

## 20 Deutsches Kulturzentrum in Shanghai

Im April 2003 wurde in Shanghai ein Deutsches Kulturzentrum eröffnet. Das Zentrum ist eine Einrichtung des Goethe-Instituts, darf sich aber zurzeit offiziell noch nicht als Goethe-Institut bezeichnen. Die deutsche Seite hat jedoch nicht auf die Option für eine solche Bezeichnung verzichtet, vielmehr soll die Frage zwischen beiden Regierungen noch ausgehandelt werden. Das Kulturzentrum verfügt über eine Bibliothek und eine Sprachabteilung. Hauptaufgabe des Zentrums ist die Sprachausbildung sowie Beratung und Information über Studienbedingungen in Deutschland für junge Chinesen, die in Deutschland studieren möchten. Es handelt sich nach dem Goethe-Institut in Hongkong und dem 1988 gegründeten Goethe-Institut in Beijing um die dritte deutsche Kultureinrichtung dieser Art in China. (Vgl. FAZ, 25.4.03; NZZ, 23.4.03) -st-

---



---

## Außenwirtschaft

---



---

### 21 SARS-Informationsveranstaltung für die Hamburger Wirtschaft

Zwischen Hamburg und China bestehen enge Wirtschaftsbeziehungen, die vor allem durch den Hafen bedingt sind und in den letzten Jahren durch die Ansiedlung vieler chinesischer Unternehmen in Hamburg verstärkt wurden. Aufgrund der zahlreichen Anfragen zu den Auswirkungen von SARS auf den bilateralen Wirtschaftsverkehr fand eine Informationsveranstaltung statt, die gemeinsam vom Gesundheits- und Umweltamt Hamburg und der Handelskammer Hamburg organisiert wurde. Auf dem Podium standen Experten des Bernhard-Nocht-Instituts für Tropenmedizin, des Ostasiatischen Vereins (OAV), der Vertretung der Handelskammer Hamburg in Shanghai sowie Experten verschiedener Hamburger Behörden wie dem Institut für Hygiene und Umwelt und der Behörde für Umwelt und Gesundheit für Fragen zur Verfügung.

Ziel der Veranstaltung war es, den bisherigen Kenntnisstand und insbesondere wissenschaftliche Informationen in sachlicher Form über SARS und damit verbundene Risiken weiterzugeben.

Eines der zentralen Themen auf der Veranstaltung war die Frage nach den gesundheitlichen Risiken, insbesondere nach Übertragungswegen. Die Experten kamen zu der Einschätzung, dass sich das Virus nicht so schnell verbreitet, wie zuvor angenommen worden war. Ausnahme seien einige extrem infektiöse Patienten, die viele ihrer Kontaktpersonen angesteckt hätten. Dieses Phänomen sei aber noch nicht völlig geklärt.

Da in Hamburg ein großer Teil der Exporte aus China ankommen, war auch die Frage angesprochen worden, ob Waren aus China den Virus enthalten könnten. Nach Einschätzung der Experten hält sich das Virus dem bisherigen Kenntnisstand zufolge nur 24 Stunden auf Oberflächen, sodass Waren, die per Schiff nach Hamburg befördert werden, ohne Risiko weitergeleitet werden könnten. Dies gilt auch für Lebensmittel, die aus China importiert werden.

Da nur der Erkrankte, der eindeutige Symptome (Fieber über 38 Grad sowie mindestens zusätzlich trockenen Husten, Atemnot oder Atemprobleme) aufweist, auch das Virus ausscheidet, reduziert sich das Risiko einer Übertragung von Arbeitskräften auf Ausfuhrgüter in der Exportproduktion in China. So würden Unternehmen in China bereits für das Personal regelmäßig Temperaturuntersuchungen durchführen und Verdachtsfälle aussondern.

Das Risiko einer Ansteckung im Flugzeug wurde von den Experten als relativ niedrig eingestuft, da durch spezielle Filteranlagen die Luft ständig gereinigt würde. Lediglich für Passagiere, die direkt neben Personen sitzen würden, die eindeutige Symptome aufwiesen, bestände ein höheres Risiko. Allerdings seien die Fluggesellschaften angewiesen, besonders auf mögliche Verdachtsfälle zu achten und diese Passagiere abzusondern.

