

Philipp Buddemeier*

Struktur und Entwicklungspotenzial des chinesischen Nutzfahrzeugmarktes

Gliederung:

- 1 Einleitung
- 2 Marktüberblick
 - 2.1 Segmentierung auf Produktebene
 - 2.2 Zukünftige Marktentwicklung
- 3 Abnehmer und Lieferanten
- 4 Industriestruktur
 - 4.1 Industriepolitische Leitlinien für den Kraftfahrzeugmarkt
 - 4.2 Konsolidierung der Nfz-Produzenten
 - 4.3 Hindernisse bei der Umsetzung der industriepolitischen Leitlinien
- 5 Produzenten im chinesischen Nfz-Markt
- 6 Auswirkungen des WTO-Beitritts und zukünftige Entwicklungen
- 7 Literaturverzeichnis

1 Einleitung

Für die Entwicklung des chinesischen Nutzfahrzeugmarktes in seiner heutigen Form war die von Deng Xiaoping 1978 eingeleitete Öffnungspolitik von zentraler Bedeutung, sodass dieser Einschnitt bei rückblickender Betrachtung zwei Entwicklungsphasen klar voneinander trennt. Den Beginn der ersten Phase markiert die Entstehung einer eigenständigen chinesischen Kraftfahrzeugindustrie in den 50er Jahren, als unter Mao eine an das Vorbild der Sowjetunion angelehnte Industrialisierungsstrategie verfolgt wurde. Der Schwerpunkt der Kraftfahrzeugproduktion lag dabei eindeutig auf der Herstellung von Nutzfahrzeugen. 1956 lief der erste 4-Tonner vom Band der First Automotive Works Group (FAW). Erst zwei Jahre später wurde die erste Limousine auf den Markt gebracht.

Die chinesische Industriepolitik blieb bis Ende der 70er Jahre auf die Nfz-Produktion ausgerichtet, sodass der Anfang der 80er Jahre ansteigende Bedarf an Pkws nicht durch die inländische Produktion gedeckt werden konnte. Bereits 1980 übertraf die Anzahl importierter Pkws die chinesische Produktion um das 3,6fache.¹ Mit der Zielsetzung die Effizienz der heimischen Industrie zu steigern und die Importe durch lokale Produktion zu substituieren

wurde im Rahmen der von Deng verfolgten Öffnungspolitik die Anziehung internationalen Kapitals und Know-hows vorangetrieben. Damit wurde die zweite Entwicklungsphase in der chinesischen Kraftfahrzeugbranche eingeleitet. Allein zwischen 1984 und 1989 wurden fünf große Joint-Venture-Projekte abgeschlossen, unter anderem das Joint Venture (JV) zwischen der Shanghai Automotive Industry Corporation (SAIC) und Volkswagen (VW) zur Produktion des Santana.²

Die seit den 80er Jahren gegründeten chinesisch-ausländischen JVs in der Kraftfahrzeugbranche sind fast ausschließlich in der Pkw-Produktion engagiert. Der Marktanteil dieser JVs bei der Pkw-Produktion lag 2001 bei marktbeherrschenden 97%.³ In der Nutzfahrzeug-(Nfz-)Branche ist die chinesische Regierung bei der Genehmigung chinesisch-ausländischer JVs bislang sehr zurückhaltend gewesen. Der Nfz-Markt wird deshalb weiterhin von chinesischen Produzenten dominiert. Vor diesem Hintergrund wurde in der Vergangenheit der Nfz-Markt vergleichsweise wenig analysiert.⁴ Erst in den letzten Jahren rückte der Nfz-Markt zunehmend ins Interesse ausländischer Beobachter.

Der nachfolgende Artikel untersucht den Nfz-Markt der VR China, wobei der Schwerpunkt auf die Analyse der gegenwärtigen Marktstruktur sowie die Abschätzung des zukünftigen Entwicklungspotenzials gelegt wird. Der einleitende Marktüberblick zeigt auf Basis der historischen Absatzzahlen die wesentlichen Entwicklungstendenzen auf und wird in Kapitel 2.1 um eine vergleichende Betrachtung der einzelnen Marktsegmente ergänzt. Daran schließt sich in Kapitel 2.2 eine Prognose der zukünftigen Marktentwicklung an. Um die Marktstruktur besser zu verstehen erfolgt in Kapitel 4 eine Beschreibung der gegenwärtigen Industriestruktur mit einem besonderen Schwerpunkt auf der Darstellung der etablierten chinesischen Nfz-Produzenten in Kapitel 5. Abschließend werden die Auswirkungen des chinesischen WTO-Beitritts auf den Nfz-Markt betrachtet.

2 Marktüberblick

Der chinesische Nutzfahrzeugmarkt hat sich in den letzten drei Jahren mit hohen Wachstumsraten expansiv entwickelt.⁵ Trotz hoher Wachstumsraten in den letzten Jahren ist die Fahrzeugdichte im internationalen Vergleich gegenwärtig noch extrem niedrig. Allerdings würde der chinesische Lkw-Markt bei einem unterstellten Wachstum des Absatzes von 10% p.a. Westeuropa bis 2006 überholen und damit zum weltweit zweitgrößten Lkw-Markt nach den USA aufrücken.⁶ Das sich unter der Annahme weiterhin hohen Wirtschaftswachstums ergebende Marktpotenzial hat mittlerweile fast alle bedeutenden ausländischen Nfz-Hersteller zur Aufnahme oder zur Planung einer Produktion in China veranlasst. Dennoch wird der Nfz-Markt weiterhin von den chinesischen Herstellern dominiert, die einfache Fahrzeuge zu günstigen Preisen anbieten.

²Vgl. Zhang/Taylor 2001, S.264.

³Vgl. Gao 2002a, S.147.

⁴Vgl. Fischer 2001, S.10.

⁵Vgl. Dri/Wefa 2002, S.151.

⁶Vgl. Gao 2002b, S.2.

¹Vgl. Zhang/Taylor 2001, S.264.

Tabelle 1: Entwicklung der Absatzzahlen und Marktanteile Nfz versus Pkw

Jahr	Absatz				Marktanteil			Wachstum Y-o-Y
	Lkw	Bus	Pkw	Gesamt	Lkw	Bus	Pkw	
1990	422.700		60.700	483.400	87%		13%	
1991	552.000		120.600	672.600	82%		18%	39%
1992	916.100		160.100	1.076.200	85%		15%	60%
1993	1.048.000		225.032	1.273.032	82%		18%	18%
1994	1.084.601		244.772	1.329.373	82%		18%	4%
1995	1.102.497		321.115	1.423.612	77%		23%	7%
1996	680.300	381.200	377.200	1.438.700	47%	27%	26%	1%
1997	676.540	416.740	474.200	1.567.480	43%	27%	30%	9%
1998	658.050	436.720	508.280	1.603.050	41%	27%	32%	2%
1999	750.769	511.291	570.410	1.832.470	41%	28%	31%	14%
2000	774.911	701.294	610.138	2.086.343	37%	34%	29%	14%
2001	818.433	823.769	721.463	2.363.665	35%	35%	30%	13%

Quelle: Für Absatzzahlen der Jahre 1990 bis 1995 vgl. EIU 2000, S.250-252; für 1996 bis 1999 vgl. *China Auto* (verschiedene Jahrgänge) und für 2000 und 2001 vgl. Zhongguo Qiche 2002a.

Im Jahr 2001 wurden auf dem chinesischen Kraftfahrzeugmarkt ca. 824.000 Busse, 818.000 Lkws und 721.000 Pkws abgesetzt (s. Tabelle 1).⁷ Das Segment der Nutzfahrzeuge übersteigt damit trotz abnehmender Bedeutung den Pkw-Absatz um mehr als das Doppelte. Ein Überblick über die Absatzzahlen der letzten Jahre zeigt die stark schwankenden Wachstumsraten des Gesamtmarkts und die unterschiedliche Entwicklung der einzelnen Marktsegmente.

Wie aus Tabelle 1 hervorgeht, besaß die Marktentwicklung Anfang der 90er Jahre eine extrem hohe Dynamik. Die hohen Wachstumszahlen spiegeln die expansive Geldpolitik der Zentralregierung und das stark investitionsgetriebene Wirtschaftswachstum 1992-93 wider.⁸ Die restriktivere Geldpolitik nach 1994 war eine der wesentlichen Ursachen für das Abflachen des Kfz-Absatzes. Während 1997 der Absatz durch die Investitionsvorgaben des 9. Fünfjahresplans gefördert wurde, resultiert das geringe Absatzwachstum 1998 einerseits aus der Konzentration der Zentralregierung auf die Förderung von Wohnungskäufen an Stelle von Kfz-Käufen⁹ und andererseits aus den auch in China wahrnehmbaren Auswirkungen der Asienkrise. Seit 1999 zeigt der Kfz-Absatz mit zweistelligen Wachstumsraten wieder eine hohe Dynamik.

2.1 Segmentierung auf Produktebene

Von 15,5 Mio. registrierten Kraftfahrzeugen im Jahr 2000 entfielen etwa die Hälfte auf Lkws, während ca. 3,6 Mio. Busse und etwa 4,3 Mio. Pkws angemeldet waren.¹⁰ Neben dem langfristigen Trend des abnehmenden Marktanteils

von Nutzfahrzeugen zeigen sich auch innerhalb des Nfz-Segments wesentliche Änderungen. Dabei hat die Bedeutung des Bus-Segments gegenüber dem Lkw-Segment in den letzten Jahren deutlich zugenommen.

Die für die Segmentierung des Lkw-Marktes international üblichen Größenkategorien orientieren sich i.d.R. an dem Gesamtgewicht, das häufig mit der englischen Abkürzung GVW (Gross Vehicle Weight) angegeben wird. Alternativ wird bei Lkws die Nutzlast (Payload) als Segmentierungskriterium benutzt. Auf Basis des GVWs erfolgt bei Lkws meist eine Unterscheidung in die Kategorie der schweren (HDT), mittelschweren (MDT) und leichten Lkws (LDT). Die Abkürzungen stehen für Heavy Duty Truck (HDT), Medium Duty Truck (MDT) und Light Duty Truck (LDT). Die chinesischen Statistiken weisen darüber hinaus das Segment der Minitrucks aus (s. Tabelle 2). Der Busmarkt wird überwiegend auf Basis der verfügbaren Sitzplätze in große Busse, mittelgroße Busse und kleine Busse unterteilt. Alternativ wird die Fahrzeuglänge als Segmentierungskriterium benutzt. Auch im Bus-Segment werden in China die Minibusse gesondert ausgewiesen.

