

oder japanisch sprechen. Zhang Youyu, der Vorsitzende der chinesischen Rechtsgesellschaft steht dem 18köpfigen Beirat der Firma vor. Zhang sagte, daß die Firma ausländischen und chinesischen Kunden juristische Dienstleistungen zur Verfügung stellen und die legalen Rechte und Intressen der Kunden schützen wird. Das aus acht Artikeln bestehende Statut der Firma schreibt vor, daß sie ihre Aktivitäten entsprechend der Verfassung der Volksrepublik, den Gesetzen und Verwaltungsregelungen sowie den internationalen Konventionen, denen die Volksrepublik als Unterzeichner angehört, betreiben wird. Alle Aufträge werden von der Firma als Entität angenommen, und die Gebühren werden entsprechend den von der Firma erlassenen Regelungen erhoben. (XNA, 24.7.84) -lou-

***(25)**
Amerikanische Computer-Lieferungen
 Die Firma Cororate Data Sciences aus Santa Clara (Kalifornien) und die Amalgated Computer Companies der Provinz Guangdong haben 2 Memoranda unterzeichnet, nach denen die amerikanische Firma Computer und Zubehörteile im Werte von 56 Mio. US\$ an die chinesische Organisation liefern wird. Die Zustimmung beider Regierungen wird als Formsache betrachtet. Bislang zögert die amerikanische Firma, ausführliche Details des beabsichtigten Geschäftes bekanntzugeben, weil sie nach den Vorschriften der US Securities and Exchange Commission zur Diskretion verpflichtet ist. Schon 1981 waren die Chinesen an die kalifornische Firma herangetreten mit der Bitte, Computer vom Typ Hex zu liefern. Damals wollte jedoch die amerikanische Regierung den Verkauf dieses im Verteidigungsbereich eingesetzten Hochleistungscomputers nicht erlauben. Nach Änderung der Vorschriften fällt der Hex-Computer nicht mehr unter die Restriktionen. Cororate entwickelte für die Chinesen ein System, mittels dessen auf einem Video Scroller Terminal chinesische Schriftzeichen dargestellt und verarbeitet werden können. Es soll dies das erste System dieser Art sein. Ein Nicht-Computer-Fachmann soll in der Lage sein, mit dem System Programme auf Chinesisch zu entwerfen.

Die amerikanische Firma Honeywell hatte bereits Computer im Werte von 15 Mio. US\$ an chinesische Universitäten geliefert. Die Finanzierung war von der Weltbank übernommen worden.

Nach einem Bericht der chinesischen Zeitung China Daily hat die amerikanische Firma Gould Inc. mit

den Chinesen einen Vertrag unterzeichnet, der den Bau und die Montage von industriellen Computern in der Volksrepublik vorsieht. Das Vertragsvolumen beträgt mehr als 10 Mio. US\$. (Financial Times, 26.7.84; IHT, 13.7.84) -lou-

***(26)**
VW liefert weitere Santana-Teilsätze an die Volksrepublik
 Wie das Volkswagenwerk AG am 12.7.1984 in Wolfsburg mitteilte, sei mit der Volksrepublik China ein Vertrag über die Lieferung von 2.000 weiteren Santana-Teilsätzen geschlossen worden. Damit konnte ein neuer wesentlicher Abschluß nach der Lieferung von rund 100 Santana-Fahrzeugen innerhalb eines Probemontagevertrags und einer Anschlußlieferung von 500 Fahrzeug-Teilsätzen dieses Modells im Jahre 1983 erreicht werden. Die Lieferungen sollen Ende Juli 1984 beginnen und bis März 1985 dauern. Der Chinesische Partner ist die Shanghai Tractor and Automobile Corporation. Nach eigenen Angaben verhandelt das Volkswagenwerk seit Ende 1982 über die Gründung eines Joint Equity Venture, an dem Volkswagen und die Volksrepublik China zu je 50% beteiligt sein sollen. Der neue Liefervertrag für die Teilsätze sei deshalb besonders bemerkenswert, weil er vor Beendigung der laufenden Vertragsverhandlungen zustande kam. Volkswagen sehe darin einen Beweis für die Bedeutung, die die chinesischen Verhandlungspartner einem Gemeinschaftsunternehmen beimessen.

