

bei den zehn am besten bewerteten Städten durchschnittlich 5,4 Tage. Dagegen mussten Unternehmen in den zehn Städten am unteren Ende der Bewertungsskala 20,4 Tage darauf verwenden.

Der Bericht weist auch darauf hin, dass die Verluste der Unternehmen aufgrund von Elektrizitäts- und Transportproblemen gestiegen sind, insbesondere im Süden Chinas. Darüber hinaus sind die Steuern und Verwaltungsgebühren in vielen Städten seit dem Jahr 2002 erheblich gestiegen. Andererseits zeigte der Bericht, dass die Ausgaben der Unternehmen für Unterhaltung und Reisen in Relation zum Verkaufsumsatz gesunken sind.

Dem Bericht zufolge ist die Qualität der Lokalverwaltung am höchsten in den Küstenprovinzen, insbesondere in Jiangsu, Shanghai, Zhejiang, Fujian, Guangdong, Shandong, Beijing, Tianjin und Hebei. Demgegenüber gibt es größere Defizite in der Effizienz der Lokalverwaltungen in den westchinesischen Städten.

Dass die Investitionsbedingungen von zentraler Bedeutung für die Unternehmen sind, zeigt der Bericht ebenfalls. So könnte durch eine effiziente Verwaltung, flexible Arbeitsmärkte und einen besseren Zugang zu Finanzierungen die Produktivität der Unternehmen in den am schlechtesten bewerteten Städten bis zu 35% erhöht werden.

Einflüsse auf die Investitionsentscheidungen der Unternehmen – und zwar ausländischer sowie chinesischer – haben dem Bericht zufolge auch qualitative Rahmenbedingungen wie Bildungs- und Gesundheitssystem und Umweltschutz. Zu den Städten, die am besten bei all diesen Kriterien abschneiden, zählen Hangzhou, Qingdao,

Shaoxing, Suzhou, Xiamen und Yantai.

In der zweiten Kategorie liegen die Städte Beijing, Dalian, Dongguan, Foshan, Fuzhou, Guangzhou, Jiangmen, Ningbo, Shanghai, Shenzhen, Tianjin, Weihai und Zhuhai.

Die Untersuchung der Weltbank kann auf deren Website abgerufen werden unter <http://siteresources.worldbank.org>.

Binnenwirtschaft

Margot Schüller

Airbus und Boeing setzen auf weitere Expansion des chinesischen Marktes

Einem Bericht des Flugzeugherstellers Boeing zufolge wird sich der chinesische Markt in den nächsten zwei Dekaden weiter rasant entwickeln. So rechnet Boeing damit, dass China bis zum Jahr 2025 rund 2.880 neue Flugzeuge mit einem Kaufwert von rund 280 Mrd. USD anschaffen wird. Damit würde sich die Zahl der zivilen Flugzeuge in China auf rund 3.900 verdreifachen.

Das Unternehmen geht davon aus, dass China im o.g. Zeitraum weiterhin die am schnellsten wachsende Wirtschaft (6,6% in China gegenüber 3,1% im weltweiten Durchschnitt) sein wird. Das jährliche Wachstum der Luftfahrt wird mit 7,9% in China gegenüber 4,9% weltweit angesetzt. Der Inlandsmarkt wird sich Boeing zufolge jährlich um 8,8% ausweiten. Randy Baseler, Vizepräsident von Boeing, weist darauf hin, dass seit 1990 die Zahl der Flüge um das 13-fache zugenommen habe, die Ausweitung der Flotte mit dieser Entwicklung

jedoch nicht Schritt halten konnte.

Die am schnellsten wachsenden Marktsegmente werden dem Boeing-Bericht nach Flugzeuge mit einem Mittelgang bzw. einem Doppelgang sein, während der Markt für Großraumflugzeuge eher klein bleiben wird.

Boeing basiert seine Erwartungen zum Teil auf einer Fortschreibung des wachsenden chinesischen Tourismus in die USA und nach Europa, der sich Schätzungen zufolge in den nächsten zwei Dekaden ebenfalls verdreifachen könnte.

