

Produktionsstätte geben. Von Nippon Steel werden Investitionen von insgesamt 800 Mio. Euro in das Joint Venture erwartet. Die Baoshan Iron Steel Co. soll 50% der Anteile halten, während Nippon Steel eine Beteiligung von 35% eingeht. Über die weiteren Anteile an dem Joint Venture wird derzeit noch mit dem luxemburgischen Stahlhersteller Arcelor SA verhandelt.

Baoshan Iron Steel Co. und Nippon Steel kamen überein, Gespräche über eine umfassendere Allianz zu führen, die auch die Erschließung neuer Minen und die Entwicklung neuer Technologie umfassen soll. Dadurch könnten künftig Handelsdispute zwischen Japan und China im Stahlbereich vermieden werden, wobei Nippon Steel sich auf lange Sicht einen Platz auf dem chinesischen Stahlmarkt sichern könnte. Aus chinesischer Sicht könnte sich für die Baoshan Iron Steel Co. hingegen insbesondere der Technologietransfer als wertvollster Bestandteil der neuen Kooperation erweisen. (*Nikkei Weekly*, 28.7.03; FT, 23.7.03) -kg-

#### 24 Japan will Shinkansen nach China liefern

Der Wettbewerb zwischen japanischen, französischen und deutschen Konsortien um lukrative und zukunftssträchtige Aufträge zum Bau eines Hochgeschwindigkeits-Bahnnetzes in der Volksrepublik China hat ihren Höhepunkt erreicht. Schon im kommenden November soll eine Entscheidung darüber fallen, wer den Zuschlag für den Bau der ca. 1.300 Kilometer langen Strecke zwischen Beijing und Shanghai bekommt. Derzeit stehen die Chancen für den japanischen Shinkansen nicht schlecht, künftig in China zu fahren, auch wenn chinesische Vorstellungen über die Rahmenbedingungen von Technologietransfers und eine latente anti-japanische Stimmung in China eine Übereinkunft noch zu nichte machen könnte.

In Tokyo ist man jedoch zuversichtlich, den Auftrag zu erhalten, da man gegenüber dem deutschen Transrapid Preisvorteile besitzt und gegenüber den deutschen bzw. französischen Hochgeschwindigkeitszügen ICE und TGV sicherheitstechnische Vorteile aufweise. Gleichmaßen gehen allerdings auch die deutschen Herstel-

ler des Transrapids davon aus, weitere Aufträge aus der Volksrepublik zu erhalten. Allerdings beläuft sich das japanische Angebot mit umgerechnet 10 Mrd. Euro auf weniger als die Hälfte dessen, was Thyssen-Krupp Technologies für den Bau der deutschen Magnetschwebbahn erwartet.

Inzwischen hat eine chinesische Planungsagentur im Auftrag des Eisenbahnministeriums Vorgaben für den Bau von Brücken und Tunneln auf der Strecke vorgelegt. Den Plänen liegt ein traditionelles Bahnkonzept zugrunde, sodass es für den Transrapid schwierig wird, sich gegen die Mitkonkurrenten durchzusetzen. Bis Ende August sollen alle Bewerber sich zu den Plänen äußern. Mit dem Bau soll schon Ende des Jahres begonnen werden, sodass die Strecke vor den Olympischen Sommerspielen 2008 in Beijing in Betrieb genommen werden kann.

Als Vorteil für den Shinkansen könnte sich damit neben dem Preisvorteil auch die Tatsache erweisen, dass derzeit in Taiwan ein Präzedenzfall geschaffen wird. Dort baut ein japanisches Firmen-Konsortium zwischen Taipei und Gaoxiang eine Strecke für den japanischen Zug. In drei Jahren sollen dort die ersten Shinkansen auf die Gleise gehen. Mit dem Fortschritt des Projekts, das Anfang 2003 gestartet wurde, gibt es bislang dem Vernehmen nach keine Probleme. Hinzu kommt, dass der Shinkansen in Japan bereits in bergigem und erdbebengefährdetem Terrain erprobt ist. Auch die Ebene der symbolischen Politik ist nicht zu vernachlässigen, obwohl wirtschaftliche Überlegungen in China letztlich bislang immer meist dominierten. Die Wahl der chinesischen Regierung könnte, so die Hoffnung der japanischen Anbieter, auf den Shinkansen fallen, weil Beijing damit neben der Realisierung eines erheblichen Preisvorteils gleichzeitig eine imageträchtige symbolische Geste zur Verbesserung der Beziehungen zwischen den beiden Nachbarstaaten verbinden könnte. (*Nihon Keizai Shinbun*, 31.7.03; FAZ, 5.7.03; *The Japan Times*, 28.6.03) -kg-