Bei einer detaillierten Analyse der einzelnen Kfz-Segmente wird die fehlende Übereinstimmung zwischen den unterschiedlichen Statistiken deutlich. Abweichungen bestehen einerseits bei der Abgrenzung zwischen Pkws und Nutzfahrzeugen und andererseits bei der Segmentierung innerhalb der Nutzfahrzeuge.¹¹ Darüber hinaus wird die Vergleichbarkeit der Daten durch je nach Quelle variierende Produktions- und Absatzzahlen bzw. das gelegentliche Fehlen einzelner Hersteller erschwert. Da keine in sich konsistente Statistik die für diesen Artikel benötigten Daten in der erforderlichen Tiefe enthält, ergibt sich die Notwendigkeit auf verschiedene Quellen zurückzugreifen. Auf mangelnde Vergleichbarkeit wird im Folgenden jeweils hingewiesen.

⁷Vgl. Zhongguo Qiche 2002a, S.33.

⁸Vgl. EIU 1999b, S.50-52.

⁹Vgl. EIU 1999b, S.50.

¹⁰Vgl. Schmitt 2002, S.1-2.

¹¹Vgl. Fischer 2000b, S.1-2 und S.35.

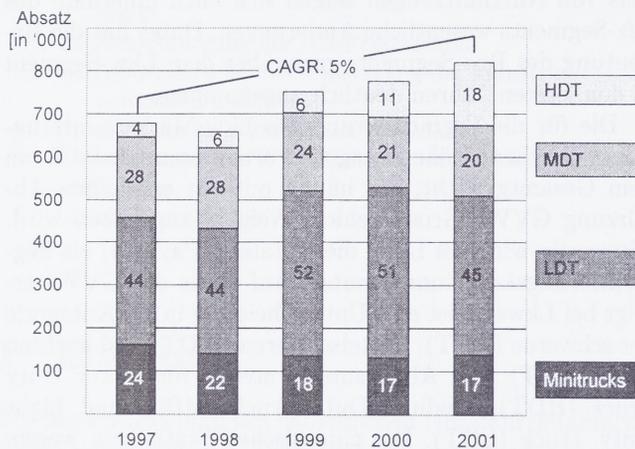
Tabelle 2: Segmentierungskriterien für Nutzfahrzeuge

Segment- bezeichnung	Segmentierungskriterium		Segment- bezeichnung	Segmentierungskriterium	
	GVW	Nutzlast		Sitze	Länge
Heavy Duty Truck	≥ 14t	≥ 8t	Große Busse	≥ 30	>10m
Medium Duty Truck	6t - 14t	5t - 8t	Mittelgroße Busse	20 - 30	7 - 10m
Light Duty Truck	2t - 6t	< 5t	Kleine Busse	10 - 20	3,5 - 7m
Minitruck	< 2t		Minibusse	<10	<3,5m

Quelle: Segmentierung auf Basis des chinesischen GB-Standards (GB – Guo Biao). Vgl. auch Fischer 2000b, S.36 und Dri/Wefa 2002, S.476-478. (Bei Dri/Wefa beginnt das Segment der schweren Lkws erst ab ≥ 15t GVW.)

Eine genauere Betrachtung des Lkw-Absatzes macht deutlich, dass sich von 1997 bis 2001 wesentliche Verschiebungen zwischen den Segmenten ergeben haben. Vor allem das HDT-Segment hat durch hohe Wachstumsraten in den letzten Jahren an Bedeutung gewonnen. Bei einem durchschnittlichen Wachstum von knapp 50% p.a. in den letzten fünf Jahren wurden 2001 knapp 150.000 HDTs abgesetzt.¹²

Abbildung 1: Lkw-Absatz nach Segment (in %)



Quelle: Eigene Darstellung auf Basis von *China Auto* 1997 bis 1999 und *Zhongguo Qiche* 2002a für 2000/2001.

Das MDT-Segment entwickelt sich seit mehreren Jahren rückläufig, wobei seit einigen Jahren nicht nur der Marktanteil, sondern auch die absoluten Absatzzahlen sinken. Während 1990 die MDTs noch einen Marktanteil von über einem Drittel am gesamten Kfz-Absatz hatten, sank dieser Anteil auf nur noch 7% in 2001.¹³ Der Rückgang des Absatzes mittelschwerer Lkws zeigt deutlich die Zunahme nachfrageorientierten Verhaltens der Nfz-Produzenten. Nachdem in der ersten Phase des chinesischen Nfz-Marktes die zentralen Planvorgaben die überwiegende Produktion mittelschwerer Lkws vorgegeben hatten, orientierte sich die Produktion in den 90er Jahren zunehmend an der Nachfrage. Der Segmentanteil der LDT blieb über die letzten Jahre ohne große Veränderungen, wäh-

rend der Marktanteil seit 1990 deutlich gesunken ist.¹⁴ Eine Zunahme der Absatzzahlen ergab sich 1999 vor allem durch eine geänderte Segmentzuordnung von MDTs und landwirtschaftlichen Fahrzeugen.¹⁵ Der Absatz von Minitrucks war in den letzten Jahren rückläufig, sodass der Segmentanteil auf 17% im Jahr 2001 sank.¹⁶ Das Minitruck-Segment wird in der chinesischen Statistik gegensätzlich zur internationalen Klassifizierung den Lkws zugeordnet und beinhaltet vor allem Fahrzeuge mit offener Ladefläche und einem GVW um 1t.¹⁷

Bei der Analyse des Bus-Outputs zeigte sich, dass zwei wichtige Hersteller, King Long und Yutong, in den am meisten benutzten Statistiken der China Association of Automobile Manufacturers (CAAM) nicht erfasst sind. Die Bushersteller King Long und Yutong sind Privatunternehmen und produzieren seit einigen Jahren hochwertige Busse im Segment der großen und mittelgroßen Busse. Von beiden Unternehmen sind in den Statistiken der CAAM weder Produktions- noch Absatzzahlen enthalten. Um die Statistiken zu ergänzen wurde deshalb auf interne Informationen des Bus-Departments der DaimlerChrysler (China) Ltd. zurückgegriffen.¹⁸

Nach Informationen der DaimlerChrysler (China) Ltd. produzierten King Long und Yutong im Jahr 2001 2.254 bzw. 443 große Busse und 6.347 bzw. 8.810 mittelgroße Busse. Da allerdings nur Zahlen für 2001 vorliegen und ausschließlich die Output- und nicht die Absatzzahlen bekannt sind, werden King Long und Yutong bei der Darstellung der Absatzentwicklung über mehrere Jahre nicht berücksichtigt. Bei der Analyse der Outputzahlen von 2001 werden King Long und Yutong jeweils einbezogen.

Wie aus Tabelle 1 bereits ersichtlich, wuchs der Busabsatz in den letzten Jahren mit hoher Dynamik. Zwischen 1997 und 2001 wurde ein durchschnittliches Wachstum von 19% p.a. erreicht (s. Abbildung 2). Gegenüber dem Absatz im Jahr 2000 war vor allem das Segment der Großbusse im Jahr 2001 mit einem Plus von 48% wachstumsstark.¹⁹ Auch die mittelgroßen Busse erzielten

¹⁴Vgl. EIU 1999b, S.73 und Dri/Wefa 2002, S.142.

¹⁵Vgl. EIU 1999b, S.73.

¹⁶Vgl. *Zhongguo Qiche* 2002a, S.33.

¹⁷Vgl. Dri/Wefa 2002, S.477.

¹⁸Outputangaben für 2001 von Herrn Li Yun, Bus-Department der DaimlerChrysler (China) Ltd. Informationen von Herrn Zhang Hao am 07.08.2002 erhalten. Ähnliche Zahlen finden sich im *Zhongguo qiche shichang zhanwang*. Vgl. Guojia Xinxi Zhongxin 2002, S.130.

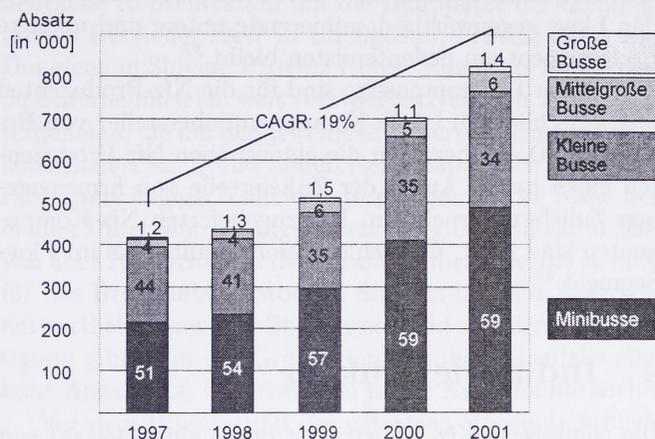
¹⁹Vgl. *Zhongguo Qiche* 2002a, S.57.

¹²Für Absatzzahl vgl. *Zhongguo Qiche* 2002a, S.55. Wachstum auf Basis *China Auto* (verschiedene Jahrgänge) und *Zhongguo Qiche* 2002a berechnet.

¹³Vgl. EIU 1999b, S.72 und Dri/Wefa 2002, S.142.

einen überdurchschnittlichen Absatzzuwachs. Über den Zeitraum der letzten fünf Jahre konnten vor allem die Minibusse ihren Segmentanteil erhöhen. Mit einem durchschnittlichen Wachstum von 23% p.a. wurde der Segmentanteil von 51% auf 59% ausgeweitet.²⁰

Abbildung 2: Bus-Absatz nach Segment (in %)



Quelle: Eigene Darstellung auf Basis von *China Auto* für 1997 bis 1999 und *Zhongguo Qiche* 2002a für 2000/2001.

