

\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*

ERHARD LOUVEN

Zur außenwirtschaftlichen

Öffnungspolitik der VR:

Die 14 Küstenstädte

\*  
\*

\*\*\*\*\*

1.

Einleitung

Bereits Sun Yatsen hatte sich in den 1920er Jahren in seinem Entwicklungsprogramm für China mit dem Ausbau von leistungsfähigen Häfen befaßt (1). Er hatte Häfen erster, zweiter und dritter Klasse vorgesehen. Es sollte drei große Häfen erster Klasse geben: den großen nördlichen Hafen (beifang dagang) zwischen Dagu und der heutigen Hafenstadt Qinhuangdao, den großen östlichen Hafen (dongfang dagang) zwischen Zhapu und Ganpu und schließlich Guangzhou als großen südlichen Hafen (nanfang dagang). Zwischen diesen großen Häfen sollten die vier Häfen zweiter Klasse Yingkou, Haizhou, Fuzhou und Qinzhou liegen; zwischen ihnen wiederum neun Häfen der dritten Klasse. Das Ziel damals war, die Verflechtung mit dem Ausland, die als notwendig für die Modernisierung Chinas angesehen wurde, zu erleichtern, ja gerade die infrastrukturellen Voraussetzungen dafür zu schaffen.

Im Zuge der weiteren Öffnung der Volksrepublik hin zum Ausland ist eine Tagung zu sehen, die am 26.3.1984 bis zum 6.4.1984 dauerte und in der das Sekretariat des Zentralkomitees der KPC sowie der Staatsrat über die Öffnung von Küstenstädten hin zur Welt diskutierten (2). Am 6.4.1984 wurde dann beschlossen, 14 Küstenstädte für die Außenwirtschaft zu öffnen und ihnen größere Vollmachten zu geben. (Vgl. dazu die Tabelle 1 mit wichtigen Daten über die Städte.) Es folgten weitere Tagungen, von denen ein Symposium in der Wirtschaftssonderzone Shenzhen wohl die wichtigste war (3). Diskutiert wurde über die Form der Öffnung, über die Autonomierechte der Städte, über steuerliche Regelungen usw. Vertreter der einzelnen Städte selbst brachten ihre Vorstellungen über die Rolle, die sie ihrer Stadt zugeordnet hatten, in die Diskussion ein.

2. Wirtschaftspolitische Ziele der Öffnungspolitik

In einem Interview gab Gu Mu, das zuständige Mitglied des Sekretariats des ZK der KP Chinas und Staatskommissar, Auskunft über die politischen Ziele und die Maßnahmen, die der Staat getroffen hatte (4). Das ausländische Kapital sollte zur technischen Umgestaltung alter Betriebe und zum Bau neuer Fabriken verwendet werden. Die Städte hätten größere Befugnisse erhalten, Projekte, in die ausländisches Kapital investiert wird, zu überprüfen und zu genehmigen. Für Projekte im produktiven Bereich außerhalb der staatlichen Pläne seien je nach Bedeutung der Städte unterschiedliche Größen für Investitionsmittel festgesetzt worden, über die die Städte autonom entscheiden könnten, und zwar wie folgt:

- bis 30 Mio.US\$: Tianjin und Shanghai
- bis 10 Mio.US\$: Dalian und Guangzhou
- bis 5 Mio.US\$: alle anderen Städte.

Für Projekte im nicht-produktiven Bereich seien keine Grenzen nach oben gezogen.

Die Regierung, so Gu Mu, unterstütze die Städte aktiv bei der Nutzung ausländischen Kapitals und der Einfuhr fortgeschrittener Technologien zur Umgestaltung ihrer alten Betriebe.

Die Hauptunterschiede zu den Wirtschaftssonderzonen sind nach Gu Mu die folgenden. Während in den Wirtschaftssonderzonen die ausländischen Investoren praktisch in allen Bereichen tätig werden können, sollen in den Entwicklungszonen der Küstenstädte hauptsächlich produktive Betriebe und Forschungsinstitute errichtet und neue Technologien, neue Produkte und neue Industriezweige entwickelt werden. In den Wirtschaftssonderzonen sei die Körperschaftsteuer für Projekte in allen Bereichen auf 15% festgesetzt worden, während in den Entwicklungszonen der Städte nur produktiven Projekten diese Vergünstigung gewährt würde.

In einem später veröffentlichten Bericht über die Öffnungspolitik führte Gu Mu aus, daß die verschiedenen Schritte der Öffnungspolitik dahin zielten, die Entwicklung der Inlandsgebiete mit der Entwicklung in den Küstengebieten zu verbinden. Wenn man die Öffnungspolitik der letzten Jahre betrachte, so könne festgestellt werden, daß der Entwicklungstrend vom Süden zum Norden, vom Osten zum Westen und von den Küstengebieten ins Innere verlaufe (5). Ein Blick auf einige Globalzahlen

der Küstenstädte im Vergleich zum ganzen Land zeigt, daß die Küstenstädte den übrigen Landesteilen weit voraus sind (6). In den 14 Küstenstädten leben weniger als 8% der Gesamtbevölkerung der VR; die Anzahl der Arbeiter und Angestellten beträgt ca. 15,11 Mio., mithin also ca. 13% der insgesamt Beschäftigten. Die Küstenstädte bewältigen 20% der gesamten Transportleistungen auf Schiene, Straße und Wasser; der industrielle Bruttoproduktionswert, den die Städte erzielen, macht 23% des Landeswertes aus. 25% der Gewinne bzw. Steuern werden in den Küstenstädten erzielt, und sie bewältigen sogar 40% der Exporte. Schließlich ist die Arbeitsproduktivität in den Hafenstädten 66% höher als die durchschnittliche Arbeitsproduktivität im Lande. Daß alle wichtigen Häfen erfaßt worden sind, zeigt die Tatsache, daß 97% des gesamten Hafenumschlags von ihnen geleistet werden.

Die Aufteilung in Entwicklungsgebiete unterschiedlicher Qualität ist nicht widerspruchlos hingenommen worden. Im Mai 1984 forderten die Gouverneure der Inlandprovinzen Shanxi und Shaanxi für ihre Provinzen die gleichen Rechte, die auch den Küstenstädten gewährt worden seien. Sie wiesen insbesondere auf die Bedeutung ihrer jeweiligen Provinzhauptstädte hin (7). Am 17.1.1985 teilte Staatskommissar Gu Mu mit, daß die Volksrepublik nun plane, weitere Wirtschaftsgebiete in den Küstenregionen für das Ausland zu öffnen (8). Offensichtlich konnte das Begehren verschiedener Inlandsprovinzen nach außenwirtschaftlicher Autonomie zurückgewiesen werden, während weitere Küstengebiete sich als "Entwicklungsgebiete" durchsetzen konnten.

Das wichtigste Ziel der zentralen Führung besteht darin, die bestehenden Betriebe technisch weiter aufzurüsten und zu modernisieren. Diese Politik muß im Zusammenhang mit dem siebten Fünfjahresplan (1986-1990) gesehen werden, der unter anderem vorsieht, daß die Umstrukturierung der bestehenden Betriebe bis 1990 vollendet sein soll. Bis dahin soll in den meisten Betrieben ein technologisches Niveau erreicht worden sein, das dem internationalen Stand der 1980er Jahre entspricht. Weiter unten ist darüber zu handeln, ob die Ziele der Zentrale und der lokalen Ebenen übereinstimmen und in welche Richtung die inzwischen getroffenen Maßnahmen zielen bzw. wie die Entwicklung bislang faktisch verlaufen ist.

TABELLE: 1 Ausgewählte Kennziffern der 14 Hafenstädte

	Da- lian	Qin- huang dao	Tian- jin	Yan- tai	Qing- dao	Lian- yun- gang	Nan- tong	Shang hai	Ning- bo	Wen- zhou	Fu- zhou	Guang zhou	Zhan- jiang	Bei- hai
1) Verwaltungszugehörigkeit (P=Provinz, A=Autonome Region, S=regierungsunmittelbare Stadt)	P Liao-ning	P Hebei	S	P Shan-dong	P Shan-dong	P Jiang-su	P Jiang-su	S	P Zhe-jiang	P Zhe-jiang	P Fu-jian	P Guang-dong	P Guang-dong	A Guang-xi
2) Größe (qkm)	12573	7321	11305	8900	5966	5800	8000	6182	403	11700	1200	11757	12000	271
3) darunter:														
4) eigentliche Stadt	1003	363	4276	830	244			230			44	1345	25	
4) Bevölkerung (1000)	4768	2230	7853	8109	6204	2925	7413	11940	4815	6115	4749	6839	4627	167
5) darunter: im Stadtgebiet	1515	412	5193	685	1206	433	397	6391	472	510	1142	3155	878	167
6) Erwerbsbevölkerung	1092	255	2682	578	855	310	651	4830	550	501	624	1790	358	42
7) Anlagevermögen (ursprünglicher Wert, Mio. Y)	5140	870	11510	1550	3260	630	1280	23500	750	480	1060	4850	510	80
8) realisierte Gewinnsteuer (Mio.Y)	1500	140	4070	320	1170	160	370	11950	370	80	240	1900	120	10
9) Steuern pro 100 Y eingesetzte Fondsmittel (Y)	31,1	15,5	35,8	18,9	36,3	24,1	26,0	65,6	38,5	15,2	19,1	34,9	20,9	12,9
10) Arbeitsproduktivität pro Person und Jahr (Y)	17420	8508	19608	14648	17127	10133	21036	28684	19685	9005	12287	17094	8703	7442
<b>Industrie</b>														
11) Beschäftigte i.d. Industrie (1000)	588	109	1370	285	498	122	306	2633	284	284	274	778	123	15
12) Verhältnis Industriebesch./ Erwerbsbev. (%)	53,8	42,7	51,1	49,3	58,2	39,4	47,0	54,5	51,6	56,7	43,9	43,5	34,4	35,7
13) Anzahl d. Betriebe	1862		3797		1446			8368				3588		
14) Industr. Bruttowertsatz (Mio.Y)	8430	890	22920	4660	7760	1350	6010	67860	5220	1810	2600	11870	1020	140
<b>Handel und Dienstleistungen</b>														
15) Beschäftigte (1000)	106,1		215,8		85,4			407,9				207		
16) Anzahl d. Betriebe	15872		25374		22044			51571				35847		
17) Einzelhandelsumsatz (Mio.Y)	2124		3904		1597			9575				3983		
<b>Öffentl. Finanzen</b>														
18) Einnahmen (Mio.Y)	889		3871		1182			15300				1875		
19) Ausgaben (Mio.Y)	403		2138		205							566		
<b>Verkehrswesen</b>														
20) Eisenbahntransportleistung (Mio.t)	28,69	11,67	19,10	2,06	25,91	4,58		12,87	2,17		1,32	6,00	3,61	
21) Straßentransportleistung (Mio.t)	9,99	6,24	75,74	23,98	18,04	5,47	2,54	83,44	8,10	1,87	3,81	5,87	1,21	0,36
22) Wassertransportleistung (Mio.t)	0,45		6,50	0,87	4,52	1,62	9,10	31,16	6,14	2,50	2,59	37,75	0,86	0,42
23) Hafenumschlagsvolumen (Mio.t)	35,20	30,57	15,06	12,27	22,68	8,58		91,90	4,83	3,07	3,53	16,01	11,40	0,73
<b>Bildung und Wissenschaft</b>														
24) wiss.-technisches Personal (Anz.)	63479	8903	166667	26344	42560	9494	43262	321872	19201	13493	18827	52655	14207	1443
25) höhere Bildungsanstalten (Anz.)	11	1	28	3	7	2	4	43	2	2	8	20	5	-
26) mittlere, berufsorientierte Schulen (Anz.)	17	12	53	21	21	5	11	92	13	8	34	85	12	-