## Binnenwirtschaft

### 25 Wirtschaftsentwicklung im 1. Halbjahr 2003

Trotz der SARS-Epidemie hält das schnelle Wirtschaftswachstum in China an. Es mehren sich die Warnungen vor einer Überhitzung der Konjunktur. Denn während die Preise niedrig bleiben, erhöht sich die Kreditvergabe der Banken deutlich. Die Folge davon sind drückende Überkapazitäten bei den meisten Produkten.

Im ersten Halbjahr 2003 ist die chinesische Wirtschaft mit 8,2% gewachsen, übertraf also leicht die 8% des Vorjahreszeitraums, die zugleich Zielvorgabe der Regierung sind. Das Bruttoinlandsprodukt in der ersten Jahreshälfte betrug 5.005,3 Mrd. Yuan (605 Mrd. US\$). Dennoch hinterließ die SARS-Epidemie ihre Spuren, wie der Quartalsvergleich zeigt. Wuchs die Wirtschaft in den ersten drei Monaten noch um 9,9%, waren es in den folgenden drei Monaten nur noch 6,7%.

Doch nicht der leichte Rückgang im zweiten Quartal macht chinesischen Ökonomen Sorgen, im Gegenteil. „Das größte Problem dieser Wirtschaft ist immer noch eine Überhitzung bei Investitionen und Exporten“, sagt Fan Gang von der Beijing-Universität. „Ohne SARS hätte Chinas Wachstum nach dem wahrscheinlichsten Szenario im zweiten Quartal die 10%-Marke überschritten, und das bedeutet eine Überhitzung.“

Andere Indikatoren stützen diese Sicht. Der Ausstoß großer Industriebetriebe ist von Januar bis Juni um 16,2% auf 1.836,3 Mrd. Yuan gestiegen, was die Staatliche Entwicklungs- und Reformkommission auf die hohe Autoproduktion und gestiegene Preise für Baumaterialien zurückführt. Insgesamt trug der sekundäre Sektor 2.880 Mrd. Yuan zur Wertschöpfung bei (plus 11,6%), der primäre Sektor 475,4 Mrd. Yuan (plus 2,7%) und der tertiäre Sektor 1.650 Mrd. Yuan (plus 4,2%).

KREDITVERGABE DER STAATSBANKEN EXPONENTIELL GESTIEGEN  
„SARS hat die fundamentalen Ursa-



## CHINA aktuell

chen des Wachstums nicht erschüttert“, sagt Zhao Xijun von der Volksuniversität Beijing, „Indikatoren wie die Anlageinvestitionen steigen immer noch rapide, obwohl die Epidemie in einigen Regionen gewisse Folgen hatte, wie etwa in Beijing.“ Nach Angaben des Staatlichen Statistikamts wuchsen die Anlageinvestitionen mit 31,1% im ersten Halbjahr so schnell wie seit 1994 nicht mehr und erreichten 1.934,8 Mrd. Yuan. Ein großer Teil davon sind staatliche Investitionen in Infrastruktur- und Bauprojekte, was die Staatsverschuldung in die Höhe schnellen lässt. „Die Regierung verabschiedete eine Reihe von Maßnahmen, um die Investitionen anzukurbeln“, sagt Ökonom Gao Huiqing vom Forschungsinstitut State Information Centre, „jeder, gerade auch Privatunternehmen, wurden zu erhöhten Investitionen angetrieben.“

Unterdessen vergeben die staatlichen Banken immer mehr Kredite. Im ersten Quartal betrug das Volumen neuer Kredite bei Chinas vier größten Staatsbanken 60 Mrd. US\$, ein Anstieg von 356% gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Zuvor legte die Kreditvergabe etwa drei bis vier Mal so schnell zu wie das Bruttoinlandsprodukt, so schnell wie seit der Überhitzungsphase Anfang der 90er Jahre nicht mehr. Damit reagieren die Banken auf die rasch wachsende Liquidität, die wiederum eine Folge der staatlichen Eingriffe zur Stützung der chinesischen Währung ist.