Die gegenwärtigen Verhandlungen über die Gründung eines Gemeinschaftsunternehmens zielen darauf ab, daß von 1988 an in Shanghai mindestens 20.000 Santana-Modelle für den chinesischen Markt produziert werden. Darüber hinaus soll von 1986 an eine Motorenfertigung aufgebaut werden, die von 1988 an die Produktion von 100.000 Rumpfmotoren jährlich vorsieht. Von diesen Rumpfmotoren sollen rund 80.000 in den weltweiten Fertigungsverbund des Volkswagenwerkes einfließen. (NfA, 13.7.84) -lou-

***(27)**
Investitionsprojekte sollen durch Kredite finanziert werden
 Wie der für die staatliche Planungskommission verantwortliche Minister, Song Ping, am 5. Juli 1984 in Beijing mitteilte, sollen vom nächsten Jahr an die Investitionsprojekte durch Kredite anstatt Zuweisungen durch die Regierung finanziert werden. Für alle vom Staat finanzierten Projekte wird

die Volksaufbaubank verantwortlich sein. Die neue Maßnahme hat das Ziel, Kosten zu sparen und die Bauzeiten zu verkürzen. Dem gleichen Zweck dient die Einführung der öffentlichen Ausschreibungen und der Investitionsverantwortlichkeit in der Bauindustrie.

In der Vergangenheit zahlte die Regierung die zusätzlichen Kosten, wenn die Budgets oder die Zeitpläne nicht eingehalten werden konnten. Wie der Minister erklärte, muß nun das Kapital einschließlich der Zinsen von den Investitionseinheiten gezahlt werden. Mit der Finanzierung von Projekten durch Kredite war schon im Jahre 1979 begonnen worden. Am Ende des letzten Jahres betragen die für solche Projekte vergebenen Kredite mehr als 10 Mrd. Yuan. (XNA, 6.7.84) -lou-

***(28)**
Bauprojekte im Ausland
 Die "chinesische Gesellschaft für Bau- und Ingenieurwesen" unterzeichnete in den sechs Monaten des Jahres 1984 93 Verträge mit ausländischen Firmen in einem Gesamtvolumen von 270 Mio.US\$. Damit wurde das Gesamtvolumen des Jahres 1983 bereits in sechs Monaten übertroffen!

Die Kontrakte beziehen sich u.a. auf Bewässerungssysteme im Irak, auf 850 Apartmenthäuser in der Jemenitischen Arabischen Republik, auf 1.000 Apartmenthäuser in Ägypten, eine Universität in Jordanien und eine Gartenanlage in Hong Kong.

Die chinesische Gesellschaft verfügt über ein Gesamtpotential von 1,4 Mio. Personen, darunter Experten, technische Zeichner, Ingenieure und Bauarbeiter. Außerdem unterhält sie 13 Büros in 11 Ländern sowie in Hong Kong und Macao (XNA, 13.7.84). -we-

BINNENWIRTSCHAFT

*
 *
 * * * * *

***(29)**
Kaufkraft und Preise steigen
 Wie Xu Gang, der stellvertretende Direktor des Zentralamtes für Statistik erklärte, seien die Einzelhandelspreise in der ersten Hälfte 1984 2,1% gegenüber der Vergleichsperiode des Vorjahres gestiegen. Der Anstieg sei teilweise auf die höheren Preise für Chemiedünger und Dieseltreibstoff für den Gebrauch in der Landwirtschaft im IV. Quartal 1983 zurückzuführen. Der Preisindex für landwirtschaftliche Kapitalgüter sei

um 7% angestiegen. Dagegen stiegen die Preise für Konsumgüter in den ersten sechs Monaten dieses Jahres nur um 1,4%. Verglichen mit der gleichen Periode 1983 stiegen die Preise für Gemüse um 5% im ersten Halbjahr 1983. Fleisch, Geflügel und Eier stiegen um 3,9%, Früchte um 4,7%, Meeresfrüchte um 8,3% und Erzeugnisse der traditionellen chinesischen Kräutermedizin um 12,7%. Kleidungsstücke, Zigaretten und Alkohol sanken jedoch um 0,2 bis 0,3%; Getreide sank um 0,4% und elektrische Haushaltsgeräte sanken um 1,3%. Wie Xu weiter mitteilte, überstieg die Wachstumsrate der ländlichen und städtischen Einkommen bei weitem diejenige der Preise. Im ersten Halbjahr 1984 stiegen die Löhne, Gehälter und Boni um 9,2%, während die Einnahmen der Bauern aus Verkäufen landwirtschaftlicher und Nebenerwerbsprodukten um 8,1% stiegen.

