

Margot Schüller/Luong Diep\*

## Shanghai – Modell für Chinas Wirtschaftsentwicklung?

### Gliederung

- 1 Chinas alternative Entwicklungsmodelle
- 2 Shanghais Wirtschaftsentwicklung bis Anfang der 90er Jahre
- 3 Shanghais wirtschaftlicher Aufstieg
- 4 Wandel der Industriestrukturen in Shanghai
- 5 Shanghais Neue Wirtschaftszone Pudong
- 6 Entwicklung Shanghais zum regionalen und internationalen Finanzzentrum
- 7 Außenwirtschaftliche Integration Shanghais
- 8 Perspektiven der Wirtschaftsentwicklung Shanghais und Frage der Übertragbarkeit des Modells
- 9 Anhang zur Neuen Wirtschaftszone Pudong
  - 9.1 Überblick über die Infrastruktur Pudongs
  - 9.2 Pudongs Schlüsselzonen
  - 9.3 Entwicklung Pudongs nach zehn Jahren

## 1 Chinas alternative Entwicklungsmodelle

Mit dem Beginn der Reform des Wirtschaftssystems und der außenwirtschaftlichen Öffnung Anfang der 80er Jahre wurde die Politik einer regional ausgeglichenen Wirtschaftsentwicklung zugunsten einer gezielten Förderung ausgewählter Regionen ersetzt. Die neue Entwicklungsstrategie basierte im Wesentlichen darauf, dass die Küstenprovinzen ihre geographischen und ökonomischen Standortbedingungen für die Entfaltung einer exportorientierten Entwicklungsstrategie einsetzen sollten. Innerhalb der Küstenregion entstanden mit dem Perlfussdelta in den 80er Jahren und dem Yangzi-Delta in den 90er Jahren zwei unterschiedliche Wachstumspole. Obwohl sich ihr Entwicklungsmuster in den 90er Jahren angenähert hat, können doch einige Unterschiede aufgezeigt werden.

Die Entwicklung im Perlfussdelta, zu dem zu Beginn der 80er Jahre rd. 40 Städte und Gemeinden in der südlichen Provinz Guangdong zählten,<sup>1</sup> basierte auf der wirtschaftlichen Integration mit Hongkong. Günstige Standortbedingungen für exportorientierte Hongkonger Unternehmen führten zu einer schrittweisen Auslagerung von arbeitsintensiven Produktionskapazitäten aus Hongkong

in das Perlfussdelta. Die Region wurde zu einer verlängerten Werkbank Hongkongs mit der Folge, dass der Beitrag der verarbeitenden Industrie zum BIP dort kontinuierlich zurückging und im Jahre 2000 gerade noch 5,8% ausmachte. An die Stelle einfacher fließbandartiger Produktionsprozesse mit einer niedrigen Wertschöpfung traten in Hongkong Produktionsprozesse mit einer höheren Wertschöpfung wie Produktdesign und -entwicklung, Papierdruck, Elektronik und Kommunikationsausrüstungen. Gleichzeitig konzentrierte sich Hongkong auf seine Funktion als Finanzdienstleistungs- und Handelszentrum für China, insbesondere für die Küstenregion. Diese Entwicklung verstärkte die Rolle des Dienstleistungssektors für die Gesamtwirtschaft Hongkongs (Anteil am BIP 1999: 85,3%).<sup>2</sup>

Der Zufluss von ausländischen Direktinvestitionen, zunächst aus Hongkong und in den 90er Jahren auch aus Taiwan, Japan und westlichen Industrieländern, löste in der Provinz Guangdong eine beeindruckende Wirtschaftsentwicklung aus. Die Provinz erreichte die höchsten Wachstumsraten und wurde zum wichtigsten Exportstandort in China. Auch Ende der 90er Jahre trug Guangdong noch rd. 40% zum gesamten Außenhandel und zu den Exporten bei.<sup>3</sup> Die Provinz ist das Beispiel für die erfolgreiche Umsetzung einer exportorientierten Strategie, wurde jedoch aufgrund ihrer starken Exportabhängigkeit durch die Asienkrise Ende der 90er Jahre in ihren Wachstumsbedingungen beeinträchtigt. Obwohl die exportorientierte Produktion im Perlfussdelta im Wesentlichen auf der Fertigung von arbeitsintensiven Exportgütern, insbesondere Textilien, Bekleidung, Spielzeug, elektrischen Geräten etc. basiert, haben einige Regionen in den letzten Jahren bereits mit einer stärker technologieintensiven Produktion begonnen. Ein Beispiel hierfür ist die im Perlfussdelta gelegene Sonderwirtschaftszone (SWZ) Shenzhen, die im Jahre 1999 bereits einen Anteil von 45% an Hightech-Produkten am Industrieoutput auswies.<sup>4</sup> Allerdings ist zu berücksichtigen, dass der eigene Beitrag Shenzhens bei der Entwicklung neuer Technologien noch relativ gering ist, da auch bei Hightech-Exporten ein hoher Anteil *processing trade* ist, also auf der Zulieferung von Teilen und Zwischenprodukten für die Endmontage basiert. Die Konzentration der Außenwirtschaftsentwicklung auf *processing trade* hatte auch zur Folge, dass sich das Perlfussdelta ohne engere Wirtschaftsbeziehungen zu anderen Regionen Chinas entwickelte, da die Zulieferungen überwiegend aus dem Ausland kamen.

Ein weiteres Merkmal der erfolgreichen Entwicklung des Perlfussdeltas ist, dass sich die wirtschaftliche Integration ohne aktive oder direkte Involvement der Zentralregierung vollzog. Die Integration wurde ermöglicht durch eine Reduzierung der staatlichen Intervention, die einen Spielraum für die lokale Initiative eröffnete und eine Interaktion mit globalen Märkten erlaubte.<sup>5</sup> Obwohl Shenzhen eine nationale Wertpapierbörse erhielt, die die Finanzie-

<sup>2</sup>Schüller, Margot, „Hongkong“, in: *Wirtschaftshandbuch Asien-Pazifik 2001-2002*, S.171-182, hier S.157.

<sup>3</sup>*China Statistical Yearbook 2000*, S.601.

<sup>4</sup>Schüller, Margot, „20 Jahre Sonderwirtschaftszone Shenzhen“, in: *China aktuell*, November 2000, S.1272-1273.

<sup>5</sup>Lin, George C.S., *Red Capitalism in South China. Growth and Development of the Pearl River Delta*, Vancouver 1997, S.6ff.

<sup>1</sup>Schryen, Rainer, *Hongkong und Shenzhen*, Mitteilungen des Instituts für Asienkunde 202, Hamburg 1992, S.87ff.



rung der Unternehmen und lokaler Infrastrukturprojekte erleichterte, blieb Hongkong das wichtigste Finanzdienstleistungszentrum für Südchina.

Das Entwicklungsmuster Shanghais als Zentrum der Yangzi-Deltaregion weist deutlich andere Merkmale auf. Zu dieser Region wurden vom Staatsrat 1982 zunächst nur die zehn Städte Shanghai, Suzhou, Wuxi, Changzhou, Nantong, Jiaxing, Huzhou, Hangzhou, Ningbo und Shaoxing gezählt. Die vom Staatsrat 1985 definierte *Yangtze Delta Coastal Open Economic Zone* umfasste vierzehn Städte und 74 Kreise, die sich in der Deltaregion befinden. Die Region hatte bereits vor 1949 einen hoch entwickelten Agrarsektor und wies eine Reihe leichtindustrieller Branchen wie z.B. Baumwoll- und Seidentextilherstellung, Nahrungsmittelverarbeitung, Papierherstellung etc. auf. Nach Gründung der VR China wurde die Entwicklung stärker durch die Schwerindustrie und die Produktion von Industriemaschinen und Anlagen zum Beispiel in Shanghai, Wuxi und Changzhou bestimmt. In den 70er Jahren wurden in der Region neue schwerindustrielle Industrien gefördert, u.a. die Eisen- und Stahlindustrie, Erdölverarbeitung und die Petrochemie.<sup>6</sup>

Im Gegensatz zur Perlflossdeltaregion erhielten Shanghai und die gesamte Yangzi-Deltaregion Anfang der 80er Jahre keine vergleichbaren Sonderrechte für die außenwirtschaftliche Öffnung und Liberalisierung der Wirtschaft. Erst mit der Gründung der Neuen Wirtschaftszone Pudong Ende 1990 wurde ein wichtiger Liberalisierungsschritt unternommen, um die Region attraktiver für ausländische Unternehmen zu machen. Anders als in der Perlflossregion wurde jedoch das Ziel verfolgt, stärker multinationale Unternehmen aus den westlichen Industrieländern und Japan nach Shanghai zu holen. Sie sollten die Modernisierung der staats eigenen Schwerindustrie und die Entstehung von Hightech-Industrien unterstützen. Mit der Förderung von Pudong/Shanghai als Drachenkopf der Yangzi-Deltaregion und des gesamten Yangzi-Einzugsgebietes war weiterhin das Ziel verbunden, die Regionen im Hinterland stärker in den dynamischen Entwicklungsprozess der Küstenregion einzubinden. Der regionale Integrationsprozess ist damit im Gegensatz zur Entwicklung in Südchina staatlich gelenkt und wird durch hohe Finanzausgaben der Zentralregierung gefördert. Der Aufbau Shanghais zu einem regionalen Finanz- und Handelszentrum bildete außerdem ein Gegengewicht zur Entwicklung der südchinesischen Region und der Dominanz des Hongkonger Finanzmarktes.

Im Folgenden wird die Entwicklung Shanghais als Zentrum der Yangzi-Deltaregion betrachtet. Nach einem Überblick über die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen Shanghais bis Anfang der 90er Jahre sollen die Hintergründe für den wirtschaftlichen Aufstieg Shanghais in den Folgejahren aufgezeigt werden. Anschließend werden die Veränderungen der Wirtschaftsstruktur Shanghais und die Entwicklung der Neuen Wirtschaftszone betrachtet. In den dann folgenden Abschnitten wird auf die Gründung

einer Wertpapierbörse sowie auf die außenwirtschaftliche Integration Shanghais eingegangen, die ebenfalls von zentraler Bedeutung für die neue Dynamik der Stadt sind. Anschließend wird nach den wirtschaftlichen Perspektiven Shanghais und der Übertragbarkeit des dortigen Entwicklungsmusters auf andere Regionen gefragt. Zum Schluss erfolgt ein Überblick über die Entwicklung der Neuen Wirtschaftszone Pudong.

## 2 Shanghais Wirtschaftsentwicklung bis Anfang der 90er Jahre

Shanghai spielte bereits vor der Gründung der VR China eine zentrale Rolle als Wirtschaftsmetropole. Durch ihre verkehrsgünstige Lage an der Ostküste und Mündung des Yangzi übernahm die Stadt schon Anfang des 19. Jahrhunderts eine wichtige Funktion als zentraler Warenumschlagplatz für den Binnen- und Außenhandel und als Finanzstandort von überregionaler Bedeutung. Zwischen 1933 und 1936 entfiel auf Shanghai mehr als die Hälfte des gesamten nationalen Handels; im Jahre 1933 überstieg der Beitrag Shanghais zum Welthandel sogar denjenigen Hongkongs und Japans zusammen. Doch es war gerade die herausgehobene ökonomische Stellung Shanghais in dieser frühen Phase, die sich nach der Gründung der VR China im Jahre 1949 als negative Erblast auswirkte. In der ideologischen Beurteilung durch die Kommunistische Partei galt Shanghai als „Knotenpunkt der ökonomischen Ausbeutung Chinas durch das Ausland“ und unterlag dementsprechend in den ersten Dekaden der maoistischen Politik einer starken politischen Kontrolle und erhielt gleichzeitig weniger Finanzmittel aus dem zentralen Staatshaushalt als andere Regionen. Trotzdem trug die Stadt aufgrund ihrer wirtschaftlichen Stärke in überdurchschnittlich hohem Maße zum nationalen Industriewachstum und zu den Steuereinnahmen der Zentralregierung bei.<sup>7</sup>

Shanghais Industrie war durch die japanische Invasion 1937 stark beeinträchtigt worden, dennoch belief sich der Anteil der Stadt am nationalen Industrieoutput 1949 noch auf rd. ein Viertel. Weiterhin wies Shanghais Bevölkerung zu diesem Zeitpunkt bereits ein deutlich höheres Bildungsniveau auf als andere Regionen. Mit einem Anteil von 1% an der Gesamtbevölkerung stellte Shanghai 2% der Schüler der Grundschulen und 8,2% der Schüler der Mittelschulen sowie 17,3% aller Hochschulstudenten. In der Beschäftigungsstruktur spiegelten sich schon damals der höhere Industrialisierungsgrad und das vergleichsweise hohe Bildungsniveau wider. So arbeiteten 1949 nur noch 48,7% der Beschäftigten im Agrarsektor (in den ländlichen Außenbezirken der Stadt), dagegen 28,3% im Industriesektor und 10% in den Bereichen Handel, Nahrungsmittel und Dienstleistungen.<sup>8</sup>

<sup>7</sup> Ash, Robert F. und Luo Qi, „Economic Development“, in: Hook, Brian, *Shanghai and the Yangtze Delta. A City Reborn*, Hong Kong 1998, S.147-180, hier S.147. Nach Angaben von Chen Minzhi trug Shanghai rd. 1% zum Welthandel bei, zitiert in Ash und Luo Qi, a.a.O., S.173.

<sup>8</sup> Jacobs, Bruce J., „Shanghai. An Alternative Centre?“, in: Goodman, David S.G. (Hrsg.), *China's Provinces in Reform. Class, Community and Political Culture*, London/New York 1997, S.163-198, hier S.166-167.

<sup>6</sup> Sit, Victor F.S., „Geography and Natural Resources“, in: Hook, Brian, *Shanghai and the Yangtze Delta. A City Reborn*, Hong Kong 1998, S.74-118, S.79 und 87. Nach einer weiteren Definition von 1984 wurde die Region ausgeweitet auf das gesamte Gebiet der vier Provinzen Jiangsu, Zhejiang, Jiangxi, Anhui sowie Shanghai. Siehe Sit, a.a.O., S.74.