Wenn die Investitionen zu schnell steigen, drohen Überkapazitäten. Bei 80% der 600 wichtigsten Produkte übertrifft das Angebot bereits deutlich die Nachfrage. Besonders stark betroffen ist der Immobiliensektor (siehe Übersicht „Freude über Shanghais schnelles Wachstum getrübt von Immobilienskandal“).

## PRIVATER KONSUM GEHT ZURÜCK

Trotz des raschen Wirtschaftswachstums ging der private Konsum in den ersten sechs Monaten um 0,6% zurück. Die Verbraucherpreise stiegen um ebenfalls 0,6%. Nach Angaben der People's Bank of China betragen die Sparguthaben 9.800 Mrd. Yuan (1.180 Mrd. US\$). Davon kamen 1.100 Mrd. Yuan (132,9 Mrd. US\$) in der ersten Jahreshälfte dazu, ein Anstieg von

19,5% gegenüber dem Vorjahreszeitraum.

Selbst das Staatsfernsehen warnt bereits vor dem Missverhältnis von rasantem Wachstum und lahmendem Konsum. „Wir sollten den Aufbau der Infrastruktur begrenzen und versuchen, den einheimischen Verbrauch anzukurbeln“, sagte He Keng, ehemaliger Vizedirektor des Nationalen Statistikamtes, dem Sender CCTV, „Chinas Konsumquote ist 20% niedriger als der internationale Durchschnitt, und fällt weiter. Dies ist ein gefährlicher Trend.“ (AWSJ, 10., 17.7.03; BBC EF, 3.8.03; CCTV, 17.7.03; China.org.cn, 17., 21.7.03; HB, 18.7.03; NfA, 11., 14.7.03; ST, 11.7.03; XNA, 11., 17., 29., 31.7.03) -bö-

## 26 SARS senkt Einkommen von Bauern und trifft die Reisebranche hart

Am 29. Juni hielt Chinas Premier Wen Jiabao in Hongkong eine Rede darüber, wie Chinas wirtschaftliche Ziele angesichts der atypischen Lungenerkrankung SARS zu erreichen seien. Die Epidemie habe das Problem der Arbeitslosigkeit verschärft, sagte Wen, besonders durch die negativen Auswirkungen auf den Dienstleistungssektor. Die Krankheit habe den privaten Konsum gedämpft und auch die Einkommensentwicklung betroffen.

Trotz des allgemeinen Wirtschaftswachstums verschärft SARS bereits bestehende Probleme, zum Beispiel am Arbeitsmarkt, und trifft sozial Schwache besonders hart. Nach Schätzungen verloren 8 Mio. Wanderarbeiter ihre Jobs und kehrten zurück in ihre Heimatorte. Diese besondere Form der Arbeitslosigkeit habe die ländlichen Einkommen beeinträchtigt, sagt Ökonom Gao Huiqing vom State Information Center, einem Forschungsinstitut: „Die Regionen mit dem dringendsten Entwicklungsbedarf sind am schwersten betroffen.“

Bei einem Treffen des Staatsrats, der chinesischen Regierung, wurde am 8. Juli ein Bericht des Landwirtschaftsministeriums gehört. Darin hieß es, SARS habe Auswirkungen auf die Einkommen von Bauern. Am Ende des Monats bestätigte die Statistik diese Befürchtungen. Im zwei-

ten Quartal fiel das Bareinkommen („cash income“) von Landwirten um 26,5%. Das Nationale Statistikamt erklärte dies mit vorübergehenden Unterbrechungen der Geschäftstätigkeit bei Betrieben, die ländliche Arbeitskräfte beschäftigten, sowie mit niedrigeren Verdiensten bei Nebenerwerbstätigkeiten. In den ersten sechs Monaten lag das Bareinkommen der Bauern bei 1.158 Yuan (140 US\$) pro Kopf, einem Zuwachs von 3,2% (im Vergleich zu 6,6% im Vorjahreszeitraum).