Der Wert der gesamten Einzelhandelsverkäufe im ersten Halbjahr 1984 erreichte einen Wert von 124,7 Mrd. Yuan, das waren 10% mehr als in der Vergleichsperiode des Vorjahres. Diese Angaben wurden von Xu Gang gemacht, der ergänzend darauf hinwies, daß die Gesamtsumme der Pensionen, Zahlungen für Behinderte sowie Hilfsfonds, die an Arbeiter in den städtischen Gebieten gezahlt wurden, um 19% über die Vergleichsperiode des letzten Jahres anstieg. Ende Juni 1984 betrugen die gesamten Depositen der ländlichen und städtischen Familien 102,23 Mrd. Yuan, das waren 11,99 Mrd. Yuan mehr als noch am Beginn dieses Jahres.

Im ersten Halbjahr 1984 stiegen die Gesamtumsätze im privaten Sektor um 70,8%. Im ganzen Land gab es über 49.000 offene Märkte, die einen Gesamtumsatz von 20,9 Mrd. Yuan erzielten, das waren 7,2% mehr als in der Vergleichsperiode des Jahres 1983. Es seien über 50 Handelszentren im ganzen Lande errichtet worden, um die Warenzirkulation zu vereinfachen; weitere 147 seien im Bau. Wie der Statistikfunktionär hinzufügte, hätten die verbesserten Lebensbedingungen des Volkes dazu geführt, daß man hinsichtlich der Warenwählerischer sei. Trotz des rapiden Wachstums der chinesischen Leicht- und Textilindustrien würden die Bedürfnisse der Menschen immer noch nicht erfüllt. Es sei eine wichtige Aufgabe für Chinas Industrien, das Angebot an absetzbaren Konsumgütern zu erhöhen. (XNA, 27.7.84) -lou-

*(30)

Xue Muqiao über Preisanpassungen

und die Erhöhung des Lebensstandards

In der Volkszeitung vom 11. Juli 1984 veröffentlichte der "Reformökonom" Xue Muqiao einen Artikel über Preise und den Lebensstandard der Menschen. Es folgen die wichtigsten Passagen dieses Artikels:

Seit Gründung der Volksrepublik China haben wir stabile Preise als ein wichtiges Prinzip anerkannt. Doch die Stabilisierung der Preise bedeutet nicht das Einfrieren der Preise. Da die Kosten der Produktion verschiedener Erzeugnisse sich ständig verändern, müssen auch die Preise entsprechend angepaßt werden.

Unter allen Konsumgütern waren die Preiserhöhungen für landwirtschaftliche Produkte, insbesondere Zusatznahrungsmittel, am höchsten. Dagegen gab es heftigen Widerstand der Einwohner der Städte. Was die Preise der landwirtschaftlichen Produkte angeht, so standen die Forderungen der Arbeiter im Gegensatz zu jenen der Bauern. Die Bauern beklagten sich, daß die Preise zu niedrig seien, während die Arbeiter wiederum beklagten, daß sie zu hoch seien, insbesondere die Preise für die Zusatznahrungsmittel. Um nun die Interessen sowohl der Arbeiter als auch der Bauern zu berücksichtigen, kaufte die Regierung landwirtschaftliche Produkte zu höheren Preisen an und verkaufte sie zu niedrigeren Preisen, wodurch der Staat Verluste erlitt. Der Ankaufspreis für landwirtschaftliche Produkte stieg 1983 um 164% über das Niveau des Jahres 1952 und 220% über das Niveau des Jahres 1950.