Quellen: GMRB, 11.6.84; Zhongguo Tongji Nianjian 1983, Beijing 1983; Zhongguo chengxiang jianshe huanjing baohubu zhengce yanjiushi (ed.), Zhongguo Shisi Ge Yanhaikou Chengshi De Gaikuang, (Beijing) Nov. 1984.

### 3. Allgemeine Regelungen für die Städte

Auf einige allgemeine Regelungen ist bereits unter Abschnitt 2 hingewiesen worden. Mitte November 1984 erließ der Staatsrat vorläufige Steuervorschriften für die Wirtschaftssonderzonen sowie für die 14 Küstenstädte (9). In diesen Vorschriften wird eine Unterscheidung gemacht zwischen den "wirtschaftlichen und technologischen Entwicklungszonen" (jingji jishu kaifaqu) der 14 Küstenstädte und den "alten Stadtgebieten" (lao shiqu) der 14 Küstenstädte und der Wirtschaftssonderzonen Shantou, Zhuhai und Xiamen. Für die "Entwicklungszonen" (kaifaqu), wie sie kurz genannt werden, wird für die verschiedenen Formen der Wirtschaftskooperation mit dem Ausland die Einkommensteuer auf 15% festgesetzt. Betriebe, deren Laufzeit 10 Jahre oder länger beträgt, können von dieser Steuer in den ersten beiden gewinnbringenden Jahren befreit werden; vom dritten bis zum fünften gewinnbringenden Jahr kann eine Ermäßigung der Steuer um 50% genehmigt werden. Auf Einkommen aus Dividenden, Zinsen, Royalties usw. jener Investoren, die in der VR keine Niederlassung haben, wird eine Einkommensteuer von 10% erhoben.

Für ausländisch-chinesische Betriebe in den alten Stadtgebieten wird ebenfalls eine Einkommensteuer von 15% erhoben, vorausgesetzt, daß es sich um Projekte handelt, die viel Technologie und Know-how verwenden, oder Projekte mit geringer Amortisation und einem Finanzvolumen von 30 Mio.US\$ und mehr oder Projekte in den Bereichen Energie, Kommunikation und Hafenbau. Für Betriebe in den folgenden Bereichen ist eine Ermäßigung der Einkommensteuer um 20% vorgesehen: (1) Maschinenbau und Elektronik, (2) Metallurgie, Chemie, Baumaterialien, (3) Leichtindustrie, Textilien, Verpackung, (4) medizinische Ausrüstungen und Pharmazie, (5) Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Viehzucht, Fisch- und Geflügelzucht und Weiterverarbeitung in diesen Bereichen, (6) Bauwesen.

Zur Beschleunigung des Modernisierungsprogramms hat die Zentrale in Beijing bereits Finanzmittel in Höhe von 1 Mrd.US\$, und zwar teilweise in Form von Devisen, bereitgestellt. Die Bank of China wird in Zusammenarbeit mit der Industrie- und Handelsbank zunächst weitere 400 Mio.US\$ zu besonders günstigen Bedingungen zur Verfügung stellen. Am 24. Juli 1984 wurde die China Economic and Technical Development Corporation für Open Coastal Cities vom Chinesischen Beratungszentrum für Wissen-

schaft und Technologie sowie lokalen Vereinigungen für Wissenschaft und Technologie gegründet. Aufgabe dieser Gesellschaft ist es, bei der Formulierung von Entwicklungsplänen zu helfen und Durchführbarkeitsstudien für wichtige Projekte durchzuführen. Die Gesellschaft wird technische und Beratungsdienste bei der Einführung ausländischer Investitionen, von Technologien und Ausrüstungen, der Entwicklung neuer Produkte und der Modernisierung industrieller Technologie und Ausrüstungen anbieten. Weitere Aufgaben sind die Vermittlung von Wissen aller Art und die Ausbildung von Personal (7).

### 4. Detailinformationen über die 14 Küstenstädte

#### 4.1

#### Dalian

Dalian ist der wichtigste Außenhandelskanal für die drei nordostchinesischen Provinzen Liaoning, Jilin und Heilongjiang sowie die vier östlichen Verwaltungsbezirke der Autonomen Region Innere Mongolei. Dalian ist ein bedeutendes Industriezentrum mit den Schwerpunkten Maschinenbau, Chemie und Petrochemie, Metallurgie, Schiffbau, Elektrotechnik und Textilien. Abgesehen von den großen Unternehmen, die direkt dem Maschinenbauministerium unterstehen, wie z.B. Dalian Rolling Stock Plant, Dalian Shipyard, Dalian Heavy-Duty Machines Works, Dalian Cranes Factory, gibt es mehr als 70 Fabriken unter der Dalian Machinery Industry Corporation (11). Von diesen 70 Fabriken sind 15 Schlüsselbetriebe in Chinas Maschinenindustrie, und fast alle anderen sind führende Betriebe anderer Branchen. Mit diesen Betrieben als Zentren haben sich 6 Industriebranchen gebildet, darunter Universalmaschinen, technische Maschinen, Werkzeugmaschinen, elektrische Einrichtungen und Materialien, landwirtschaftliche Maschinen sowie Ersatzteile. Geliefert werden von diesen Fabriken unter anderem petrochemische Maschinen, komplette chemische Ausrüstungen, Hochdruckbehälter, korrosionsfreie Pumpen, Hoch- und Mitteldruck-Ventile, Kühlausrüstungen, Kühlräume, Verarbeitungsmaschinen für Gummi und Plastik, schwere und mittlere Gabelstapler sowie Container-Gabelstapler, Kombinationswerkzeugmaschinen, Weiterverarbeitungsanlagen, NC-Werkzeugmaschinen, Drehbänke, Elektromotoren allgemein, Elektromotoren für metallurgische Kräne, DC-Elektromotoren, Elektroteile, hochelektrische Isolationskeramiken, keramische Widerstände, Dieselmotoren, Ölpumpen, industrielle Hydraulikteile usw.

Der Hafen, der zweitgrößte der Volksrepublik, ist ganzjährig eis-

frei. Der erste Kai wurde im Jahre 1902 durch das zaristische Rußland gebaut, später kamen die Japaner und bauten weitere Kais (12). Ursprünglich war die Umschlagskapazität des Hafens auf 12 Mio.t ausgelegt, wurde jedoch vor 1949 niemals erreicht. Gegenwärtig gibt es 7 spezialisierte Lösch- und Ladezonen und insgesamt 48 Kais. Von diesen Kais sind 23 Tiefwasserkais für Schiffe über 10.000 BRT, der größte kann 100.000-BRT-Schiffe abfertigen.

Im Hafen gibt es 47 Lagerhäuser mit einer Gesamtfläche von 300.000 qm; 880.000 qm Verladezone; 77 Tanks für Öl mit einem Fassungsvermögen von 660.000 Kubikmeter, 127 km Eisenbahnlinie; mehr als 50 Hafenbetriebsfahrzeuge sowie mehr als 540 Lösch- und Ladevorrichtungen der verschiedensten Art. Der Mechanisierungsgrad des Hafens hat mehr als 85% erreicht. 1983 erreichte das Umschlagsvolumen in Dalian 35 Mio.t, das war das Dreißigfache des Volumens von 1949 (13). 70% des Umschlagvolumens waren für den Außenhandel bestimmt, der einen Wert von 3,9 Mrd.US\$ erreichte.

Dalian plant eine wirtschaftliche und technische Entwicklungszone in Maqiaozi (Bezirk Jin), die etwa 33 km im Nordosten der Stadt Dalian liegt. Ausgewiesen ist eine Fläche von ca. 50 qkm, von der zunächst in der ersten Phase 5 qkm ausgebaut werden sollen. Mit Hilfe ausländischer Investitionen sollen umweltfreundliche Betriebe aus den Industriesparten Elektronik, Präzisionsinstrumente, Feinchemikalien, Metallurgie, Textilien und Lebensmittelverarbeitung angesiedelt werden. Ausländische Investitionsmittel sollen dazu verwendet werden, eine moderne Ölraffinerie mit einer Verarbeitungskapazität von 10 Mio.t Öl pro Jahr und ein großes Werk zur Produktion von Äthylen (geplante Jahreskapazität 300.000 t) zu bauen (14). Neben der Industriezone sollen ein Banken- und Handelszentrum, ein Wissenschafts- und Bildungszentrum sowie ein Touristen- und Sportzentrum gebaut werden. Gegen Ende des Jahrhunderts sollen dort 1.000 Fabriken gebaut worden sein (15). Nach einer Meldung der gleichen Quelle sollen um die Jahrhundertwende 300 Fabriken gebaut sein, die Gesamtbevölkerung solle dann 150.000 erreicht haben (16). Die Infrastruktur der Stadt soll weiter ausgebaut werden. Der Umschlagskapazität des alten Hafens soll bis zum Jahre 1987 auf 47 Mio.t ausgeweitet werden (17). Geplant ist ein neuer Hafen in Dayao mit einer Umschlagskapazität von 40 Mio.t, die Bauzeit wird etwa 15 Jahre betragen. Der Flughafen wird so ausgeweitet, daß er

auch Flugzeuge vom Typ Boeing 747 aufnehmen kann.