Die großen und mittelgroßen Busse hatten auf Basis der offiziellen Statistiken lediglich einen Anteil von gut 7% am gesamten Busabsatz. Berücksichtigt man allerdings die Zahlen von King Long und Yutong, ergibt sich für das Segment der Großbusse ein Plus von über 20% und für das Segment der mittelgroßen Busse ein Plus von über 30%. Damit haben beide Segmente einen Anteil am gesamten Busabsatz von über 9%.²¹

2.2 Zukünftige Marktentwicklung

Bei einem Kfz-Bestand von 15,5 Mio. im Jahr 2000 ergibt sich eine durchschnittliche Fahrzeugdichte von 12 Kraftfahrzeugen je 1.000 Einwohner. Damit liegt die Fahrzeugdichte um ein Vielfaches unter dem Durchschnitt in entwickelten Industrieländern. Unter der Annahme weiterhin hoher Wachstumsraten der chinesischen Wirtschaft besitzt der chinesische Kfz-Markt durch den steigenden Transportbedarf und den Ausbau der Infrastruktur damit ein großes Wachstumspotenzial. Bei generell hohen Wachstumserwartungen für den chinesischen Kfz-Markt ergeben sich für die einzelnen Fahrzeugsegmente unterschiedliche Aussichten. Dabei wird vor allem für das Segment der HDTs und der Großbusse hohes Wachstum prognostiziert, während das Segment der MDTs sowie der Minitrucks und Minibusse zurückhaltend beurteilt wird.

Der aktuelle Fünfjahresplan (2001-2005) erwartet für das Jahr 2005 einen Anstieg des Lkw-Absatzes auf ca. 1 Mio. und einen Anstieg des Bus-Absatzes auf ca. 1,1 Mio. Einheiten.²² Diese Angaben unterstellen auf Basis der Absatzzahlen von 2000 ein jährliches Wachstum des Lkw-

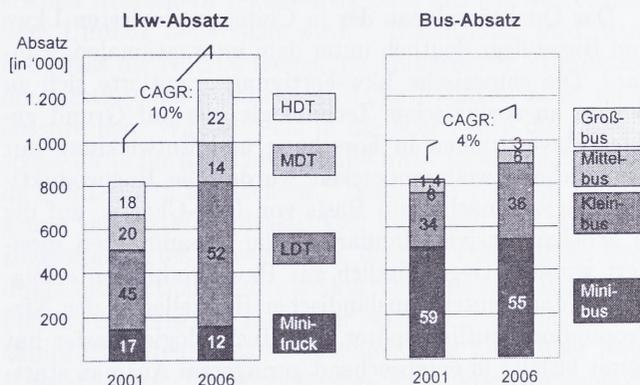
Segments von 5,2% und des Bus-Segments von 9,4%.²³ Während der 9. Fünfjahresplan (1996-2000) die Nachfrage erheblich überschätzt hatte und bereits für das Jahr 2000 ein Kfz-Absatz von 2,8 bis 3 Mio. Stück erwartet worden war,²⁴ sind die Zahlen des aktuellen Fünfjahresplans vorsichtig und aller Voraussicht nach zu niedrig geschätzt.

Eine Anfang 2002 erschienene McKinsey-Studie erwartet für den Lkw-Absatz bis 2006 eine jährliche Steigerung um 10%, wobei das Segment der HDTs und der LDTs als primäre Wachstumstreiber gesehen werden.²⁵

Die gegenwärtig extremen Zuwachsraten des HDT-Absatzes übertreffen sämtliche Prognosen. Allein im ersten Halbjahr 2002 konnte der Absatz um 113% gegenüber dem Vorjahr gesteigert werden und damit wurde in den ersten sechs Monaten bereits das Absatzniveau des Gesamtjahres 2001 erreicht.²⁶

Als wesentliche Ursache für die Steigerung der Nachfrage nach Lkws wird im aktuellen Fünfjahresplan der Ausbau des Straßennetzes und die Zunahme des Fernverkehrs sowie die Verschärfung von Abgasvorschriften angesehen.²⁷ Dabei wird das Absatzwachstum der HDTs durch die erwartete Verlagerung des Gütertransports auf die Straße verstärkt. Die mit weniger als 100 km gegenwärtig geringe Durchschnittsdistanz im Lkw-Gütertransport wird mittelfristig deutlich ansteigen und damit vor allem den Einsatz von HDTs wirtschaftlich machen.²⁸

Abbildung 3: Prognose des zukünftigen Nfz-Absatzes nach Segment (in %)



Quelle: Absatzzahlen 2001 aus *Zhongguo Qiche* 2002a, S.50-54. Absatzprognose für 2006 aus McKinsey-Marktstudien. Vgl. Gao 2002b, S.3 und Gao 2002c, S.2.

Bei den MDTs ist auch zukünftig von einer Stagnation bzw. einem Rückgang der Absatzzahlen auszugehen, da durch verschärfte Abgasvorschriften und verstärkte Kontrollen zur Verhinderung von Überladung MDTs gegenüber HDTs an Wirtschaftlichkeit verlieren.²⁹

Bei den Bussen bestehen vor allem für das Segment der Großbusse sehr gute Wachstumsaussichten. Hier wird der stark zunehmende Fernreiseverkehr als wesentlicher

²⁰Eigene Berechnung auf Basis *China Auto* (verschiedene Jahrgänge) und *Zhongguo Qiche* 2002a.

²¹Die Absatzzahlen von King Long und Yutong wurden vereinfachend mit den Produktionszahlen gleichgesetzt.

²²Vgl. *Qiche Hangye* 2002, S.9.

²³Eigene Berechnung auf Basis *Zhongguo Qiche* 2002a, S.33 und *Qiche Hangye* 2002, S.9.

²⁴Vgl. EIU 1999b, S.88.

²⁵Vgl. Gao 2002b, S.2-3.

²⁶Vgl. *Zhongguo Qiche* 2002d, S.14.

²⁷Vgl. State Economic and Trade Commission 2001, S.9.

²⁸Vgl. DaimlerChrysler (China) 2002a, S.19.

²⁹Vgl. Gao 2002b, S.11.

Wachstumstreiber gesehen.³⁰ Für das gesamte Bus-Segment geht der 10. Fünfjahresplan für das Jahr 2005 von einem Absatz von knapp 1,1 Mio. Stück aus, wobei 15.000 bis 20.000 Stück auf große Busse und 40.000 bis 60.000 Stück auf mittelgroße Busse entfallen sollen.³¹ McKinsey ist für das Segment der Großbusse deutlich optimistischer und geht von einem Absatz von 30.000 Stück aus, rechnet für das gesamte Bus-Segment allerdings mit einem Wachstum von lediglich 4% p.a. (s. Abbildung 3). Nach dem extrem starken Absatzwachstum der Minibusse in den letzten Jahren ist für die Zukunft durch das Abwandern der Kunden zu den komfortableren Kleinbussen oder den prestigeträchtigeren Pkws nur ein geringes Wachstum zu erwarten.³²

3 Abnehmer und Lieferanten

Abnehmer aus Sicht der Nfz-Produzenten sind für die Segmente der schweren Nutzfahrzeuge fast ausschließlich institutionelle Käufer. Dabei spielen Einkäufer von staatlichen Unternehmen gegenwärtig noch eine größere Rolle als Einkäufer von Privatunternehmen. Bei den Lkw-Käufern liegt das Verhältnis bei ca. 60% Staatsunternehmen (mit einer durchschnittlichen Flottengröße von 300-500 Lkws) zu 40% Privatunternehmen (mit einer durchschnittlichen Flottengröße von weniger als 100 Lkws).³³ Analog zum Pkw-Segment gewinnt die Privatwirtschaft an Bedeutung, wobei bis 2012 ein Anstieg des Anteils von Privatunternehmen auf 80% angenommen wird.³⁴

Das Qualitätsniveau der in China produzierten Lkws und Busse liegt deutlich unter dem internationalen Standard. Die chinesische Lkw-Fertigung orientierte sich zu Beginn an sowjetischer Technologie, die auf Grund geringer Investitionen in Forschung und Entwicklung nur unzureichend weiterentwickelt wurde. Die Busproduktion erfolgte zunächst auf Basis von Lkw-Chassis, auf die in arbeitsintensiver Handarbeit die Busaufbauten montiert wurden. Gegensätzlich zur Pkw-Produktion erfolgte der Markteintritt ausländischer Hersteller in der Nfz-Produktion deutlich später. Ein Technologietransfer hat damit bislang in entsprechend geringerem Ausmaß stattgefunden. Busse und Lkws aus chinesischer Produktion leiden häufig an Sicherheitsmängeln, geringer Verarbeitungsqualität und hohem Verbrauch.³⁵ Die durchschnittliche Lebensdauer liegt deutlich unter dem internationalen Niveau. Während international führende Hersteller wie DaimlerChrysler für ihre Lkws eine Laufleistung von 1,5 Mio. km als Qualitätsziel vorgeben, muss bei Lkws aus chinesischer Produktion mit einer ersten Überholung des Motors bereits nach 80.000 km gerechnet werden.³⁶ Nach einer zweiten Überholung des Motors bei ca. 150.000 km muss das Fahrzeug i.d.R. nach 200.000 km ausgemustert werden. Allerdings liegen die Lkw-Preise der chinesischen Hersteller deutlich unter dem internationalen Niveau. Die

einfachen MDTs kosten weniger als 100.000 RMB (ca. 12.000 US\$), während ein Großteil der HDTs bei Endverkaufspreisen um 200.000 RMB (ca. 24.000 US\$) liegt. Importfahrzeuge oder Fahrzeuge aus Lizenzfertigung bieten höhere Qualität und eine längere Lebensdauer, sind aber signifikant teurer und liegen im HDT-Segment meist deutlich über 500.000 RMB (über 60.000 US\$). Es wird erwartet, dass auch in den kommenden Jahren das bei den Lkws gegenwärtig dominierende untere und mittlere Preissegment am bedeutendsten bleibt.³⁷

Auf der Lieferantenseite sind für die Nfz-Produzenten fast ausschließlich lokale Komponentenhersteller von Bedeutung. Dabei beziehen die chinesischen Nfz-Produzenten einen hohen Anteil der Zulieferteile von firmeneigenen Zulieferunternehmen. Die zugelieferten Nfz-Komponenten sind i.d.R. von schlechterer Qualität als im Pkw-Segment.³⁸

4 Industriestruktur

Die chinesische Kfz-Industrie ist durch eine Vielzahl von Herstellern mit geringen Outputmengen gekennzeichnet. Mitte 2002 waren in China 106 Kfz-Hersteller registriert,³⁹ von denen über 80% Nutzfahrzeuge produzieren.⁴⁰ Von den 106 registrierten Kfz-Herstellern hatten 22 Unternehmen innerhalb der ersten fünf Monate des Jahres 2002 noch keine Fahrzeuge produziert, während weitere 13 Unternehmen lediglich einen Output von weniger als 100 Fahrzeugen realisieren konnten.⁴¹ Lässt man die Unternehmen ohne Fahrzeugproduktion im Jahr 2002 außer Acht, ergibt sich in 2002 ein durchschnittlicher monatlicher Output von gut 3.000 Fahrzeugen je Unternehmen.⁴² Für das Gesamtjahr 2001 lag der durchschnittliche Output der produzierenden Unternehmen bei etwas über 27.000 Fahrzeugen je Unternehmen,⁴³ d.h. bei weniger als 2.300 Fahrzeugen pro Monat. Im Gesamtjahr erreichten nur sieben Kfz-Hersteller einen Output von mehr als 100.000 Fahrzeugen und darunter befanden sich nur drei Unternehmen, die mit Nutzfahrzeugen einen entsprechend hohen Output realisieren konnten.⁴⁴ Diese Zahlen zeigen deutlich, dass der Konzentrationsprozess in der Kfz-Industrie noch nicht sehr weit fortgeschritten ist.