In den Städten dagegen stieg das Durchschnittseinkommen um 11,6% auf 6.221 Yuan (752 US\$) im Vergleich zum ersten Halbjahr 2002. Doch auch hier machte sich SARS wirtschaftlich bemerkbar, vor allem mit Jobverlusten im Dienstleistungssektor. Weil neue Arbeitsplätze vor allem hier geschaffen werden, war der Einbruch um 29,4% bei den Neueinstellungen des 2. Quartals im Vergleich zum 1. Quartal ein Alarmsignal. Außerdem wurde berichtet, dass von einer Million Absolventen der Universitäten Mitte Juli erst die Hälfte eine Anstellung gefunden habe.

## SCHWERSTER SCHLAG FÜR TOURISMUSINDUSTRIE SEIT 1989

Für die chinesische Tourismusbranche, die im Jahre 2020 nach den Vorstellungen der Partei 11% des Bruttoinlandsprodukts erwirtschaften soll, war SARS der schwerste Rückschlag seit 1989, hieß es in einer Meldung der staatlichen Nachrichtenagentur Xinhua. Damals waren nach der gewaltsamen Niederschlagung der Demokratiebewegung viele ausländische Touristen dem Land ferngeblieben. Das Wachstumsziel von 8,5% und Bruttoeinnahmen von 600 Mrd. Yuan (72 Mrd. US\$) für dieses Jahr sind nicht mehr zu erreichen, hieß es von der Nationalen Tourismusbehörde, die von einem Gesamtverlust von 276,8 Mrd. Yuan (33 Mrd. US\$) aufgrund von SARS ausgeht.

Zwischen April und Mai war das Reisegeschäft komplett zum Erliegen gekommen. Nach dem 24. Juni setzte eine leichte Erholung ein, als die Weltgesundheitsorganisation die Reisewarnung zuletzt auch für Beijing aufgehoben hatte. Die Hauptstadt war besonders betroffen. „Ja, SARS hatte einen verheerenden Einfluss auf den Tourismus und verwandte Ge-



schäfte in unserer Stadt“, sagte Yu Xiuqing, die Sprecherin des örtlichen Statistikamtes. Nur 720.000 Chinesen reisten in den ersten sechs Monaten des Jahres nach Beijing, ein Rückgang von 47,8%. Noch dramatischer war die Entwicklung bei ausländischen Besuchern, die der Stadt fast komplett fernblieben. Nur 26.000 Touristen aus dem Ausland fanden den Weg in die Hauptstadt, 91% weniger als im Vorjahreszeitraum. Trotzdem meldete die Stadt für das erste Halbjahr eine Wachstumsrate von 9,6%. „Ohne SARS hätte Beijing ein Wachstum von 11,7% erzielt“, sagte Yu. Die Provinz Guangdong, aus der die ersten Fälle der Krankheit gemeldet worden waren, meldete dennoch einen Anstieg der Wirtschaftsleistung um 12,6%. (AWSJ, 14., 17.7.03; BBC EF, 8.7.03; SCMP, 16., 17.7., 5.8.03; XNA, 5., 7., 24., 30., 31.7.03) -bö-

## 27 Freude über Shanghais schnelles Wachstum gerührt von Immobilienskandal

Shanghai konnte im ersten Halbjahr ein Wirtschaftswachstum von gut 11% verzeichnen, mit dem es auch für das Gesamtjahr rechnet. An der Wirtschaftsleistung von 282,6 Mrd. Yuan (34,2 Mrd. US\$) hatten verarbeitende Industrie (132,4 Mrd. Yuan) und Dienstleistungssektor (134,5 Mrd. Yuan) in etwa den gleichen Anteil. Das städtische Statistikamt hob Softwareindustrie, Finanzbranche und das Immobiliengeschäft hervor, die mit ihrer guten Entwicklung Verluste bei Tourismus und Einzelhandel ausgeglichen hätten. (NfA, 22.7.03; XNA, 8., 10., 12., 15., 30.7.03)