Um die Lebensbedingungen des Volkes zu stabilisieren, haben die Subventionen für die Preisdifferenzen bei Getreide, Öl, Baumwolle, Kohle für den häuslichen Gebrauch, Fleisch, Fisch, Geflügel, Gemüse und andere Zusatznahrungsmittel einen Wert von über 20 Mrd. Yuan erreicht. Dies ist der Hauptgrund für das Defizit im Staatshaushalt. Neben dem Verkauf von Staatsanleihen kann dem Defizit nur durch die Ausgabe von mehr Geld begegnet werden. Falls zuviel Geld ausgegeben wird, wird dies unweigerlich zu einem starken Anstieg der Preise führen. Auf den ländlichen Märkten ist es schwieriger, die Preise zu kontrollieren, weil sie dort durch Anbieter und Käufer bestimmt werden. Falls der Staat Zwangsmaßnahmen anwendet, um die Preise niedrig zu halten, werden die Bauern ihre Produkte nicht in die Städte liefern, und dann kann man noch nicht einmal zu hohen Preisen diese

Produkte kaufen.

Es ist offensichtlich, daß die Preise einen großen Einfluß auf das Angebot landwirtschaftlicher Produkte haben. Während der 1960er und 1970er Jahre (mit Ausnahme von 1979) waren die Ankaufs- und Verkaufspreise von lebenden Schweinen niedrig. Bei der Aufzucht von Schweinen verloren die Bauern Geld, so daß sie sich für die Sicherstellung des Angebotes von Fleisch für die Städte auf die staatlichen Ankäufe und die Subventionen der Kommunen verließen. Während dieses Zeitraums betrug die rationierte Fleischmenge pro Person in den meisten mittelgroßen und kleinen Städten, außer Beijing und einigen großen Städten, 250 Gramm pro Person und Monat. Das Maximum betrug 500 Gramm, und das Minimum (wie z.B. in Shenyang) betrug nur 100 Gramm. Würde es nun besser sein, den Preis für lebende Schweine anzuheben, um die Bauern zu ermutigen, Schweine zu züchten und damit die Fleischversorgung für die städtischen Bewohner sicherzustellen, oder würde es besser sein, die Preiserhöhungen für Schweinefleisch einzuschränken und dadurch den Enthusiasmus der Bauern zu dämpfen, so daß kein Schweinefleisch mehr auf dem Markt angeboten wird? Ich glaube, ich würde das erstere vorziehen.

Ist es möglich, daß wir nur die Ankaufspreise z.B. für Getreide und Speiseöl erhöhen und nicht die Verkaufspreise und weiterhin den Staat Subventionen für die Preisdifferenzen zahlen lassen? Natürlich nicht. Falls weiterhin Subventionen gezahlt werden, werden die staatlichen Einnahmen zurückgehen, während das Defizit ansteigen wird. Einer der wichtigsten Gründe für das nicht stabile Preisniveau in den letzten Jahren ist die übermäßige Ausgabe von Geld wegen des Defizits im Staatshaushalt. Wenn weiterhin Preissubventionen gezahlt werden, so wird das unvermeidlich zu größeren Defiziten und zur übermäßigen Ausgabe von Geld führen; dies wird es schwieriger machen, stabile Preise aufrechtzuerhalten. Objektive Gesetze lehren uns, daß unter der Bedingung, daß das Gesamtangebot und die Gesamtnachfrage konstant bleiben, der prozentuelle Anstieg der Geldmenge zum selben Anstieg der Preise führen wird. Der Staat kann Subventionen dazu benutzen, den Preis von nur wenigen Waren zu kontrollieren. Der Preis von kleinen Warenarten, die schwer zu kontrollieren sind, insbesondere die Preise von Waren auf den ländlichen Märkten, wird unvermeidlich mit der übermäßigen Ausgabe des Geldes steigen. Des weiteren können das große Finanzdefizit, die übermäßige Ausgabe von Geld und der schnelle Anstieg

der Preise, resultierend aus der großen Subventionssumme, einen Teufelskreis bilden. Ich nehme an, daß die Menschen im Lande nicht willens sind, daß so etwas geschieht. Deswegen müssen wir versuchen, den Anstieg der Preissubventionen nach und nach zu vermindern.

In den letzten Jahren sind die gesamte Lohnsumme wie auch die durchschnittlichen Löhne der Arbeiter beträchtlich gestiegen. Wegen der Preissteigerungen ist ein Teil dieser erhöhten Löhne wieder wettgemacht worden, und das wirkliche Einkommen der Arbeiter, die nicht höher eingruppiert worden sind (einschließlich jener Veteranen-Kader oberhalb des Verwaltungsgrades 10) ist im gewissen Ausmaße gesunken. Nach Zahlen des statistischen Zentralamtes stiegen die Löhne pro Arbeiter (einschließlich Boni) von 614 Yuan im Jahre 1978 auf 826 Yuan im Jahre 1983, das war ein Anstieg von 34,5%. Wenn der Preisfaktor jedoch abgezogen wird, beträgt der Anstieg nur noch 15,3%.