Der Konzentrationsgrad der Fahrzeughersteller variiert je nach Segment. Während die Top 5 Hersteller im HDT- und MDT-Segment 97% bzw. 99% des Marktes abdecken, kommen die Top 5 Hersteller im LDT-Segment lediglich auf einen Marktanteil von 63%.⁴⁵ In dieser Zahl spiegelt sich deutlich die fragmentierte Struktur des LDT-Segments wider, in dem im Jahr 2001 knapp 50 Hersteller aktiv waren.⁴⁶ Auch im Bus-Segment decken die Top 5 Hersteller im Segment der großen und mittelgroßen Busse einen wesentlich höheren Marktanteil als bei den

³⁷Vgl. DaimlerChrysler (China) 2002a, S.18.

³⁸Vgl. Schmitt 2002, S.8.

³⁹Vgl. Zhongguo Qiche 2002c, S.22.

⁴⁰Eigene Berechnung auf Basis Zhongguo Qiche 2002c, S.28-32.

⁴¹Vgl. Zhongguo Qiche 2002c, S.23-24.

⁴²Eigene Berechnung auf Basis Zhongguo Qiche 2002c, S.22-24.

⁴³Eigene Berechnung auf Basis Zhongguo Qiche 2002a, S.44-46.

⁴⁴Vgl. Zhongguo Qiche 2002a, S.44. Minitrucks und Minibusse wurden bei den Nfz-Herstellern nicht berücksichtigt.

⁴⁵Eigene Berechnung auf Basis Zhongguo Qiche 2002a, S.50-51.

⁴⁶Vgl. Zhongguo Qiche 2002a, S.50-51.

³⁰Vgl. Schmitt 2002, S.3-4.

³¹Vgl. Qiche Hangye 2002, S.21.

³²Vgl. Gao 2002c, S.15.

³³Vgl. DaimlerChrysler (China) 2002a, S.18.

³⁴Vgl. DaimlerChrysler (China) 2002a, S.18.

³⁵Vgl. Fischer 2001, S.12.

³⁶Informationen aus Recherche-Interview Otto Dufek, Mitarbeiter der DaimlerChrysler (China) Ltd., 10.07.2002.

Kleinbussen ab. Damit lässt sich zusammenfassen, dass der Konzentrationsgrad in den schweren Nfz-Segmenten relativ hoch ist, während das Segment der leichten Nutzfahrzeuge durch eine Vielzahl kleiner Hersteller bestimmt wird.

Bei Betrachtung der regionalen Verteilung der Nfz-Produzenten und Zulieferunternehmen zeigt sich eine deutliche Konzentration um die Hauptsitze der dominierenden Hersteller FAW in Changchun, Provinz Jilin, und Dongfeng in Shiyan, Provinz Hubei. Einerseits haben beide Unternehmen ein weit verzweigtes Netz von Tochterunternehmen, die um den jeweiligen Unternehmenshauptsitz konzentriert sind, und andererseits haben sich eine Vielzahl unabhängiger Zulieferunternehmen in der Nähe der beiden Unternehmen angesiedelt. So gibt es allein in Shiyan über 200 Firmen in der Automobilbranche, die zu 80% für das Bruttoinlandsprodukt Shiyans im Jahr 2001 verantwortlich waren.⁴⁷ Mit Schwerpunkt auf der Pkw-Fertigung gibt es in der Großregion Shanghai ebenfalls eine hohe Anzahl von Unternehmen in der Automobilbranche.

Vor dem Hintergrund des extremen Preisunterschieds zwischen den Lkws chinesischer und internationaler Produzenten hinterfragen ausländische Beobachter kritisch, ob die chinesischen Produzenten unter den gegebenen Bedingungen profitabel arbeiten können.⁴⁸ Laut offizieller Statistik wurde in der Kfz-Branche allerdings eine durchschnittliche Umsatzrendite von über 5% erwirtschaftet.⁴⁹ Wie die China Association of Automobile Manufacturers (CAAM) mitteilte, wurde von den 5.565 in der Kfz-Branche erfassten Unternehmen 2001 ein Gesamtgewinn von 3,2 Mrd. US\$ erwirtschaftet. Auch die 15 größten Unternehmensgruppen der Kfz-Branche wiesen Gewinne aus, die gegenüber 2000 sogar deutlich gesteigert werden konnten. Vor allem FAW und Dongfeng konnten ihren Umsatz und ihr Ergebnis deutlich verbessern.⁵⁰ Damit stellt sich die Frage, ob eventuelle Verluste durch staatliche Unterstützung ausgeglichen werden. Obwohl es für direkte Subventionen keine Anhaltspunkte gibt, ist bei den Lkw-produzierenden Staatsunternehmen davon auszugehen, dass über den bevorzugten Zugang zu Rohmaterialien und Ressourcen eine indirekte Subventionierung erfolgt. Da die Geschäfts- und Branchenzahlen i.d.R. ohne Differenzierung zwischen Lkw- und Pkw-Produktion veröffentlicht werden und auch die großen Lkw-Produzenten keine Spartenberichterstattung ausweisen, ist die Beurteilung der Profitabilität der Lkw-Produktion auf Basis öffentlich zugänglicher Informationen nur schlecht möglich.

Die Effizienz der chinesischen Kfz-Industrie ist auf Grund der kleinen Betriebsgrößen und des niedrigen Automatisierungsgrads gering. Vor allem für qualitativ hochwertige Fahrzeuge sind entsprechende Zulieferteile häufig nur mit hohem Aufwand zu beziehen. Während FAW und Dongfeng im MDT-Segment einfache Fahrzeuge mit z.T. veralteter Technologie in hohen Stückzahlen und zu günstigen Preisen herstellen, liegen die Produktionskosten für hochwertige Fahrzeuge deutlich über dem internationalen Niveau. Da die in China gefertigten Nutzfahrzeuge nicht

den international üblichen Nfz-Typen entsprechen, ist ein direkter Preisvergleich schwierig. Für die in China gefertigten Mittel- und Oberklasse Pkws lässt sich allerdings sagen, dass die Produktionskosten etwa um 30% bis 40% über denen vergleichbarer Fahrzeuge aus einer Produktionsanlage in den Industrieländern liegen.⁵¹

Während bei den Pkw-Herstellern chinesisch-ausländische JVs eine große Bedeutung haben, wird der Nfz-Bedarf fast ausschließlich von chinesischen Unternehmen gedeckt. Bei der Pkw-Produktion wurde bereits in den 80er Jahren deutlich, dass die chinesischen Hersteller ohne ausländische Partner nicht in der Lage waren den inländischen Bedarf zu decken. Dagegen zeigt sich die Nfz-Industrie mit den großen Firmen FAW und Dongfeng, die beide auch im internationalen Vergleich hohe Outputzahlen erreichen, in einer besseren Position. Die gegenüber der Pkw-Produktion vorteilhaftere Wettbewerbssituation der Nfz-Produzenten resultiert auch aus der Arbeitsintensität der Nfz-Produktion, die – wie in westlichen Ländern – wesentlich höher als bei der Pkw-Produktion ist.⁵² Damit können chinesische Produzenten die Verfügbarkeit billiger Arbeitskräfte als einen der Hauptvorteile gegenüber der westlichen Konkurrenz ausspielen.

Auch wenn die chinesischen Nfz-Produzenten bislang ihre beherrschende Marktposition sichern konnten, stellen die zu erwartenden Marktveränderungen eine große Herausforderung dar. Um die zukünftig geforderten Emissionsgrenzwerte einzuhalten besteht die Notwendigkeit moderne Motorenteknologie einzusetzen, die von den chinesischen Herstellern gegenwärtig noch nicht in ausreichendem Umfang beherrscht wird.⁵³ Gleichzeitig wird deutlich, dass die Nutzfahrzeuge aus chinesischer Produktion den gestiegenen qualitativen Anforderungen nicht mehr entsprechen. Während bis in die 80er Jahre die chinesischen Lkws für das schlechte und nicht zusammenhängende Straßennetz ausreichten,⁵⁴ zeigt sich vor dem Hintergrund verbesserter Infrastruktur und einem verstärkt effizienzorientierten Lkw-Einsatz, dass die chinesischen Produkte international nicht konkurrenzfähig sind. Bisher haben die chinesischen Hersteller versucht den Konkurrenzkampf über den Preis zu gewinnen und nicht über Neuentwicklungen. Die rückständige Produktionstechnologie wird dabei in niedrigen Sicherheitsstandards, schlechter Verarbeitung und hohem Treibstoffverbrauch deutlich.⁵⁵ Investitionen in Forschung und Entwicklung sind dabei von den vielen kleinen Herstellern nicht zu finanzieren.⁵⁶

Um die Wettbewerbsfähigkeit der chinesischen Kfz-Hersteller zu verbessern und die Kfz-Industrie zu einer Schlüsselindustrie auszubauen, wurden 1994 politische Leitlinien für den Kfz-Markt vorgegeben, die im Folgenden dargestellt werden sollen.

⁴⁷Vgl. Pun 2002, o.Sz.

⁴⁸Informationen aus Recherche-Interview Otto Dufek, Mitarbeiter der DaimlerChrysler (China) Ltd., 10.07.2002.

⁴⁹Eigene Berechnung auf Basis Zhongguo Qiche 2002b, S.80.