Die lokalen Behörden in Dalian sollen über Investitionsprojekte bis zu 30 Mio.US\$ (Leichtindustrie) bzw. bis zu 50 Mio.US\$ (Schwerindustrie) selbst entscheiden können. Der Stadt sollen zur Modernisierung und Umformung der bestehenden Betriebe in den kommenden Jahren jährlich ca. 100 Mio.US\$ an Devisen von der Zentrale in Beijing zugewiesen werden.

Abweichend von den allgemeinen Steuerregelungen des Staatsrates für die Entwicklungszonen gelten für Dalian die folgenden Regelungen (18):

- Für alle Gesellschaftsformen von Ausländern - und nicht nur für eigentliche Joint Ventures - gilt, daß der Gewinntransfer ins Ausland nicht besteuert wird.
- Die Laufzeit für Joint Ventures und Projekte der Gemeinschaftsproduktion kann auf 40 bis 50 Jahre ausgeweitet werden; die Abschreibungen auf das Anlagevermögen können beschleunigt werden.
- Die ausländischen Unternehmen können einen gewissen Teil ihrer Produkte auf dem chinesischen Markt absetzen, vorausgesetzt, daß sie dringend benötigt werden oder daß sie mit wirklich moderner Technologie hergestellt werden oder daß in ihnen in China hergestellte Materialien verwendet werden.
- Falls Produktionsbetriebe Schwierigkeiten haben, die konsolidierte Industrie- und Handelssteuer zu zahlen, so kann diese reduziert oder ganz erlassen werden. Bis 1990 werden keine Importzölle und konsolidierte Industrie- und Handelssteuern auf importierte Maschinen, Ausrüstungen und andere Materialien für den Investbau erhoben.
- Falls ausländische Geschäftsleute Infrastrukturprojekte in den designierten Gebieten mit Eigenmitteln durchführen, so sind sie von den Landentwicklungs- und Landnutzungsgebühren für einen Zeitraum von 15 bis 20 Jahren befreit. Landnutzungsgebühren werden in den Entwicklungszonen auch nicht erhoben für Projekte in den Bereichen Kultur, Erziehung, wissenschaftliche Forschung, Medizin und Gesundheit.

**4.2 Qinhuangdao**

Das 400 km östlich von Beijing gelegene Qinhuangdao ist bekannt für seine reichen Rohstoffvorkommen und hat den drittgrößten Hafen der Volksrepublik, der ein Schwerpunkthafen für Energie ist. 1984 wurden über Qinhuangdao ca.

20 Mio.t Kohle exportiert, das waren 80% der gesamten Kohleexporte Chinas und fast 66% des gesamten Hafenumschlags in diesem Jahr. 1983 beförderte der Hafen mehr als 9 Mio.t Rohöl und lag damit an zweiter Stelle in der VR. In den frühen 1950er Jahren hatte die gesamte Umschlagskapazität des Hafens ca. 1,5 Mio. Jahrestonnen betragen, bis 1972 stieg sie auf 5,2 Mio. 1973 begann die Arbeit an der Öl-Kaianlage, fünfzehn Monate später war ein Pier vollendet, der gleichzeitig zwei 20.000-BRT-Öltanker aufnehmen kann. Die neuen Einrichtungen bildeten eine neue Seeroute für Rohöl, das im Daqing-Feld (Provinz Heilongjiang) gefördert wird (19). Insgesamt hat Qinhuangdao nun 11 Tiefwasserkais für Schiffe mit mehr als 10.000 BRT. Derzeit wird der Hafen mit japanischer Hilfe weiter ausgebaut; er soll Hauptexporthafen für Kohle aus Shanxi und Öl aus Daqing nach Japan werden. Bis 1992 soll die Umschlagskapazität auf 100 Mio.t ausgeweitet werden. Im einzelnen werden sechs Spezialkais ausgebaut; zwei Kais mit einer Kapazität von 20 Mio.t stehen kurz vor der Vollendung.

Die Hauptindustriestämme sind Nahrungsmittelverarbeitung, Glasherstellung, Baumaterialien, Elektronik, Textilien, Maschinen und Kunsthandwerk. Neben Kohle, Eisen, Blei, Zink, Gold, Silber, Uran, Aluminium, Graphit und Granit gibt es in der Umgebung der Stadt auch Quarzreserven (600 Mio.t) sowie Kalkstein (220 Mio.t).

Geplant ist eine Wirtschaftsentwicklungszone zwischen Shanhaiguan und der Stadt Qinhuangdao; dafür steht ein Gelände von ca. 10 qkm zur Verfügung. Die Prioritäten hier sind Elektronik, Meßgeräte, Textilien, Nahrungsmittelverarbeitung und Kunsthandwerk. Vorgesehen sind 76 Industrieprojekte, an denen sich ausländische Anleger beteiligen sollen. 4 Projekte haben eine Investitionssumme von mehr als 100 Mio.Yuan (Komponenten für Farbfernsehgeräte, Zementwerk, Acrylfaserwerk und Brauerei). Des weiteren sind 6 landwirtschaftliche bzw. Viehzuchtprojekte und eine Kohle-Gas-Anlage geplant. Projekte mit einer Investitionssumme bis zu 5 Mio.US\$ können von Qinhuangdao selbst genehmigt werden.

Die Eisenbahnlinie zwischen Beijing und Qinhuangdao soll zweispurig ausgebaut und elektrifiziert werden. Des weiteren soll eine lokale Eisenbahnlinie gebaut werden sowie ein 200-MW-Heiz- und -Kraftwerk und ein Thermoelektrik-Kraftwerk mit einer Kapazität von 1.200 MW. Eine Pipeline soll Wasser aus dem Qinglong-Fluß nach

Qinhuangdao bringen. Geplant sind weiter ein Kommunikationssystem (10.000 Kanäle) und ein Telekommunikationsgebäude.

**4.3 Tianjin**

Der Bruttoproduktionswert von Industrie und Landwirtschaft der Regierungsunmittelbaren Stadt Tianjin belief sich im Jahre 1983 auf 22,920 Mrd.Yuan (20). Die Produktionsergebnisse für wichtige Güter der Leichtindustrie im Jahre 1983 zeigt die folgende Tabelle 2.

TABELLE 2:  
**Leichtindustrielle Erzeugung in Tianjin 1983**

		Veränderung gegenüber 1982 in %
synth. Fasern	22.864 t	24,7
Garn	119.500 t	3,9
Tuch	468 Mio.m	2,2
Wollstoffe	9,010 Mio.m	3,6
Fahrräder	4,488 Mio.	15,4
Nähmaschinen	883.300	21,3
Armbanduhren	3,513 Mio.	17,1
Fernsehgeräte	436.200	20,8
Kassettenrekorder	197.000	18,7
Waschmaschinen	82.400	-30,8
synthetische Detergentien	37.000 t	4,8
Papier und Pappe	230.400 t	1,0
Rohsalz	2,019 Mio.t	0,9
Zigaretten	410.000 Stangen	1,2

Quelle: Tianjin Ribao, 13.4.1984, zit. nach SWB, 27.6.1984.

Den Output der Schwerindustrie für das Jahr 1983 zeigt die folgende Tabelle 3.

TABELLE 3:  
**Schwerindustrielle Erzeugung in Tianjin 1983**

		Veränderung gegenüber 1982 in %
Rohöl	31,041 Mio.t	2,7
Elektrizität	7.734 Mrd.kWh	3,1
Stahl	1,339 Mio.t	7,5
Walzstahl	1,523 Mio.t	2,8
Zement	826.800 t	1,1
Flachglas	401.700 Kästen	-28,0
Soda-Asche	461.500 t	1,4
Ätznatron	2.127 t	0,3
Kunstdünger landw.	70.500 t	20,5
Chemikalien	36.500 t	-47,2
Plastik	1.300 t	18,6
Gummireifen	388.100	15,3
Motorfahrzeuge	7.119	43,0
Traktoren	7.700	-25,3

Quelle: Tianjin Ribao, 13.4.1984, zit. nach SWB, 27.6.1984.

Die industrielle Entwicklung Tian-

jin datiert 120 Jahre zurück. Obgleich Tianjin vor 1949 an dritter Stelle in China stand, fiel die Stadt nach der Gründung der VR zurück. Die meisten Produktionsausrüstungen sind veraltet; Wirtschaftskader schätzen, daß 41% der Ausrüstungen mehr als 10 Jahre alt sind (21). Die Entwicklungspläne der Stadt sehen vor, daß Hochwachstumsindustrien Vorrang erhalten sowie jene Industrien, in denen Tianjin Ressourcen-Vorteile hat bzw. industrielles Wissen. Die chemischen, petrochemischen und pharmazeutischen Industrien sollen ausgebaut werden. Priorität sollen auch die Textil- und Bekleidungsindustrie, Metallurgie, medizinische Technologie, Maschinenbau und Elektronik erhalten. Gegenwärtig produzieren nur sieben der 30 Elektronikfabriken Halbleiter oder Computer. Es besteht auf diesem Gebiet bereits eine Zusammenarbeit mit den amerikanischen Firmen Gould Inc. und Data General. Nach Angaben von Hou Yigang, dem Direktor der Tianjin Commission of Foreign Trade Relations and Trade, hat die Stadt sechs Schwerpunktprojekte im Bereich der Elektronik bestimmt:

- Einfuhr von Anlagen zur Produktion von Mikrocomputern.
- Einfuhr von Mikrocomputer-Technologie und Ausrüstungen für die Tianjin Computer Plant.
- Ein Joint Venture- oder Kompensationshandels-Abkommen zur Bereitstellung von Software für 16-bit-Computer und die Entwicklung von Hardware für 32-bit-Computer.
- Einfuhr von Prototyp-Mikroprozessoren und ihrer wichtigsten Teile für die Tianjin Computer Plant zur Herstellung von 500 Computern jährlich.
- Einfuhr einer Produktionsanlage für lineare Schaltkreise, um die Produktion der Energieverstärkungs-Schaltkreise der Tianjin Semiconductor Elements Factory anzuregen.
- Einfuhr von Produktionsanlagen zur Herstellung von externen EDV-Anlagen und von Generator-Räumen.