Ein anderes Thema war die Frage, ob Geschäftsreisen nach China sinnvoll seien und wie hoch das Risiko dabei

ist. Die Empfehlung, „nicht notwendige Reisen“ zu verschieben, wurde in der Diskussion als nicht sehr hilfreich angesehen, da jede Geschäftsreise aufgrund der damit verbundenen Kosten als notwendig einzustufen sei. Andererseits müssten die Unternehmen überlegen, wie hoch das individuelle Risiko ist, insbesondere unter Berücksichtigung von Alter (die Sterblichkeitsrate bei Patienten über 50 Jahren war deutlich höher als bei anderen Patienten) bzw. bestehenden Krankheitsbildern. Wichtiger noch sei die Frage, ob aufgrund der drakonischen Quarantänemaßnahmen eine Weiterreise aus bestimmten Gebieten innerhalb Chinas möglich ist und ob chinesische Geschäftspartner und Behörden zu Verhandlungen zur Verfügung ständen.

Die Einschätzungen über die wirtschaftlichen Folgen von SARS waren ebenfalls sehr vielfältig. So wurde auf den Vertrauensverlust hingewiesen, der durch die unklare Informationspolitik der chinesischen Seite entstanden sei. Für einzelne Branchen wird mit unterschiedlichen Folgen gerechnet. Relativ schwer wiegend werden den Experten zufolge die Verluste im Tourismusbereich sein, nicht nur in China, sondern auch in Hamburg. So sind viele Hamburger Reiseunternehmen durch die Stornierung von Reisen von und nach China negativ betroffen worden. Aus Sicht der Wirtschaft habe die Presse die Gefahren, die mit SARS verbunden seien, zu stark betont. Viele Unternehmen würden das Risiko wesentlich niedriger einschätzen und gerade jetzt Chancen sehen, in China Geschäfte abzuschließen.

Ein Stimmungsbild zur Situation der deutschen Unternehmen in Shanghai, der Partnerstadt Hamburgs, entwarf Frau Hellkötter von der Hamburgvertretung der Handelskammer in Shanghai. Danach würden nur ganz wenige Unternehmen eine vorübergehende Schließung ihres Büro erwägen, während die Hälfte der Meinung war, es sei zu früh, die Risiken zu bewerten. Ein Drittel der befragten deutschen Unternehmen gaben die Auswirkungen als sehr gering an. Nur 9% der Unternehmen, insbesondere kleine Unternehmen, wiesen auf stärkere Einbußen durch SARS hin. -schü-

## 22 Chinesische Wirtschaft – Wachstumsmotor für Asien

Die Asian Development Bank (ADB) zeigt in ihrer neuen Publikation *Asian Development Outlook 2003*, dass China weiterhin die am schnellsten wachsende Volkswirtschaft der Region ist. Damit übt China für die Nachbarländer eine wichtige Lokomotivfunktion aus. Selbst unter Berücksichtigung der negativen Auswirkungen des Irak-Krieges und von SARS geht die ADB davon aus, dass das Wachstum der asiatischen Entwicklungsländer in diesem Jahr bei 5,3% (vorherige Prognose 5,7%) liegen wird. Allerdings wird die tatsächliche Entwicklung im Verlauf des Jahres davon abhängen, inwieweit die Industrieländer ihre Wachstumsschwäche überwinden und Geschäftsreisen sowie der Tourismus durch SARS eingeschränkt wird. Mit einer erwarteten Wachstumsrate von 7,3% für China wird das Land der Prognose zufolge das höchste Entwicklungstempo aufweisen.