⁵⁰Vgl. Zhongguo Qiche 2002b, S.80-82.

⁵¹Vgl. Ping/Wei 2001, S.52.

⁵²Vgl. Roland Berger 2000, S.59.

⁵³Informationen aus Recherche-Interview Manfred Müll, Mitarbeiter der DaimlerChrysler AG, 27.05.2002.

⁵⁴Vgl. Fischer 2001, S.10.

⁵⁵Vgl. Fischer 2001, S.12.

⁵⁶Vgl. Lee 2001, S.25.

4.1 Industriepolitische Leitlinien für den Kraftfahrzeugmarkt

Die chinesische Regierung sah sich nach Einleitung der Öffnungspolitik 1978 mit der Fragestellung konfrontiert, auf welche Weise der Übergang von einer zentral gesteuerten Planwirtschaft zu einer marktwirtschaftlich orientierten Wirtschaft am besten gelingen könnte. Auf Grund ideologischer Vorbehalte und unterstützt durch die wirtschaftlich enttäuschenden Reformbemühungen der ehemaligen Sowjetunion nach 1989 sprach sich die Zentralregierung gegen eine Privatisierung der Staatsunternehmen aus. Gesteigerte Selbstverantwortung und strukturelle Anpassungen durch Merger- und Akquisition-Aktivitäten sollten die Profitabilität der Staatsunternehmen sicherstellen. 1994 wurde die Kraftfahrzeugindustrie als eine von fünf Schlüsselindustrien (*zhizhu*) ausgewählt und für diese wurden industriepolitische Vorgaben branchenspezifisch formuliert. Die chinesische Regierung konzentrierte sich dabei zunächst auf den Pkw-Sektor, der als Kern für die weitere Entwicklung der Kraftfahrzeugbranche angesehen wurde.⁵⁷ Die Automobilpolitik zielte im Wesentlichen auf die Realisierung von Größenvorteilen (*Economies of scale*) je Hersteller, die Steigerung des Gesamtoutputs der Branche und die Förderung der Produktentwicklung.⁵⁸ Der Technologietransfer durch Gründung von Joint Ventures mit westlichen bzw. japanischen Herstellern im Pkw-Bereich war als einer der wesentlichen Hebel zur Umsetzung dieser Ziele vorgesehen.

Bei den Nfz-Produzenten stand vor allem die Realisierung von *Economies of scale* durch Konsolidierung im Vordergrund, während die Gründung von Joint Ventures mit ausländischen Herstellern von der Regierung zurückhaltend beurteilt wurde. Dabei lässt sich das bisherige Festhalten der Regierung an einer eigenständigen Nfz-Industrie aus der langen und vergleichsweise erfolgreichen Produktionsgeschichte erklären.⁵⁹ Dagegen zeigt die Bestätigung des JVs zwischen Dongfeng und Nissan im September 2002, dass die chinesische Zentralregierung mittlerweile bereit ist, auch weit reichende Kooperationsvorhaben in der Nfz-Industrie zu unterstützen.

4.2 Konsolidierung der Nfz-Produzenten

Seit dem Produktionsbeginn in den 50er Jahren ist die Anzahl chinesischer Kfz-Produzenten bis Mitte der 90er Jahre auf 122 Hersteller kontinuierlich angestiegen.⁶⁰ Bis Mitte 2002 reduzierte sich die Zahl der Fahrzeughersteller auf 106 Unternehmen, von denen dennoch nur wenige über 100.000 Einheiten herstellten. Da die gegenüber dem internationalen Wettbewerb mangelnde Konkurrenzfähigkeit der chinesischen Fahrzeughersteller wesentlich auf die geringen Produktionsmengen zurückzuführen ist,⁶¹ stand 1994 die Konsolidierung der stark fragmentierten Kfz-Industrie im Vordergrund der industriepolitischen Vorgaben. Bereits 1995 wurde mit der Zusammenfassung bestehender Unternehmen durch die Gründung von Unternehmensgruppen begonnen. So wurden beispielsweise unter

dem Dach der Beijing Automobile Group 37 Kraftfahrzeugproduzenten und Zulieferer aus Beijing zusammengefasst. Shanghai und Tianjin fassten unter der Shanghai Automobile Group bzw. der Tianjin Automotive Industry Corporation ebenfalls lokal angesiedelte Unternehmen der Kraftfahrzeugbranche zusammen.⁶² Alle drei Gruppen erreichten bereits 1995 einen jährlichen Output über 150.000 Einheiten. Die ersten Erfolge der Konsolidierung konnten allerdings in den folgenden Jahren zunächst nicht fortgesetzt werden. So konnte der Marktanteil der sieben größten Kfz-Produzenten von 43% im Jahr 1993 nur auf 46% im Jahr 1999 gesteigert werden.⁶³ Auch das Ziel, die Kfz-Hersteller bis 2000 in acht bis zehn Unternehmensgruppen zusammenzufassen wurde klar verfehlt.⁶⁴ Ein weiteres Ziel bei der Zusammenfassung in Unternehmensgruppen lag in der Steigerung der Wirtschaftlichkeit. Auf Basis des Outputs pro Beschäftigten, einem der einfachsten Indikatoren für Arbeitsproduktivität, konnten die sieben größten Unternehmensgruppen im Jahr 1999 gegenüber 1993 ebenfalls nur zum Teil Steigerungen erreichen.⁶⁵

Seit dem Jahr 2000 konnte der Konzentrationsprozess allerdings wesentlich beschleunigt werden, sodass die sieben größten Unternehmen Ende 2001 bereits einen Marktanteil von 75% erreichten.⁶⁶ Die Konsolidierung der Kfz-Produzenten bleibt auch weiterhin ein wesentliches Ziel der Industriepolitik. Die im 10. Fünfjahresplan erneuerten Konsolidierungsvorgaben sind sogar deutlich enger gefasst als im 9. Fünfjahresplan und sehen eine Konzentration auf 2 bis 3 Unternehmensgruppen vor, deren Marktanteil 2005 bei 70% liegen soll.⁶⁷ Die von den staatlichen Planern ausgewählten drei Unternehmensgruppen First Automotive Works Group (FAW), Shanghai Automobile Industry Corp. (SAIC) und Dongfeng Motor Corp. (Dongfeng) sollen mit Hilfe staatlicher Unterstützung zu international konkurrenzfähigen Unternehmen entwickelt werden. Dabei soll staatliche Unterstützung vor allem durch vergünstigte Kredite, Vorzugsbehandlung bei der Gründung von JVs, Forschungszentren, Verkaufsniederlassungen und Zulieferunternehmen gewährt werden.⁶⁸ FAW hat durch die Übernahme von Tianjin Automotive Industry Corp. (TAIC) Anfang 2002 gezeigt, dass auch große Unternehmen ihre Eigenständigkeit verlieren können, um in eine der verbleibenden Unternehmensgruppen integriert zu werden.⁶⁹ Dabei ist die Übernahme von TAIC auch deshalb interessant, weil TAIC noch vor wenigen Jahren als sicherer Kandidat für ein unabhängiges Fortbestehen gehandelt wurde. Obwohl damit in den letzten Jahren deutliche Fortschritte bei der Konsolidierung der Kfz-Hersteller erzielt wurden, ist die Zahl der verbliebenen Hersteller weiterhin hoch, sodass nachfolgend untersucht werden soll, durch welche Schwierigkeiten die Konsolidierungsbemühungen behindert werden.

⁶² Vgl. Marukawa 2001, S.34.

⁶³ Vgl. Marukawa 2001, S.38.

⁶⁴ Vgl. Marukawa 2001, S.38.

⁶⁵ Vgl. Marukawa 2001, S.38-39. Von den sieben größten Unternehmensgruppen konnten nur FAW, Shanghai Auto Group und Beijing Auto Group deutliche Steigerungen erzielen, die Arbeitsproduktivität der restlichen vier Unternehmensgruppen stagnierte oder sank.

⁶⁶ Eigene Berechnung auf Basis Zhongguo Qiche 2002a, S.44-46.

⁶⁷ Vgl. Qiche Hangye 2002, S.10.

⁶⁸ Vgl. Reuters 2001, o.Sz.

⁶⁹ Vgl. Wu 2002, o.Sz.

⁵⁷ Vgl. Sintic 1998, S.1137.

⁵⁸ Vgl. Sintic 1998, S.1139.

⁵⁹ Vgl. Fischer 2001, S.10.

⁶⁰ Vgl. Lee 2001, S.4.

⁶¹ Vgl. Sintic 1998, S.1138.

4.3 Hindernisse bei der Umsetzung der industriepolitischen Leitlinien

Das Verfehlen wesentlicher Zielgrößen der politischen Leitlinien ergibt sich zu einem wesentlichen Teil aus der Interessenkollision zwischen der Zentralregierung und den Lokalregierungen. Während die Zentralregierung das Ziel effizienter Allokation von Produktionskapazitäten auf der Ebene Gesamtchinas verfolgt, interessieren sich die Lokalregierungen i.d.R. ausschließlich für die Wahrung ihrer Provinzinteressen. Die Konsolidierung der Hersteller findet damit nur dann lokale Unterstützung, wenn die Produzenten der eigenen Provinz gestärkt werden. Parallel wird nach Möglichkeit die Ansiedlung der kompletten Bandbreite von Zulieferern gefördert. Dabei zielt das protektionistische Verhalten der Lokalregierungen vor allem auf die Sicherung lokaler Arbeitsplätze ab. Die von den Lokalregierungen ergriffenen Maßnahmen erstrecken sich von direkter Subvention über die bevorzugte Behandlung bei der Vergabe von Krediten bis zur Verpflichtung staatlicher Unternehmen zum Kauf vorwiegend lokaler Produkte bzw. zur Behinderung des Verkaufs von Fahrzeugen aus anderen Provinzen.

Ein weiteres Hindernis für die Umsetzung der Konsolidierungsbemühungen liegt in der unklaren Eigentumsstruktur der chinesischen Staatsunternehmen. Dadurch wird die Übertragung des Eigentums und entsprechender Kontrollrechte erschwert. Ohne Kapitalverflechtung beschränkt sich die Zusammenarbeit bei vielen Unternehmensgruppen auf eine lose Kooperation. Von den 287 im Jahr 1996 zur FAW-Unternehmensgruppe zählenden Unternehmen hatten 86% keine Kapitalverflechtung mit FAW.⁷⁰ Ohne effektive Kontrollrechte und Entscheidungsbefugnisse lässt sich die Zusammenfassung in Unternehmensgruppen nur begrenzt zur Steigerung der Wirtschaftlichkeit nutzen und das Ausschöpfen von Synergien sowie der Abbau redundanter Kapazitäten können nicht mit Nachdruck vorangetrieben werden.

