 verordneten Preissenkungen kommen insbesondere ausländische JV unter Druck, da der relativ enge Absatzmarkt eine weitere erfolgsneutrale Preisreduktion mittels Expansion der Produktionsmenge verhindert.¹¹⁹ Die im Juni 1996 eingeführte Vergabe von Konsumenten-

krediten durch die staatliche China Construction Bank zum Erwerb der FAW-VW produzierten Jetta wurde bereits zum Oktober 1996 wieder eingestellt, obwohl der Absatz in dieser Zeit um 10% gesteigert werden konnte.¹²⁰

Mit dem Ziel der Vereinheitlichung der Steuern und Gebühren beim Kauf von Kfz führte die chinesische Regierung in der Provinz Hainan erfolgreich einen Modellversuch zur Einführung eines neuen Steuersystems durch. Die Abgaben für Straßenhaltung, Benutzung von Brücken und Straßen sowie für die Straßentransportverwaltung wurden in einer Treibstoffverbrauchsteuer zusammengefaßt.¹²¹ Zum 1. Januar des laufenden Jahres trat chinaweit ein Gesetz in Kraft, durch das eine Benzinabgabe erhoben und die ursprüngliche Straßeninstandhaltungsgeld zur gleichen Zeit abgeschafft wird.¹²²

3.3 Ausblick: Anteil privat gekaufter Pkw wird weiter steigen

Nach Prognosen der chinesischen Regierung wird die Nachfrage nach Kfz bis zum Jahr 2000 auf 2.700.000-3.000.000 Einheiten und bis zum Jahr 2010 auf 5.500.000-6.500.000 Einheiten steigen. Der Anteil der Pkw wird mit 1.200.000-1.300.000 bzw. 3.500.000-4.400.000 beziffert.¹²³ Da jedoch insbesondere das Wachstum der privaten Nachfrage durch die dargestellten Faktoren beschränkt ist, sind die offiziellen Prognosen vor allem bezüglich des Pkw-Sektors nicht haltbar. Die EIU prognostiziert, daß die Nachfrage nach kommerziellen Fahrzeugen im Jahr 2000 bei 1 Mio. Einheiten und nach Pkw bei 510.000 Einheiten sowie im Jahr 2005 bei 1,2 Mio. Einheiten bzw. 1 Mio. Einheiten liegen wird.¹²⁴ Die jetzigen Marktführer werden auch zur Jahrhundertwende noch dominieren, allerdings wird ihr Marktanteil mit der Einführung der Familienautos abnehmen. Bis zum Jahr 2005 wird prognostiziert, daß die Produzenten der Familienautos einen Marktanteil von 25% auf sich vereinigen können.¹²⁵

Allerdings rechnen andere Quellen nicht vor 2005 mit einer Expansion des Marktanteils des Familienautos, wenn das durchschnittliche jährliche Pro-Kopf-Einkommen eines Haushalts erwartungsgemäß auf 60.000 RMB gestiegen ist.¹²⁶ Obschon sich der private Markt nur langsam entwickelt, wirkt der positive Trend sich ermutigend auf die Automobilindustrie aus und täuscht nicht darüber hinweg, daß ein enormes Käuferpotential heranwächst und sich China zu einem der größten Märkte für langlebige Gebrauchsgüter entwickelt.¹²⁷

4 Zusammenfassung

Durch die chinesische Öffnungspolitik und das daraus resultierende ausländische Engagement wurde in der chinesischen Automobilindustrie ein Transformationsprozeß eingeleitet. Zwar ist die Produzentenstruktur noch fragmentiert, wird aber durch die industriepolitischen Vor-

¹²⁰ Brader [Automobilindustrie 1996], S.86.

¹²¹ Ebd., S.37.

¹²² Vgl. EIU [Prospects 1997], S.24.

¹²³ Ebd., S.43.

¹²⁴ Vgl. EIU [Trends 1998] S.117 und S.119, EIU [Prospects 1998], S.56.

¹²⁵ Vgl. EIU [Profile of Norinco 1997], S.105f, EIU [Prospects 1998], S.58.