Shanghais Wirtschaftsentwicklung zwischen 1949 und dem Beginn der Reformperiode Ende der 70er Jahre war geprägt durch eine restriktive Politik der Zentralregierung gegenüber der Stadt. Die Folgen dieser Politik waren ein relativ langsames Wachstumstempo und starke strukturelle Defizite. Auch nach dem Beginn der Transformation des Wirtschaftssystems und der außenwirtschaftlichen Öffnungspolitik wurde Shanghai zunächst nicht in die experimentelle Phase der Reformmaßnahmen einbezogen. Die konservative Politik sowie hohe Steuerabgaben an die Zentralregierung bremsten auch dann noch die Entwicklung Shanghais.<sup>9</sup>

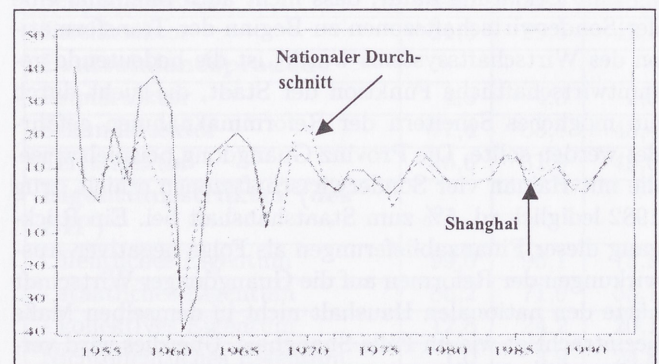
Aus regionalpolitischen und militärstrategischen Überlegungen wurden von den 50er bis 70er Jahren die Inlandsprovinzen gegenüber den Küstenprovinzen stärker durch staatliche Investitionen gefördert. Obwohl die Inlandsprovinzen lediglich ein Drittel zum Industrieoutput in dieser Zeit beitrugen, erhielten sie 56% der staatlichen Anlageinvestitionen sowie zwei Drittel der wichtigen großen und mittelgroßen Projekte während des 1. Fünfjahresplanes. Bis Mitte der 60er Jahre stieg ihr Investitionsanteil sogar auf rd. 65%. Shanghai war von diesen Maßnahmen direkt betroffen und musste diese Politik auch mit finanzieren. Gleichzeitig wurde in den 60er Jahren die Industriestruktur der Stadt verändert, deren Merkmale vor allem der hohe Anteil der Leichtindustrie und die Vielzahl kleiner und mittelgroßer Unternehmen, insbesondere Privatunternehmen, gewesen war. Unternehmen wurden verstaatlicht, zu Großunternehmen zusammengeschlossen und der Aufbau einer Schwerindustrie gefördert. Während diese 1957 erst rd. 31% des Industrieoutputs Shanghais stellte, stieg der schwerindustrielle Anteil bis 1960 schnell auf 56%. Die Stadt wurde zum zweitgrößten Stahlproduzenten, aber auch der Chemiesektor und andere schwerindustrielle Industriezweige gewannen nationale Bedeutung. Mit der starken Einbindung Shanghais in das staatliche Planungssystem erhielt die Stadt eine wichtige Rolle als Lieferant schwerindustrieller Güter. Gleichzeitig stellten die Gewinnablieferungen staatlicher Unternehmen Shanghais eine wichtige Finanzierungsquelle der Zentralregierung dar. Um diese Funktionen sicherzustellen, wurden der Stadt in den Folgejahren die notwendigen Investitionen und Rohstofflieferungen für den Industriesektor garantiert.<sup>10</sup> Der Beitrag Shanghais zur nationalen Wirtschaftsentwicklung bis Anfang der 90er Jahre bestand sowohl in den hohen Ablieferungen zum Staatshaushalt, die damit auch direkt der Entwicklung der Inlandsprovinzen dienten, als auch in den Beiträgen der Stadt zum Industrieoutput, zur technischen Modernisierung und zur Abwicklung eines hohen Anteils des nationalen Außenhandels. Von den lokalen Finanzeinnahmen wurden zwischen 1953 und 1957 nur rd. 11%, in den Folgejahren dagegen überwiegend mehr als 80% an die Zentralregierung abgeführt; selbst in den Jahren 1990 bis 1992 lag der Anteil noch deutlich über 60%.

<sup>9</sup>Vgl. Schüller, Margot/Höppner, Florian, „Shanghai auf dem Weg zu einem regionalen und internationalen Wirtschaftszentrum?“, in: Institut für Asienkunde (Hrsg.), *Shanghai – Chinas Tor zur Welt*, Hamburg 1997, S.85-118, hier S.85, 88-89.

<sup>10</sup>Gang Tian, *Shanghai's Role in the Economic Development of China. Reform of Foreign Trade and Investment*, Westport, Connecticut, London 1996, S.10-16.

Trotz der geringen eigenen Finanzmittel für die wirtschaftliche Expansion konnte Shanghai seine Position als eines der wichtigsten Wirtschaftszentren Chinas behaupten. Die vergleichsweise gute Ausstattung mit Facharbeitern und Managern, aber auch die soziale Infrastruktur, das gut entwickelte Transportsystem sowie die günstige geographische Lage zählten zu den Kräften, die stark genug blieben, um diese Entwicklung zu ermöglichen. Shanghai blieb führend in der Industrieproduktion, wenn der industrielle BPW pro Kopf als Indikator herangezogen wird, doch ging dieser Wert aufgrund der niedrigen Investitionen in den Kapitalstock kontinuierlich zurück. Während Städte wie Hongkong und Singapur ohne vergleichbare Ressourcenausstattung enorm expandieren konnten, erreichte Shanghais Wirtschaftswachstum in vielen Jahren nicht einmal den Wert des durchschnittlichen Wirtschaftswachstums in China (siehe Abbildung 1).<sup>11</sup>

Abb. 1: Wirtschaftswachstum Shanghais und nationales Wirtschaftswachstum von 1955 bis 1990



Quelle: Gao Ruxi/Dou Yihong, „Shanghai jingji – ting dai yi zai qi fei“, in: Wang Hui/Yü Guoliang, *Shanghai chengshi, shehui yu wenhua*, Hongkong 1998, S.74.

Auch verblieben der Stadt zur Modernisierung der staatlichen Industrie oder zur Lösung der Engpässe in der Infrastruktur und im Wohnungsbau sowie der Umweltprobleme nur in beschränktem Maße eigene finanzielle Mittel.<sup>12</sup>

### 3 Shanghais wirtschaftlicher Aufstieg

Mit der Transformation des Wirtschaftssystems und der außenwirtschaftlichen Öffnung wurde auch das Konzept der gleichgewichtigen Regionalentwicklung aufgegeben. Die Küstenprovinzen sollten ihre Standortvorteile zur schnellen Wirtschaftsentwicklung wieder nutzen dürfen, wobei davon ausgegangen wurde, dass Wachstumseffekte auch auf die Inlandsregionen übergreifen würden. Wäh-

<sup>11</sup>Ebenda, S.25-32, S.42. Gang Tian verweist darauf, dass der industrielle Bruttoproduktionswert pro Kopf von 1.517 Yuan im Jahre 1957 auf 1.106 Yuan zurückging. Ebenda, S.30.

<sup>12</sup>Siehe hierzu Lin Zhimin, „Reform and Shanghai: Changing Central-Local Fiscal Relations“, in: Jia Hao und Lin Zhimin, *Changing Central-Local Relations in China. Reform and State Capacity*, Boulder, San Francisco, Oxford 1994, S.239-260, hier S.239.



rend die südlichen Küstenprovinzen Guangdong und Fujian bereits Anfang der 80er Jahre ihre binnen- und außenwirtschaftlichen Strukturen liberalisieren konnten, blieb Shanghai zunächst jedoch ohne vergleichbare Sonderrechte. Zu den besonderen Privilegien in den Sonderwirtschaftszonen (SWZ) Guangdong und Fujians zählten u.a. Steuer- und Gewinnanreize für ausländische und inländische Investoren, umfangreiche Subventionen für den Bau von Infrastrukturprojekten und größere Autonomie im Außenhandel. Die Joint-Venture-Unternehmen in den SWZ hatten außerdem umfassende Entscheidungsrechte in der Personal- und Lohnpolitik, in der Produktion und beim Absatz. Die Attraktivität der SWZ zog nicht nur viele Auslandsunternehmen an, sondern führte auch dazu, dass ein hoher Investitionsstrom aus anderen Provinzen in die SWZ floss.<sup>13</sup> Beide Provinzen überholten Shanghai hinsichtlich Entwicklungstempo und Wirtschaftsdynamik und wurden zu den neuen Motoren für das gesamtwirtschaftliche Wachstum Chinas und zu Erfolgsbeispielen der außenwirtschaftlichen Öffnung in den 80er Jahren.<sup>14</sup>

Eine Erklärung dafür, dass nicht auch Shanghai eine der Sonderwirtschaftszonen zu Beginn der Transformation des Wirtschaftssystems wurde, ist die bedeutende gesamtwirtschaftliche Funktion der Stadt, die nicht durch ein mögliches Scheitern der Reformmaßnahmen gefährdet werden sollte. Die Provinz Guangdong beispielsweise, die mit Hainan vier Sonderwirtschaftszonen erhielt, trug 1982 lediglich rd. 5% zum Staatshaushalt bei. Ein Rückgang dieser Finanzablieferungen als Folge negativer Auswirkungen der Reformen auf die Guangdonger Wirtschaft hätte den nationalen Haushalt nicht in demselben Maße beeinträchtigt wie im Falle Shanghais. Überdies wird vermutet, dass die Zentralregierung in Beijing befürchtete, dass sich Shanghai nach einer Lockerung der wirtschaftlichen Kontrolle eine rivalisierende Machtbasis gegenüber Beijing schaffen würde, wie dies in der Kulturrevolution der Fall gewesen war. Weiterhin wird auch in der passiven Haltung der Shanghaier Lokalregierung ein Grund dafür gesehen, dass die Reformanliegen der Stadt nicht stärker bei der Zentralregierung vorgebracht wurden.<sup>15</sup>

Die Bevorzugung Südchinas in der Anfangsphase der Reformpolitik betrachtete Deng Xiaoping, Chefarchitekt der chinesischen Wirtschaftsreform, nachträglich als eigene Fehlentscheidung:

... Rückblickend war es ein Fehler von mir, Shanghai nicht bei der Gründung der vier Sonderwirtschaftszonen zu berücksichtigen. Die Wirtschaftsreform und Öffnung im Yangzi-Delta sowie im gesamten Yangzi-Einzugsgebiet und selbst für ganz China wäre sonst anders verlaufen.<sup>16</sup>

Die Trendwende für Shanghais Wirtschaftsentwicklung kam mit der Gründung der Neuen Wirtschaftszone Pudong, für deren Aufbau hohe staatliche Investitionen bereitgestellt und umfangreiche Autonomierechte zugestanden wurden. Dass Deng Xiaoping während seiner „Inspektionsreise“ in den Süden 1992 seinen Fehler eingestand, Shanghai bei der Vergabe von Sonderrechten Anfang der 80er Jahre vernachlässigt zu haben,

führte zu einer erneuten Ausweitung der Autonomierechte der Lokalregierung.<sup>17</sup> Shanghais Schlüsselrolle für die nationale Entwicklung wurde während des 14. Parteitag des KPCh 1992 von KP-Generalsekretär Jiang Zemin unterstrichen. Er forderte Pudong auf, die Führung bei der Entwicklung der Yangzi-Delta-Region zu übernehmen, und erwartete von Shanghai, zum Mittelpunkt der nationalen Wirtschaftsentwicklung und zum internationalen Wirtschafts-, Finanz- und Handelszentrum aufzusteigen.<sup>18</sup>

Zu den politischen Maßnahmen, die Shanghais Wirtschaftsentwicklung in den 90er Jahren stärkten, zählten sowohl neue fiskalische Arrangements mit der Zentralregierung und der Ausbau Shanghais als regionales Finanzzentrum mit einem nationalen Wertpapiermarkt als auch die bereits erwähnte Gründung der Neuen Wirtschaftszone Pudong. Da Shanghai in die Gruppe der 14 offenen Küstenstädte, die 1984 nach den SWZ eine Reihe von Privilegien erhielten, einbezogen wurde, vergrößerte sich der Autonomiespielraum der Lokalregierung in den Bereichen Planung, Exporte, Wirtschaftskontakte mit dem Ausland und Fiskaleinnahmen. Die finanzielle Ablieferungsquote gegenüber der Zentralregierung wurde reduziert, und von 1988 an konnte Shanghai ein Vertragssystem einführen, bei dem alle Steuern ab einer bestimmten Marge einbehalten werden konnten. Trotz dieser Maßnahmen stieg Shanghais Finanzkraft nicht in ausreichendem Maße, um die enormen Investitionen in die Modernisierung der Wirtschaft und Infrastruktur aufwenden zu können. Dass Shanghais Finanzaufkommen stagnierte, lag vor allem an den rückläufigen Gewinnen der Unternehmen im Eigentum der Stadt Shanghai, die mit veralteten Ausrüstungen und Anlagen arbeiten mussten und sich zunehmender Konkurrenz und steigenden Kosten gegenübersehen.<sup>19</sup>

Von der Krise der Staatsindustrie war Shanghai besonders betroffen, da die Bedeutung der Staatsunternehmen für den Shanghaier Industriesektor weitaus größer war als beispielsweise in der Provinz Guangdong. Mitte der 80er Jahre trug der nichtstaatliche Industriesektor bereits fast die Hälfte zur Industrieproduktion Guangdong bei, in Shanghai dagegen erst ein Drittel. Durch den kontinuierlichen Zustrom nichtstaatlicher Unternehmen wurde der bedeutende Anteil der staatseigenen Unternehmen in Guangdong bis 1995 auf weniger als 20% reduziert. Obwohl auch der Anteil der Shanghaier Staatsbetriebe von Mitte der 80er Jahre an erheblich zurückging, spielten diese Betriebe doch in den Folgejahren noch eine erheblich größere Rolle als in Guangdong.<sup>20</sup>

Die zahlreichen Privilegien, die Shanghai im Zusammenhang mit dem Aufbau der Neuen Wirtschaftszone Pudong sowie dem nationalen Wertpapiermarkt erhielt, verbesserten die wirtschaftlichen Entwicklungsbedingungen und beschleunigten den Strukturwandel Shanghais. Hohe finanzielle Zuweisungen aus dem Staatshaushalt für die Verbesserung der Infrastruktur, Zugriff auf den lokalen Kapitalmarkt zur Finanzierung ehrgeiziger Projekte und zur Modernisierung der Industrie wurden durch einen

<sup>13</sup>Gang Tian, a.a.O., S.38-39.