Die ADB weist in dem o.g. Bericht jedoch auch darauf hin, dass China als bedeutender Produktionsstandort und Exporteur einer breiten Palette von Industrieprodukten das Potenzial hat, die Exporte anderer Länder der Region zu verdrängen. Allerdings zeigten Untersuchungen, dass andere Länder der Region von der Dynamik Festlandchinas und Hongkongs hinsichtlich ihres Handelswachstums profitiert hätten und Nettoexporteure für Festlandchina und Hongkong geworden wären. Das Outsourcen sowie die größere Komplexität von Produktionsketten habe zu einem schnellen Wachstum des Außenhandels zwischen den Wirtschaften in der asiatischen Region und der asiatischer Länder mit dem Rest der Welt beigetragen. (www.adb.org; XNA, 29.4.03)

Auch die Weltbank geht in ihrem Bericht *Global Development Finance 2003* davon aus, dass China für die Region Ostasien der wichtigste Wachstumsmotor wird. Die wirtschaftliche Erholung in Asien, so die Weltbank, habe wesentlich durch das hohe Wachstumstempo in China profitiert. (XNA, 4.4.03)

Nach Einschätzung von Andy Xie Guozhang von Morgan Stanley Dean Witter in Hongkong ist China das ein-

zige Land für viele asiatische Nachbarstaaten, dass eine wachsende Nachfrage besitzt. (SCMP, 15.4.03) -schü-

## 23 Kaufvertrag über 30 Airbus-Flugzeuge abgeschlossen

Im April unterzeichneten Airbus und die China Aviation Supplies Import & Export Co. eine Vereinbarung über die Lieferung von 30 Airbus-Flugzeugen. Die Unterzeichnung erfolgte im Verlauf des Besuchs des französischen Premierministers Jean-Pierre Raffarin in Beijing. Das vertragliche Volumen der Vereinbarung wird auf rd. 700 Mio. Euro für den französischen Anteil geschätzt; der Listenpreis für die Flugzeuge beläuft sich auf 1,7 Mrd. Euro.

Die Flugzeuge vom Typ A 330, A 320 und A 319 werden auf die verschiedenen Fluglinien aufgeteilt, insbesondere auf die Air China Group, die China Southern Airlines Group, die China Eastern Airlines Group und die Hainan Airlines Ltd. Zur Air China Group zählt auch die in Hongkong gelistete China National Aviation Co., die 43% der Anteile an der Hongkong Dragon Airlines Ltd. hält.

Aus Sicht des Airbus-Präsidenten Forgeard handelt es sich bei dem Geschäftsabschluss um einen bedeutenden Durchbruch, durch den die Flotte der Airbus-Flugzeuge in China erheblich diversifiziert wird.

Insgesamt beläuft sich die Zahl der Airbus-Flugzeuge auf 190 Stück (andere Quellen berichten von 170 und 180), allerdings gibt es noch keine Flugzeuge vom Typ A 330. Sowohl Airbus als auch Boeing rechnen damit, dass sich die chinesische Nachfrage nach Flugzeugen in den nächsten zwei Dekaden schnell entwickeln wird. Es wird davon ausgegangen, dass sich die Zahl der Passagiere in den kommenden zwei Jahrzehnten um 7,5% pro Jahr erhöht.

Neben der Lieferung von Flugzeugen gibt es auch andere Kooperationsformen zwischen Airbus und der chinesischen Luftfahrtindustrie. Anfang April d.J. berichtete die Xinhua-Nachrichtenagentur über eine Zusammenarbeit mit der Chengdu Aircraft Corporation für den Bau von Flugzeugteilen. Bereits im November 2002 bauten chinesische Hersteller Flugzeugtei-

le für Airbus mit einem Wert von 170 Mio. US\$. (AWSJ, 23., 25.4.03; XNA, 5.4.03; ST, 25.4.03) -schü-

## 24 Steigende internationale Wettbewerbsfähigkeit des chinesischen Stahlsektors

Nach Einschätzung verschiedener internationaler Experten scheint China seine ineffizienten Strukturen im Stahlsektor zum großen Teil überwunden und durch den Einsatz moderner Technologien an internationaler Wettbewerbsfähigkeit gewonnen zu haben. Das führende US-Beratungsunternehmen World Steel Dynamics platziert in einem Ranking der größten Stahlunternehmen Baosteel auf Platz 2 und Anshan auf Platz 9. Neben diesen festlandchinesischen Stahlkonzernen rangiert das taiwanische Unternehmen China Steel auf dem Platz 4. Basis des Ranking sind 20 verschiedene Indikatoren, darunter Kostenreduzierung, Performanz an der Aktienbörse, Zugang zu günstigen Finanzmitteln, Bilanzstärke, Qualifikation der Arbeitskräfte, Technologie und Zugang zu schnell wachsenden Märkten.