Die reichen Energiereserven werden der Stadt helfen, den industriellen Fortschritt zu erreichen. Es gibt große Kohlereserven, und die Stadt befindet sich nahe dem Ölfeld von Dagang und den Ölerschließungsgebieten im Golf von Bohai. Öl fließt durch eine Pipeline direkt vom Renqui-Ölfeld in der Provinz Hebei nach Tianjin. Die Stadt hat auch Zugang zu reichen Reserven von Erdgas, Erzen, Salz und Baumaterialien.

In einer wichtigen Verwaltungsreform entschieden die zentralen Behörden in Beijing, den Hafen unter die gemeinsame Verwaltung von Zen-

trale und Stadt zu stellen, mit einem Übergewicht der Stadt. Diese Regelung trat am 1. Juni 1984 in Kraft. Vorher lag die Verwaltung des Hafens ausschließlich in der Zuständigkeit der zentralen Behörden (22). Der Hafen hat insgesamt 34 Kais, davon 20 mit einer Kapazität für Schiffe von 10.000 BRT.

Geplant ist eine Entwicklungszone in Tanggu nahe beim neuen Hafen und neben der Eisenbahnstrecke Beijing-Tianjin mit einem Gesamtareal von 50 qkm. In der ersten Bauphase werden ca. 5 qkm erschlossen. Die Stadt wird dort ein Areal von 1,2 qkm zu einem Wohngebiet ausbauen und ein weiteres Areal von 2 qkm zu einem Wohngebiet für ausländisches Personal (23). Gewünschte Investitionsprojekte mit ausländischer Beteiligung sind: Hotels, Petrochemie, Kohlevergasung, Metallurgie, Baumaterialien, Lebensmittel, Schnellgerichte, Computer. Im Rahmen des Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur wird die "Autobahn" Beijing-Tianjin gebaut. Innerhalb von 3 Jahren soll eine elektronische Umschaltanlage für 600.000 Volt-Linien fertiggestellt sein. In den letzten fünf Jahren ist ausländisches Kapital in Höhe von ca. 280 Mio.US\$ in 350 Projekte geflossen. 20 Joint Ventures sind gegründet worden, von denen 7 die Produktion aufgenommen haben. Die Stadt Tianjin hat das Recht, selbst über Investitionsprojekte bis zu 30 Mio.US\$ zu entscheiden. Eine solche obere Grenze gilt jedoch nicht für nicht-industrielle Projekte, wie Hotels, Ausstellungszentren, sowie für Betriebe, die hauptsächlich ausländische Investitionsmittel nutzen.

#### 4.4

##### Yantai

Am Ausgangspunkt der "maritimen Seidenstraße" gelegen, ist Yantai heute eine aufstrebende Industrie- und Hafenstadt (24). Die Schwerpunkte der Industrie liegen bei Nahrungsmittelverarbeitung, Textilien, Elektronik, Meßinstrumenten, Maschinenbau, Chemie, Kohle und Metallurgie. Yantai ist ein wichtiges landwirtschaftliches Zentrum (Erdnüsse, Obst usw.), es gibt reiche Fischgründe. Im Umland der Stadt finden sich wichtige Bodenschätze, vor allem Gold (ca. ein Viertel der bekannten Reserven der VR), Eisen, Kupfer, Blei, Molybdän, Graphit, Marmor und Kohle. Der Hafen Yantais ist eisfrei und hat gegenwärtig 10 Kais, davon drei mit einer Kapazität von 10.000 t und sechs mit 5.000 t. Geplant ist eine Vergrößerung der Umschlagskapazität auf 12-13 Mio.t, und zwar durch den Bau von drei Kais mit 25.000 t und weiteren drei Kais mit 15.000 t.

In Fulaishan ist eine Entwicklungszone ausgewiesen worden, die ein Gesamtareal von 20 qkm hat. In der ersten Aufbauphase sollen 3 qkm entwickelt werden. Der Schwerpunkt soll auf dem Tourismus und der Weiterverarbeitung liegen. Geplant sind 34 Betriebe in den folgenden Bereichen: Textilien, Elektronik, Chemikalien, Meßinstrumente, Baumaterialien und Nahrungsmittelverarbeitung mit einem geschätzten Investitionsvolumen von 741 Mio.Yuan. 49% dieser Summe sollen von ausländischen Investoren aufgebracht werden. Die Verkehrsanbindung der Entwicklungszone wird als günstig geschildert: Größere Straßen verbinden die Zone mit der Eisenbahnstation von Yantai, dem Hafen (10 km entfernt) und dem Flughafen von Laishan (27 km entfernt), dessen Ausbau in diesem Jahre beendet werden wird und der auch große Flugzeuge aufnehmen kann. Yantai hat das Recht, über Investitionsprojekte bis zu 5 Mio.US\$ selbst zu entscheiden.

Zwischen 1978 und 1983 wurden 182 Projekte mit ausländischen Investitionsmitteln in Höhe von 21 Mio.US\$ begonnen. Gegen Ende August 1984 waren 69 Projekte mit einem Auslandsengagement von 37 Mio.US\$ genehmigt. In den nächsten fünf Jahren - so ist geplant - sollen 81 kleine und mittlere Betriebe in den folgenden Bereichen renoviert werden: Elektronik, Uhren, Textilien, Wein, Bier, Nahrungsmittelverarbeitung, Maschinen, Baumaschinen, Chemikalien sowie Tourismus; die ausländischen Investitionen sollen 233 Mio.Yuan betragen.

#### 4.5

##### Qingdao

Qingdao hat den viertgrößten Hafen der Volksrepublik, in dem der Öl-export mit ca. 10 Mio.t pro Jahr eine große Rolle spielt. Die Hafenanlagen sind allerdings weitgehend veraltet, es fehlt an Lager- und Speicherraum. Die wichtigsten Industriezweige sind: Lebensmittelverarbeitung, Textilien, Haushaltswaren, Maschinenbau, Elektronik sowie Metallurgie und Chemie.

Wegen des landschaftlich schönen Küstengebietes und des angenehmen Klimas hat der Ausbau des Tourismus in Qingdao erste Priorität bekommen. Zwei Gebiete sollen besonders ausgebaut werden: Shilaoren und Xuejiadao (25). Zwischen der Altstadt von Qingdao und dem Zhanshan-Park gelegen ist Shilaoren, insgesamt 3 qkm groß, mit seinem weißen Sandstrand für den Tourismus hervorragend geeignet. Bis 1990 sollen dort nach den Plänen der Stadt ein internationales Konferenzzentrum, ein Hotel, Gästehäuser, ein Handelszentrum, ein

Erholungspark und ein Golfplatz gebaut werden. Xuejiadao ist 21 qkm groß und soll in ähnlicher Weise wie Shilaoren für den Tourismus erschlossen werden.

Die chinesische Regierung hat dem Ausbau der Hafenanlagen von Qingdao bereits zugestimmt. Bis 1989 soll in Huangdao ein neuer Hafen mit 6 Kais gebaut werden, die eine jährliche Umschlagskapazität von 17,4 Mio.t haben sollen. Bis zum Jahre 2.000 - so die Planung - sollen weitere 23 Mio.t Umschlagskapazität hinzukommen. Zusammen mit dem alten Hafen und dem Ölhafen würde die Gesamtkapazität dann ca. 62 Mio.t erreichen.

In Huangdao soll auch eine Entwicklungszone gebaut werden. Dieses Areal hat eine Ausdehnung von ca. 15 qkm und liegt auf der Westseite der Bucht von Jiaozhou, nur 2,26 Seemeilen von der Altstadt von Qingdao entfernt. Während der ersten Bauphase (1984-1990) soll ein Gebiet von 4 qkm entwickelt werden, 40.000 Menschen sollen dann in der Zone wohnen. In der zweiten Ausbauphase (1990-1995) sollen weitere 4 qkm hinzukommen, und die Zahl der Einwohner in der Zone soll auf 70.000 steigen. Bis zum Jahre 2000 soll die Einwohnerzahl dann auf 100.000 steigen. Die Stadt hat das Recht, über Investitionsprojekte in Zusammenarbeit mit dem Ausland bis zu einer Höhe von 5 Mio.US\$ selbst zu entscheiden.

Von den Industriebetrieben der Stadt sind 440 für die Umgestaltung ausgewählt worden. Ca. 200 von diesen suchen die Hilfe des Auslandes. Zunächst wurden von der Stadt jedoch 140 Fabriken in den Bereichen Elektronik, Meßinstrumente, Textilien und andere Leichtindustrieprodukte, Gummi, Chemikalien, Maschinen und Baumaterialien ausgesucht. Bis Juli 1984 waren etwa 50 Verträge im Gesamtwert von 30 Mio.US\$ mit dem Ausland unterzeichnet worden. Die Japaner waren mit 27 Verträgen und ca. 56% der Investitionssumme vertreten, westdeutsche Firmen folgten mit 26%, während die USA nur auf ca. 6% kamen.