5 Produzenten im chinesischen Nfz-Markt

Die dominierenden Produzenten im chinesischen Nfz-Markt sind die First Automotive Works Group (FAW) und die Dongfeng Motor Corp. (Dongfeng). Beide Unternehmen sind vor allem im Lkw-Segment stark, während im Bus-Segment kein Unternehmen eine vergleichbar beherrschende Position einnimmt. Gegensätzlich zur ansonsten fragmentierten chinesischen Kfz-Industrie wird das Segment der schweren und mittelschweren Lkws eindeutig von FAW und Dongfeng dominiert. Bei den schweren Lkws erreichten FAW und Dongfeng im Jahr 2001 einen gemeinsamen Marktanteil von 85%, bei den mittelschweren Lkws betrug der Marktanteil sogar 92%.⁷¹ Neben FAW und Dongfeng sind im Lkw-Segment noch China National Heavy Duty Truck Corp. (CNHTC), Chongqing Heavy Duty Truck Corp. (CHDTC) und Beijing Auto Industry Corp. (BAIC) von größerer Bedeutung.⁷² Den

Markt für leichte Lkws teilen sich eine Vielzahl vorwiegend kleiner Hersteller.

Im Segment der großen und mittelgroßen Busse sind Xiamen Jinlong (King Long), Zhengzhou Yutong (Yutong), Jiangsu Yaxing Group (Yaxing) und Changzhou Changjiang (Changjiang) die wichtigsten Hersteller, während FAW und Dongfeng vor allem als Lieferanten von Chassis Bedeutung zukommt.⁷³

FAW – Marktführer im chinesischen Nutzfahrzeugmarkt

Die First Automotive Works Group (FAW) nahm 1956 die Produktion von mittelschweren Lkws auf. Erst später wurde die erste Limousine auf den Markt gebracht. FAW konnte den Fahrzeugoutput in den letzten Jahren kontinuierlich steigern. Dabei entfallen gegenwärtig knapp 50% der produzierten Einheiten auf Nutzfahrzeuge und der Rest auf Pkws.⁷⁴ FAW ist mittlerweile eine Vielzahl von Kooperationen mit ausländischen Herstellern eingegangen. Zur Pkw-Produktion hat FAW JVs u.a. mit VW und Audi gegründet, während die Produktion von Lkws gegenwärtig noch ohne einen ausländischen Partner erfolgt. Die absatzstärkste Marke FAWs ist Jiefang, unter der im Jahr 2001 knapp 170.000 Lkws verkauft wurden. Auf Basis der Lkw-Produktionszahlen einzelner Marken (nicht Unternehmen)⁷⁵ stieg FAW damit zum Weltmarktführer vor Mercedes-Benz und Volvo auf.⁷⁶

Die Bedeutung FAWs geht weit über die Produktion von Fahrzeugen hinaus, da es als eines der großen chinesischen Staatsunternehmen nicht nur eine hohe Anzahl von Mitarbeitern beschäftigt, sondern auch umfassende Leistungen für seine Arbeiter erbringt. In seinem Hauptsitz in Changchun beschäftigt FAW 126.000 Arbeitnehmer und trägt zu über 50% zur lokalen Wirtschaftsleistung bei.⁷⁷ Der traditionellen Rolle der chinesischen Staatsunternehmen entsprechend bietet FAW seinen Arbeitnehmern Wohnungen und ein betriebseigenes Krankenhaus. Außerdem werden von FAW mehrere Schulen, eine Universität, eine Polizeistation und sogar eine betriebseigene Fernsehstation unterhalten.⁷⁸

Die WTO-bedingte Verschärfung des Wettbewerbs wird bei FAW einschneidende Umstrukturierungen notwendig machen. Die technologische Rückständigkeit wird auch vom Präsidenten FAWs – Zhu Yanfeng – in aller Klarheit eingestanden:

We are backward. There is no doubt about it. (...) It's better to acknowledge our weakness in order to improve.⁷⁹

Dabei sieht er keine Möglichkeit innerhalb der von der Regierung vorgezeichneten fünf Jahre zur internationalen Konkurrenz aufzuschließen:

⁷³Vgl. Zhongguo Xinxi Zhongxin 2002, S.130-131.

⁷⁴Eigene Berechnung auf Basis Zhongguo Qiche 2002a, S.44 und 50-54. Minibusse wurden den Pkws zugerechnet.

⁷⁵Von den Lkws der Marke Mercedes-Benz wurden 2001 107.900 Einheiten abgesetzt. Der DaimlerChrysler Konzern verkaufte allerdings insgesamt 492.900 Nutzfahrzeuge. Damit bleibt DaimlerChrysler vor FAW der weltweit größte Nfz-Hersteller. Vgl. DaimlerChrysler 2002, S.34.

⁷⁶Vgl. Reuters 2002b, o.Sz.

⁷⁷Vgl. Leow 2001, o.Sz.

⁷⁸Vgl. Leow 2001, o.Sz.

⁷⁹Vgl. Leow 2001, o.Sz.

⁷⁰Vgl. Marukawa 1998, S.20.

⁷¹Vgl. Zhongguo Qiche 2002a, S.50-54.

⁷²Vgl. Gong 2002a, S.11.

We give ourselves 10 to 20 years to reach the standards of developed countries. (...) We must be realistic that we can't do it in five years. During this time, we can only build up a strong foundation.⁸⁰

Dongfeng – Gemeinschaftsunternehmen mit Nissan

Nach FAW wurde Dongfeng 1968 als zweiter großer chinesischer Nfz-Hersteller gegründet. Auch Dongfeng ist mittlerweile eine Reihe von Kooperationen mit ausländischen Herstellern eingegangen. Durch ein Motoren-JV mit Cummins hat sich Dongfeng bereits vor einigen Jahren fortgeschrittene Motorentechnologie angeeignet, die als deutlicher Wettbewerbsvorteil gegenüber FAW gesehen wird. Zur Pkw-Produktion besteht bereits seit einigen Jahren ein JV mit PSA Peugeot Citroën, während das zur Produktion von Lkws seit langem geplante JV mit Nissan erst im September 2002 bestätigt wurde.⁸¹ An einem bereits bestehenden JV zwischen Dongfeng und Nissan zur Produktion von Pick-ups hatte Nissan bereits Anfang 2002 seinen Anteil auf 30% erhöht. An dem neuen JV wird Nissan mit 50% beteiligt sein und in den nächsten Jahren ca. 1 Mrd. US\$ investieren. Dongfeng wird bis auf die bereits mit anderen Fahrzeugherstellern bestehenden JVs sämtliche Vermögensgegenstände in das Gemeinschaftsunternehmen mit Nissan einbringen. Damit kann Nissan direkt in die Produktion schwerer Lkws in China einsteigen. Analysten werteten den Abschluss Nissans als deutliches Zeichen für die weitere Öffnung des chinesischen Nfz-Marktes für ausländische Unternehmen.⁸²

Ausländische Produzenten – bislang nur geringer Marktanteil

Die Erwartung hoher Wachstumsraten im chinesischen Nfz-Markt und insbesondere die optimistischen Prognosen für das Segment der schweren Lkws haben eine Reihe ausländischer Hersteller zum Aufbau bzw. zur Planung einer lokalen Fertigung bewogen. Gegensätzlich zum Pkw-Absatz ist im Nfz-Bereich der Marktanteil von JV-Unternehmen mit ausländischer Beteiligung wesentlich geringer. Vor allem bei der Produktion schwerer Lkws ist ausländischen Unternehmen der Markteintritt bislang noch nicht in nennenswertem Umfang gelungen. Mit dem Einstieg von Nissan bei Dongfeng hat sich diese Situation allerdings verändert. Auch bei der Busproduktion gibt es mittlerweile eine Reihe erfolgreicher Auslandsunternehmen.

Wie Abbildung 4 zeigt, haben viele international bedeutende Nfz-Produzenten eine lokale Fertigung in China aufgenommen. Darüber hinaus drängen eine Reihe weiterer Unternehmen in den Markt. Bei der Erschließung des chinesischen Nfz-Marktes sind japanische Unternehmen durch Lizenzvergabe oder die Gründung von JVs Pioniere gewesen.⁸³ Im Segment der LDTs vollzogen in den 80er Jahren Isuzu (Japan) und Iveco (Italien) durch die Vergabe von Lizenzen den Markteintritt. Isuzu verkaufte in den 80er Jahren darüber hinaus die Technologie

zur Produktion von Mini-Lkws und ist mittlerweile durch mehrerer JVs im chinesischen Markt engagiert.⁸⁴

Abbildung 4: Ausländische Nfz-Produzenten im chinesischen Markt



Quelle: Darstellung unter Rückgriff auf Informationen der DaimlerChrysler (China) Ltd.

Durch eine Lizenzvergabe an Norinco hat die DaimlerChrysler AG einen frühen Markteintritt im Segment der schweren Lkws realisiert. Allerdings konnte Norinco mit dieser Lizenz keine nennenswerten Stückzahlen erreichen. Dagegen konnte die China National Heavy Duty Truck Corp. (CNHTC) auf Basis einer Lizenz von Steyr (Österreich) deutlich größere Erfolge erzielen und im Jahr 2001 bereits 7.599 schwere Lkws absetzen.⁸⁵ Schon in den 80er und 90er Jahren hatte CNHTC Technologie nicht nur von Steyr, sondern auch von Cummins (USA) und MAN (Deutschland) eingekauft.⁸⁶ Gegenwärtig befindet sich CNHTC in Kooperationsverhandlungen mit Volvo. Obwohl sich die Gespräche schon über einige Jahre hinziehen und eine Kooperationsvereinbarung schon vor längerer Zeit abgeschlossen wurde, konnte die Produktion noch nicht aufgenommen werden, da die Genehmigung der Zentralregierung noch nicht erteilt wurde.⁸⁷ Für das Segment der schweren Lkws lässt sich zusammenfassend festhalten, dass ausländischen Unternehmen der Markteintritt bislang vor allem über die Vergabe von Lizenzen gelungen ist. Dagegen wird Nissan nach der JV-Gründung mit Dongfeng auch schwere Lkws lokal produzieren können. Da das Segment der schweren Lkws für die Zukunft die interessantesten Wachstumsaussichten bietet, sind gegenwärtig viele der international führenden Lkw-Hersteller an der Aufnahme einer lokalen Produktion interessiert.