¹²⁶ Vgl. Xing [Gears 1997] S.12.

¹²⁷ Vgl. DIHT [Direktinvestitionen 1997], S.33, EIU [Prospects for China 1997], S.21.

¹¹³ Ebd., S.34.

¹¹⁴ Vgl. Leithold [Automobilindustrie 1997], S.57.

¹¹⁵ Vgl. o.V. [Automobilindustrie 1996, 2] S.38.

¹¹⁶ Vgl. EIU [Prospects 1997] S.30.

¹¹⁷ Vgl. o.V. [Automobilindustrie 1996, 2] S.39.

¹¹⁸ Vgl. Brader [Automobilindustrie 1996], S.37, Xing [Gears 1997] S.12, EIU [Prospects 1997] S.24f.

¹¹⁹ Vgl. Brader [Automobilindustrie 1997], S.41f, Xing [Gears 1997] S.12.

gaben zunehmend konzentriert. Um den Konzentrationsprozeß zu beschleunigen und so das Ziel der internationalen Wettbewerbsfähigkeit zu erreichen, sind staatliche Fördermaßnahmen auf wenige Unternehmen beschränkt. Problematisch ist jedoch, daß die Ziele der Zentralregierung aus verschiedenen Motiven heraus von den Lokalregierungen untergraben werden, so daß die Wachstumspläne nicht im vollen Umfang realisiert und die notwendigen Reformen nur zögerlich durchgesetzt werden können.

Auch die Zulieferstruktur ist durch Fragmentierung und erheblichen Reformbedarf gekennzeichnet. Durch LC-Anforderungen an ausländische Automobilproduzenten werden chinesische Komponentenhersteller in deren Produktionsprozeß eingebunden. Da diese die neuen Anforderungen im Zuge des internationalen Trends zu Systemlieferanten nicht erfüllen können, ist der internationale Technologietransfer im Rahmen von sino-ausländischen Kooperationen das erklärte Ziel der Industriepolitik. Durch die Integration der ausländischen Fertigungsstätten in das globale Beschaffungsnetz internationaler Unternehmen wird der Zuliefersektor auch unabhängig von der Entwicklung der chinesischen Automobilproduktion wachsen.

Die Konsumentenstruktur zeichnet sich durch einen institutionellen und einen privaten Markt aus. Letzterer ist zwar noch sehr klein, ist aber durch Wachstumsraten gekennzeichnet, die oberhalb der des institutionellen Marktes liegen. Dieser Trend wird sich mit steigendem Einkommen der chinesischen Bevölkerung sowie mit der Einführung des Familienautos weiter fortsetzen, so daß mittel- bis langfristig der private Markt dominieren wird.

Abschließend bleibt festzuhalten, daß der Transformationsprozeß in der chinesischen Automobilindustrie noch weiter andauern und in einer massiven Veränderung der jetzigen Strukturen resultieren wird. Während neue Investitionsvorhaben in die eigentliche Automobilproduktion eher als problematisch zu bewerten sind und ein positives Ergebnis nur mittel- bis langfristig erwartet werden kann, können neue Investitionsvorhaben in den Zuliefersektor unter der Voraussetzung einer soliden Vorbereitung auch bereits kurz- bis mittelfristig das gewünschte Ergebnis hervorbringen.