### Die Top 10 der Stahlunternehmen

Rang	Unternehmen
1	Posco (Südkorea)
2	Baosteel (China)
3	Nucor (USA)
4	China Steel (Taiwan)
5	Tata Steel (Indien)
6	Severstal (Russland)
7	Gerdau (Brasilien)
8	CSN (Brasilien)
9	Anshan Steel (China)
10	Nippon Steel (Japan)

Quelle: World Steel Dynamics, zitiert in FT, 15.4.03.

In ihrem Bericht betont das Beratungsunternehmen vor allem das Tempo, mit dem die chinesischen Stahlunternehmen ihre Technologien verbessert und neues Managementwissen eingesetzt hätten. In diesem Jahr, so der Bericht, würde China voraussichtlich ein Viertel der globalen Stahlproduktion von rd. 900 Mio. t Stahl konsumieren und gleichzeitig einen äh-

lich hohen Anteil dazu beitragen. (FT, 15.4.03)

Für das Jahr 2001 belief sich Chinas Anteil an der globalen Stahlproduktion nach Angaben des International Iron and Steel Institute auf 18%. Damit war China der weltgrößte Stahlproduzent, gefolgt von Japan mit einem Anteil von 12%, den USA von 11% und Russland von 7%.

Der Einschätzung von Xu Zhongbo, Direktor der Beijing Metal Consulting, zufolge ist die Verbesserung von Effizienz und internationaler Wettbewerbsfähigkeit auf verschiedene Gründe zurückzuführen. So habe die starke Inlandsnachfrage zu hohen Investitionen geführt, die durch günstige Bankkredite finanziert worden seien. Außerdem seien die Lohnkosten sowie die Kosten für Design und technische Dienstleistungen im Vergleich zu anderen Ländern nicht so hoch. Weiterhin sei es China gelungen, mehrere kostenreduzierte Hochöfen und andere Ausrüstungen aus Deutschland und anderen Ländern einzukaufen, in denen die Gewinne der Stahlhersteller gesunken sind. Darüber hinaus wären kleinere Hochöfen privater Unternehmen mit kostengünstiger Kohle in Betrieb genommen worden. Auch Peter Marcus vom US-Beratungsunternehmen kommt zu dem Schluss, dass die Kosten für den Bau von Stahlwerken und Ausrüstungen in China rd. 60% niedriger als in anderen Ländern liegen. Aufgrund dieser Kostensituation ist es auch nicht erstaunlich, dass China eine schnelle Ausweitung des inländischen Angebots verzeichnen konnte, das z.T. Importe ersetzte. (FT, 9.4.03)

Nach Einschätzung des US-Beratungsunternehmens wird China bis Ende des Jahres in der Lage sein, zwei Drittel seiner Importe von „hot rolled band equivalent“, vor allem von „sheet steel“ für die Produktion von Kfz, Haushaltsgeräten und anderen Konsumgütern, durch eine eigene Produktion zu ersetzen. Allerdings ist China bei kaltgewalztem Stahl und galvanisierten Produkten noch nicht so weit. Erste Anlagen hierfür werden von Baosteel in Shanghai und dem Wuhan Iron and Steel-Stahlwerk gebaut. (FT, 6.5.03) -schü-

---



---

## Binnenwirtschaft

---



---

### 25 Auswirkungen von SARS auf einzelne Branchen

Die Lungenkrankheit SARS (Severe Acute Respiratory Syndrome) beeinträchtigt die Entwicklung von einigen Wirtschaftsbereichen besonders stark. Hierzu zählen der Tourismus, der Transportsektor, der Dienstleistungssektor, insbesondere der Einzelhandel und Messen sowie möglicherweise auch der Export.