<sup>14</sup>Ash/Luo Qi, a.a.O., S.148.

<sup>15</sup>Gang Tian, a.a.O., S.37.

<sup>16</sup>Jacobs, a.a.O., S.170.

<sup>17</sup>Ebenda, S.169-170.

<sup>18</sup>Ash/Luo Qi, a.a.O., S.148.

<sup>19</sup>Gang Tian, a.a.O., S.38-43; siehe auch Lin Zhimin, a.a.O., S.87.

<sup>20</sup>Schüller/Höppner, a.a.O., S.87-88.



steigenden Zustrom ausländischer Direktinvestitionen ergänzt. Während auf die einzelnen Politikmaßnahmen in den folgenden Abschnitten näher eingegangen wird, soll zunächst der Blick auf die Veränderung des Wirtschaftswachstums und des Strukturwandels Shanghais in den 90er Jahren gelenkt werden.

Shanghais Bruttoinlandsprodukt (BIP) wies in der Periode 1979 bis 1999 ein durchschnittliches Wachstum von 9,5% p.a. auf. Deutlich höher lag das Entwicklungstempo in den 90er Jahren, in denen Shanghais Wirtschaft als Folge umfangreicher Liberalisierungsmaßnahmen und eines starken Zustroms von Kapital aufblühte. Das durchschnittliche BIP-Wachstum betrug zwischen 1991 und 1999 12,3% p.a. und wies im Jahre 2000 eine Zunahme um 10,8% gegenüber dem Vorjahr auf.<sup>21</sup> Wachstumsmotoren waren Investitionen, privater und staatlicher Konsum und Außenwirtschaft, wie die hohen Zuwächse in den 90er Jahren bei den Gesamtinvestitionen in Anlagevermögen, bei Investitionen in die städtische Infrastruktur, bei den lokalen Finanzeinnahmen und -ausgaben, im Außenhandel sowie auch bei den privaten Einkommen und Konsumausgaben erkennen lassen (siehe Tabelle 1).

**Tabelle 1: Vergleich der durchschnittlichen jährlichen Wachstumsraten zwischen 1979 und 1999 sowie zwischen 1991 und 1999 (in Prozent)**

	1979-1999	1991-1999
Bruttoinlandsprodukt	9,5	12,3
Sekundärsektor (Industrie u. Bausektor)	9,0	12,0
Tertiärsektor	11,9	13,9
Gesamtinvestitionen in Anlagevermögen	24,1	34,3
Finanzeinnahmen	9,9	19,3
- lokale Finanzeinnahmen	4,6	10,9
Lokale Finanzausgaben	15,6	24,6
Industrieller Bruttoproduktionswert	10,4	15,3
Transportvolumen	4,4	6,8
Einzelhandelsumsatz Konsumgüter	17,5	18,9
Außenhandelsvolumen	12,9	20,1
Importe	26,9	28,3
Exporte	9,3	15,0
Pro-Kopf-Jahreseinkommen der Städter	15,2	19,6
Jährliche Pro-Kopf-Konsumausgaben	14,4	17,5
Investitionen in die städtische Infrastruktur	26,4	35,9

Quelle: *Shanghai Statistical Yearbook 2000*, S.11.

Im Vergleich zum nationalen Wirtschaftswachstum von 10,4% (1991-99) konnte Shanghai in den 90er Jahren mit 12,3% Jahreswachstum ein wesentlich höheres Ent-

wicklungstempo erreichen.<sup>22</sup>

Gleichzeitig mit dem höheren Wachstum in den 90er Jahren beschleunigte sich der Strukturwandel der Shanghaier Wirtschaft. So stieg die Beschäftigung im Tertiärsektor auf 42%, und dessen Anteil am BIP erhöhte sich auf rd. 50%. An dieser Veränderung war der Wandel der Eigentumsstrukturen wesentlich beteiligt. So nahm der Anteil des nichtöffentlichen Sektors (private Unternehmen sowie Unternehmen mit Auslandskapital) am BIP von 3,9% im Jahre 1990 auf 24,8% im Jahre 1999 zu. Weiterhin spiegelte sich der Strukturwandel im gestiegenen Anteil des Außenhandels und der Exporte am BIP wider (siehe Tabelle 2).

**Tabelle 2: Strukturwandel der Shanghaier Wirtschaft (Anteile in Prozent)**

	1978	1990	1999
<b>Beschäftigung</b>			
Primärsektor	34,4	11,1	11,4
Sekundärsektor	44,0	59,3	46,5
Tertiärsektor	21,6	29,6	42,1
<b>Bruttoinlandsprodukt</b>			
Primärsektor	4,0	4,3	2,0
Sekundärsektor	77,4	63,8	48,4
Tertiärsektor	18,6	31,9	49,6
<b>Eigentumsstruktur (des BIP)</b>			
Öffentliches Eigentum	99,0	96,1	75,2
- staatliches Eigentum	86,2	71,9	55,1
- kollektives Eigentum	12,8	24,2	20,1
Nichtöffentliches Eigentum	1,0	3,9	24,8
<b>Außenhandel</b>			
Außenhandelsquote (Im- und Exporte als Anteil am BIP)	19,1	47,0	79,2
Exportquote (Exporte als Anteil am BIP)	18,2	33,6	38,6
<b>F&amp;E-Ausgaben als Anteil am BIP</b>	k.A.	1,36	1,58

Quelle: *Shanghai Statistical Yearbook 2000*, S.12-17.

Die Belebung der Shanghaier Wirtschaft hat die herausragende gesamtwirtschaftliche Rolle der Stadt wieder gestärkt, wie am Beispiel einiger ausgewählter Indikatoren deutlich wird. So trug die Stadt mit einem Anteil von 1% der Gesamtbevölkerung im Jahre 1999 mit jeweils rd. 5% zum BIP und zur industriellen Wertschöpfung bei. Auch der Anteil Shanghais am Einzelhandelsumsatz von Konsumgütern und an der Gesamtzahl der Hochschulstudenten war überproportional hoch im Vergleich zur Bevölkerungszahl. Weiterhin war Shanghais bedeutende Funktion als Hochseehafen mit Blick auf den Anteil von rd. 18% am nationalen Frachtumschlag erkennbar (siehe Tabelle 3).

<sup>21</sup> Generalkonsulat der Bundesrepublik Deutschland in Shanghai, „Shanghai: Wirtschaftliche Fakten und Trends“, in: *German-Chinese Business Forum*, 1, 2001, S.50-55.

<sup>22</sup> *China Statistical Yearbook 2000*, S.22-23.



**Tabelle 3: Shanghais nationale wirtschaftliche Bedeutung im Jahre 1999 am Beispiel ausgewählter Indikatoren**

	Anteil in Prozent
Landfläche	0,1
Bevölkerung	1,0
Beschäftigung	1,2
BIP	4,9
Industrielle Wertschöpfung	5,0
Wertschöpfung des Tertiärsektors	7,4
Lokale Finanzeinnahmen	12,2
Hafen-Frachtgutabwicklung	17,9
Gesamtinvestitionen in Anlagevermögen	6,2
- in technische Modernisierung	8,9
- in Immobilien	12,8
Einzelhandelsumsatz Konsumgüter	5,1
Hochschulstudenten	4,5

Quelle: *Shanghai Statistical Yearbook 2000*, S.20.

## 4 Wandel der Industriestrukturen in Shanghai

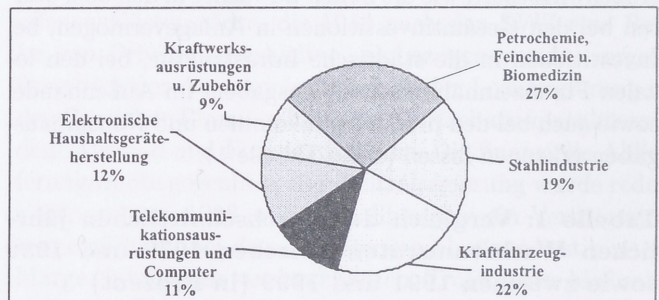
Shanghais Industrie sah sich im Verlauf der 80er Jahre wachsenden Herausforderungen gegenüber. Neben veralteten Produktionsanlagen und Technologien in der Eisen- und Stahlindustrie, im Maschinenbau und in sonstigen schwerindustriellen Produktionsbereichen gerieten leichtindustrielle Branchen wie die Textil- und Bekleidungsindustrie durch den Marktzutritt in- und ausländischer Unternehmen unter starken Konkurrenzdruck. Die Modernisierung bestehender Industrien durch Technologie und neues Management, die Reform der Staatsunternehmen und ein Wandel der Industriestruktur hin zu einem höheren Anteil technologie- und kapitalintensiver Industrien waren die wichtigsten Ziele bei der Reform des Industriesektors.

Mit der Entscheidung für 14 Schlüsselprojekte im Automobil- und Telekommunikationssektor, im Kraftwerksbau, in der Haushaltselektronik und im Chemiesektor begann Ende der 80er Jahre der Wandel der Shanghaier Industriestruktur. Zu den Schlüsselprojekten gehörte auch das deutsch-chinesische Joint Venture zwischen VW und einem Shanghaier Automobilunternehmen, in dem die sehr erfolgreiche Santana-Produktion begann.<sup>23</sup> Die verstärkte Ansiedlung ausländischer Industrieunternehmen in Shanghai hat in den 90er Jahren den Strukturwandel wesentlich beschleunigt. Eine Reihe von Schlüsselindustrien wie die Automobilindustrie, die Computer- und Mikroelektronikindustrie, die Industrien für Haushaltselektronik und Kraftwerksausrüstungen, die Chemie- und Kunststoffindustrie sowie die Eisen- und Stahlindustrie wurden durch ausländisches Know-how und Kapital sowie durch staatliche Förderung in ihrer Entwicklung gestärkt. Ende der 90er Jahre traten hierzu neue Hightech-Industrien wie die elektronische Informationsindustrie, die Biomedizin und die Industrien für neue Materialien und Stoffe. Ihr Anteil am BPW stieg bis 1999 auf rd. 18%. Die

<sup>23</sup>Schüller/Höppner, S.92.

Schlüsselindustrien, zu denen Ende der 90er Jahre die Automobilindustrie, die Industrie für elektronische Telekommunikationsausrüstungen, Ausrüstungen für die Energieerzeugung, Hochleistungsmaschinen und Kraftwerksausrüstungen, Petrochemie und Chemie, Eisen und Stahl und die Konsumgüterelektronik gezählt wurden, tragen inzwischen mit 50,3% (1999) zum industriellen BPW der Stadt bei. Innerhalb der Schlüsselindustrien entfallen auf die Petrochemie, Feinchemie und Biomedizin mit 27,5%, auf die Kraftfahrzeugindustrie mit 21,5% sowie auf die Stahlindustrie mit 18,9% die höchsten Anteile (siehe Abbildung 2).

**Abbildung 2: Anteile der wichtigsten Industriesektoren (in Prozent des Bruttoproduktionswertes, BPW der Schlüsselindustrie = 100%)**



Quelle: *Shanghai Statistical Yearbook 2000*, S.167.

Dass ein Wandel der Industriestrukturen in den 90er Jahren stattgefunden hat, wird am Beispiel der veränderten Bedeutung des Textil- und Bekleidungssektors in Shanghai deutlich. So trugen diese zwei Sektoren im Jahr 1993 mit 12% zum industriellen BPW und mit 27,7% zur Beschäftigung im Industriesektor bei. Bis 1999 ging ihr Anteil am industriellen BPW auf 7,5% und an der Beschäftigung auf 14,9% zurück.<sup>24</sup>

Ein weiterer Indikator für den Strukturwandel hin zu Produkten mit einer höheren Wertschöpfung ist die Veränderung der Anteile Shanghais an der Produktion ausgewählter leicht- und schwerindustrieller Produkte zwischen 1993 und 1999. Während Shanghai 1993 in der Konsumgüterelektronik noch zweistellige Anteile aufweisen konnte, gingen diese bis 1999 deutlich zurück, vor allem bei Waschmaschinen, Kühlschränken und Fernsehgeräten. Dagegen nahm der Anteil der stärker kapital- und technologieintensiven Produkte wie Kraftfahrzeuge und Werkzeugmaschinen zu (siehe Abbildung 3). Insgesamt vergrößerte sich das Gewicht der Schwerindustrie im industriellen BPW seit Anfang der 90er Jahre und lag im Jahre 1999 bei 56,9%.<sup>25</sup>

In welchem Umfang eine Diversifizierung der Eigentumsstrukturen im Shanghaier Industriesektor stattgefunden hat, zeigt auch die Aufteilung des industriellen BPW im Jahre 1999. Auf staatseigene und kollektiveigene Unternehmen entfiel ein Anteil von 23% bzw. 10,5%, auf Unternehmen mit Auslandskapital ein Anteil von 35,5%.

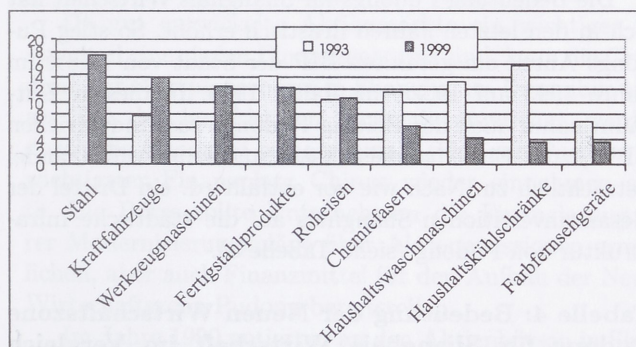
<sup>24</sup>Eigene Berechnungen nach Angaben im *Shanghai Statistical Yearbook 1994*, S.135 und *Shanghai Statistical Yearbook 2000*, S.170-171.

<sup>25</sup>*Shanghai Statistical Yearbook 2000*, S.167.