Derzeit beläuft sich Boeings Marktanteil in China nach eigenen Angaben auf rund 60%. Das Unternehmen geht davon aus, dass dieser Marktanteil gehalten werden kann, und setzt dabei auch auf den Verkauf des Flugzeuges 787-Dreamliner. Mit den Modellen Boeing 787 und Boeing 777 soll allerdings noch ein Marktanteil von mindestens 50% garantiert werden.

Von einer schnellen Entwicklung des Marktes geht auch das Unternehmen Rolls Royce aus, das Flugzeugmotoren baut. Rolls Royce erwartet, dass in den nächsten zwanzig Jahren rund 6.500 Flugzeugmotoren benötigt werden. Die Käufe Chinas werden Berechnungen des Unternehmens nach das chinesische Marktvolumen auf 65 Mrd. USD anwachsen lassen.

Die Rolls Royce Motoren Trent 700 werden für den Airbus A 330, der in China eingesetzt wird, aber auch für Boeing-Flugzeuge geliefert. In diesem Jahr hat das britische Unternehmen einen Auftrag von Air China über die Lieferung der Trent-1000-Motoren für 15 neue Boeing 737 und eine Zusage über die Lieferung von AE 30007-Motoren für die Hainan Airlines erhalten. Insgesamt haben zehn chine-

sische Fluglinien Bestellungen über die Lieferungen von Flugzeugmotoren an Rolls Royce vergeben. In Xi'an, Hauptstadt der Provinz Shaanxi, hat das Unternehmen ein Komponentenwerk errichtet, das Teile für die Motoren baut.

Im Wettbewerb um den chinesischen Markt verfolgen Airbus und Boeing durchaus unterschiedliche Strategien. Diese sind insbesondere auf ihre Marktposition zurückzuführen und auf das Ziel, Marktanteile dazu zu gewinnen bzw. zu halten.

So hat Airbus als Späteinsteiger erst im Jahr 1985 die ersten Flugzeuge an die in Shanghai basierte CAAC – heute die China Eastern Airlines – verkaufen können. Diese Fluggesellschaft ist heute mit einer Flotte von 93 Flugzeugen Airbus größter Kunde in China. An zweiter Stelle steht die China Southern Airlines, die über 43 Airbus-Flugzeuge verfügt. Air China, die nationale Fluggesellschaft, hat bisher 26 Flugzeuge und die Sichuan Airlines 15 Flugzeuge von Airbus gekauft.

Nach Angaben des US-Unternehmens Boeing bestand die Flotte im September 2006 aus insgesamt 601 Flugzeugen. Damit lag Boeings Anteil bei rund 60% der gesamten 999 kommerziellen Jetliner (einschließlich Hongkong und Macao). Das zweitwichtigste Unternehmen mit 283 Flugzeugen bzw. einem Marktanteil von 28% sei Airbus gewesen. Die übrigen 115 Flugzeuge stammten von anderen Herstellern.

Mit der Entscheidung von Airbus, ein komplettes Flugzeug in China endmontieren zu wollen, geht das europäische Unternehmen nun einen neuen Weg. Neben den Standorten Toulouse und Hamburg wird nun mit der nordostchinesischen Ha-

fenstadt Tianjin ein dritter Standort für die Endmontage des A320 entstehen. Dort sollen ab Anfang 2009 Flugzeuge montiert werden. Ziel ist, die Produktion auf vier Flugzeuge pro Monat bis zum Jahr 2011 auszuweiten. Nach Aussage von Oliver Andries, Vizepräsident Strategieabteilung des Unternehmens, soll durch den Aufbau einer Endmontage in Tianjin die Marktposition von Airbus in China verbessert werden.

Louis Gallois, Geschäftsführer von Airbus, weist darauf hin, dass der A320 weiterhin an den Standorten in Europa produziert werde. Die Schlüsselteile würden dann zur Endmontage nach Tianjin versandt. Airbus wird einen Anteil von 51% am Joint Venture halten und den General Manager stellen. Das geplante Gemeinschaftsunternehmen wird auf einer Investition in Höhe von 100-150 Mio. EUR basieren.