#### 4.6 Lianyungang

In Nordjiansu liegt Lianyungang, eine mittelgroße Hafen- und Industriestadt. Die Hauptproduktionszweige der Industrie sind Chemikalien, Energie, Baumaterialien, Phosphor, Salz, Soda-Asche sowie die Weiterverarbeitung von Meeresfrüchten und Nahrungsmitteln. Die sechstgrößte Phosphormine Chinas hat einen jährlichen Ausstoß von ca. 1 Mio.t. Neben Phosphor gibt es in Lianyungang beträchtliche Salzvorkommen sowie 40 Arten von

Mineralien, darunter Gold, Silber, Kupfer, Eisen, Basalt, Quarz, Sand und Marmor.

Der Hafen verfügt über 9 Kais, 5 davon können Schiffe mit 10.000 BRT abfertigen. Zwischen 1985 und 1987 sollen 18 Mio.t Umschlagskapazität neu gebaut werden. Vorgesehen sind zwei Kohlekais von je 35.000 t bis zum Ende des Jahre 1985 und vier bis sechs 10.000-t-Kais bis 1986. Von 1987 bis 1990 soll die Umschlagskapazität des Hafens noch einmal erweitert werden, so daß sie dann schließlich ca. 60 Mio.t betragen wird. Der Hafenausbau, der mit Hilfe japanischer Investitionen durchgeführt wird, gehört zu den sog. Schwerpunktprojekten des jetzt laufenden sechsten Fünfjahresplanes.

11 km vom Hafen entfernt und 20 km vom Stadtzentrum entfernt soll die Entwicklungszone Zhongyuntai im Bezirk Yuntai gebaut werden. Die Zone hat eine Ausdehnung von 30 qkm, gefördert werden sollen dort vor allem Textilien, Elektronik, Maschinen, Nahrungsmittelverarbeitung sowie Tourismus.

Seit 1979 laufen bereits 45 Projekte mit ausländischer Beteiligung. Ca. 95 Mio.US\$ sollen in Projekte in vier Bereichen fließen: Weiterverarbeitung von Phosphor, Silikon und Salz; Weiterverarbeitung von Meeresfrüchten und Nahrungsmitteln; Papierproduktion; Glas und Baumaterialien. Bis 1990 sollen 187 Projekte mit einem Investitionsvolumen von 370 Mio.US\$ fertiggestellt sein.

#### 4.7 Nantong

An das Gelbe Meer im Osten grenzend und im Norden mit vier Kanälen, darunter dem Großen Kanal, verbunden gehört, Nantong bereits zur Größeren Wirtschaftszone von Shanghai. Im 13.Jahrhundert wurde in Nantong bereits mit der Baumwollweberei begonnen. 1895 errichtete Zhang Jian eine der ersten modernen Baumwollfabriken in China, die Dasheng-Baumwollweberei Nantong. In der Stadt gibt es nun 26.000 Weber, 48.000 Baumwollspindeln, 28.000 Wolltextilspindeln und eine Färbe- und Druckkapazität von 200 Mio.m pro Jahr. Früher wurden nur Baumwollgüter produziert, heute hat sich das Sortiment auf 15 Artikel erweitert, darunter Chemiefasern, Wolle, Jute und Seide. Viele Textilprodukte werden in 60 Länder und Regionen exportiert (26). Zwischen 1980 und 1983 verdoppelte sich das Exportvolumen und erreichte 1983 ca. 720 Mio.Yuan. Leicht- und Textilindustrien sind die wichtigsten Industriesparten in Nantong. Daneben gibt es Betriebe in den Berei-

chen Maschinenbau, Elektronik, Chemie, Pharmazie, Baumaterialien und Nahrungsmittel.

Der Hafen kann Schiffe bis zu 50.000 BRT abfertigen; 20 Kais können insgesamt 24 Schiffe be- und entladen. Geplant ist der Bau von neun Landebrücken mit einer Umschlagkapazität von 10.000-25.000 t, zwei Container-Kais und drei 10.000-t-Kais mit einer kombinierten Umschlagkapazität von 15 Mio.t bis 1990.

Nantong hat ein Gebiet von 4,62 qkm als Entwicklungszone ausgewiesen, es liegt etwa 10 km südöstlich von der eigentlichen Stadt. Vorgeschlagen worden sind Entwicklungsprojekte zur Zusammenarbeit mit ausländischen Investoren in sieben Industriesparten: Textilien, Elektronik, Maschinenbau, Chemikalien, Medizin, Nahrungsmittelverarbeitung und Baumaterialien. Flug- und Hovercraft-Verbindungen nach Nanjing und Shanghai stehen kurz vor der Vollendung. Das Telekommunikationswesen wird ausgebaut.

Zwischen 1979 und der ersten Hälfte des Jahres 1984 wurden 115 Projekte mit ausländischem Kapital genehmigt, 57 davon sind bereits fertiggestellt. Im August 1984 stellte die Stadt 100 Projekte für die Zusammenarbeit mit dem Ausland vor; Prioritätsbereiche sind die Textil- und Elektronikindustrien.

#### 4.8 Shanghai

Chinas größte Stadt erwirtschaftete mit weniger als 5% des gesamten nationalen Anlagevermögens einen Bruttoproduktionswert von 67,86 Mrd.Yuan oder etwa ein Neuntel des nationalen industriellen Bruttoproduktionswertes. Aufgrund seiner gut ausgebauten industriellen Basis liefert Shanghai 40% der Konsumgüter in der Volksrepublik (27). Über die Struktur der leichtindustriellen Erzeugung gibt die folgende Tabelle 4 Auskunft.

Die Schwerindustrie Shanghais hat in den vergangenen Jahren eine Umstrukturierung zugunsten der Leichtindustrie durchgeführt - eine Umorientierung, die die Chinesen "Dienstleistungsorientierung" nennen. Über die Produktionsstruktur gibt die folgende Tabelle 5 Auskunft.

Shanghais Hafen ist der größte der Volksrepublik und einer der zehn größten Häfen der Welt überhaupt. Entlang dem Huangpu-Fluß beträgt die gesamte Hafenfront etwa 80 km. Insgesamt hat der Hafen 12 Be-

TABELLE 4:  
Leichtindustrielle Erzeugung in  
Shanghai 1983

		Veränderung gegenüber 1982 in %
Baumwoll-		
garn	390.000 t	-1,2
Tuch	1,630 Mrd.qm	-3,6
synthetische		
Fasern	157.600 t	-0,9
Wolltuch	31,160 Mio.Stück	-4,7
Strickwolle	21.400 t	7,7
Seidentex-		
tilien	119 Mio.	0,3
Zigaretten	831.500 Stangen	0,1
Bier	79.600 t	4,1
chem. Phar-		
mazeutika	5.354 t	6,4
Detergentien	77.900 t	4,7
Fahrräder	5.200.500 Stück	10,5
Nähmaschi-		
nen	2.847.700 Stück	9,8
Armbanduhren	10,940 Mio.Stück	5,1
Fernseh-		
apparate	1.888.500 Stück	19,8
Radioger.	4.772.400 Stück	-16,9
Waschma-		
schinen	318.000 Stück	92,2
Kühlschränke	15.300 Stück	40,3
Ventilatoren	1,665 Mio.Stück	9,3
Glühbirnen	183 Mio.Stück	9,1
Papier und		
Pappe	337.600 t	3,9
Möbel	3.872.400 Stücke	13,8

Quelle: Jiefang Ribao, 29.4.1984.

triebszonen mit insgesamt 97 Kais, von denen 48 Tiefwasser-Kais sind, die Schiffe von der 10.000-BRT-Klasse abfertigen können. Die Betriebszone Fünf kann heute soviel Güter umschlagen wie der ganze Hafen vor drei Jahrzehnten. Bis Ende 1985 soll die Umschlagskapazität des Hafens auf 100 Mio.t erweitert werden. Bis 1991 soll der Hafen vollständig renoviert und erweitert sein. Inzwischen sind fünf 10.000-t-Kais zu Container-Kais umgestaltet worden. In der Betriebszone Sieben, nahe Wusongkou, ist ein großer Container-Kai im Bau, der pro Jahr 200.000 Standard-Container abfertigen kann. Dieser Kai soll im Oktober 1985 fertiggestellt sein. An vier weiteren Kais am Mittellauf des Huangpu werden moderne Kohleverladungsanlagen gebaut; dieses Projekt wird die Umschlagskapazität für Kohle von jetzt 4,6 Mio.t auf 8,5 Mio.t erhöhen. Des Weiteren werden 10 Kais an der Stelle gebaut, wo der Huangpu den Yangzi trifft.

Shanghai hat zwei Gebiete als Entwicklungszonen ausgewiesen: Minhang ist eine Industriezone, und in Hongqiao werden vorwiegend Verwaltungs- und Wohngebäude bzw. -einrichtungen gebaut (28).

TABELLE 5:  
Schwerindustrielle Produktion in  
Shanghai 1983

		Veränderung gegenüber 1982 in %
Stahl	5.116.400 t	3,5
Walzstahl	4.235.100 t	0,04
Elektrizität	22,477 Mio.kWh	2,2
Koks	2.255.200 t	0,4
Zement	2.232.600 t	4,8
Flachglas	1.916.400 Kisten	13,0
Schwefelsäure	351.800 t	-8,9
Ätznatron	254.900 t	2,7
landw.		
Kunstdünger	172.200 t	-0,5
chemische		
Insektizide	17.800 t	-17,2
Äthylen	143.500 t	4,9
Plastik	169.700 t	12,1
synth. Gummi	17.100 t	13,7
Gummireifen	1.805.500 Stück	27,6
Kraftwerks-		
ausrüstungen	765.000 kW	90,8
Bergwerks-		
ausrüstungen	23.700 t	25,7
Werkzeugmasch.	17.000 t	6,5
Motorfahrzeuge	8.125 Stück	17,4
Traktoren	8.101 Stück	1,3
Verbrennungs-		
motoren	3.827.900 Stück	14,0
(zivile)		
Stahlschiffe	332.300 t	70,7

Quelle: Jiefang Ribao, 29.4.1984.