Die von überseechinesischen Investoren aus Hongkong, Macau und Taiwan finanzierten Unternehmen trugen mit 15,1% zum BPW bei. Private Unternehmen stellten lediglich 0,8% des BPW, während Unternehmen neuer Eigentumsformen wie Kapitalgesellschaften und Unternehmen mit beschränkter Haftung jeweils 3-4% zum BPW beitrugen.<sup>26</sup> Die Anzahl staatlicher Unternehmen ging seit Mitte der 90er Jahre drastisch von 4.015 im Jahre 1994 auf 1.810 im Jahre 1999 zurück; diese Entwicklung trat auch bei den kollektiveigenen Unternehmen ein. Dagegen verdreifachte sich die Zahl der Unternehmen anderer Eigentumsformen zwischen 1994 und 1999 von 3.231 auf 9.972.<sup>27</sup>

**Abbildung 3: Anteile Shanghais an der nationalen Produktion ausgewählter leicht- und schwerindustrieller Produkte 1993 und 1999 (Anteil an den Outputmengen in Prozent)**



Quelle: *China Statistical Yearbook 1994*; *China Statistical Yearbook 2000*.

Die Automobilindustrie, die zu den Schlüsselindustrien zählt, hat mit dem deutsch-chinesischen VW-Joint-Venture einen wichtigen Modernisierungsschub erhalten. Ab 1991 hat sich die Produktion der vom Joint-Venture-Unternehmen hergestellten Fahrzeuge sprunghaft von rd. 35.000 auf mehr als rd. 200.000 im Jahre 2000 erhöht. Der Marktanteil des VW-Santana, der in Shanghai hergestellt wird und von dem im Jahr 2000 rd. 120.000 Fahrzeuge verkauft wurden, lag bei rd. 50%. Vom neuen Santana-Modell wurden bereits rd. 80.000 im Jahre 2000 verkauft.<sup>28</sup> Im Rahmen des 10. Fünfjahresplanes (2001-2005) ist vorgesehen, dass die Automobilindustrie mit einem jährlichen Wachstum von rd. 18% expandiert, um die Produktionskapazität für Limousinen und Busse zu erhöhen. Weiterhin soll die Modellvielfalt bei Limousinen vergrößert werden.<sup>29</sup>

Neben der Förderung Shanghais als Standort für die Automobilindustrie hat die Stadt das ehrgeizige Ziel, das wichtigste Hightech-Zentrum in China zu werden. Damit steht es in direkter Konkurrenz zu den Städten Beijing und Tianjin, die es bis zum Jahre 2010 überholen will. Die vor kurzem beschlossene Ansiedlung von zwei Halb-

leiterunternehmen im Hightech-Park Zhangjiang in Pudong bietet eine gute Ausgangsbasis hierfür. 32 Unternehmen unterhalten Forschungs- und Entwicklungszentren in Shanghai, darunter General Motors Corp., Rockwell International Corp., Bayer AG, LM Ericsson und die VW AG.<sup>30</sup>

Für den weiteren Ausbau der Produktionsbasis für die elektronische Informationsindustrie will Shanghai in den kommenden fünf Jahren rd. 130 Mrd. Yuan (15,7 Mrd. US\$) bereitstellen. Ziel ist die Produktionsausweitung von u.a. Schaltkreisen, Computern, neuen elektronischen Komponenten, digitalen audiovisuellen Produkten und von Software. Für die gesamte IT-Industrie ist eine jährliche Wachstumsrate von rd. 30% in den nächsten fünf Jahren vorgesehen.<sup>31</sup>

Auch für die anderen Schlüsselindustrien bestehen ehrgeizige Expansionspläne. So soll die Produktionsbasis für Kraftwerksausrüstungen verstärkt werden. Als Schwerpunkte gelten die Entwicklung von Ausrüstungen für die Energiegewinnung und -transmission, digital kontrollierte Verarbeitungsanlagen, petrochemische und Umweltschutzausrüstungen, städtische Verkehrsausrüstungen, mikroelektronische sowie Schiffsausrüstungen. Weiterhin ist im Stahlsektor eine Ausweitung der Produktionsbasis für Walzstahl höchster Qualität geplant mit Schwerpunkten beim Walzstahl für die Nutzung in Fahrzeugen, für Erdölpipelines, im Schiffsbau und bei nicht-rostendem Stahl. Darüber hinaus soll die Basis für die Petro- und Feinchemie ausgebaut werden.<sup>32</sup> Investitionen zur Realisierung der Expansionspläne im Industriesektor belaufen sich auf rd. 61,3 Mrd. Yuan (7,41 Mrd. US\$) während des 10. Fünfjahresplanes. Die Investitionen für 25 Großprojekte werden überwiegend in die fünf Schlüsselindustrien fließen, ein geringer Teil geht auch in den Textilsektor und den Schiffsbau.<sup>33</sup>

## 5 Shanghais Neue Wirtschaftszone Pudong

Um Shanghai mit zusätzlichen Wachstumsimpulsen auszustatten, wurde Ende der 80er Jahre eine neue Entwicklungsstrategie beschlossen. Im Zentrum dieser Strategie steht der Aufbau der „Pudong New Area“ (Neue Wirtschaftszone Pudong), die der Motor für die Entwicklung des Wirtschaftsraums Shanghai sowie der Integration Shanghais mit dem Yangzi-Delta werden sollte. Die Neue Wirtschaftszone Pudong wurde in vier Schlüsselzonen unterteilt, die bestimmte Funktionen erhielten. So sollte sich die Zone Lujiazui auf Finanzen und Handel konzentrieren, die Zone Jinqiao sollte sich auf die Weiterverarbeitung für den Export spezialisieren, Waigaojiao sollte eine Freihandelszone werden, und im Hightech-Park Zhangjiang sollte das chinesische Silicon Valley entstehen.

<sup>26</sup> *Shanghai Statistical Yearbook 2000*, S.167.

<sup>27</sup> Ebenda, S.168.

<sup>28</sup> „Shanghai-Volkswagen's Sales Lead Industry in '00“, in: [www.chinaonline.com/industry/automotive](http://www.chinaonline.com/industry/automotive), 16.1.01.

<sup>29</sup> „Shanghai to Build Five Major Production Bases in Next Five Years“, in: [www.chinaonline.com/issues/econ\\_newsarchive](http://www.chinaonline.com/issues/econ_newsarchive), 9.1.01.

<sup>30</sup> McDaniels/Zhao, a.a.O., S.42-43; Harner, Stephen M., „The secret of Shanghai's success“, in: [http://www.chinaonline.com/commentary\\_analysis/thiswk\\_comm/010319/c01031960.asp](http://www.chinaonline.com/commentary_analysis/thiswk_comm/010319/c01031960.asp), 18.12.00.

<sup>31</sup> „Shanghai to Built...“, a.a.O.

<sup>32</sup> Ebenda.

<sup>33</sup> „Shanghai to Invest US\$ 7.41 B in 25 Large Projects“, in: [www.chinaonline.com/topstories](http://www.chinaonline.com/topstories), 15.2.01.



Die politischen Maßnahmen zur Entwicklung der Neuen Wirtschaftszone Pudong umfassen drei Dimensionen. So sollten erstens Shanghais Infrastruktur und der Tertiärsektor gestärkt werden. Mit einem eigenen Flughafen, eigener U-Bahn, Ringstraßen und der ersten Freihandelszone (Waigaojiao) in China, direkt mit dem Hafen Waigaojiao verbunden, sollte eine eigenständige städtische Struktur geschaffen werden. Zweitens sollte durch das Pudong-Projekt die technische Transformation des alten Industriestandorts Shanghai beschleunigt werden. Hierzu erhielten die Staatsunternehmen u.a. Anreize, ausländisches Kapital zu absorbieren. Außerdem wurde drittens erwartet, dass bei einer erfolgreichen Umsetzung der Strategie positive Wachstumseffekte auf das gesamte Yangzi-Delta ausstrahlen.<sup>34</sup> Shanghais ideale geographische Lage am Rande des Yangzi-Deltas und die herausragende Rolle der Stadt als Industrie- und Dienstleistungszentrum sollten durch den Aufbau Pudongs verstärkt und Shanghai in die Lage versetzt werden, eine Anschubfunktion für die Entwicklung des Binnenlandes zu übernehmen. Der Neuen Wirtschaftszone Pudong wurde die Funktion eines Brückenkopfes bzw., einer chinesischen Metapher folgend, eines „Drachenkopfes“ übertragen, der über ökonomische Verflechtungen mit den Yangzi-Delta-Provinzen die weitere Öffnung und Integration der gesamten Region vorantreiben sollte.

Die Strategie zur Entwicklung der Neuen Wirtschaftszone Pudong wurde langfristig angelegt und umfasst drei Phasen, die sich im Wesentlichen mit der Dauer von Fünfjahresplänen decken. In der ersten Phase (1990-1995) wurde der Schwerpunkt auf den Aufbau der grundlegenden infrastrukturellen Voraussetzungen wie Straßen, Brücken und Energiekapazitäten sowie auf die Entwicklung von Schlüsselzonen gelegt. Die zweite Phase (9. Fünfjahresplan 1996-2000) sah eine Fortsetzung der Infrastrukturentwicklung vor, um damit die Basis für eine schnelle industrielle Entwicklung zu legen. Weiterhin sollte der Ausbau von Wohngebieten, Einkaufszentren sowie von Einrichtungen für Bildung und Gesundheitsversorgung erfolgen. Die dritte Phase umfasst den Zeitraum 2020-2030, und mit ihr sollen die gesamten Bau- bzw. Infrastrukturaufbaumaßnahmen abgeschlossen sein. Die Neue Wirtschaftszone Pudong soll sich bis dahin so weit entwickelt haben, dass sie ihre Funktion als „Drachenkopf“ für die Yangzi-Delta-Entwicklung erfüllen kann. Die Metropole Shanghai soll dann nach der Modernisierung der Innenstadt mit dem Kerngebiet Pudong das Zentrum der regionalen Entwicklung für die Wirtschaftsbereiche Finanzen, Handel und Technologie sowie für Wissenschaft und Kultur werden.<sup>35</sup>

Die Neue Wirtschaftszone Pudong erhielt mehr Sonderrechte als andere SWZ und umfangreiche Finanzmittel der Zentralregierung. Zu den „zehn besonderen Fördermaßnahmen“ im Jahre 1990 zählten z.B. Steuererleichterungen bzw. -befreiungen sowie die Möglichkeit, langfristige Landnutzungsrechte für die gewerbliche Nutzung und für den Wohnungsbau vergeben zu können. Für ausländische Investoren wurden vereinfachte Genehmigungsverfahren bei einer Niederlassung in einer der Industriezonen

Pudongs sowie reduzierte Zollsätze und niedrigere Sätze für die Körperschaftsteuer beschlossen. Während ausländische Investoren in anderen Regionen von der Gründung von Außenhandelsgesellschaften ausgeschlossen waren, konnten in Pudong erstmals solche Gesellschaften mit ausländischer Beteiligung gebildet werden.<sup>36</sup> Weiterhin wurde in den Folgejahren die Entscheidungshoheit der Shanghaier Regierung bezüglich Pudong ausgeweitet, Shanghai wurde das Recht auf Emission von Wertpapieren zur Entwicklung Pudongs zugestanden, und die Niederlassung ausländischer Banken in Pudong wurde erlaubt. Um die Entwicklung von Pudong voranzutreiben, entschied sich die Shanghaier Regierung 1992, Pudong zu einem eigenen Verwaltungsbezirk zu machen und dem Pudong New Area Administration Committee als höchstem Organ die Verantwortung für die Entwicklung von Bau-, Infrastruktur- und Sozialmaßnahmen in Pudong zu übertragen.<sup>37</sup>

Die Bedeutung Pudongs für Shanghais Wirtschaft hat sich in den letzten Jahren drastisch erhöht. So stieg Pudongs Anteil am gesamten BIP der Stadt von 10,8% im Jahre 1993 auf 19,9% im Jahre 1999. In diesem Zeitraum nahm auch der Beitrag Pudongs zum industriellen BPW, zum Einzelhandelsumsatz und zum Außenhandel beträchtlich zu. Nach wie vor entfällt rd. ein Drittel der Gesamtinvestitionen Shanghais auf die städtische Infrastruktur von Pudong (siehe Tabelle 4).

**Tabelle 4: Bedeutung der Neuen Wirtschaftszone Pudong für Shanghais Wirtschaft im Vergleich der Jahre 1993 und 1999 (Anteile in Prozent)**

	1993	1999
Bevölkerung	11,1	12,2
Beschäftigung (Arbeiter u. Angestellte)	16,1	16,7
Bruttoinlandsprodukt	10,8	19,9
- Wertschöpfung Agrarsektor	5,5	6,8
- Wertschöpfung Sekundärsektor	12,7	22,3
- Wertschöpfung Tertiärsektor	8,3	18,0
Industrieller Bruttoproduktionswert	17,8	23,4
Gesamtinvestitionen in die städtische Infrastruktur	31,7	31,2
Lokale Finanzeinnahmen	k.A.	11,6
Einzelhandelsumsatz Konsumgüter	6,4*	12,5
Außenhandel	k.A.	20,2
- Exporte	k.A.	15,1
Neu zugesagte Investitionsprojekte (Volumen in US\$)	24,6	14,1

\* betrifft gesamten Einzelhandelsumsatz.

Quelle: *Shanghai Statistical Yearbook 1994*, S.238; *Shanghai Statistical Yearbook 2000*, S.337.

<sup>36</sup>Siehe dazu Wu, Frank, „Investieren in Shanghai – Ein Überblick über die Industriezonen“, in: *Deutsch-Chinesisches Wirtschaftsforum*, April 1997, S.18-19; Coulin, Kathrin, „Investieren in der Freihandelszone Waigaojiao“, in: *Deutsch-Chinesisches Wirtschaftsforum*, Januar 2000, S.152-155, hier S.154.

<sup>37</sup>Schüller/Höppner, a.a.O., S.102.

<sup>34</sup>Gang Tian, a.a.O., S.52-53.

<sup>35</sup>Schüller/Höppner, a.a.O., S.101.