Die Entscheidung über den Bau eines Endmontagewerkes in Tianjin wird vielfach im Zusammenhang mit der Vergabe eines Großauftrages an Airbus gesehen. So wurden während des Staatsbesuches des französischen Ministerpräsidenten Chirac 150 Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge des Typs A320 bestellt. Der Listenpreis dieser Flugzeuge beträgt rund 14 Mrd. USD; die Höhe der Abschläge ist nicht bekannt. Weiterhin wurde eine Option für die Lieferung von 20 Flugzeugen des Typs A350 unterzeichnet. (SCMP, online, 25.10.06; XNA, 25., 26.10., 1.11.06; FAZ, 27.10.06; HB, 24.10.06; www.airbus.com; www.boeing.com)

Airbus- und Boeing-Kooperationen mit chinesischen Unternehmen

Nach der Unterzeichnung des Abkommens über den Aufbau eines Endmontagewerkes in Tianjin wird sich die Präsenz von Airbus auf dem chinesischen Markt weiter erhöhen.

Allerdings ist China für Airbus schon heute nicht nur Absatzmarkt, sondern hier findet bereits auch die Produktion von bestimmten Flugzeugteilen statt. Nach Angaben des Unternehmens werden in über 50% der weltweit eingesetzten Airbus-Flugzeuge bereits Teile benutzt, die in China hergestellt werden. Im Einzelnen existieren bereits folgende Kooperationen zwischen Airbus und chinesischen Unternehmen:

- Die Chengdu Aircraft Cooperation liefert beispielsweise die hintere Tür des Fluggastraumes und Teile der „Nase“ vom A320.
- Die Shenyang Aircraft Cooperation produziert und montiert die Notausstiegstüren und stellt weitere Flugzeugteile für die A320-Flugzeuge her (*fixed leading edges, wing interspar ribs, cargo doors and skin plates*).
- Die Xi'an Aircraft Company stellt die elektronischen *bay doors* für die A320 und die A330/A340-Flugzeuge her sowie die *fixed trailing edges* an den Tragflächen für den A320 sowie die Bremslamellen (*brake blades*) und Luftkanäle (*air ducts*) für die A330 und A340.
- Die Hong Yuan Aviation Forging & Cas-

ting (HYFC) produziert aus Titanium gepresste Teile für die Flugzeuge.

- Die Guizhou Aviation Industrial Group stellt Wartungs-vorrichtungen und -geräte her.

Die Kooperation mit chinesischen Partnern erstreckt sich auch auf eine explizite Technologiekoooperation. So wurde der Airbus A318 mit Hilfe eines Teams chinesischer Ingenieure entwickelt. Weiterhin hat Airbus verschiedene Technologietransferprogramme, zu denen der Bau einer kompletten A380-Tragfläche und die Beschäftigung von rund 200 chinesischen Ingenieuren im regionalen Airbus Engineering Centre bis zum Jahr 2008 zählt. Airbus rechnet aufgrund dieser verschiedenen Maßnahmen damit, dass bis zum Jahr 2010 das Volumen der Beschaffung in China auf rund 120 Mio. USD steigen wird.

Das US-Unternehmen Boeing ist bereits seit 1972 im chinesischen Markt, also seit über 30 Jahren. Das Selbstbewusstsein Boeings ist nicht zu übersehen, wenn auf der Website die kommerzielle Luftfahrt als zentral für Chinas Wirtschaftswachstum angesehen und erwähnt wird, dass „Boeing provides the world's best airplanes to China“.

Auch Boeing hat chinesische Unternehmen in die Wertschöpfungskette im Bau von Flugzeugteilen integriert. So stellen chinesische Firmen Teile wie Türen, Tragflächenpaneele, horizontale Stabilisatoren, Seitenflossen und Heckteile für die Modelle 737, 747, 767 und 787 her. Auch für den neuen 787-Dreamliner werden chinesische Zulieferer eine wichtige Rolle spielen. Weiterhin wird die Umwandlung des Boeing 747 in eine Frachtmaschine am Standort China stattfinden.