Literaturverzeichnis

- Brader [Automobilindustrie 1997]:**
Brader, G. Automobilindustrie, in: *China Nachrichten* (1997) 1, S. 38-44
- Brader [Automobilindustrie 1996]:**
Brader, G.: Automobilindustrie, in: *China Nachrichten* (1996) 4, S. 35-40
- Dayal [Car makers 1998]:**
Dayal, A.: „The race is on. Foreign car makers set their sights on the world's biggest car market“, in: *China Trade Report* (1998) 8, S. 6-7
- DIHT [Direktinvestitionen 1997]:**
Deutscher Industrie- und Handelstag (Hrsg.): *Direktinvestitionen in China. Ein Handbuch für den Mittelstand*. Eichendorf 1997
- EIU [Prospects 1998]:**
The Economist Intelligence Unit Limited (Hrsg.): „Asia-Pacific: automotive prospects in China, South Korea and India to 2005“, in: *International Motor Business* (1998) 2, S. 53-58
- EIU [Trend China 1998]:**
The Economist Intelligence Unit Limited (Hrsg.): „Asia-Pacific automotive trends and forecasts. China“, in: *Motor Business Asia-Pacific* (1998) 2, S. 117-121
- EIU [Short-term outlook 1998]:**
The Economist Intelligence Unit Limited (Hrsg.): „The components industry in China: short-term outlook in the balance“, in: *Motor Business Asia-Pacific* (1998) 1, S. 90-114
- EIU [Prospects for China 1997]:**
The Economist Intelligence Unit Limited (Hrsg.): „Prospects for China's auto industry to 2010“, in: *Motor Business Asia-Pacific* (1997) 4, S. 19-43
- EIU [Prospects 1997]:**
The Economist Intelligence Unit Limited (Hrsg.): „Asia-Pacific: automotive prospects in China, India and South Korea to 2005“, in: *International Motor Business* (1997) 2, S. 65-69
- EIU [Profile of Norinco 1997]:**
The Economist Intelligence Unit Limited (Hrsg.): „A profile of Norinco and China's family car“, in: *Motor Business Asia-Pacific* (1997) 1, S. 96-107
- Gilch [Zuliefersektor 1996]:**
Gilch, St.: „Der automotiv Zuliefersektor in China: Übersicht und Trends“, in: *Wirtschaftswelt China* (1996) 10, S. 13-14
- Grimm [Automobilzulieferer 1997]:**
Grimm, K.: „Fertigung deutscher Automobilzulieferer in China“, in: *Deutsch-Chinesisches Wirtschaftsforum* (1997) 1, S. 30-31
- Janus [Automobilzulieferer 1996]:**
Janus, H.: „Joint Venture der Automobilzulieferer - mühsamer Weg zum Erfolg“, in: *Wirtschaftswelt China* (1996) 10, S. 15-16
- Kiefer [Automobilindustrie 1994]:**
Kiefer, Th.: „Neustrukturierung der chinesischen Automobilindustrie nach japanischem Vorbild“, in: *Blick durch die Wirtschaft* (1994) 31. August, o. S.
- Kiefer [Automobilproduktion 1993]:**
Kiefer, Th.: „Stark steigende Automobilproduktion in China“, in: *Blick durch die Wirtschaft* (1993) 21. Juli, o. S.
- Laschan [Automobilindustrie 1997]:**
Laschan, E.: „Automobilindustrie“, in: *China Nachrichten* (1997) 2, S. 60-64
- Leithold [Automobilindustrie 1997]:**
Leithold, I.: „Automobilindustrie“, in: *China Nachrichten* (1997) 3, S. 57-61
- o.V. [Automobilindustrie 1996, 1]:**
o. V.: „Automobilindustrie“, in: *China Nachrichten* (1996) 1, S. 48-56
- o.V. [Automobilindustrie 1996, 2]:**
o. V.: „Automobilindustrie“, in: *China Nachrichten* (1996) 2, S. 38-47
- o. V. [Automobilindustrie 1996, 3]:**
o. V.: „Automobilindustrie“, in: *China Nachrichten* (1996) 3, S. 36-41
- Rohroff [Zulieferer 1997]:**
Rohroff, W.: „Chinas Automobilindustrie und deren Zulieferer heute... und morgen?“, in: *Deutsch-Chinesisches Wirtschaftsforum* (1997) 7, S. 17-23
- Xing [Gears 1997]:**
Xing, W. W. J.: „Shifting Gears“, in: *The China Business Review* (1997) 11-12, S. 8-18

* Frau Bärbel Sintic absolvierte im Sommer 1998 ein Praktikum am Institut für Asienkunde. Frau Sintic studiert an der Gerhard Mercator Universität, Gesamthochschule Duisburg, Fachbereich Wirtschaftswissenschaften, Schwerpunkt Ostasienwirtschaft.