#### TOURISMUS:

SARS führte dazu, dass einige Länder Reisewarnungen für China aussprachen. Das U.S. Center for Disease Control and Prevention empfahl bereits Anfang April d.J., alle nicht unbedingt erforderlichen Reisen zu verschieben. (AWSJ, 9.4.03) Die Verkürzung der 1.-Mai-Feiertagswoche, die normalerweise zu den Hauptreisezeiten zählt, hat dem Inlandstourismus gleichfalls starke Einbußen beschert.

Die chinesischen Luftfahrtgesellschaften reagierten relativ schnell auf die SARS-Fälle. So wurden alle Flughäfen nach einem Bericht der Xinhua-Nachrichtenagentur aufgefordert, vor dem 1.5.03 Temperaturmessgeräte zu installieren. Die Fluggäste wurden aufgefordert, ihre Temperatur messen zu lassen und ein Gesundheitsformular auszufüllen. Das Personal der Fluggesellschaften wurde angewiesen, Fluggäste mit SARS-Symptomen zu melden und abzusondern. Gleichzeitig wurden dem Personal Gesichtsmasken etc. zum eigenen Schutz zur Verfügung gestellt. (XNA, 1.5.03)

Aufgrund sinkender Fluggastzahlen hat sich die wirtschaftliche Situation vieler Fluggesellschaften verschlechtert. Die Shanghai Airlines, Chinas sechstgrößte Luftfahrtgesellschaft, geht davon aus, dass ihr Gewinn im 1. Halbjahr 2003 um mehr als die Hälfte sinken wird. Neben den Auswirkungen von SARS wird als Grund auf die hohen Kosten für Brennstoff hingewiesen. (SCMP, 28.4.03) Auch die zweitgrößte Fluggesellschaft, die China Eastern Air-

lines, hat bereits Anfang April aufgrund der hohen durch den Irakkrieg bedingten Brennstoffkosten vor einem Einbruch ihrer Bilanzentwicklung gewarnt. (FAZ, 9.4.03) Inwieweit durch SARS die Gewinnsituation der Fluggesellschaft beeinträchtigt wird, ist noch nicht bekannt. (FT, 15.4.03) Einige Flugstrecken sind unter dem SARS-Einfluss bereits stillgelegt worden. Die China Eastern Airlines kündigte beispielsweise an, Flüge auf der Strecke Shanghai-Okinawa in der Zeit vom 12.5. bis 30.6.03 ruhen zu lassen. (BBC EF, 23.4.03)

Einige Touristenzentren wie beispielsweise die Insel Hainan haben durch SARS erhebliche Verluste zu verzeichnen. Beispielsweise stornierten rd. 2.000 Gäste ihre Übernachtungen im Glera Resort auf Sanya während der 1.-Mai-Feiertage. Lediglich 30% der Zimmer sind noch in dem Hotel belegt. (AWSJ, 24.4.03) Anfang April waren auch bereits in Beijing die exklusiven Hotels nur noch teilweise belegt. Das Grand Hyatt Beijing meldete beispielsweise eine Belegungsquote von rd. 50% im April. Die normale Belegung im April liegt bei 70-80%. Es wurde für die nächsten Wochen sogar mit einem Rückgang bis zu 30% gerechnet. (AWSJ, 9.4.03)

#### TRANSPORTSEKTOR:

Die hohe Zahl der Passagiere erschwert die Anstrengungen, SARS-Übertragungswege zu reduzieren. Transportstatistiken zufolge werden täglich rd. 40 Mio. Menschen per Bus und per Schiff befördert, 3 Mio. per Eisenbahn, und rd. 200.000 Personen reisen täglich per Flugzeug. In den Wartehallen für die Passagiere, die mögliche Ansteckungsorte sein können, errichteten die zuständigen Behörden SARS-Kontrollstellen. Weiterhin soll das Personal besser über die Symptome der Krankheit und notwendiges Verhalten geschult worden sein. (XNA, 1.5.03)

Anfang Mai d.J. veröffentlichten verschiedene Ministerien sowie das Amt für Öffentliche Sicherheit ein Rundschreiben, in dem dazu aufgerufen wurde, den regulären städtischen Transport aufrechtzuerhalten. Gleichzeitig wurden Verbesserungen der sanitären Maßnahmen sowie eine Erhöhung des medizinischen Personals in Warteräumen, Grenzhäfen und Flug-