Insgesamt soll es bereits 4.100 Boeing-Flugzeuge geben, die mit in China produzierten und montierten Teile bestückt sind. Gemessen an der weltweiten Flottengröße von Boeing mit rund 12.000 Flugzeugen ist dies ein Anteil von rund 34%.

Folgende Gemeinschaftsunternehmen und Produktionseinrichtungen sind von Boeing in China aufgebaut worden:

- Taikoo Aircraft Engineering Co. (TAE-CO) in Xiamen ist ein Joint Venture, an dem Boeing mit 9% beteiligt ist. Hier wird an der Konversion des 747-400 BCF gearbeitet.
- BHA Aero Composites, Tianjin ist ebenfalls ein Joint Venture, das Innenteile herstellt. Boeing ist mit 40% beteiligt.
- Alteon ist eine Tochter von Boeing mit einem Ausbildungszentrum in Tianjin Schwerpunkt ist die Ausbildung im Bereich der Flugzeugwartung.
- Spares Service Center in Beijing ist für die Logistikunterstützung ein-gerichtet worden.
- Boeing Shanghai Aviation Service Co. ist ein neues Unternehmen mit Schwerpunkt auf Wartung, Reparatur und Überholung von Flugzeugen in Pudong/Shanghai. Im Joint Venture wird Boeing einen Anteil von 60%, Shanghai Airport Authority von 25% und Shanghai Airlines von 15% halten.

Neben umfangreichen Investitionen und Beschaffungsaktivitäten in China weist Boeing auf die Kooperation in den Bereichen Ausbildung und technische Unterstützung hin. Seit 1993 sollen mehr als 34.000 chinesische Fachkräfte der Luftfahrt eine Ausbildung in den Bereichen Flugtechniken (für Piloten), Wartung, Airtraffic-Management, Marketing etc. erhalten haben.

Das Unternehmen spielt weiterhin eine Schlüsselrolle im U.S.-China Aviation Program, einer Initiative der US-Regierung und der US-Luftfahrtgesellschaften. Diese Organisationen arbeiten mit der zivilen Luftfahrtbehörde und den Fluggesellschaften Chinas zusammen, um die kommerzielle Luftfahrt zu verbessern. (XNA, 25.10.06; (www.airbus.com; www.boeing.com)

Acht Ziele für Chinas Luft- und Raumfahrt

Ende Oktober 2006 stellte Jin Zhuanglong, stellvertretender Direktor der Commission of Science, Technology, and Industry for National Defense, die wichtigsten Ziele für die Entwicklung der Luft- und Raumfahrt in den nächsten fünf Jahren vor. Anlass war das China International Aviation and Aerospace Summit Forum in Zhuhai. Die Kommission ist im Rang eines Ministeriums und koordiniert auch die Bereiche Atomenergie (State Atomic Energy Agency) und die nukleare Sicherheit (National Nuclear Safety Administration).

In seinem Bericht wies Jin auf die schnelle wirtschaftliche Entwicklung des Landes hin und die damit verbundenen Chancen für die Luft- und Raumfahrtindustrie. In den kommenden Jahren werde Jin zufolge die chinesische Regierung die Entwicklung neuer Regionalflugzeuge, von Großraumflugzeugen, Helikoptern, modernen Motoren und Flugzeugausrüstungen fördern.

In den kommenden fünf Jahren sollen folgende Ziele und Aufgaben realisiert werden:

1) Abschluss der Entwicklung des ARJ21-700 Regionalflugzeuges und Beschaf-

fung der notwendigen Zertifikate für die Vermarktung.