Minhang ist einer der Verwaltungsbezirke von Shanghai, im südwestlichen Teil von Shanghai am Oberlauf des Huangpu gelegen und etwa 30 km vom Stadtzentrum Shanghais entfernt. Der Huangpu ist dort für 3.000-t-Schiffe befahrbar, und die Hafeneinrichtungen können wirkungsvoll genutzt werden. Minhang ist als erste Satellitenstadt Shanghais zu einer Industriebasis ausgebaut worden. Außerhalb der neuen Industriezone, die ohne den Wohnbezirk für die Arbeiter und Angestellten eine Fläche von 213 ha umfaßt, befinden sich Betriebe, die in den folgenden Bereichen arbeiten: Schwermaschinen, Dampfturbinen, Generatoren, Dampfkessel, Kugellager, Elektromaschinen, vorgefertigte Bauteile usw. Der Schwerpunkt der Entwicklung in Minhang wird auf folgenden Bereichen liegen: Chemikalien, Werkzeugmaschinen, Pharmazeutika, Textilien, Elektronik, Baumaterialien und weiterverarbeitete Nahrungsmittel. Neben einem Verwaltungszentrum, das zur Erleichterung von Geschäftskontakten gedacht ist, werden Standardfabrikgebäude und Lagerhäuser errichtet. Ein Technisches Ausbildungszentrum soll dazu dienen, die Arbeiter und Angestellten in der Industriezone aus- und weiterzubilden.

In Hongqiao werden ausländischen Geschäftsleuten Büro- und Wohnräume zur Verfügung gestellt. Des

weiteren werden Gebäude für die ausländischen Konsulate errichtet. Geplant sind ein Bürohochhaus mit 35-40 Stockwerken, ein Hotel mit 24-34 Stockwerken sowie ein Appartementhochhaus mit 18-28 Stockwerken. Daneben werden alle jene Einrichtungen gebaut, die eine moderne Wirtschaftszone benötigt. Hongqiao liegt verkehrstechnisch günstig: Bis zum Volksplatz, dem Stadtzentrum, ist die Entfernung 6,5 km, der Flughafen Hongqiao liegt nur 5,5 km entfernt. Die Gesamtfläche Hongqiaos beträgt 65,2 ha.

Insgesamt gibt es in Shanghai 600 Kooperationsprojekte zwischen Ausländern und chinesischen Stellen mit einem Finanzvolumen von mehr als 1 Mrd.US\$. 480 Mio.US\$ sind in Direktinvestitionen gebunden. Neben 26 Joint Ventures im eigentlichen Sinne gibt es 23 größere Koproduktionsprojekte. Aber auch alle anderen Formen der Wirtschaftskooperation werden in Shanghai genutzt. Der Schwerpunkt der ausländisch-chinesischen Projekte liegt in den Bereichen Mikro-Elektronik, neue Materialien, Glasfaseroptik, Laser, Gentechnologie, Roboter, Marinetechnologie, Kraftfahrzeuge, Schiffbau, Flugzeuge, Telekommunikation, Petrochemie und Finanzierungen.

#### 4.9 Ningbo

Am 18. Oktober 1984 antwortete der Staatsrat auf ein Schreiben der Stadt Ningbo, in dem diese ihren "Plan für die weitere Öffnung hin zur Außenwelt und die Bitte um Anweisungen" ausgebreitet hatte (29). In dem Antwortschreiben des Staatsrates hieß es: "Ningbo ist eine Hafenstadt mit einer langen Geschichte. Die Stadt hat eine industrielle Basis, eine recht ansehnliche landwirtschaftliche Produktion, günstige Hafenbedingungen und viele historische Sehenswürdigkeiten ... Gegenwärtig wie auch während der Periode des siebenten Fünfjahresplanes soll die Stadt der Umformung der bestehenden Betriebe Priorität einräumen und diese Aufgabe wirkungsvoll erfüllen. Die Stadt soll ihr technisches Niveau anheben, die Industrie umstrukturieren und die Produktionskapazität erweitern." In der Antwort des Staatsrates heißt es weiter, daß die Genehmigung zur Errichtung einer wirtschaftlichen und technologischen Entwicklungszone im Gebiet von Xiaogang erteilt werde. Es sollen die grundlegenden, zur Entwicklung benötigten Einrichtungen geschaffen oder erweitert werden, wie Telekommunikation, Hafen, Flugplatz usw.

Die wichtigsten Industriezweige in Ningbo sind Textilien, Petrochemie, Nahrungsmittelverarbeitung,

Stahl, Elektronik, Medizin, Chemikalien, Pestizide, Kunstdünger, Metalle, Baumaterialien, Schiffbau und Kunsthandwerk. Es gibt drei Häfen: Alt-Ningbo kann Schiffe bis zu 3.000 BRT aufnehmen, Zhenhai hat einen Kai für Schiffe der 10.000-BRT-Klasse und einen weiteren für solche der 3.000-BRT-Klasse, Beilun hat Umladeeinrichtungen für Erze, die zu den größten in China zählen. Des Weiteren hat Beilun einen Kai für 100.000 t, zwei Kais für 25.000 t und einen Ölterminal für 50.000 t. In der Planung befindet sich ein Kai für 30.000 Container, weitere 15 Kais in Zhenhai (darunter drei zu 10.000 t und zwei zu 3.000 t). Die gesamte Umschlagkapazität soll mit 30 weiteren Kais beträchtlich erweitert werden.

Die Entwicklungszone von Xiaogang, 3,9 qkm groß, hat bereits mit dem Aufbau begonnen. Priorität soll den folgenden Bereichen eingeräumt werden: Kunsthandwerk, Tourismus, Kleidung, Chemikalien, Petrochemie, Gütertransport, Dienstleistungen, Elektronik und Meßgeräte. Bislang sind ca. 360 Verträge mit Ausländern hauptsächlich über Weiterverarbeitungsprojekte abgeschlossen worden. Hinderlich sind bislang die noch fehlenden Einrichtungen in der Entwicklungszone bzw. in der Stadt Ningbo, insbesondere die mangelhafte Kommunikationsinfrastruktur, unzureichende Bahnverbindungen für den Personenverkehr sowie der Wassermangel.

#### 4.10

##### Wenzhou

Wenzhou hat eine lange Tradition im Außenhandel, die bis in die Song-Dynastie vor 500 Jahren zurückgeht (30). Die am meisten entwickelten Industriezweige in der Stadt sind Nahrungsmittelverarbeitung, Textilien, Chemikalien, Elektronik, Meßgeräte, Schiffbau, Baumaterialien und Lederverarbeitung. In der Landwirtschaft steht die Milchwirtschaft an bedeutender Stelle, sie produziert etwa die Hälfte der Exporte des Landes in diesem Bereich. Die Umgebung von Wenzhou ist reich an Mineralerzen, von denen mehr als 40 in nennenswerten Quantitäten nachgewiesen sind. Eines der wichtigsten Mineralien ist der Alaunstein, dessen Reserven auf 300 Mio.t geschätzt werden.

Der Hafen hat gegenwärtig mehr als 20 Kais (darunter sechs für 3.000-BRT-Schiffe und einer für 5.000-BRT-Schiffe). Die Zentralregierung hat Mittel für den Bau von vier weiteren Kais im neuen Hafengebiet von Yangfushan genehmigt, das 4 km von der Stadt entfernt ist. Die neuen Kais werden eine Umschlagkapazität von 3 Mio.t haben und auch Container umschlagen

können. Dieses Projekt soll im Jahre 1990 beendet sein. Eine langfristige Hafenerweiterung ist in drei anderen Bereichen geplant: In Longwan werden mehrere Kais der 5.000-10.000 t-Klasse gebaut; in Qili sind 30 Kais für die 10.000-30.000 t-Klasse geplant, und in Damaiyu schließlich sollen Kais gebaut werden, die Schiffe zwischen 30.000 und 80.000 BRT aufnehmen können.

Auch in Wenzhou wird eine Entwicklungszone geplant; für sie ist das Gebiet von Longwan mit 18 qkm ausgesucht worden. Diese Zone hat eine günstige Verkehrsanbindung, vor allem für den Wassertransport. Im östlichen Teil der Zone soll ein wissenschaftlich-technisches Entwicklungszentrum gebaut werden, das sich vor allem mit Elektronik, Nahrungsmittelverarbeitung und anderen Sparten der Leichtindustrie beschäftigen soll. Der westliche Teil der Zone wird der Alaunstein-Weiterverarbeitung gewidmet; hier soll auch das Durchgangsgebiet für den Außenhandel sein. Um den Eisenbahntransport zu fördern, plant die Stadt eine 233 km lange Hauptlinie, die Wenzhou mit der Linie Hangzhou-Zhuzhou verbindet. 1986 soll ein Flughafen vollendet sein, der in 7 km Entfernung von der Entwicklungszone Longwan liegt.

Die von der Stadt favorisierten Industriesparten sind elektronische Ausrüstungen, Leichtindustrie und Nahrungsmittel. Die Stadt hat das Recht, Investitionsprojekte bis zu 5 Mio.US\$ selbst zu genehmigen.

#### 4.11

##### Fuzhou

Fuzhou ist bekannt für seine heißen Quellen und seine gastronomischen Spezialitäten.(31) Die Stadt will sich auf die Entwicklung der Nahrungsmittel-, Elektronik-, Maschinenbau-, Automobil-, Baustoff-, Pharma-, Kunststoff- und Spielzeugindustrien konzentrieren. In den nächsten drei bis fünf Jahren soll vor allem die technische Umstellung der drei Schlüsselindustriesparten - Nahrungsmittel, Elektronik und Maschinenbau - Priorität erhalten, um deren Produktionskapazität zu erhöhen.

Der Hafen Maiwei, der ca. 30 km von der Mündung des Minjiang landeinwärts liegt, verfügt über sechs Liegeplätze (zwei für Schiffe bis zu 10.000 BRT, drei für Schiffe bis zu 5.000 BRT und einen für Schiffe bis zu 3.000 BRT). Das Delta der Mündung des Minjiang ist ideal für die Erschließung. Im Mündungsgebiet des Flusses liegt die Insel Langzhi; die Wassertiefe um die Insel herum beträgt ca. 12 m, so daß Liegeplätze für Schiffe

bis zur 50.000-BRT-Klasse gebaut werden können.