Einige Genossen, die sich mit dem Studium von Arbeit und Lohnfragen befassen, sagen, daß der vom statistischen Zentralamt gelieferte Index nur eine Durchschnittszahl darstelle. Der Preis von Qualitätsgütern ist gesenkt und der Preis von niedrig eingestuftem Gütern (Gemüse und Früchte) ist angehoben worden. Das wirkliche Einkommen von Arbeitern mit niedrigem Lohn und ihr Lebensstandard seien gesenkt worden. Dies ist nicht wahr. Die Mehrzahl der Arbeiter sind um einen Grad befördert worden, manche um 2 Grade. Sie haben des weiteren beträchtliche Boni erhalten. Soviel ich weiß, sind viele Arbeiter, die 1978 in die Betriebe eintraten, nun Drei-Grad-Arbeiter, und ihre Löhne zuzüglich der Boni sind ganz attraktiv. (RMRB, 11.7.84) -lou-

* (31)

Bank of China engagiert sich in Küstenstädten

Wie der Präsident der Bank of China, Jin Deqin, mitteilte, wird die Bank of China Filialen in jenen 14 Küstenstädten errichten, die sich weiter zur Welt hin öffnen sollen. Dadurch sollen die Städte leichten Zugang zu finanzieller Unterstützung erhalten. Die Bank wird auch Treuhand- und Beratungsfirmen in den 14 Städten errichten, um die technische Umgestaltung in den bestehenden Betrieben und den Aufbau in den wirtschaftlichen Entwicklungszonen zu finanzieren. Die Bemühungen sind darauf gerichtet, Informations- und Beratungsdienste im Hinblick auf den Import von fortge-

schrittener Technologie anzubieten.

Die Bank of China wird 400 Mio. US\$ als Devisenkredite zu einem niedrigen Zinssatz noch vor Ende des Jahres 1985 zur Verfügung stellen. Mit diesen Mitteln sollen bestehende Betriebe in Beijing, Chongqing, Shenyang und anderen Küstenstädten modernisiert werden. Der Zinssatz für diese Kredite wird 4% pro Jahr betragen, was viel niedriger als der Zinssatz für Depositen ist. Die Bank wird die Zinsdifferenz tragen. Die Laufzeit der Kredite beträgt 3-5 Jahre. Betriebe, die Devisen verdienen, werden auch in Devisen zurückzahlen, während diejenigen ohne Deviseneinkommen in Renminbi zurückzahlen können. (XNA, 18.7.84) -lou-

* (32)

Shenyang erhält mehr wirtschaftliche Entscheidungsbefugnisse

Der Staatsrat hat Nordostchinas größter Industriestadt Shenyang in der Provinz Liaoning die Erlaubnis gegeben, hinsichtlich der Gesamtreform des Wirtschaftssystems zu experimentieren, um die Modernisierung zu beschleunigen. In wirtschaftlichen Angelegenheiten erhält die Stadt nun den gleichen Status wie eine Provinz oder wie die direkt der Zentralregierung unterstellten Städte Beijing, Tianjin und Shanghai. Shenyang ist nach Chongqing (Provinz Sichuan) und Wuhan (Provinz Hubei) die dritte Stadt, die solche erweiterten Befugnisse erhält. Die Regelung hat das Ziel, Erfahrungen für die Umstrukturierung des Wirtschaftssystems im ganzen Lande zu gewinnen.

Die größeren Entscheidungsbefugnisse werden Shenyang in die Lage versetzen, nicht mehr den rigiden Verwaltungsstil in der Wirtschaft anzuwenden. Shenyang wird als Zentralstadt fungieren, die unabhängig von Verwaltungsgrenzen wirtschaftliche Aktivitäten des gesamten Nordostgebietes zusammenfügen kann. In bezug zum Ausland erhält die Stadt auf dem Gebiet der Wirtschaft die gleichen Vollmachten wie eine Provinz. Vermehrte Importe ausländischer Technologie und ein größerer Zufluß von Auslandsinvestitionen sollen die Produkte der zwanzig wichtigsten Industriezweige der Stadt auf internationales Niveau bringen. Die Stadt hat einen vorläufigen wirtschaftlichen Entwicklungsplan fertiggestellt. Die Leitlinien und strategischen Maßnahmen hinsichtlich der wirtschaftlichen Arbeit zielen auf die Reform des Wirtschaftssystems, die Durchführung technischer Umwandlungen in verschiedenen Betrieben, die Ausbil-

dung kompetenten Personals, die Entwicklung neuer Industriezweige und die Durchführung der Politik der Öffnung hin zur Welt.