Kein geringer Teil dieses Verdienstes gebührt indes den Banken der Stadt. Wie die Shanghaier Filiale der People's Bank of China mitteilte, erhöhte sich das Volumen ausstehender Kredite in den ersten sechs Monaten um 149,7 Mrd. Yuan (18,2 Mrd. US\$) und erreichte 1.208,2 Mrd. Yuan (147,3 Mrd. US\$). Von den neuen Krediten entfiel ein Drittel (34,2%) auf Unternehmen im Immobiliengeschäft, die den Banken Ende Mai insgesamt 231,2 Mrd. Yuan schuldeten. Allein in der ersten Jahreshälfte investierte die Branche 41,7 Mrd. Yuan. (XNA, 8.7.03)

Nicht nur in Shanghai sind Immobiliengeschäfte ein wichtiger Faktor für das Wirtschaftswachstum. In ganz China trägt die Branche nach Angaben des Bauministeriums bereits ein Viertel zum Wachstum des Bruttoinlandsprodukts bei. Und überall gibt es eine enge Verbindung zur Kreditvergabe der Banken, denn Bauentwickler finanzieren ihre Projekte zu 70% mit Bankkrediten. Wie in Shanghai machen Immobilienkredite im ganzen Land ein Drittel des Kreditportfolios der Banken aus. (HB, 18.7.03)

## IMMOBILIENSKANDAL IN SHANGHAI DECKT KORRUPTIONSPROBLEM DER BRANCHE AUF

Dass in Shanghai allein in diesem Jahr 20 Mio. Quadratmeter an Immobilien entstehen, nennt Bankvolkswirt Andy Xie von Morgan Stanley eine „rasende Spekulation“. Zudem sind Beobachter besorgt über Korruption in der Branche. „Die Finanzkriminalität ist ziemlich hoch“, sagte Liu Xiaoquan von der East China University. (HB, 24.7.03)

Ein grelles Schlaglicht auf das Immobiliengeschäft warf der Skandal um den Shanghaier Baulöwen Zhou Zhengyi, dem unter anderem das Unternehmen Nongkai Global Investment gehört. Seit Juni steht Zhou unter Hausarrest, er wird des Betrugs und der Krediterschleichung verdächtigt. Gegen ihn und gegen Beamte der Stadtverwaltung klagten 2.000 Hausbesitzer, deren Eigentum ohne ausreichende Entschädigung abgerissen wurde. Nach chinesischen Zeitungsberichten werden 90% des Baulands unter der Hand vergeben. (*Financial Times Deutschland*, 18.7.03)

Zwar sind öffentliche Ausschreibungen oder Auktionen gesetzlich vorgesehen, aber die Verwaltung kann sich ohne Angabe von Gründen für ein niedrigeres Gebot entscheiden und den Höchstbieter ignorieren. (FT, 13.6.3) Nach Meinung von Branchenkennern verweist der Fall Zhou Zhengyi auf ein strukturelles Problem. „Der Prozess der Immobilienentwicklung ist zu undurchsichtig“, sagt Pan Shiyi, der in Beijing mit seinem Unternehmen Soho China Ltd. in der Branche tätig ist, „zu viele Beamte und Bankmitarbeiter wollen einen Teil der Profite.“ (SCMP, 26.6.03)

Im Skandal um Zhou Zhengyi verlor zwei hochrangige Mitarbeiter von Chinas größter Staatsbank ihre Posten. Im Juni traf es den Generaldirektor der Bank of China Hongkong, Liu Jinbao. Gegen ihn wird wegen Krediten ermittelt, die er von 1994 bis 1997 als Leiter der Bank of China in Shanghai verantwortete. Liu soll Zhou Zhengyi einen Kredit über 2 Mrd. Yuan gewährt haben, den dieser zum Kauf von zwei in Hongkong gelisteten Unternehmen nutzte, Shanghai Land und Shanghai Merchant's. Zhou Zhengyi ist der Vorstandschef von Shanghai Land. Ebenfalls seines Postens enthoben wurde Lius Nachfolger an der Spitze der Bank of China in Shanghai, Zhou Lu. (BBC EF, 17.6.03; IHT, 7.6.03; SCMP, 23.6.03)