Das Mawei-Gebiet ist auch als Entwicklungszone designiert worden. Ein ca. 23 qkm großes Areal soll dort industriell erschlossen werden. Priorität sollen die folgenden Bereiche haben: Tourismus, Maschinenbau, Meßinstrumente, Nahrungsmittelverarbeitung, Glasherstellung und Schiffbau. Bis Ende 1984 wurden bereits 46 Projekte in Zusammenarbeit mit Ausländern genehmigt. Darunter waren 16 Joint Ventures, 29 Gemeinschaftsunternehmen und ein Unternehmen im alleinigen Besitz von Ausländern. Die gesamte Investitionssumme betrug 56 Mio. US-Dollar, davon wurden 37 Mio. US-Dollar von Ausländern eingebracht. Ein großes Problem in Fuzhou bleibt weiterhin der Ausbau der Infrastruktur.

#### 4.12 Guangzhou

Schon lange vor 1949 war Guangzhou das Tor zu Südchina und einer der wichtigsten Außenhandelshäfen des Landes. Die Industrie hat eine lange Tradition in der Hafenstadt; die Schwergewichte liegen in den folgenden Bereichen: Leichtindustrie, Schiffbau, Maschinenbau, Textilien, Ölraffinerie, Chemikalien, Computer, elektrische Einrichtungen (32). Guangzhou rangiert in der VR an dritter Stelle beim Schiffbau, beim Gummixport an zweiter Stelle und bei leichtindustriellen Produkten an vierter Stelle. Die Erdölförderung im Südchinesischen Meer hat viele ausländische Firmen mit entsprechenden Finanzmitteln nach Guangzhou gezogen.

Zweimal im Jahre findet die berühmte Messe von Guangzhou statt, die von der Zentralregierung in Beijing kontrolliert wird. Ein neu gebauter Ausstellungskomplex, das Guangzhou International Scientific Technologies Trade Exhibition and Exchange Center, was gemeinsam von der Provinzregierung Guangdong, dem Außenhandelsbüro der Provinz und der Firma Carveston Co. Ltd. aus Hong Kong betrieben wird, hat weitgehende lokale Autonomie (33).

Auch Guangzhou hat seine Entwicklungszone in Huangpu am nördlichen Ufer des Perlfusses, 35 km östlich von Guangzhou und nur 88 Seemeilen von Hong Kong entfernt. Die 36 qm große Entwicklungszone ist in fünf Abschnitte aufgeteilt: ein zentrales Gebiet für Verwaltung, zwei neue Industriegebiete, ein Gebiet für Tourismus und Erholung sowie ein Gebiet mit älteren Fabriken, die technisch umgeformt werden sollen. Der Entwicklungsplan sieht drei Phasen vor: In der ersten Phase, die bereits 1984 begann, liegt das Schwergewicht auf einem Verwaltungszentrum und dem



Bau von Einrichtungen der Infrastruktur. Die bereits bestehende Infrastruktur besteht aus einem Hafen mit 8 Kais, einem 600-MW-Kraftwerk und einem Wasserwerk. In der zweiten Phase sollen die angefangenen Projekte, unter denen sich eine Reihe von Industrie-, Verwaltungs- und Wohngebäuden befinden, vervollständigt werden; ausländisches Kapital soll aufgenommen werden. In der dritten Phase sollen schließlich die mit ausländischem Kapital aufgebauten Fabriken in Betrieb gehen. Unter den Projekten, an denen sich das ausländische Kapital beteiligen soll, befinden sich Montageeinrichtungen für Mikroprozessoren und lineare Schaltkreise, Technologie und Ausrüstungen zur Produktion anderer elektronischer Komponenten und von Computer-Peripheriegeräten, Software-Entwicklung, ein Informationszentrum und neue Technologie für die chemische Industrie.

Zwischen 1979 und Juni 1984 schloß Guangzhou 180 Investitionsverträge im Gesamtwert von 553 Mio.US\$ mit ausländischen Unternehmen ab. Darunter waren 10 Equity Joint Ventures, 124 sonstige Gemeinschaftsprojekte, 44 Kompensationshandelsprojekte und zwei Leasing-Abkommen. 12.000 weitere Verträge, viele von ihnen über die Weiterverarbeitung von angelieferten Materialien, brachten der Stadt insgesamt 300 Mio.US\$ ein.

#### 4.13

##### Zhanjiang

Zhanjiang ist ein bedeutender Exporthafen - vor allem für Rohöl aus Maoming - auf der Halbinsel Leizhou. Neben den industriellen Aktivitäten, die mit dem Rohöl zu tun haben (Versorgungsbasis für die Ölförderung im Südchinesischen Meer), gibt es folgende Schwerpunktbereiche in der Industrie: Plastik, Zigaretten, Textilien, Elektronik, Nahrungsmittelverarbeitung, Maschinenbau, Baumaterialien, Chemikalien usw.

Im Hafen gibt es 15 Kais (darunter neun Kais zu 10.000 t und ein Kai zu 50.000 t) und einen Kohle- und Mineralien-Terminal mit einer jährlichen Kapazität von 2 Mio.t für Kohle und 3 Mio.t für Phosphor. Geplant ist die Ausweitung der Hafenkapazitäten auf einen Umschlag von 20 Mio.t bis zum Jahre 1990.

Zwei Gebiete sind als Entwicklungszonen ausgewiesen. In dem 286 qkm großen Donghai, 22 km von der Stadt entfernt, soll die Schwerindustrie (Ölraffinerie, Schiffbau, Petrochemie) Priorität haben. In Xiahai mit einem Areal von 9,2 qkm soll vor allem die Leichtindustrie gefördert werden. Von Zhanjiang aus bestehen regel-

mäßige Fährverbindungen mit Hong Kong und Flugverbindungen nach Guangzhou und Hainan.

#### 4.14

##### Beihai

Beihai ist die kleinste der geöffneten Städte. Auch diese Stadt dient als Versorgungsbasis für die Erdölförderung. Schlüsselindustrien sind: Maschinenbau, Chemikalien, Metallurgie, Textilien, Kunsthandwerk und die Weiterverarbeitung von Meeresfrüchten. In der Umgebung von Beihai finden sich wichtige Mineralien.

Es gibt dort zwei Häfen: Beihai und Fangcheng. In Beihai gibt es sieben 10.000-t-Kais und 25.000 qm Lagerraum. Geplant sind ein oder zwei weitere 10.000-t-Kais. In Fangcheng gibt es neun Kais (darunter zwei zu 25.000 t und fünf zu 10.000 t). Die gesamte Hafenkapazität soll auf über 13 Mio.t ausgeweitet werden, darunter Verlade-möglichkeiten für Kohle und Rohöl.

Als Entwicklungszone ist der größte Teil der Stadt Beihai ausgewiesen. Auf einem Areal von 250 qkm soll die allgemeine Industrie entwickelt werden. Das ausländische Engagement - bis Mai 1984 sollen Abkommen mit einer Summe von ca. 370 Mio.Yuan abgeschlossen worden sein - konzentriert sich auf Projekte im Bereich des Fischfangs, Weiterverarbeitung von Meeresfrüchten, marine Chemikalien, Elektronik, Textilien und anderes. Fangcheng wird das Zentrum des Eisenbahnnetzwerkes sein, das Beihai mit den wichtigsten Städten Südwestchinas verbindet. Wenn diese Verbindungen hergestellt sind, wird die Bedeutung Beihais insgesamt wachsen.

#### 5.

##### Schlußfolgerungen

In der Volksrepublik China getroffene wirtschaftspolitische Entscheidungen sollten zweckmäßigerweise jeweils unter dem Gesichtspunkt der Dichotomie Zentrale/Provinzen betrachtet werden. Wenn Gu Mu davon spricht, daß die Tendenz der wirtschaftlichen Entwicklung von Süden nach Norden verlaufe, dann ist das ein Hinweis darauf, daß der Süden - das meint hier die Provinzen Guangdong und Fujian - in den Augen der Zentrale als weiter fortgeschritten angesehen wird als der Norden. Die Entscheidung der Zentrale, 14 Küstenstädte vom Norden bis zum Süden weiter für die Außenwelt zu öffnen, kann denn auch als das Bemühen verstanden werden, die Modernisierung der Wirtschaft regional ausgeglichener zu gestalten.

Was die Ziele im einzelnen betrifft, so können unterschiedliche Prioritäten festgestellt werden,

die sich jedoch, wie wir weiter unten sehen werden, zwangsläufig ergeben. Das erste Ziel, das die Zentrale mit der Öffnungspolitik verfolgt, ist die technische Umformung und Modernisierung der Betriebe. Es ist evident geworden, daß viele der Betriebe weit unter der möglichen Kapazität arbeiten und daß durch bessere Organisation der Produktionsprozesse effizienter gewirtschaftet werden kann, mithin bessere Resultate erzielt werden können. Die sicher richtige Vorstellung der Zentrale besagt, daß durch eine relativ geringe Kapitalzufuhr aus dem Ausland bei geschickter Kombination vorhandener und moderner Produktionsanlagen sowie der entsprechenden Managementtechniken schnell beträchtliche Produktions- und Produktivitätszuwächse erzielt werden könnten.

Die wirklichen Probleme zeigen sich aber in der Implementations-ebene, also ganz konkret im Betrieb. In den Provinzen bzw. in den betroffenen Städten wird evident, daß die von der Zentrale bevorzugte mittelsparende Modernisierung nicht reibungslos durchgeführt werden kann. Ausländische Investoren, und das sind bislang in der Regel Großunternehmen, sind nur bedingt daran interessiert, bestehende chinesische Betriebe zu modernisieren. Sie könnten in diesen Betrieben ihren Einfluß nicht voll zur Geltung bringen, überhaupt wären ihren Steuerungsmöglichkeiten enge Grenzen gesetzt. Die großen ausländischen Investoren bevorzugen im allgemeinen neue Betriebe, die sie in Zusammenarbeit mit chinesischen Partnern aufbauen wollen. Aus diesem Grunde stehen in den geöffneten Hafenstädten auch die sog. Entwicklungszonen im Vordergrund des Interesses derjenigen ausländischen Investoren, die größere Projekte durchführen wollen.