Die wichtigsten Punkte dieses Planes sind wie folgt: (1) In Übereinstimmung mit dem Staatsplan zur Entwicklung unterschiedlicher Gewerbegebiete und dem Prinzip der Koordination spezialisierter Abteilungen werden Anstrengungen unternommen, die wirtschaftliche Integration sowie die wirtschaftliche und technische Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Gewerbegebieten und Regionen durchzuführen.

(2) Es werden Anstrengungen unternommen, um die dominierende Rolle der Anlagen und Technologien der Maschinenbau- und Militärindustrien voll zur Geltung zu bringen, die wissenschaftliche Forschung mit der Produktion zu verbinden, militärische und zivile Industriezweige zu kombinieren, die Arbeiter im Bereich der Wissenschaft und Technologie in der Weise zu organisieren, daß schwierige Probleme in Angriff genommen werden, und eine ganze Reihe von Produkten zu entwickeln, die technologisch fortgeschritten und wichtig für Chinas Wirtschaftsentwicklung sind.

(3) Es sollen Anstrengungen gemacht werden, bei der Nutzung ausländischer Investitionen und beim Import von Technologie aus dem Ausland Nutzen vom Status der Stadt als ein Organ auf Provinzebene zu machen. Dies soll geschehen, um die wirtschaftliche und technische Kooperation zwischen der Volksrepublik und dem Ausland weiter auszuweiten, das Tempo bei der technischen Umformung der bestehenden Betriebe zu erhöhen und die wichtigsten Produkte in ca. 20 Hauptbereichen in einer relativ kurzen Zeit auf Weltniveau anzuheben.

(4) Es werden Anstrengungen unternommen, um das Warenzirkulationssystem zu reformieren, Handelszentren zu errichten, das gegenwärtige System der Warenversorgung und -zirkulation aufzubrechen, das wirtschaftliche Netzwerk weiter auszudehnen und die Rolle Nordostchinas als wichtiges Zentrum für die materielle Verteilung und den Handel zur vollen Geltung zu bringen. (Xinhua, 13.7.84 und XNA, 14.7.84, beide zitiert nach SWB, 18.7.84) -lou-

* (33)

Zhao Ziyang über die chinesische Automobil-Industrie

Premierminister Zhao Ziyang rief

Chinas Automobil-Industrie auf, die Entwicklungen zu beschleunigen. Sie stelle einen lebenswichtigen Teil der wirtschaftlichen und technologischen Revolution des Landes dar. Zhao machte diesen Aufruf, nachdem er einen Bericht über die Entwicklung und die Umstrukturierung gelesen hatte, der dem Staatsrat von der China Automotive Industry Corporation (CAIC) erstattet worden war. Zhao sagte weiter, daß die Regierung die spezialisierte Produktion unterstütze und daß die Automobilindustrie eine große Anzahl von preiswerten Qualitätsfahrzeugen herstellen solle, um die Lücke zwischen Produktion und der steigenden Nachfrage des Marktes zu schließen.

Er warnte jedoch vor der Kurzsichtigkeit bei der Ausweitung der Industrie und dem ungeplanten Bau von Fahrzeugfabriken im ganzen Land. Um mit der Entwicklung der Volkswirtschaft Schritt zu halten, hat die CAIC ein Hauptentwicklungsprogramm vorgelegt, das vom Staatsrat genehmigt worden ist. Dieses Programm enthält folgende Punkte:

1) Neue Modelle entsprechend dem Weltstandard sollen herausgebracht werden.

2) Bis 1990 soll der Output verdoppelt und bis zum Jahre 2.000 noch einmal verdoppelt werden.

3) Die Produkte sollen auf den internationalen Märkten gefördert werden.

4) In den 1990er Jahren soll bezüglich der Modelle der Weltstandard erreicht werden.