Unterdessen geriet ein weiterer Shanghaier Immobilienentwickler in das Blickfeld der Ermittlungsbehörden. Qian Yongwei von der Wantai-Gruppe soll wie Zhou Zhengyi sein Unternehmen vergrößert haben, indem er mittels Krediten von Staatsbanken ein börsennotiertes Unternehmen in Hongkong kaufte. Von der Bank of China erhielt Qian Kredite über 1,4 Mrd. Yuan (169 Mio. US\$). Aufgrund der Skandale will die Stadtregierung von Shanghai alle großen geschäftlichen Landverkäufe seit Mai 2001 überprüfen. (FT, 13.6.03) -bö-

## 28 Neue Auto-Richtlinie soll chinesische Hersteller schützen

Bereits seit drei Monaten kursiert in China der Entwurf einer neuen Richtlinie für die Kraftfahrzeugindustrie. Darin wird ein Marktanteil von 50% für chinesische Modelle im Jahr 2010 als Ziel genannt. Der Entwurf sieht nichttarifäre Handelshemmnisse vor, die den Import von Fahrzeugen verteuern würden.

Die Entwurfsfassung erlaubt die Einfuhr von Kraftfahrzeugen künftig nur über die vier Häfen Dalian, Tianjin, Shanghai und Huangpu sowie die Grenzübergänge Manzhouli in Heilongjiang und Shenzhen in Guangdong. „Andere Häfen sollen keine Terminals für den Import kompletter Fahrzeuge einrichten“, heißt es in dem Papier wörtlich.



Eine andere Klausel schreibt vor, dass in China hergestellte Autos und Importwagen nicht über gemeinsame Händlernetzwerke vertrieben werden dürften. Ausländische Unternehmen, die in China produzieren, könnten ihre im Aufbau befindlichen Vertriebsnetze also nicht nutzen, um im Ausland hergestellte Modelle zu verkaufen. Dies könnte die Verlagerung weiterer Produktion nach China fördern, oder aber den Vertrieb bestimmter Modelle unrentabel machen. In jedem Fall gehen doppelte Händlernetze zu Lasten der Wirtschaftlichkeit.

Besorgt zeigten sich ausländische Hersteller über die Tatsache, dass sie den Entwurf der Richtlinie nicht von der Regierung, sondern von chinesischen Joint-Venture-Partnern erhalten hätten. „Regulierungsvorschläge für eine derart kapitalintensive Industrie bedürfen eines viel höheren Niveaus an Transparenz und Offenheit, als die verantwortlichen Behörden bislang gezeigt haben“, sagte Pat Powers von der US-Handelskammer China. (AWSJ, 24., 31.7.03; SCMP, 15.7.03)

#### CHINESEN KAUFEN IM ERSTEN HALBJAHR ÜBER 80% MEHR AUTOS

In der ersten Jahreshälfte 2003 wurden in China 842.800 Personenkraftwagen abgesetzt, das sind 82,44% mehr als im Vorjahreszeitraum. Für das Gesamtjahr wird der Verkauf von 1,9 Mio. Pkw erwartet, nach 1,09 Mio. im Jahr 2002. In den ersten sechs Monaten des laufenden Jahres wurden 895.500 Pkw im Land hergestellt, ein Anstieg von 103,53%. Nach Einschätzung der China National Automotive Industry Consulting and Development Corp. (CAC) hatte die SARS-Epidemie keinen negativen, sondern einen leicht stimulierenden Effekt auf die Autoverkäufe. Viele, die ohnehin den Kauf eines Pkw planten, hätten die Anschaffung vorgezogen, um nicht auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen zu sein. Weitaus wichtigere Gründe für den Autoboom sind jedoch Preiskriege, die wiederum in der starken Konkurrenz und den sinkenden Einfuhrzöllen ihre Ursachen haben. Vor allem aber steigt das Einkommen gerade der städtischen Bevölkerung, sodass sich immer mehr Menschen ein eigenes Auto leisten können. (NFA, 18.7.03; XNA, 30.7.03)

#### VOLKSWAGEN INVESTIERT 6 MRD. EURO BIS 2008 UND VERDOPPELT DIE PRODUKTION

Mit einem 6 Mrd. Euro schweren Investitionsprogramm will Volkswagen in den kommenden fünf Jahren die Produktionskapazität verdoppeln und neue Modelle einführen. Damit will der Konzern seine starke Stellung in einem dynamischen Umfeld verteidigen. Von Januar bis Juni wuchsen die VW-Verkäufe mit 52% deutlich langsamer als der Markt. Der Marktanteil fiel um fünf Punkte auf 34%.