Im Segment der leichten Lkws und im Bus-Segment konnten ausländische Unternehmen bereits in den letzten Jahren durch die Gründung von JVs Fuß fassen. Aber auch in diesen Segmenten konnten ausländische Unternehmen nicht die Marktdominanz wie bei der Pkw-Produktion erreichen. Von den in China Busse produzierenden Auslandsunternehmen ist u.a. Daewoo erfolgreich gewesen. In dem JV von Daewoo in Guilin werden seit 1994 Großbusse produziert. Darüber hinaus plant Daewoo die

⁸⁰Vgl. Leow 2001, o.Sz.

⁸¹Vgl. *Handelsblatt* 2002, S.15.

⁸²Vgl. *Handelsblatt* 2002, S.15.

⁸³Vgl. Lee 2001, S.25.

⁸⁴Vgl. Lee 2001, S.26.

⁸⁵Vgl. *Zhongguo Qiche* 2002a, S.55.

⁸⁶Vgl. Schmitt 2002, S.6.

⁸⁷Vgl. Gong 2002b, o.Sz.

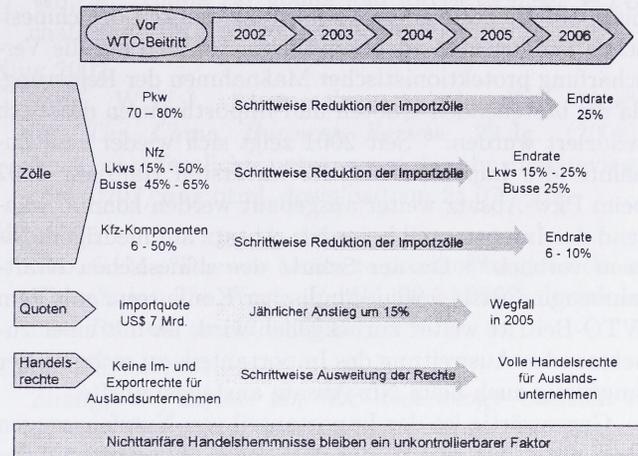
Produktion schwerer Lkws aufzunehmen. Die anfängliche Produktionskapazität von 1.000 Einheiten soll bis 2005 auf 10.000 Einheiten hochgefahren werden.⁸⁸ Toyota ist erfolgreich in das Segment der mittelgroßen Busse eingestiegen. Volvo produziert in einem JV ebenfalls Busse für den chinesischen Markt und konnte mit seinem chinesischen Partner, der Shanghai Automotive Industry Corp. (SAIC), für das Jahr 2002 bereits das Erreichen eines Absatzes von mehr als 1.000 Stück ankündigen.⁸⁹ Nach mehreren Jahren, in denen lediglich geringe Absatzzahlen erreicht wurden, konnte das Bus-JV der DaimlerChrysler AG (Yaxing Benz) Anfang 2002 auf eine neue Grundlage gestellt werden. Seitens Yaxing Benz besteht die Erwartung, zukünftig einen höheren Absatz zu realisieren. Als Neueinsteiger in das Bus-Segment hat die MAN AG im Frühjahr 2002 mit Yutong ein JV zur Produktion von Buschassis gegründet.⁹⁰ Parallel verfolgt MAN weiterhin seine Pläne zur Aufnahme einer Produktion kompletter Busse.

6 Auswirkungen des WTO-Beitritts und zukünftige Entwicklungen

Die von der chinesischen Regierung im Rahmen des WTO-Beitritts gemachten Zugeständnisse werden die Struktur der Kfz-Branche in China grundlegend verändern. Auf der einen Seite wird die vereinbarte Senkung der Zollsätze und die Anhebung der Importquoten den Wettbewerb mit importierten Produkten wesentlich erhöhen, auf der anderen Seite werden Zugeständnisse wie die Abschaffung der Local-Content-Anforderungen und die Zulassung von JVs im Vertriebs- und Finanzierungsbereich die Art der Geschäftsabwicklung der in China ansässigen Produzenten grundlegend verändern.

Die mit dem WTO-Beitritt realisierten Zollsenkungen sind vor allem im Pkw-Sektor von hoher Bedeutung, da hier die Zölle von 70 bzw. 80% auf 43,8 bzw. 50,7% deutlich abgesenkt wurden. Wie Abbildung 5 zeigt, werden die Zollsätze bis Mitte 2006 auf einheitlich 25% absinken. Dagegen liegen die Zölle im Nfz-Sektor schon heute auf deutlich niedrigerem Niveau, sodass die vereinbarten Zollsenkungen eine geringere Auswirkung auf die Wettbewerbsfähigkeit der chinesischen Hersteller haben werden. Der hohe Preisunterschied zwischen den von chinesischen Herstellern gefertigten und den importierten Nutzfahrzeugen wird durch die Zollsenkungen nicht signifikant reduziert. In einer Studie zum chinesischen Lkw-Markt geht McKinsey davon aus, dass schwere Lkws aus lokaler Produktion auch nach Anwendung des niedrigsten Zollsatzes weniger als 40% des Endverkaufspreises importierter Lkws kosten werden. Auch für den Bussektor geht McKinsey davon aus, dass die lokalen Produzenten ihren Kostenvorsprung erhalten werden.⁹¹

Abbildung 5: Auswirkungen des WTO-Beitritts auf die Kfz-Industrie



Quelle: Xing 2002, o.Sz. und European Communities 2001, S.3-7. Darstellung unter Rückgriff auf ergänzende Informationen der DaimlerChrysler (China) Ltd.

Gegensätzlich zum Pkw-Sektor, in dem als Reaktion auf die Absenkung der Importzölle etliche JV-Unternehmen deutliche Preissenkungen vorgenommen haben, ist im Nfz-Markt keine Tendenz zu signifikanten Preisnachteilen erkennbar.⁹² Von den chinesischen Nfz-Produzenten fordert der WTO-Beitritt auch nicht in erster Linie eine Reduzierung der Preise, sondern eine Verbesserung der Qualität. Die in den Markt drängenden ausländischen Wettbewerber garantieren nicht nur eine erheblich bessere Produktqualität, sondern können durch den WTO-Beitritt auch immer mehr ergänzende Serviceleistungen anbieten. Während vor dem WTO-Beitritt die ausländischen Unternehmen beispielsweise keine Vertriebsrechte besaßen, werden diese Beschränkungen nach einer dreijährigen Übergangsfrist vollständig entfallen. Damit besteht auch die Möglichkeit einen eigenständigen After-Sales-Service anzubieten. Darüber hinaus werden die Auslandsunternehmen in der Lage sein ihren Kunden maßgeschneiderte Finanzierungs- und Leasinglösungen anzubieten.⁹³

Die für das Überleben im internationalen Wettbewerb notwendigen Größenvorteile (Economies of scale) werden viele kleine chinesische Hersteller nicht aus eigener Kraft erreichen, sodass der Konsolidierungsdruck in der Kraftfahrzeugindustrie durch den WTO-Beitritt wesentlich verstärkt wird. Während Experten unter dem Aspekt der Beschäftigung auf der Gewinnerseite vor allem arbeitsintensive Industrien wie die Textil- und Bekleidungsindustrie sehen, steht die Kfz-Industrie mit einem erwarteten Rückgang um ca. 500.000 Arbeitsplätze klar auf der Verliererseite.⁹⁴ Die zur Verbesserung der Industriestruktur notwendigen Anpassungen in Form von Fusionen, Schließungen und Konkursen werden als wesentliche Ursachen des erwarteten Beschäftigungsrückgangs angesehen.

Der Anteil der Nfz-Im- und Exporte befindet sich gegenwärtig auf einem sehr niedrigen Niveau und ist damit ein klares Zeichen dafür, dass der chinesische Markt

⁸⁸ Vgl. Yoo 2002, o.Sz.

⁸⁹ Vgl. Reuters 2002c, o.Sz.

⁹⁰ Vgl. *China Nachrichten* 2002, S.59.

⁹¹ Vgl. Gao 2002b, S.23 und Gao 2002c, S.19.

⁹² Vgl. Zhu 2002, o.Sz.

⁹³ Vgl. Xing 2002, o.Sz.

⁹⁴ Vgl. Schüller 2001, S.1196.

noch stark vom Weltmarkt abgeschottet ist. Der Importanteil hat in den letzten zehn Jahren sogar deutlich abgenommen. Dabei ist der nach 1994 sinkende Importanteil nicht auf die gesteigerte Konkurrenzfähigkeit der chinesischen Produzenten zurückzuführen, sondern auf die Verschärfung protektionistischer Maßnahmen der Regierung, da die bestehenden Quoten und Importlizenzen drastisch reduziert wurden.⁹⁵ Seit 2001 zeigt sich wieder eine Zunahme des Importanteils, der im ersten Halbjahr 2002 beim Pkw-Absatz weiter ausgebaut werden konnte, während der Importanteil beim Nfz-Absatz auf niedrigem Niveau verblieb.⁹⁶ Da der Schutz der chinesischen Kraftfahrzeugindustrie vor ausländischer Konkurrenz mit dem WTO-Beitritt weiter zurückgehen wird, ist mit einer zunehmenden Ausweitung des Importanteils zu rechnen, der langfristig auch beim Nfz-Absatz ansteigen dürfte.

Gegenwärtig ist der Importanteil von Nutzfahrzeugen aber nicht nur wegen der bisherigen Abschottung des chinesischen Marktes gering, sondern auch, weil Käufer und Produzenten einer anderen Marktlogik folgen. Die in den Industrieländern übliche Orientierung an den Kosten über den gesamten Produktlebenszyklus ist in China noch nicht verbreitet. Auch wegen der zurzeit nur eingeschränkt verfügbaren Finanzierungsmöglichkeiten richten viele chinesische Käufer ihre Entscheidung kurzfristig am Kaufpreis und nicht an den langfristigen Unterhaltskosten aus. Vor dem Hintergrund des weiterhin großen Preisunterschieds wird der Importanteil von Nutzfahrzeugen daher auch mittelfristig nur langsam steigen.