Der Aufbau dieser Entwicklungszonen erfordert - und diese Lehre hat man aus dem Aufbau der Wirtschaftssonderzonen in den Provinzen Guangdong und Fujian gezogen - aber zunächst eine durchgegliederte und funktionsfähige Infrastruktur, also z.B. Verkehrsanbindung (der verschiedenen Verkehrsträger), Versorgungseinrichtungen (Energie, Wasser), Kommunikationseinrichtungen (Telekommunikation, Verwaltungszentren) sowie auch Wohn-, Einkaufs- und Erholungsmöglichkeiten, ohne die ausländisches Personal nicht angezogen werden kann. Die in Hong Kong erscheinende Zeitung Ming Bao zielt eine Aussage von Qian Zhengying, des Ministers für Wasser- und Elektrizitätsversorgung, nach der es in allen 14 Städten an Elektrizität mangle und daß im Norden

der VR eine erste Wasserknappheit herrsche (34). Eine solche Entwicklungsabfolge - zunächst Infrastruktur und erst dann Betriebe, die produzieren - bedeutet beträchtliche Vorleistungen an Kapital, von dem erst nach einiger Zeit Rückflüsse zu erwarten sind. Zwar werden ausländischen Investoren, die Infrastrukturprojekte durchführen wollen, besonders günstige steuerliche und sonstige Konditionen eingeräumt. Die Ausländer zögern aber, sich in diesem Bereich zu engagieren, vielleicht mit Ausnahme des Hotelbereichs. Hotels sind knapp, und aufgrund der hohen Nutzungskosten amortisieren sich Hotelbauten bislang relativ schnell. Andere Infrastrukturprojekte haben lange Laufzeiten, die den Ausländern nicht attraktiv erscheinen. Chinesische Stellen müssen also in aller Regel die Infrastruktur aufbauen, was knappes Kapital auf längere Zeit bindet. Hinzu kommt, daß nicht von vornherein sicher ist, daß diese Investitionen zu den gewünschten Rückflüssen führen, denn es handelt sich um komplementäre Investitionen, deren Nutzen erst im Zusammenspiel mit anderen Investitionen realisiert werden kann.

Ein weiteres Problem bezieht sich auf die gesellschaftliche Arbeitsteilung. Fast alle Städte haben nun ihre Entwicklungspläne entworfen und entsprechende Prioritäten festgelegt. Sieht man sich die Pläne im einzelnen an, so stellt man fest, daß Sparten, die als "modern" gelten, wie z.B. Elektronik, Computer, Meßinstrumente, in vielen Städten einen vorderen Platz einnehmen. Zu fragen ist, ob nicht die vermeintliche Modernität solcher "High Technology"-Sparten einen zu großen Reiz auf die chinesischen Planer ausübt, so daß sie andere Bereiche, in denen die Städte wirkliche komparative Vorteile haben, nicht genügend berücksichtigen. Gerade in einem System wie dem chinesischen wäre doch die zentrale Planung in der Lage, auf der makro-ökonomischen Ebene eine sinnvolle Verteilung der Schwerpunkte festzusetzen. Erst eine durchgängige Arbeitsteilung gewährleistet ja die "Höher"-Entwicklung der Volkswirtschaft, also die Anhebung des produktiven Apparates auf ein höheres technologisches Niveau.

Bislang sind wenig Informationen über die Entwicklung des Hinterlandes bekanntgeworden. Die Vorstellung der Führung geht dahin, daß in den Hochentwicklungsgebieten zunächst eine schnelle Entwicklung durchgeführt werden soll, die sich dann auf dem Wege der Diffusion von Technologie auf die Hinterlandgebiete übertragen soll. Eines kann jedoch hier schon ge-

sagt werden. Zur Diffundierung von Entwicklung sind Kanäle nötig, d.h. konkret Infrastruktureinrichtungen vor allem auf dem Gebiet der Bildung und Ausbildung sowie der Telekommunikation. Die Hinterlandgebiete sind hier auf die technische und finanzielle Hilfe der Zentrale angewiesen, und man wird beobachten müssen, was sich in diesem Bereich tut. Die Vernachlässigung des Hinterlandes kann zu ersten politischen Konsequenzen führen und schon bald Maßnahmen erfordern, wie sie etwa bezüglich des Süd-Nord-Gefälles schon ergriffen worden sind.

Was die ausländischen Partner betrifft, so ist seit einiger Zeit festzustellen, daß die Chinesen Westeuropa stärker in den Austausch einbeziehen wollen. Japanische Unternehmen zögern, die von den Chinesen gewünschte Technologie in größerem Ausmaße zur Verfügung zu stellen, weil sie fürchten, sich auf den Märkten vor allem Südostasiens schlagkräftige Konkurrenten zu schaffen. Für die Westeuropäer gilt diese Befürchtung nicht oder nur in abgeschwächter Form. Es erscheint plausibel, daß mittelständische Unternehmen recht gute Chancen hätten, sich vor allem bei der Modernisierung bestehender Betriebe zu engagieren. Bislang stellen jedoch das Informationsproblem und die hohen Marktzugangskosten für die meisten interessierten Unternehmen unüberwindbare Hindernisse dar. Ein gemeinschaftliches Vorgehen beispielsweise auf der Branchenebene könnte förderlich sein. Die Chinesen ihrerseits haben - beispielsweise durch die Gründung ihres für ganz West- und Nordeuropa zuständigen Handelszentrums in Hamburg - erste Schritte unternommen, die Durchsichtigkeit der Märkte zu erhöhen.

#### Anmerkungen

- 1) Vgl. dazu Sun Yat-sen, *The International Development of China*, New York and London 1929.
- 2) Vgl. dazu Xinhua, 10.6.1984, zit. nach SWB, 22.6.1984.
- 3) Vgl. dazu XNA, 5.6.1984.
- 4) Vgl. Gu Mu über die Öffnungspolitik für Küstenstädte, in: BRu, Nr.50, 11.Dez. 1984, S.15 ff.
- 5) Vgl. dazu XNA, 18.1.1985.
- 6) Vgl. dazu Xinhua, 17.1.1985, zit. nach SWB, 23.1.1985, und XNA, 12.4.1985.
- 7) Vgl. dazu Ross, Madely C., *China's New and Old Investment Zones*, in: *The China Business Review*, Nov.-Dec. 1984, S.14.
- 8) Vgl. XNA, 18.1.1985.
- 9) Vgl. RMRB, 18.11.1984.
- 10) Vgl. XNA, 25.7.1984.
- 11) Vgl. Ling Kangyuan, *The Developing Dalian Machinery In-*

- dustry, in: *China Market*, No.10, 1984, S.89.
- 12) Vgl. dazu Dui Zuji and Wang Liu, *Dalian - Northernmost Gateway to China*, in: BRe, No.43, 22.Oct. 1984, S.24.
  - 13) Vgl. dazu Pan Xiyu, *Dalian - China's Biggest Port*, in: *China Market*, No.10, 1984, S.73.
  - 14) Vgl. Xinhua, 4.Okt. 1984, zit. nach SWB, 10.Okt. 1984.
  - 15) Vgl. XNA, 11.Okt. 1984.
  - 16) Vgl. XNA, 16.Okt. 1984.
  - 17) Vgl. XNA, 29.Juni 1983.
  - 18) Vgl. XNA, 6.Nov. 1984.
  - 19) Vgl. dazu Han Baocheng, *Qinhuangdao - China's Key Energy Port*, in: BRe, Nr.52, 24.Dec. 1984, S.23 f.
  - 20) Vgl. auch im folgenden Tianjin Ribao, 13.April 1984, zit. nach SWB, 27.6.1984.
  - 21) Vgl. dazu Siegel, Susan B., *Tianjin*, in: *The China Business Review*, Nov.-Dec. 1984, S.24.
  - 22) Vgl. dazu XNA, 19.Mai 1984.
  - 23) Vgl. Tianjin Ribao, 1.Nov. 1984, zit. nach SWB, 5.12.1984.
  - 24) Vgl. Dong Chuanzhou, *Yantai: Where the Maritime "Silk Road" Starts*, in: BRe, No.38, 17.Sept. 1984, S.23.
  - 25) Vgl. auch im folgenden Monk, Liliana B., *Qingdao*, in: *The China Business Review*, Nov.-Dec. 1984, S.27 f.
  - 26) Vgl. Zhou Zheng, *Nantong: Smooth Sailing to Industrial Boom*, in: BRe, Nr.5, 4.Febr. 1985, S.24.
  - 27) Vgl. dazu Wei Liming, *Shanghai Opens Its Arms to the World*, in: BRe, No.2, 14.Jan. 1985, S.19.
  - 28) Die nachfolgenden Informationen über Minhang und Hongqiao stammen von der Shanghai Minhang & Hongqiao Development Corporation, 49, Sichuan Road (Central), Shanghai.
  - 29) Vgl. auch im folgenden Xinhua, 23.Okt. 1984, zit. nach SWB, 26.Okt. 1984.
  - 30) Vgl. auch im folgenden Ding Xueping, *Wenzhou*, in: *The China Business Review*, Nov.-Dec. 1984, S.30 f.
  - 31) Vgl. Yang Diaobing, *Fuzhou - eine alte Kulturstadt*, in: BRu, Nr.6, 12.Feb. 1985, S.19 ff.
  - 32) Vgl. Ding Yaolin, *Guangzhou: First "Window" to the World*, in: BRe, No.47, 19.Nov. 1984, S.24 f.
  - 33) Vgl. Wang Zhituan und Gu Hangang, *Guangzhou*, in: *The China Business Review*, Nov.-Dec. 1984, S.33.
  - 34) Vgl. Ming Bao, 15.1.1985, zit. nach SWB, 21.1.1985.