Das Kapital für die Investitionen soll aus den Erträgen des chinesischen Geschäfts kommen.

1,3 Mrd. Euro fließen allein in den Bau einer neuen Fabrik für jährlich 300.000 Fahrzeuge, die Volkswagen zusammen mit dem Partner First Automotive Works in Changchun errichtet. In einer bestehenden Fabrik an dem Standort fertigen heute 7.000 Mitarbeiter täglich 1.100 Fahrzeuge der Modelle Bora, Jetta, A4, A6 und seit diesem Frühjahr auch Golf 4. Unterdessen baut VW seine Angebotspalette weiter aus. Noch dieses Jahr plant das Unternehmen, fünf neue Modelle in China einzuführen. In Shanghai, dem zweiten Standort von Volkswagen, wird kein neues Werk entstehen. Der Autobauer denkt über eine weitere Fabrik außerhalb der Stadt nach. (FAZ, 16.7.03; FT, 16.7.03; HB, 16.7.03) -bö-

---



---

## SVR Hongkong

---



---

### 29 Massendemonstration gegen Anti-Subversions-Gesetzgebung am sechsten Jahrestag des Souveränitätswechsels stürzt Administration Tung in Regierungskrise

Am 1. Juli, dem sechsten Jahrestag des Souveränitätswechsels, erlebte die Sonderverwaltungszone die größten Massenproteste seit der Übergabe an die Volksrepublik China. Eine halbe Million Hongkonger gingen auf die Straße, um gegen das geplante Anti-Subversions-Gesetz und die Regierung Tung Chee-hwa zu demonstrieren. Die

Ereignisse lösten die bislang schwerste Regierungskrise in der Sonderverwaltungsregion aus.

Der Hongkonger Regierungschef war in den vergangenen Monaten zunehmend unter öffentlichen Druck geraten. Von seinen Kritikern wird ihm inkompetente Amtsführung, Versagen bei der Wiederbelebung der Konjunktur und anfängliches Missmanagement bei der SARS-Krise vorgeworfen (vgl. C.a., 2003/4, Ü 29; 2003/5, Ü 35). Darüber hinaus hat sich der Regierungschef durch die Handhabung der Anti-Subversions-Gesetzgebung nach Artikel 23 des *Basic Law* weiter unbeliebt gemacht. Artikel 23 schreibt vor, dass die Sonderverwaltungsregion Gesetze gegen Abspaltung, Verrat und Aufwiegelung verabschieden soll. Details und Zeitrahmen finden sich jedoch nicht in dem Artikel. Die Administration Tung hatte im letzten Jahr den Gesetzgebungsprozess in Gang gebracht und eine entsprechende Vorlage im Februar diesen Jahres der Legislativversammlung vorgelegt. Die darin enthaltenen verschärften Sicherheitsbestimmungen haben in der Hongkonger und internationalen Öffentlichkeit Befürchtungen vor einer beschleunigten Erosion der politischen Autonomie und der demokratischen Freiheiten, wie der Versammlungs-, Religions- und Redefreiheit Hongkongs hervorgerufen (vgl. C.a., 2003/2, Ü 31).

Demokratische Kräfte und Bürgerforen hatten über Monate hinweg gegen die Implementierung des Gesetzes protestiert. So war auch die am 4. Juni veranstaltete Kundgebung zum Gedenken an die Protestbewegung 1989 in eine Demonstration gegen den geplanten Erlass der Sicherheitsgesetze und die Regierung Tung umgeschlagen (vgl. C.a., 2003/6, Ü 29). Trotz der Proteste sah es lange Zeit danach aus, als würde die Regierung Tung, die aufgrund der bestehenden Mehrheitsverhältnisse nicht um die geplante Verabschiedung des Gesetzes am 9. Juli in der Legislativversammlung fürchtete, nicht von ihrer harten Linie abweichen.

Der Ärger über die Regierung Tung und die Besorgnis über die Einschränkung der bürgerlichen Freiheiten gipfelte schließlich in der Großdemonstration vom 1. Juli. Der Unmut der