Eine Segmentanalyse der Importe macht deutlich, dass vor allem die schweren Nfz-Klassen importiert werden. Bei den Lkws entfielen im Jahr 2001 fast 70% der Gesamtimporte von 3.251 Stück auf die schweren Lkws mit einem Gesamtgewicht über 14t.⁹⁷ Damit zeigt sich, dass die chinesischen Hersteller vor allem in diesem Segment unter dem internationalen Standard liegen. Bei den chinesischen Exporten ergibt sich ein gegenläufiges Bild, da die Lkw-Exporte fast ausschließlich auf die Klasse der leichten Lkws (GVW < 5t) entfielen.⁹⁸

Vor dem Hintergrund der gegenwärtigen Exportzahlen und den gravierenden Strukturproblemen in der chinesischen Nfz-Industrie erscheint der im 10. Fünfjahresplan für das Jahr 2005 vorgegebene Exportanteil von ca. 8% kaum erreichbar.⁹⁹ Allerdings werden die chinesischen Nfz-Hersteller den WTO-Beitritt nur dann als eigenständige Unternehmen überleben, wenn sie mittelfristig international konkurrenzfähig werden und entsprechende Exportserfolge erringen. Die in diesem Zusammenhang wichtigsten Maßnahmen zielen auf die weitere Konsolidierung der Branche, die deutliche Anhebung des technologischen und qualitativen Niveaus und den Ausbau ergänzender Services wie das Anbieten von Wartungsverträgen und Finanzierungsdienstleistungen. Darüber hinaus ist der Aufbau eines international akzeptierten Markenimages und die Entwicklung eines internationalen Distributionsnetzwerks von entscheidender Bedeutung.

7 Literaturverzeichnis

China Auto 2002a

o.V., "Auto Production and Sales of Major Manufacturers by Type", in: *China Auto*, 12.Jg. (2002), Nr.2, S.17-18

CHINA Nachrichten 2002

o.V., "MAN AG gründet Joint Venture", in: *CHINA Nachrichten*, 2002, Nr.1, o.O.

DaimlerChrysler (China) 2002a

Chijs, M. v., *MB Trucks SPL - SBC, Asia Scenario 2002-2012*, Beijing 2002

Dri/Wefa 2002

Dri/Wefa (Hrsg.), *Asien Automotive Industry Forecast Report. March 2002*, Waltham (USA) 2002

EIU 1999b

Economist Intelligence Unit (Hrsg.), *Motor Business Asia-Pacific. 4th quarter 1999*, London, Hongkong, New York 1999

EIU 2000

Economist Intelligence Unit (Hrsg.), *Motor Business Asia-Pacific. 2th quarter 2000*, London, Hongkong, New York 2000

European Communities 2001

European Communities (Hrsg.), *China's accession to WTO: Tariff schedule*, veröffentlicht unter www.ahk-china.org/download/hs87.pdf, download am 11.06.2002

Fischer 2000b

Fischer, D., *Der Nutzfahrzeugmarkt in der VR China. Entwicklungsperspektiven und Kooperationsmöglichkeiten für die deutsche Wirtschaft*, hrsg. von der IHK-Gesellschaft zur Förderung der Außenwirtschaft und der Unternehmensführung mbH, Bonn 2000

Fischer 2001

Fischer, D., "Der chinesische Nutzfahrzeugmarkt von wachsendem Interesse", in: *GVC informiert*, 6.Jg. (2001), Nr.2, S.9-13

Gao 2002a

Gao, P., "A tune-up for Chinas auto industry", in: McKinsey & Company (Hrsg.), *The McKinsey Quarterly*, 2002, Nr.1, S.148

Gao 2002b

Gao, P., *Perspective on China's Truck Market*, hrsg. von McKinsey & Company, o.O., 2002

Gao 2002c

Gao, P., *Perspective on China Bus Industry*, hrsg. von McKinsey & Company, o.O., 2002

Gong 2002a

Gong, Y., "An Analysis of the Heavy Truck Market in 2001 and a Forecast in 2002", in: *China Auto*, 12.Jg. (2002), Nr.5, S.11-13

Gong 2002b

Gong, Z., "Volvo Truck In Shandong JV Talks", in: *Business Weekly (China)*, 11.06.2002, download über Reuters am 13.09.2002

Guojia Xinxi Zhongxin 2002

⁹⁵ Vgl. Roland Berger 2000, S.47.

⁹⁶ Vgl. Zhongguo Qiche 2002d, S.16.

⁹⁷ Vgl. Zhongguo Qiche 2002b, S.48.

⁹⁸ Vgl. Zhongguo Qiche 2002b, S.49.

⁹⁹ Vgl. Qiche Hangye 2002, S.10.

- Guojia Xinxi Zhongxin (Hrsg.), *Zhongguo qiche shichang zhanwang*, o.O., 2002
- Handelsblatt 2002
o.V., "Milliardeninvestition. Nissan setzt auf Chinas Automarkt", in: *Handelsblatt*, Nr.185, 20.09.2002, S.15
- Leow 2001
Leow, J., "Carmakers gearing up for competition", in: *Straits Times*, 08.09.2001, download über Reuters am 12.04.2002
- Marukawa 1998
Marukawa, T., "The Contradictions of Industrial Groups. A Case Study of the First Automobile Works Group", in: *China Perspective*, 1998, Nr.23, S.18-27
- Marukawa 2001
Marukawa, T., "WTO, Industrial Policy and China's Industrial Development", in: Yamazawa, I./Ken-ichi, I. (Hrsg.), *China Enters WTO: Pursuing Symbiosis With the Global Economy*, Chiba-shi 2001, S.32-55
- Ping/Wei 2001
Ping, X.Q./Wei, J.F., "Zhongguo qiche gongye de shichang guimo he qiye shuliang yanjiu", in: *Jingji Yanjiu*, 2001, Nr.11, S.52-62
- Pun 2002
Pun, P., "Dongfeng in Nissan tie-up", in: *The Standard*, 08.05.2002, download über Reuters am 13.09.2002
- Qiche Hangye 2002
Qiche Hangye Xinxi Ziliao Fuwubu 2002 (Hrsg.), *Qiche ji xiangguan hangye "shiwu" guihua huibian (Plans of China Auto Industry (2001-2005))*, o.O., 2002
- Reuters 2001
o.V., "China's automakers on long road to consolidation", in: Reuters, 05.07.2001
- Reuters 2002b
o.V., "China: Jiefang truck sales rank first in world", in: Reuters, 11.03.2002
- Reuters 2002c
o.V., "VOLVO - One thousand Volvo buses to Shanghai", in: Reuters, 15.08.2002
- Roland Berger 2000
Roland Berger & Partner (Hrsg.), *China's accession to the WTO. Strategic implications for foreign investors*, o.O., 2000
- Schmitt 2002
Schmitt, S., "Marktchancen und Standortfaktoren für Kfz-Zulieferer in der VR China", in: Bundesagentur für Außenwirtschaft (Hrsg.), *Kfz-Teile in Emerging Markets. Band Asien-Pazifik*, o.O., 2002
- Schüller 2001
Schüller, M., "Diskussion über Auswirkungen des WTO-Beitritts", in: *CHINA aktuell*, 30.Jg. (2001), Nr.11, S.1196-1197
- Sintic 1998
Sintic, B., "Struktur und Entwicklung der chinesischen Automobilindustrie Ende der 90er Jahre", in: *CHINA aktuell*, 27.Jg. (1998), Nr.10, S.1137-1145
- State Economic and Trade Commission 2001
State Economic and Trade Commission (Hrsg.), *China's 10th Five-Year Plan for the Development of the Automotive Industry (2001-2005)*, o.O., 2001
- Wu 2002
Wu, T., "China car giants join forces to meet WTO challenge", in: Reuters, 14.06.2002
- Xing 2002
Xing, W.W.J., "Automakers in the Fast Lane", in: *The China Business Review*, 29.Jg. (2002), Nr.4, veröffentlicht unter www.chinabusinessreview.com/0207/xing.html, download am 25.07.2002
- Yoo 2002
Yoo, C.-M., "Daewoo Motor to produce large trucks in China", in: *The Korea Herald*, 09.04.2002, download über Reuters am 12.04.2002
- Zhang/Taylor 2001
Zhang, W./Taylor, R., "EU technology transfer to China. The automotive industry as a case study", in: *Journal of the Asia Pacific Economy*, 2001, Nr.6, S.261-274
- Zhongguo Qiche 2000
Zhongguo Qiche Gongye Xiehui (Hrsg.), *Wo guo yiche lingbujian gongye fazhan qingkuang fenxi*, veröffentlicht unter (18.07.2000) www.caam.org.cn, download am 02.07.2002
- Zhongguo Qiche 2001
Zhongguo Qiche Gongye Xiehui/Zhongguo Qiche Zhishu Yanjiu Zhongxin (Hrsg.), *Zhongguo qiche gongye 2001 (Automotive Industry of China)*, Tianjin 2001
- Zhongguo Qiche 2002a
Zhongguo Qiche Gongye Xiehui (Hrsg.), *Zhongguo qiche gongye chan-xiao kuaixun (China Automotive Industry Newsletter of Production and Sales)*, Nr.1, Beijing 2002
- Zhongguo Qiche 2002b
Zhongguo Qiche Gongye Xiehui (Hrsg.), *Zhongguo qiche gongye chan-xiao kuaixun (China Automotive Industry Newsletter of Production and Sales)*, Nr.2, Beijing 2002
- Zhongguo Qiche 2002c
Zhongguo Qiche Gongye Xiehui (Hrsg.), *Zhongguo qiche gongye chan-xiao kuaixun (China Automotive Industry Newsletter of Production and Sales)*, Nr.6, Beijing 2002
- Zhongguo Qiche 2002d
Zhongguo Qiche Gongye Xiehui (Hrsg.), *Zhongguo qiche gongye chan-xiao kuaixun (China Automotive Industry Newsletter of Production and Sales)*, Nr.7, Beijing 2002
- Zhu 2002
Zhu, C., "Price war raging in China's auto market", in: Reuters, 02.05.2002

* Philipp Buddemeier, M.A., ist Sinologe und hat an der Universität Hamburg studiert. Im Sommer 2002 verfasste er seine Magisterarbeit zum vorliegenden Thema bei der DaimlerChrysler (China) Ltd.