## 6 Entwicklung Shanghais zum regionalen und internationalen Finanzzentrum

Die Wiederezulassung des Shanghaier Finanzdienstleistungssektors Anfang der 90er Jahre gehört neben der Gründung von Sonderwirtschaftszonen Anfang der 80er Jahre zu den Reformschritten von herausragender Bedeutung. Dass sich Shanghai zum Finanzzentrum Chinas entwickeln kann, ist zwar auch der besonderen Förderung dieser Vision durch hochrangige Politiker in der Zentralregierung mit Shanghaier Hintergrund zu verdanken, basiert jedoch in erster Linie auf der besonderen regionalen und gesamtwirtschaftlichen Funktion der Stadt. Dazu zählten vor allem die starke Industriebasis, die relativ gut entwickelte Infrastruktur, das überdurchschnittlich hohe Bildungsniveau der Bevölkerung und die strategische Lage Shanghais an der Mündung des Yangzi-Deltas.<sup>38</sup>

Da gut entwickelte Aktienmärkte ein wichtiger Bestandteil eines jeden Finanzzentrums sind, kann die Gründung der Wertpapierbörse in Shanghai im Dezember 1990 als Teil der langfristigen Strategie angesehen werden, durch die Shanghai seine ehemals führende Position als wichtigster Finanzplatz Chinas wieder einnehmen sollte. Die Börse sollte Unternehmen die Finanzierung ihrer Modernisierungspläne über Aktienemissionen ermöglichen, aber auch Finanzmittel für den Aufbau der Neuen Wirtschaftszone Pudong bereitstellen.

Im Jahre 1999 notierten an den Aktienbörsen in Shenzhen und Shanghai zusammen 949 Unternehmen, auf die Shanghaier Börse entfielen 484 Unternehmen. Ihre Zahl stieg im Jahre 2000 auf 589 Unternehmen. Die Marktkapitalisierung der gehandelten Werte lag bei rd. 300 Mrd. US\$, die gesamte Marktkapitalisierung der Börsen in Shenzhen und Shanghai belief sich im Jahre 2000 auf 581 Mrd. US\$.<sup>39</sup>

Im Vergleich zum Aktienindex in Shenzhen liegt der Index in Shanghai um das Dreifache höher, da hier vor allem kapitalintensive Unternehmen gegenüber kleineren exportorientierten Unternehmen in Shenzhen gelistet sind. Starke Schwankungen der Aktienkurse gelten für beide Märkte, sind jedoch aufgrund des höheren Indexniveaus in Shanghai ausgeprägter.<sup>40</sup>

Von den insgesamt 576 in Shanghai gelisteten Wertpapieren im Jahre 1999 waren 525 Aktien (A-Aktien für Inländer und B-Aktien für Ausländer). Mit der Öffnung des Marktes für B-Aktien für chinesische Anleger im Frühjahr 2001 wurde der B-Markt deutlich belebt, und der Shanghaier B-Aktienindex stieg um 9,9%.<sup>41</sup> Als größter Börsengang im letzten Jahr wurde die Neuemission von Baosteel Iron and Steel bekannt, durch die das Unternehmen am

Markt fast 1 Mrd. US\$ Kapital aufnehmen konnte. Vom gesamten Transaktionsvolumen an der Wertpapierbörse entfielen 1999 rd. 48% auf Staatsschuldverschreibungen, 47% auf Aktien und nur ein geringer Anteil auf andere Formen wie z.B. Unternehmensschuldverschreibungen.<sup>42</sup>

Im Vergleich zu Hongkong mit einer Marktkapitalisierung der Aktienbörse von 623 Mrd. US\$ im Jahre 2000 hat Shanghai mit einer Marktkapitalisierung von rd. 300 Mrd. US\$ durchaus an Bedeutung gewinnen können. Allerdings notieren in Shanghai bisher nur festlandchinesische Unternehmen und sino-ausländische Joint Ventures. Hongkong ist dagegen ein internationaler Finanzplatz, der auch für Unternehmen vom Festland eine wichtige Rolle spielt. So entfiel auf diese Unternehmen 1997 ein Anteil von 16% der Hongkonger Marktkapitalisierung im Jahre 1997 und 27% Ende Dezember 2000.<sup>43</sup>

Die Shanghaier Wertpapierbörse hat internationale Kooperationen mit verschiedenen Börsen weltweit, darunter seit 1995 mit der Londoner Börse. Auch eine Reihe europäischer Wertpapierhändler wie SBC Warburg und Barclays sind im B-Aktienhandel Shanghais tätig.<sup>44</sup> Um dem negativen Image der Aktienbörsen als „Spielkasinos“ zu begegnen, sind auch in Shanghai noch größere Transparenz sowie die Einführung internationaler Standards notwendig. Auf der Grundlage des neuen Wertpapiergesetzes wurde 1999 eine Reihe von Bestimmungen zur Verbesserung des rechtlichen Rahmens implementiert, die Insider-Trading und Manipulation der Aktienkurse verhindern sollen.<sup>45</sup>

Bei der Ansiedlung ausländischer Banken hat Shanghai ebenfalls seit Anfang der 90er Jahre Sonderrechte erhalten, die durch eine Ausweitung des Geschäfts auf Inlandswährung für Banken in der Neuen Wirtschaftszone Pudong Ende der 90er Jahre noch verstärkt wurden. Nach den Vorstellungen der Shanghaier Zentralbankniederlassung sollen Filialen und Repräsentanzen ausländischer Banken nur noch in der Neuen Wirtschaftszone Pudong gegründet werden. Bis zum Jahr 2010 wird mit einem Anstieg ausländischer Finanzinstitute in Pudong auf eine Gesamtzahl von 200 gerechnet.<sup>46</sup>

Derzeit haben nach Angaben von McDaniels und Zhao 21 der 37 ausländischen Banken in China ihren Hauptsitz in Shanghai begründet.<sup>47</sup> Für das Jahr 1999 wies die Shanghaier Regierung vier Zentralen ausländischer Banken und 45 Filialen aus. Weiterhin gab es drei Zentralen chinesischer Banken und 13 chinesische Bankfilialen in der Stadt (siehe Tabelle 5). In Shanghai wurden drei neue Banken in den 90er Jahren gegründet, und zwar die Bank of Communications, die Shanghai Pudong Development

<sup>38</sup>Wu, Friedrich und Jill Wong, „China's Financial Powerhouse“, in: *The China Business Review*, March-April 1997, S.14-20, hier S.14.

<sup>39</sup>Generalkonsulat ..., a.a.O., S.51; Gottwald, Jörn-Carsten und Sebastian Heilmann, „Besonderheiten des chinesischen Aktienmarktes“, in: Heilmann, Sebastian und Jörn-Carsten Gottwald (Hrsg.), *Der chinesische Aktienmarkt*, Mitteilungen des Instituts für Asienkunde (im Erscheinen).

<sup>40</sup>Ulmer-Zhuo, Felix, „Die Börsen in Shanghai und Shenzhen“, in: Heilmann/Gottwald, a.a.O.

<sup>41</sup>Schüller, Margot, „Chinesische Anleger erhalten Zugang zu B-Aktien“, in: *China aktuell*, Februar 2001, S.140-141.

<sup>42</sup>Generalkonsulat ..., a.a.O., S.51-52; *China Statistical Yearbook 2000*, S.643-644; *China Statistical Yearbook 2000*, S.145.

<sup>43</sup>Schüller, Margot, „Hongkongs zentrale Rolle als Finanzzentrum für festlandchinesische Unternehmen“, in: *China aktuell*, April 2001, S.372-373.

<sup>44</sup>Siehe dazu China Securities Regulatory Commission, in: <http://www.csrc.gov.cn/CSRCSite/eng/esmintr.htm>.

<sup>45</sup>Schüller, Margot, „Illegale Praktiken an Chinas Aktienbörsen“, in: *China aktuell*, Januar 2001, S.24-26; *Shanghai Economy Pocket Edition 2000 Yearbook*, Shanghai, S.164-165.

<sup>46</sup>Schüller/Höppner, a.a.O., S.95.

<sup>47</sup>McDaniels, Iain und Sophie Zhao, „Shanghai Snapshot“, in: *The China Business Review*, September-Oktober 2001, S.42-45, hier S.42.



Bank sowie die Bank of Shanghai.<sup>48</sup> Einem Bericht vom Frühjahr 2001 zufolge soll die Zahl der ausländischen Finanzinstitute auf 65 gestiegen sein, davon waren 54 Banken und 11 Versicherungsunternehmen mit Auslandskapital.<sup>49</sup>

**Tabelle 5: Chinesische und ausländische Finanzinstitute in Shanghai Ende 1999**

Finanzinstitut	Anzahl
Zentralen chinesischer Banken	3
Filialen chinesischer Banken	13
Wertpapiergeschäftsschalter	463
Chinesische Versicherungsgesellschaften	7
Zentralen ausländischer Banken	4
Filialen ausländischer Banken	45
Finanzgesellschaften	3

Quelle: *Shanghai Economy Pocket Edition 2000 Yearbook*, Shanghai, S.151.

Durch den steigenden Zufluss von Auslandskapital und die Ansiedlung multinationaler Unternehmen hat sich im Verlauf der 90er Jahre die Attraktivität Shanghais für ausländische Banken erhöht, die 1995/96 bereits 38 Filialen und 49 Repräsentanzen gegründet hatten. Die Betreuung von Auslandsunternehmen zählt noch zu den Schwerpunkten der Tätigkeit von Auslandsbanken in Shanghai. Von den Devisenkrediten (1999) gingen rd. 75% an Unternehmen mit Auslandskapital. Die Auslandsbanken hatten bei Devisenkrediten erst einen Anteil am Gesamtmarkt von 12,8%.<sup>50</sup> Zukünftig bietet sich auch das Einlagengeschäft in chinesischer Währung als lohnend an. Von den Auslandsbanken in Shanghai durften allerdings bis 1999 erst 19 in eingeschränktem Umfang Geschäfte in Inlandswährung abwickeln; bis Mitte 2001 stieg ihre Zahl auf 25.<sup>51</sup>

Trotz aller Fortschritte beim Aufbau eines modernen Bankensystems ist die Stadt noch weit vom Entwicklungsstand Hongkongs entfernt, wie ein Vergleich des Banksektors in Hongkong und Shanghai zeigt. So waren in Hongkong 151 Banken mit einer Volllizenz im Juni 2001 tätig, nur 31 davon waren lokale Banken.<sup>52</sup> Auch sind die Hongkonger Banken nicht mit vergleichbaren systemischen Problemen geplagt wie die Banken in China einschließlich Shanghai. Hierzu zählen u.a. die niedrigen Eigenkapitalquoten, das geringe Angebot von Bankprodukten und der schlechtere Service.

Neben der Förderung des Wertpapiermarktes und des Banksektors hat die Shanghaier Regierung auch Anstrengungen unternommen, für die Versicherungswirtschaft attraktiv zu werden. Shanghais Versicherungsgesellschaften wiesen ein gesamtes Prämienaufkommen von 1,5 Mrd.

US\$ im Jahre 2000 auf, einschließlich 1,1 Mrd. US\$ an Lebensversicherungsprämien und 400 Mio. US\$ an Prämien für Sachversicherungen. Die Gesellschaften erzielten einen Reingewinn in Höhe von 153 Mio. US\$, ein Anteil von fast 8% des gesamten Gewinns in China.<sup>53</sup> Im Vergleich zum nationalen Durchschnitt bietet Shanghai für Versicherungsunternehmen aufgrund des höheren Einkommensniveaus einen lukrativen Markt. Obwohl sich die Versicherungsbranche schnell entwickelt hat (2000: 160 Mrd. RMB, +15% gegenüber 1999), ist das Prämienaufkommen in China aufgrund der niedrigen Durchschnittseinkommen nach wie vor relativ gering. Im weltweiten Durchschnitt lag das Pro-Kopf-Prämienaufkommen 1999 bei rd. 430 US\$ und nahm einen Anteil von 7,3% am BIP ein. Das Prämienaufkommen pro Kopf in China betrug 111 RMB bzw. 13 US\$; der Anteil des Prämienaufkommens am BIP machte in China lediglich 1,67% aus.<sup>54</sup> In Shanghai betrug das Prämienaufkommen in Relation zum BIP 2,86% im Jahre 1999, und das Prämienaufkommen pro Kopf lag bei 886 Yuan.<sup>55</sup>

Während einige Optimisten unter den chinesischen Bankern glauben, dass Shanghai in fünf Jahren so wettbewerbsfähig wie Hongkong werden könnte, sehen dies andere Analysten durchaus realistischer. Sie glauben, dass Shanghai noch größere Hürden überwinden muss, um zu einem internationalen Finanzplatz aufzusteigen. Zwar sei Shanghai bereits ein bedeutendes inländisches Finanzzentrum geworden, doch müsse mit einem Zeithorizont von 20 bis 30 Jahren gerechnet werden, um die Kriterien internationaler Finanzzentren hinsichtlich Tiefe und Diversifizierungsgrad zu erfüllen.<sup>56</sup>

## 7 Außenwirtschaftliche Integration Shanghais

Obwohl Shanghais Reform des Außenhandelssystems nach 1984 durchaus Fortschritte machte, verlief die Entwicklung des Außenhandels der Stadt bis 1992 weitaus langsamer als in anderen Küstenprovinzen. Während im nationalen Durchschnitt eine Zuwachsrate der Exporte von 17,2% zwischen 1985 und 1992 verzeichnet werden konnte, erreichte Shanghai lediglich eine Wachstumsrate von 10%, die Provinzen Guangdong und Fujian kamen dagegen auf über 30%. Aufgrund des vergleichsweise niedrigen Exportwachstums Shanghais ging der Exportanteil der Stadt von 12,9% im Jahre 1985 auf 7,5% im Jahre 1994 zurück.<sup>57</sup> Allerdings konnte Shanghai in den letzten Jahren deutlich aufholen. So stiegen die Exporte 1999 um 15% und im Jahre 2000 um rd. 35%. Shanghais Anteil am gesamtchinesischen Außenhandel stieg bis 1999 auf 10,7%

<sup>48</sup>Oertel, Hartmut, „Finanzplatz Shanghai. Konkurrenz zu anderen Standorten der Region?“, in: *China Contact*, Februar 2001, S.8-10.