- 2) Der in Entwicklung befindliche 6-t-Helikopter mittlerer Größe soll zum „Jungferflug“ geführt werden.
- 3) Entwicklung des Designs und der Herstellungstechnologien für Großraumflugzeuge.
- 4) Entwicklung einer neuen Generation von Satelliten mit einer Nutzlast von 25t, die für die nahe Erdumlaufbahn und geostationär eingesetzt werden; sie sollen giftfrei und umweltschonend sein und eine hohe Leistung sowie niedrige Kosten aufweisen.
- 5) Aufbau und Einrichtung des hoch auflösenden Erdbeobachtungssystems.
- 6) Entwicklung neuer Typen von Wetter-satelliten, meereskundlicher Satelliten, von Erdressourcen-Satelliten, von kleinen Satelliten für die Umwelt- und Katastrophenbeobachtung sowie Frühwarnung, Satelliten für Telekommunikation und TV, experimentelle Satelliten, die neue Technologien einsetzen, etc.
- 7) Ausführung eines „Weltraumspazierganges“ und Andockung im Weltraum entsprechend dem bemannten Weltraumprogramm.
- 8) Durchführung von Mondproben und -exploration; Entwicklung des ersten Mondexplorations-satelliten mit dem Namen „Chang’e-1“.

Jin Zhuanglong zufolge wird die Regierung eine Reihe von Maßnahmen und Instrumenten ergreifen, um die o.g. Ziele zu erreichen. (BBC, PF, 30.10.06)

Erstmission der ICBC sehr erfolgreich

Die größte chinesische Staatsbank, die Industrial and Commercial Bank of China (ICBC), emittierte Ende Oktober Aktien an den Börsen in Hongkong und Shanghai. Mit einem Emissionswert von rund 22 Mrd. USD in Hongkong verzeichnete die Bank einen internationalen Rekordwert.

Auch der Handel wies gleich zu Beginn eine Kurserhöhung von 14,7% auf. Die Aktie stieg in Shanghai am ersten Handelstag mit 5,1% deutlich schwächer.

Durch den Verkauf von Aktien wächst der Marktwert des Unternehmens auf rund 129 Mrd. USD. Damit ist die ICBC zur siebtgrößten Bank weltweit geworden.

Durch den Börsengang ist nur ein relativ geringer Teil des Unternehmens privatisiert. Nach wie vor liegt der staatliche Eigentumsanteil an der Bank bei über 80%.

Der enorme Erfolg bei der Erstmission weist darauf hin, dass die Anleger ein hohes Vertrauen in die Reformfähigkeit der chinesischen Banken haben. Andererseits ist diese – ebenso wie die übrigen drei großen Staatsbanken – „too big to fail“. So rechnen die Investoren sicherlich damit, dass die Regierung auch weiterhin die Bank bei Problemen unterstützen wird. (HB, 30.10.06; FAZ, 27.10.06; NZZ, 21./22.10.06; ST Interactive, 18.11.06)

Hongkong

Günter Schucher, Katrin Willmann
und Margot Schüller

Zweite

Regierungserklärung Donald Tsangs - Warten auf den Nachfolger

Am 11. Oktober 2006 hielt der Regierungschef (*Chief Executive*) der Sonderverwaltungsregion (SVR) Hongkong, Donald Tsang, seine zweite und letzte Regierungserklärung (*shizheng baogao* bzw. *policy address*) in dieser Amtszeit ab. Seine Amtsperiode als Interimsnachfolger des im Sommer 2005 zurückgetretenen Tung Chee-hwas wird im Sommer 2007 enden.

Tsangs Rede vor der Hongkonger Legislativversammlung (*Legislative Council*, LegCo) stand unter dem Titel „Proactive. Pragmatic. Always People First“. Die Bestandsaufnahme seiner bislang gut einjährigen Amtszeit war durchweg positiv. Tsang verwies dabei u.a. auf das anhaltende Wirtschaftswachstum und den aufgrund drastischer Kürzungen im öffentlichen Dienst (*Civil Service*) ausgeglichenen Haushalt. Als größte Herausforderung stellte sich seines Erachtens die zukünftige konstitutionelle Entwicklung in Hongkong dar. Deshalb habe er für die Wahl des *Chief Executive* 2007 und des LegCo 2008 Reformvorschläge vorgelegt. Für das Scheitern seiner Vorschläge für weitere konstitutionelle Reformen machte Tsang das Abstimmungsverhalten der Abgeordneten des prodemokratischen Parteienlagers im