<sup>49</sup>„Shanghai Set to Be International Financial Center“, in: China Online Marketplace, in: [www.chinaonline.com](http://www.chinaonline.com), 22.3.01.

<sup>50</sup>Oertel, a.a.O., S.10.

<sup>51</sup>Wu und Wong, a.a.O., S.17-18; *Shanghai Economy Pocket Edition 2000 Yearbook*, Shanghai, S.152; McDaniels/Zhao, a.a.O., S.44.

<sup>52</sup>Schüller, Margot, „Hongkong“, in: *Wirtschaftshandbuch Asien-Pazifik 2001/2002*, S.171-182, hier S.177.

<sup>53</sup>McDaniels/Zhao, a.a.O., S.44.

<sup>54</sup>Schüller, Margot, „VR China“, in: *Wirtschaftshandbuch Asien-Pazifik 2001/2002*, S.147-162, hier S.158-159.

<sup>55</sup>*Shanghai Economy Pocket Edition 2000 Yearbook*, Shanghai, S.152.

<sup>56</sup>„Shanghai Needs 20-30 Years To Become International Financial Center“, in: *Volkszeitung*, 10.7.01, nach: FBIS-CHI-2001-0710; „Shanghai Competitive to HK in 5 Years Time – Bank President Says“, in: *Chinabiz.org, Daily Newsletter*, 23.5.01.

<sup>57</sup>Gang Tian, a.a.O., S.81-90.



und am nationalen Export auf 9,6%.<sup>58</sup> Ausländische Unternehmen, die in Shanghai für den Export produzieren, hatten an dieser positiven Entwicklung einen bedeutenden Anteil. So erhöhte sich der Beitrag dieser Unternehmen zum Export Shanghais auf 51% im Jahre 1999. Auch die steigenden Ausfuhren von Hightech-Produkten verbesserten die Exportperformance Shanghais; ihr Anteil an den Gesamtexporten machte bis 1999 17% aus.<sup>59</sup>

Zu den wichtigsten Zielländern für Shanghai Exporte gehörten 1999 Japan mit 24,4% und die USA mit 23,1%. Auf die Region Europa entfiel ein Anteil von 17,65% der Shanghai Exporte, nach Deutschland gingen rd. 4%. Im Vergleich der Jahre 1978 bis 1999 zeigt sich eine deutliche Gewichtsverlagerung des Shanghai Außenhandels mit einem Rückgang der Bedeutung Europas zugunsten der USA und Japans (siehe Tabelle 6). Diese Entwicklung spiegelt sich auch hinsichtlich der veränderten Zusammensetzung ausländischer Investoren in Shanghai wider.

**Tabelle 6: Entwicklung des Shanghai Außenhandels und Zufluss ausländischer Direktinvestitionen (Mrd. US\$)**

	1978	1990	1999
Außenhandelsvolumen	3,026	7,431	38,604
Exportvolumen	2,893	5,321	18,785
<b>Wichtigste Zielländer für Shanghai Exporte (in Prozent)</b>			
Hongkong	20,0	19,4	8,6
Japan	9,3	12,8	24,4
Südkorea	-	-	3,4
Europa	31,6	21,5	17,6
Deutschland	4,1	4,8	4,0
USA	3,6	14,0	23,1
<b>Zufluss ausländischer Direktinvestitionen</b>			
Zugesagte Direktinvestitionen	k.A.	0,214	4,104
Realisierte Direktinvestitionen	k.A.	0,177	3,048
<b>Wichtigste Herkunftsländer ausländischer Direktinvestitionen bis 1999 (in Prozent)</b>			
Hongkong			42,4
USA			16,7
Japan			9,8
Taiwan			4,8
Singapur			3,6
Deutschland			2,6

Quelle: *Shanghai Statistical Yearbook 2000*, S.110, 111 und 114.

Bis Ende 1999 wurden von der Shanghai Regierung 20.456 Investitionsprojekte ausländischer Unternehmen mit einem zugesagten Investitionsvolumen von 39 Mrd. US\$ genehmigt. Das Volumen der realisierten ausländischen Direktinvestitionen (ADI) lag bis Ende 1999 bei 27,7 Mrd. US\$.<sup>60</sup> Bezogen auf das gesamte kumulierte Volumen der ADI, die China bis 1999 absorbieren konn-

te, entfiel damit auf Shanghai allerdings nur ein Anteil von 8,9%.<sup>61</sup> Die wichtigsten Herkunftsländer für ADI (kumulierter Wert der realisierten ADI) sind Hongkong mit 42%, die USA mit 16,7% und Japan mit 9,8%; der Anteil deutscher Direktinvestitionen in Shanghai belief sich auf 2,6% (siehe Tabelle 7).<sup>62</sup>

**Tabelle 7: Aufteilung der realisierten Direktinvestitionen in Shanghai bis 1999 nach Sektoren**

Sektoren	Mrd. US\$	Anteil in Prozent
Gesamt	27,723	100
<b>Primärsektor</b>	<b>0,042</b>	<b>0,2</b>
<b>Sekundärsektor</b>	<b>15,025</b>	<b>54,2</b>
- Industrie	14,816	53,4
- Bausektor	0,209	0,8
<b>Tertiärsektor</b>	<b>12,661</b>	<b>45,6</b>
- Transport, Spedition, Lagerhaltung, Post und Telekommunikation	0,447	1,6
- Groß- und Außenhandel, Gastronomie	2,032	7,3
- Immobilien	6,854	24,7
- Soziale Dienstleistungen	2,028	7,3

Quelle: *Shanghai Statistical Yearbook 2000*, S.114.

Vor dem Hintergrund des erwarteten WTO-Beitritts nahmen die vertraglich zugesagten ADI im Jahre 2000 um 55,7% zu und beliefen sich auf 6,39 Mrd. US\$. Die realisierten ADI erhöhten sich um 3,7% und damit in deutlich geringerem Umfang, erreichten jedoch noch einen Wert von rd. 3,2 Mrd. US\$. Deutsche Unternehmen haben an der Zunahme der zugesagten ADI einen hohen Anteil. Im Zusammenhang mit dem petrochemischen Projekt der BASF in Nanjing mit einem Volumen von 5,1 Mrd. DM wird das Unternehmen auch rd. 1 Mrd. DM im neuen Shanghai Chemieindustriepark investieren; auch Bayer plant eine umfangreiche Investition auf diesem Gelände. Weiterhin hat Shanghai Volkswagen eine jährliche Aufstockung der Investitionen um 500 Mio. DM in das Shanghai Werk vorgesehen. Mittelständische Unternehmen haben ebenfalls eine Ausweitung ihrer Investitionspläne angekündigt. Bereits heute sind rd. ein Drittel aller deutschen Unternehmen in Shanghai angesiedelt, die im Großraum Shanghai etwa zwei Drittel der Wertschöpfung aller deutschen Unternehmen in China erwirtschaften.<sup>63</sup>

Der Hauptanteil der ADI floss mit 53,4% in den Industriesektor. Die Attraktivität Shanghais als Standort für multinationale Unternehmen und die bedeutende Funktion der Stadt als Handels- und Finanzzentrum spiegeln sich in dem hohen Anteil der ADI von 45,6% wider, der im Tertiärsektor investiert wurde (siehe Tabelle 7). Der Hauptanteil davon wurde zwar noch im Immobiliensektor investiert, doch könnte sich diese Situation in den nächsten Jahren ändern. Bei der zu erwartenden Öffnung

<sup>58</sup> *China Statistical Yearbook 2000*, S.588 und *Shanghai Statistical Yearbook 2000*, S.108.

<sup>59</sup> *Shanghai Statistical Yearbook 2000*, S.106.

<sup>60</sup> *Shanghai Statistical Yearbook 2000*, S.113.

<sup>61</sup> Errechnet nach Angaben in *China Statistical Yearbook 2000*, S.604.

<sup>62</sup> *Shanghai Statistical Yearbook 2000*, S.114.

<sup>63</sup> Generalkonsulat ..., a.a.O., S.51.



des Dienstleistungssektors für ausländische Unternehmen im Zuge des WTO-Beitritts, insbesondere der Liberalisierung des Groß- und Einzelhandels sowie des Finanzsektors, kann damit gerechnet werden, dass die Kapitalzuflüsse aus dem Ausland in diesen Sektoren schnell steigen werden.

## 8 Perspektiven der Wirtschaftsentwicklung Shanghais und Frage der Übertragbarkeit des Modells

Shanghais Aufstieg zu einer internationalen Metropole ist das erklärte Ziel der Lokalregierung. Hierbei wird sie durch die Zentralregierung unterstützt, die nicht nur die Gründung der Neuen Wirtschaftszone Pudong mitfinanziert hat, sondern auch viele Sonderrechte für die Entwicklung Shanghais zu einem internationalen Finanz- und Dienstleistungszentrum vergab. So erhielt Shanghai von der Zentralregierung Finanzmittel in Höhe von 11,3 Mrd. Yuan für den Zeitraum 1996-2000, um die Engpässe in der Infrastruktur zu beheben.<sup>64</sup> Auch mittel- bis langfristig hat die Stadt weitere ehrgeizige Entwicklungspläne. In den nächsten fünf Jahren (10. Fünfjahresplan 2001-2005) soll die Wirtschaftsstruktur Shanghais weiter angepasst und optimiert werden. Eine bessere Informationsnutzung, stärkere Marktorientierung, verlässliche rechtliche Standards und Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit Shanghais werden angestrebt. Um diese Ziele zu erreichen, ist der Aufbau anspruchsvoller Industrien mit hohen Skalenerträgen und großen Kapazitäten für die Distribution in China und im Ausland vorgesehen. Auch der Dienstleistungssektor soll verbessert, aber gleichzeitig – wohl mit Blick auf Hongkong – kostengünstig gehalten werden. Die kreativen Kräfte der Stadt sollen gefördert und ein modernes Stadtverwaltungssystem aufgebaut werden.<sup>65</sup>

Den Zielvorstellungen der Shanghaier Regierung zufolge soll in den kommenden fünf Jahren ein durchschnittliches BIP-Wachstum von 9-11% p.a. erreicht werden. Weiterhin wird mit einer Fortsetzung des Strukturwandels gerechnet. Der Anteil des Tertiärsektors soll auf 55% steigen, auf den Sekundärsektor sollen 43,8% und auf den Primärsektor 1,2% des BIP entfallen. Der Rahmenplanung nach soll das Außenhandelsvolumen bis zum Jahre 2005 auf einen Wert von rd. 85 Mrd. US\$ ansteigen, 40 Mrd. US\$ davon sollen Exporte sein. Im Einzelhandel wird von einer jährlichen Zunahme des Umsatzes von 7,8% p.a. ausgegangen und mit einem Wert von rd. 250 Mrd. Yuan im Jahre 2005 gerechnet. Ein weiteres Ziel im Fünfjahresplan Shanghais ist es, die Zahl der Unternehmen, die in Shanghai investieren und die zu den weltweit größten 500 Unternehmen (Fortune 500) zählen, bis zum Jahr 2005 auf 350 zu erhöhen. Weiterhin soll sichergestellt werden, dass 25% des industriellen BPW auf wissenschaftlich-technologische Fortschritte zurückgeführt werden können. Gleichzeitig soll der Container-Frachtumschlag des Shanghaier Hafens

mit einem durchschnittlichen Anstieg um 9-13% p.a. ausgebaut werden. Auch soll der Anteil für Forschung und Entwicklung am BIP auf 2,2-2,5% und die Internetverbreitung in Unternehmen und in der Bevölkerung auf 50% erhöht werden.<sup>66</sup>

Neben dem 10. Fünfjahresplan hat die Stadt auch bereits eine langfristige Vision ihrer Entwicklung bis zum Jahr 2010 vorgelegt. Ziel Shanghais ist es, die wirtschaftliche Stärke einer Weltstadt zu erreichen und ein durchschnittliches BIP pro Kopf zu erzielen, das dem Niveau eines Landes mit mittlerem Einkommen entspricht. Hierfür wird eine durchschnittliche Wachstumsrate des BIP von rd. 10% p.a. als notwendig angesehen. Bis 2010 soll sich die Transformation in ein Dienstleistungszentrum weiter beschleunigt haben; der Tertiärsektor soll bis dahin einen Anteil von 60% am BIP haben.

Bis Ende der ersten Dekade strebt Shanghai eine Fortsetzung des Urbanisierungsprozesses in den ländlichen Vorstadtgebieten an sowie eine Anbindung an die Städte in der Deltaregion. Daneben ist ein weiterer Ausbau der Infrastruktur vorgesehen. Als internationaler Flughafen soll neben dem Pudonger Flughafen auch der Flughafen Hongqiao zur Verfügung stehen. Der Hafen soll multifunktional mit Schwerpunkt auf der Containerabwicklung ausgebaut werden. Daneben ist der Aufbau eines *information port* mit Multimediafunktion vorgesehen. Im städtischen Nahverkehr soll der Schwerpunkt auf U-Bahnen und Schienensystemen liegen. Weiterhin geht die Zehnjahresplanung davon aus, dass die Shanghaier Aktienbörse nicht nur die wichtigste Börse in China, sondern auch eine der größten Aktienbörsen in der asiatisch-pazifischen Region wird.<sup>67</sup>

Wie stehen die Realisierungschancen für diese ehrgeizigen Ziele Shanghais? Bei einer reinen Extrapolierung der Entwicklung der letzten zehn Jahre auf die kommende Dekade scheint der weitere wirtschaftliche Aufstieg Shanghais garantiert zu sein. Allerdings gibt es eine Reihe von internen und externen Faktoren, die auf das Tempo der Shanghaier Wirtschaftsentwicklung großen Einfluss haben. Selbst Xu Kangdi, Shanghais Bürgermeister, sieht in den nächsten zehn bis 15 Jahren große Herausforderungen auf die Stadt zukommen. Hierzu zählen die Anpassung an internationale Standards, einschließlich der mit dem WTO-Beitritt zu übernehmenden Rechtsnormen, sowie die Öffnung des Kapitalmarktes, damit Shanghai tatsächlich ein internationales Finanzzentrum werden kann. Der Strukturwandel der letzten Jahre hat zwar nach Einschätzung des Bürgermeisters die Basis dafür geschaffen, dass Shanghai relativ gut auf den WTO-Beitritt vorbereitet ist. Nicht wettbewerbsfähige Unternehmen seien geschlossen bzw. in die Binnenprovinzen verlegt, die Staatsunternehmen umstrukturiert und ihre Beschäftigtenzahl halbiert worden.<sup>68</sup> Allerdings sind die Modernisierung der Industrie insgesamt sowie die Umstrukturierung der Staatsunternehmen noch keineswegs abgeschlossen; sie werden

<sup>64</sup>Shanghai Government, *Shanghai's 10th Five-Year Plan*, in: [www.sh.gov.cn/gb/shanghai/English/Prospects](http://www.sh.gov.cn/gb/shanghai/English/Prospects).

<sup>67</sup>Shanghai Government, „Future Objectives of 2010“, in: <http://www.sh.gov.cn/gb/shanghai/English/Prospects/node221/userobject22ai263.html>.

<sup>68</sup>„Chinas Drachenkopf wird internationale Metropole“, in: *China Contact*, Februar 2001, S.6-7 (Interview mit dem Shanghaier Bürgermeister Xu Kangdi).

<sup>64</sup>Wu und Wong, a.a.O., S.15

<sup>65</sup>Shanghai Government, „Main Targets of Shanghai's 10th Five-Year Plan“, in: [www.sh.gov.cn/gb/shanghai/English/Prospects/node217/userobject22ai27.html](http://www.sh.gov.cn/gb/shanghai/English/Prospects/node217/userobject22ai27.html).



noch von größeren Entlassungswellen in den nächsten Jahren begleitet sein.

Shanghais Wachstumstempo wird jedoch auch von der Entwicklung der gesamten chinesischen Wirtschaft und den außenwirtschaftlichen Rahmenbedingungen abhängen. Ohne direkte Anbindung an den Weltmarkt über eine frei konvertierbare Währung und Liberalisierung des Kapitalmarktes kann Shanghai kaum zu einem internationalen Finanzzentrum aufsteigen. Im Vergleich zu Hongkong ist Shanghai noch weit davon entfernt, ein internationaler Finanzplatz zu sein. Nicht nur die Zahl der Auslandsbanken in Shanghai ist noch weitaus geringer als in Hongkong, sondern auch ihr Anteil an Geschäften mit Inlandswährung ist mit rd. 10% gegenüber 53% lokaler Kredite in Hongkong sehr gering. Auch entwickeln sich die Börsen noch weitgehend abgekoppelt vom Weltmarkt, und Hongkong ist nach wie vor für viele Großunternehmen als Emissionsstandort attraktiver als Shanghai.<sup>69</sup> Trotz dieser Einschränkungen hat Shanghai die besten Voraussetzungen, um zu einer wirklich bedeutenden Wirtschaftsmetropole in Asien innerhalb der nächsten zehn bis 15 Jahre aufzusteigen.

Die Übertragung des Shanghaier Erfolgsmodells auf andere Regionen außerhalb der Küstenregion erscheint allerdings kaum möglich. Die außergewöhnliche geographische Lage, die starke Industriebasis, die gute Infrastrukturausstattung und die Ausstattung mit Humankapital sind Faktoren, die die Inlandsprovinzen nicht vorweisen können. Dementsprechend wird ihre Attraktivität für ausländische und inländische Investoren geringer sein, so dass dort die Entwicklung stärker durch staatliche Finanzierung angeschoben werden muss. Andere Regionen, insbesondere innerhalb der Deltaregion und des Yangzi-Einzugsgebietes profitieren jedoch schon heute von der wirtschaftlichen Dynamik Shanghais.

Zu den Maßnahmen der wirtschaftlichen Zusammenarbeit zwischen Shanghai und anderen Regionen zählt beispielsweise, dass Unternehmen aus anderen Provinzen „local treatment“ eingeräumt wird, wenn sie sich in Shanghai niederlassen wollen. Weiterhin wurden in den letzten Jahren verschiedene Kategorien von Aufenthaltsgenehmigungen für Arbeitskräfte aus anderen Provinzen aufgestellt, die in Shanghai arbeiten wollen. Ziel ist es, qualifizierte Arbeitskräfte trotz hoher Mobilitätsbarrieren nach Shanghai zu holen. Im Gegenzug hat die Shanghaier Regierung lokale Unternehmen dazu ermutigt, in Inlandsregionen zu investieren. Die Shanghaier Supermarktkette Lian Hua will beispielsweise nicht nur Niederlassungen in den Inlandsprovinzen aufbauen, sondern auch Produkte dieser Provinzen in Shanghai und in anderen Regionen verkaufen. Auch bei Investitionsprojekten in Westchina gilt die Shanghaier Lokalregierung als einer der wichtigsten Partner für die Zentralregierung.<sup>70</sup> Bereits ab Mitte der 90er Jahre wurden Industrieunternehmen in andere Provinzen ausgelagert, u.a. in die westchinesische Provinz Yunnan.<sup>71</sup>

## 9 Anhang zur Neuen Wirtschaftszone Pudong

### 9.1 Überblick über die Infrastruktur Pudongs

Die Wirtschaftszone Pudong liegt östlich des Flusses Huangpu gegenüber dem Stadtkern Shanghais. Auf die Zone entfielen im Jahre 1999 mit 1,6 Mio. Einwohnern rd. 10% der Bevölkerung des gesamten Stadtgebietes. Pudong ist nicht nur die bevölkerungsreichste Verwaltungseinheit Shanghais, sondern mit einer Fläche von 522,75 km<sup>2</sup> größer als die Gesamtfläche der zentralen Stadtbezirke Shanghais (280,08 km<sup>2</sup>) zusammen. Allerdings ist die Bevölkerungsdichte Pudongs mit 3.062 Einwohnern pro km<sup>2</sup> im Verhältnis deutlich geringer als in den zentralen Bezirken (21.480 Einwohner pro km<sup>2</sup>). Vor der Erschließung zur Wirtschaftszone zu Beginn der 90er Jahre war die Industrie Pudongs hauptsächlich auf Erdölraffinerie, den Schiffsbau und die Eisen- und Stahlgewinnung beschränkt.

Das Gebiet Pudong ist aufgeteilt in vier Schlüsselzonen, denen bestimmte Funktionen zugewiesen wurden. Die Zone Lujiazui soll sich auf die Entwicklung von Finanzen und Handel und die Zone Jinqiao auf die Weiterverarbeitung für den Export konzentrieren. Dagegen wurde Waigaojiao als eine Freihandelszone ausgewiesen, und im Hightech-Park Zhangjiang soll das chinesische Silicon Valley entstehen.

Der Aufbau der Infrastruktur für diese Schlüsselzonen, insbesondere die Verkehrsinfrastruktur sowie die Anbindung an Energie- und Abwassersysteme, stand im Mittelpunkt der ersten Phase der Entwicklung Pudongs bis Mitte der 90er Jahre. In der zweiten Phase bis Ende des Jahres 2000 wurde die Verkehrsinfrastruktur mit dem Bau eines internationalen Flughafens und einer Ringstraße sowie dem Ausbau des U-Bahnsystems um eine weitere Linie weiter entwickelt, und ein städtisches Wohngebiet mit Einkaufszentren und Versorgungseinrichtungen wurde gebaut. Insgesamt wurden zwischen 1990 und 2000 rd. 200 Mrd. Yuan (24,1 Mrd. US\$) in die Entwicklung der Wirtschaftszone Pudong investiert. Die Finanzierung erfolgte hauptsächlich über die in- und ausländischen Finanzmärkte, 10% stammten von der Zentral- bzw. der Lokalregierung.<sup>72</sup> Inzwischen sind die geplanten Baumaßnahmen in den städtischen Gebieten von Shanghai und in der Wirtschaftszone Pudong zum größten Teil abgeschlossen worden.

Zu den wichtigsten infrastrukturellen Schlüsselprojekten, die seit Gründung der Neuen Wirtschaftszone Pudong im Jahre 1990 fertig gestellt wurden, zählen:

#### *Brücken und Tunnelverbindungen:*

Die Nanpu-Brücke liegt im südlichen Distrikt Nanshi von Shanghai und hat eine Länge von 8.364 m, eine Breite von 30,35 m sowie eine Spannweite über den Huangpu von 423 m. Mit einer Höhe von 46 m ermöglicht sie Schiffen bis zu 55.000 BRT die Durchfahrt. Für den Bau der

XNA, 4.7.97.

<sup>72</sup> „Pudong as a Model for China's New Round of Opening“, in: *China Economic News*, 8.5.00.

<sup>69</sup> Oertel, a.a.O., S.10.

<sup>70</sup> Harner, Stephen M., „The secret of Shanghai's success“, in: [http://www.chinaonline.com/commentary\\_analysis/thiswk\\_comm/010319/c01031960.asp](http://www.chinaonline.com/commentary_analysis/thiswk_comm/010319/c01031960.asp), 18.12.00; „Shanghai Open New Human Resource Office in Xian“, in: XNA, 15.1.01.

<sup>71</sup> „Shanghai Expanding National Industrial Cooperation“, in:



Brücke waren Investitionen in Höhe von 820 Mio. Yuan notwendig geworden. Die Brücke wurde bereits ein Jahr nach der Gründung der Neuen Wirtschaftszone Pudong im Dezember 1991 von Deng Xiaoping eingeweiht.<sup>73</sup>

Die Yangpu-Brücke befindet sich nördlich vom Stadtzentrum Shanghais und ist nur 11 km von der Mündung des Huangpu entfernt. Sie ist wie die Nanpu-Brücke eine Kabelhängebrücke und hat eine Länge von 8.345 m sowie eine Spannweite von 602 m. In den Bau dieser Brücke wurden 1,33 Mrd. Yuan investiert, und sie wurde im Oktober 1993 für den Verkehr freigegeben.

Die Brücken verbinden nicht nur die Stadtteile Puxi und Pudong, sondern sie dienen auch als Verbindungsbrücken für den inneren Ring. Dies ist eine Autobahnstrecke, die das Stadtzentrum im alten Stadtteil und die Finanzzone Lujiazui in Pudong kreisförmig umschließt.<sup>74</sup>

Als zusätzliche Kapazitäten zur Überquerung des Huangpu wurden bis zum Jahr 2000 drei Straßentunnel fertig gestellt. Ein vierter Tunnel, der unter dem Huangpu-Fluss hindurch führt, wird eine Länge von 28,80 m haben und soll bis 2002 fertig gestellt werden.<sup>75</sup>

#### *Stadtautobahn und Straßenerneuerungen:*

Das größte Straßenprojekt in der ersten Aufbauphase (1990-95) war der Bau der bereits erwähnten inneren Ringstraße. Mit einer Länge von 47,47 km verbindet diese Autobahn das alte Stadtzentrum Shanghais mit dem Bankenviertel in Lujiazui. Die Hauptfunktion der inneren Ringstraße ist die Entlastung des dichten Verkehrs im Zentrum von Shanghai. Der Ausbau dieser Ringstraße absorbierte Investitionen in Höhe von 3,92 Mrd. Yuan; die Ringstraße wurde im Dezember 1994 fertig gestellt.<sup>76</sup> Die Yanggao-Straße, die quer durch Pudong verläuft und die einzelnen Zonen miteinander verbindet, wurde erneuert. Diese Hauptverkehrsader in Pudong wurde auf 24,5 km verlängert und 1992 fertig gestellt. Die Kosten beliefen sich auf ca. 900 Mio. Yuan.

#### *Ausbau des U-Bahnnetzes:*

Schon vor der Erschließung Pudongs begann die Stadt Shanghai 1988 mit dem Bau der ersten U-Bahn. Im April 1995 wurde die U-Bahnstrecke 1 in Betrieb genommen. Diese Strecke hat eine Länge von 16,1 km. In einer Kooperation von Firmen aus Deutschland, Frankreich und den USA wurde diese erste U-Bahn Shanghai fertig gestellt. Die Gesamtkosten beliefen sich auf 680 Mio. US\$. Die komplette Linie 1 wurde im Dezember 1996 für den Verkehr geöffnet.<sup>77</sup>

Der Bau der zweiten Strecke (Linie 2) begann im Jahre 1995 und wurde in mehreren Phasen realisiert. Der erste Teil der zweiten U-Bahnstrecke wurde im Juni 2000 in Betrieb genommen. Sie ist 16,3 km lang und hat zwölf Stationen vom Zhongshan-Park über einen Tunnel unter dem Huangpu entlang bis zur Longyang Road in Pudong. Im Endausbau wird die Linie 2 ca. 26,5 km lang sein und

soll vom Hongqiao Airport zum neuen Pudong International Airport führen. Mitte 2000 wurde eine Verlängerung der Linie 2 fertig gestellt. Sie verbindet in Pudong die Station Longyang mit der Station Zhangjiang-Hightech-Park. Inzwischen hat die Linie 2 eine Länge von 19,1 km erreicht. Der Endausbau der Linie 2 soll sich bis zum Jahr 2002 erstrecken.<sup>78</sup>

#### *Flughafen:*

Shanghais größtes Infrastrukturprojekt in den 90er Jahren war der neue internationale Flughafen in Pudong. Seit dem 1. Oktober 1999 ist der neue 1,6 Mrd. US\$ teure Flughafen in Betrieb, um zunächst 20 Millionen Passagiere im Jahr zu transportieren. Das entspricht etwa einem Viertel der Kapazität des Hauptflughafens Hongqiao. Die Kapazitäten für diesen internationalen Flughafen sollen ebenfalls weiter ausgebaut werden. Ab 2003 sollen dann 80 Millionen Menschen und 5 Mio. t Fracht über den neuen Flughafen abgefertigt werden.<sup>79</sup>

#### *Transrapid:*

Die erste kommerzielle Transrapid-Strecke soll in Pudong gebaut werden. Vertreter des Transrapid-Konsortiums und der chinesischen Betreiber haben nach langen Verhandlungen am 23. Januar 2001 die Verträge für den Bau des Transrapids unterschrieben.<sup>80</sup> Nachdem die Machbarkeitsstudie abgeschlossen ist, haben die Bauarbeiten begonnen. Am 1. Januar 2003 soll voraussichtlich der erste Zug die Finanzzone Lujiazui mit dem neuen internationalen Flughafen Pudong verbinden. Mit rd. 35 km wird die Transrapid-Strecke kürzer als bisher geplant, um größere Umbauten im neuen Bankenviertel Lujiazui in Pudong zu vermeiden. Der Transrapid soll zwischen dem neuen internationalen Flughafen Pudong und der U-Bahnstation Longyang verkehren, um den Flughafen mit dem U-Bahnnetz der Innenstadt von Shanghai und dem Finanzzentrum Lujiazui zu verbinden. Drei Züge sollen ständig verkehren. Die Fahrtzeit auf der 35 km langen Strecke soll nur sieben Minuten betragen. Ab dem Jahr 2003 sollen jährlich 5 bis 7 Millionen Menschen die Strecke benutzen.

Das deutsche Transrapid-Konsortium, bestehend aus Thyssen-Krupp, Siemens und Adtranz wird vier Züge mit Antriebstechnik und jeweils sechs Waggons liefern. Die Gesamtkosten des Projekts liegen, höher als zu Anfang geschätzt, bei möglicherweise mehr als 2,5 Mrd. DM.<sup>81</sup> Die Trasse allein soll voraussichtlich etwa 1 Mrd. DM kosten und wird von chinesischer Seite gebaut werden. Die Bundesregierung unterstützt das Projekt mit einem Zuschuss von 200 Mio. DM.<sup>82</sup>

<sup>78</sup>Vgl. Smolczyk, Alexander, „Leben im Drachkopf“, in: *Der Spiegel*, 20.11.2000, Nr. 47, S.164 und Siemens Transportation Systems, *Metro Shanghai – China*, veröffentlicht im Internet unter [http://w4.siemens.de/ts/ts\\_d/produkte\\_loesungen/metros\\_u\\_s/hr/shanghai/index.html](http://w4.siemens.de/ts/ts_d/produkte_loesungen/metros_u_s/hr/shanghai/index.html), Zugriff am 18.04.2001.

<sup>79</sup>Terpitz, Katrin, a.a.O.

<sup>80</sup>Vgl. Pressemitteilung Transrapid International, „Transrapid – Auftrag aus China“, veröffentlicht im Internet unter <http://www.transrapid.de/htmls/service.html>, Zugriff am 18.04.2001.

<sup>81</sup>*Wirtschaftswoche*, 19.11.2000; *Der Spiegel*, 20.11.2000; *Die Welt*, 3.12.2000 und *Süddeutsche Zeitung*, 21.11.2000.

<sup>82</sup>„Transrapid in Pudong – Pilotstrecke für China und die Welt“, in: *China Contact*, Februar 2001, S.12.

<sup>73</sup>Schüller/Höppner, a.a.O., S.503.

<sup>74</sup>Ying Dinghua, „Shanghai's Urban Traffic“, in: Foster, Harold (Hrsg.), *The Dragon's Head*, Victoria 1998, S.154.

<sup>75</sup>„China Starts Work on Asia's Largest Underwater Tunnel“, in: *Asia Pulse Archive* der AHK in Shanghai.

<sup>76</sup>Ying Dinghua, a.a.O., S.155.

<sup>77</sup>Vgl. Schüller/Höppner, a.a.O., S.112.



## 9.2 Pudongs Schlüsselzonen

### *Lujiazui – Finanz-, Verwaltungs- und Dienstleistungszentrum:*

Die Zone mit einer Größe von 28 km<sup>2</sup> liegt direkt gegenüber dem alten Finanzzentrum. Die Zone ist über die Yangpu-Brücke im Norden und über die Nanpu-Brücke im Süden sowie über den Tunnel an der Schnellstraße Yannanlu mit dem Verkehrsnetz in Puxi verbunden. Ihre Nähe zum bestehenden Stadtzentrum und zentrale Lage innerhalb der inneren Ringstraße in Pudong sowie die hervorragende Verkehrsanbindung zu Puxi zeichnen Lujiazui aus.

Bei der Entwicklung der Schlüsselzone Lujiazui konzentrierte sich die Shanghaier Regierung auf drei Subzonen, in denen jeweils Bürohochhäuser, Bankgebäude und Handelszentren gebaut werden, Handels- und Einkaufszentren geplant sowie Verwaltungsgebäude und ein Wohngebiet vorgesehen sind.<sup>83</sup>

In Lujiazui sollen sich ausländische Banken niederlassen, auch solche, die bereits in Shanghais Distrikt Puxi tätig sind. Als Anreiz gilt die Möglichkeit, Geschäfte in der Landeswährung durchzuführen. Auch die 1990 gegründete Börse am Bund ist Anfang 1997 bereits auf die andere Seite des Huangpu nach Lujiazui umgezogen. Mit dem 130 m hohen und 27-stöckigen Börsengebäude demonstriert Shanghai architektonisch, dass die Metropole künftig mit der Schlüsselzone Lujiazui zu den führenden Börsenstandorten der Welt aufsteigen will.<sup>84</sup>

Das alles überragende Bauwerk in Lujiazui ist der am 1. Mai 1995 fertig gestellte Fernsehturm, der wegen seiner Kugel in der Spitze des Turmes „Perle des Orients“ genannt wird.<sup>85</sup> Ende August 1999 wurde ein weiteres spektakuläres Finanzgebäude in Lujiazui fertig gestellt, der Jin Mao Tower mit 420 Metern<sup>86</sup> und 88 Stockwerken. In den obersten Stockwerken (34 bis 88) beherbergt er das Grand Hyatt Hotel, das damit als das am höchsten gelegene Hotel der Welt gilt.<sup>87</sup> Eigentümer dieses 740 Mio. US\$ teuren Finanzgebäudes ist zu 90% die japanische Mori-Baugesellschaft; andere ausländische Investoren halten die restlichen 10%.<sup>88</sup>

### *Jinqiao – Export-/Weiterverarbeitungszone:*

Die Weiterverarbeitungszone soll zwar als Export- und Weiterverarbeitungszone ausgebaut werden, ist aber bisher im Wesentlichen auf Produktionsaktivitäten beschränkt.<sup>89</sup> Jinqiao hat eine Fläche von 19 km<sup>2</sup> und liegt in der Mitte Pudongs. Ein besonderer Standortvorteil der Zone ist der gute Anschluss an das internationale Verkehrsnetz. So sind der Hafen Waigaoqiao lediglich 8 km, der Pudong International Airport 15 km und der Hongqiao Airport 25 km entfernt. Die Zone wird durch die

Jinqiao-Straße in ein Industriegebiet mit einer Fläche von 16 km<sup>2</sup> und in ein Verwaltungs-, Dienstleistungs- und Wohngebiet mit einer Fläche von 4 km<sup>2</sup> unterteilt.<sup>90</sup>

Bei der Auswahl der Investoren in dieser Zone wird der Schwerpunkt auf die Ansiedlung exportorientierter Industrien der Branchen Maschinenbau, Feinelektronik, Textilverarbeitung, Lebensmittelverarbeitung und biopharmazeutische Produktion gelegt. Durch die Förderung der Ansiedlung von Universitäten und Forschungsinstituten in Jinqiao soll die Integration von Forschung und Produktion gestärkt werden, um günstige Voraussetzungen für einen Technologietransfer zu bieten. Inzwischen hat sich die Infrastruktur der Zone auf den Gebieten der Wasser-, Gas- und Stromversorgung sowie Telekommunikation und im Bereich des Straßenverkehrsnetzes deutlich verbessert.<sup>91</sup> Die durchschnittliche Wachstumsrate von Jinqiao lag in den Jahren 1993 bis 1999 bei annähernd 50%. Im Jahr 1999 erreichte der industrielle Bruttowertsatz (BPW) von Jinqiao rd. 37 Mrd. Yuan, 25% des BPW von Pudong.

### *Waigaoqiao – Zollfreihandelszone:*

Die bedeutendsten Vergünstigungen in Waigaoqiao sind die Steuer- und Zollfreiheit<sup>92</sup> für die Einfuhr ausländischer Güter nach Waigaoqiao und deren Lagerhaltung in der Freihandelszone. Steuern und Zollabgaben fallen erst an, wenn die Waren aus Waigaoqiao über die Grenze nach China gebracht werden. Umgekehrt wird die Ausfuhr von Waren aus China nach Waigaoqiao als Export behandelt. Waigaoqiao wird dadurch besonders interessant für Handelsunternehmen, die auf flexiblen Kundenservice in China Wert legen sowie als Durchgangsstation für die Belieferung weiterer asiatischer Länder.

Insbesondere bei der Gründung ausländischer Logistikunternehmen spielt Waigaoqiao eine zentrale Rolle, da gegenwärtig diese Freihandelszone zu den liberalsten Investitionsstandorten in China gehört. Als Standort für ihre Zentrallager nutzen die Unternehmen die zollfreie Zone Waigaoqiao für den direkten Vertrieb solcher Komponenten nach ganz China, die eine kurze Lieferzeit benötigen (z.B. Ersatzteile, Zwischengüter). 297 Unternehmen mit ausländischer Beteiligung, vorwiegend Handels-, Distributions-, Lagerhaltungs- und Prozessunternehmen, nutzen inzwischen diese Standortvorteile, darunter sind 20 deutsche Unternehmen.<sup>93</sup>

### *Zhangjiang – Hightech-Park:*

Zhangjiang liegt im Zentrum der neuen Wirtschaftszone Pudong und hat eine Fläche von 17 km<sup>2</sup>. Die Zone ist ca. 12 km vom Stadtzentrum und 10 km vom neuen Flughafen Pudongs entfernt. In diesem Wissenschafts- und Technologiezentrum werden die Ansiedlung von Hightech-Industrien aus den Bereichen Mikroelektronik, Luft- und Raumfahrtindustrie, Optik, Umweltschutz, Biomedizin, Pharmazeutik sowie Softwareentwicklung und moderne

<sup>83</sup>Tang Jianzhong, „Planning and Construction of Pudong New Area“, in: Foster, a.a.O., S.268-280.

<sup>84</sup>„Shanghai will Asiens Powerhouse werden“, in: *Nachrichten für den Außenhandel* (NfA), 2.11.2000, S.3.

<sup>85</sup>Schüller/Höppner, a.a.O., S.111.

<sup>86</sup>In einige Quellen wird die Zahl mit 460 Metern angegeben.

<sup>87</sup>Saywell, Terish, „Pudong Rises to the Task“, in: *Far Eastern Economic Review*, 2.11.2000, S.56.

<sup>88</sup>Spaeth, Andreas, „So kommt man bei Chinesen an“, in: *Die Welt*, 20.1.2001, S.33.

<sup>89</sup>Reif, Angela, „Hightech- oder Sonderzone: Welcher Standort ist der richtige?“, in: *China Contact*, Mai 2000, S.11.

<sup>90</sup>Schüller/Höppner, a.a.O., S.111.

<sup>91</sup>„Shanghai Jinqiao Export Processing Zone“, in: *German-Chinese Business Forum*, April 2000, S.66.

<sup>92</sup>Reif, Angela, a.a.O., S.10.

<sup>93</sup>*Pudong Nianjian 2000* [Pudong Yearbook 2000], S.31; Reitmeier, B., „Effiziente Logistik – Strategischer Erfolgsfaktor im China-Geschäft“, in: *China Contact*, Juli 2000, S.22.



Telekommunikation gefördert. Die Schnellstraßen Longdong Road im Nordwesten mit Anschluss zum inneren Ring und Zhangjiang Road im Osten der Zone wurden ausgebaut, um bessere Verkehrsverbindungen zu schaffen.

Mit dem ehrgeizigen Ziel, das zukünftige Silicon Valley Chinas zu werden, kann sich der Hightech-Park Zhangjiang zahlreicher Niederlassungen multinationaler Konzerne aus der IT-Branche wie Sun Microsystem und Motorola rühmen. Im Jahr 1999 wurden 39 Projekte mit einem Investitionsvolumen von insgesamt über 1,2 Mrd. US\$ genehmigt.

### 9.3 Entwicklung Pudongs nach zehn Jahren

Pudong feierte am 18. April 2000 sein zehnjähriges Jubiläum und gleichzeitig auch die Ernennung zum 16. Bezirk der Stadt Shanghai.<sup>94</sup> Das Stadtbild von Pudong wird heute durch eine sich ständig verändernde futuristische Skyline geprägt. Heute ist Pudong ein modernes Finanz-, Handels- und Gewerbegebiet mit Bürohochhäusern, Banken, Handelsgesellschaften und multinationalen Konzernen. Auch die deutschen Großbanken haben schon in Pudong Niederlassungen gegründet.

Die Planziele für die Entwicklung Pudongs wurden zum größten Teil erreicht, und die infrastrukturellen Großprojekte wie die oben beschriebene Yangpu- und Nanpu-Brücke, der neue internationale Flughafen in Pudong, der innere und äußere Ring sowie die U-Bahnlinie 1 konnten fertig gestellt werden. Im Vergleich zur „alten Stadt“ Puxi, die, bezogen auf den inneren Autobahnring, nur eine Größe von 200 km<sup>2</sup> repräsentiert, sind im „neuen“ Pudong heute bereits 80 km<sup>2</sup> als urbanes Stadtgebiet erschlossen.

Die wirtschaftliche Leistungskraft Pudongs stieg seit 1990 um das Zwölfwache. Schon jetzt steuert Pudong bei einem Flächenanteil von 8% rund 20% zur wirtschaftlichen Leistung der Stadt Shanghai bei.<sup>95</sup> Weiterhin sollen Banken, Versicherungen, Handel und strategisch wichtige Industrien wie der Automobilsektor und die Telekommunikation in den folgenden Jahren 70% zum BIP Pudongs beisteuern.<sup>96</sup>

---

\* Luong Diep ist Sinologe (M.A.) und schrieb seine Masterarbeit über „Markteintrittsstrategien ausländischer Unternehmen in Pudong“ an der Universität Hamburg (Fachbereich Orientalistik, August 2001).

<sup>94</sup>Schüller, Margot, „Pudong wird Shanghais 16. Bezirk“, in: *China aktuell*, August 2000, S.899.

<sup>95</sup>Terpitz, Katrin, a.a.O.

<sup>96</sup>„Analysis Pudongs Development Reshapes China's Drive to open up“, in: *Asia Pulse Archive* der AHK in Shanghai.