Der Hauptgeschäftsführer der CAIC, Li Gang, teilte mit, daß zur Erreichung der genannten Ziele eine jährliche Wachstumsrate von 8,6% in den nächsten 10 Jahren und 9,1% in den darauf folgenden Jahren erreicht werden müßte. In China gibt es nun 37 Fahrzeugfabriken, 196 Ausbesserungsbetriebe und mehr als 2.000 Betriebe, die Ersatzteile und Zubehör herstellen. Die gesamte Produktionskapazität beträgt ca. 300.000 Stück. Im Jahre 1983 produzierte die gesamte Automobil-Industrie 240.000 Fahrzeuge. Zwischen 1956, dem Jahr, als die ersten Fahrzeuge in China hergestellt wurden, bis 1983 wurden insgesamt mehr als 1 Mio. Fahrzeuge hergestellt, das sind 80% der insgesamt vorhandenen Fahrzeuge.

Um die Qualität zu verbessern hat die CAIC mehr als 20 Modelle und Produktionstechnologien für Personwagen, Schwerlastwagen, Mini-lastwagen und Motoren aus Großbritannien, Japan, Italien, der Bun-

desrepublik und den Vereinigten Staaten von Amerika importiert. Bezüglich anderer Technologie-Importe sind die Verhandlungen noch immer in Gange. Um die Lücke zwischen Angebot und Nachfrage auszugleichen, hat die Regierung beschlossen, in diesem Jahr 290.000 Motorfahrzeuge herzustellen, das sind 50.000 Fahrzeuge mehr als das ursprüngliche Ziel. Dennoch kann die Produktion mit der Nachfrage nicht Schritt halten. Mit dem Wachstum der Warenwirtschaft in den ländlichen Gebieten ist dort auch ein wichtiger Fahrzeugmarkt entstanden. Dies bedeutet einen großen Druck für die Industrie. Gegenüber 1982 stieg die Nachfrage in den ländlichen Gebieten im Jahre 1983 um 33%. Die Bauern wollen nicht nur kleine Lastwagen, sondern auch größere Fahrzeuge für den Passagier- und Warentransport, große und mittlere Busse und andere Speziallastwagen kaufen. (XNA, 19.7.84) -lou-

*(34)

35. Jahrestag des Neubeginns in Anshan

Anlässlich der Wiederaufnahme der Produktion im Eisen- und Stahlkomplex von Anshan vor 35 Jahren rief Premierminister Zhao Ziyang die Arbeiter, Techniker und das Verwaltungspersonal auf, den Komplex durch die Anwendung von Technologie im Weltenniveau und die Einführung fortgeschrittener Verwaltungsmethoden aus dem Ausland zu modernisieren. Anshan war bereits von den Japanern gegründet worden und war 1949 weitgehend zerstört.

Wie Sun Zhenguo, Direktor dieses größten Eisen- und Stahlkomplexes der Volksrepublik, mitteilte, stellte das Werk 1983 nahezu 7 Mio. Stahl her. Nach einem Programm für die technische Neugestaltung sollen 1990 8 Mio. t Stahl produziert werden. Seit 1981 seien insgesamt 70 technologische Einheiten aus dem Ausland eingeführt worden. Die Kapazität der Produktionsanlage für nahtlose Röhren beträgt 30.000 t Ölpipeline jährlich. Die Anlagen für diese Fabrik wurden aus der Bundesrepublik Deutschland, Japan und den Vereinigten Staaten importiert.

In den vergangenen 35 Jahren hat der Komplex insgesamt 145 Mio. t Stahl, 141 Mio. t Eisen und 86 Mio. Walzstahl produziert; jede dieser Mengen betrug etwa 25% der Gesamtproduktion der Volkswirtschaft. Der Output dieser Produkte ist jährlich mit einer Wachstumsrate von über 12% gewachsen. Der Eisen- und Stahlkomplex produziert nun 819 verschiedene Sorten Stahl, während nur 48 Sorten in den frühen 1950er Jahren produziert wur-

den. Bei Walzstahl betrug die Zahl der Sorten 627 gegenüber nur 33 früher. Insgesamt wurden 32,8 Mrd. Yuan an Gewinnen und Steuern an den Staat während der vergangenen 35 Jahre abgeführt, das war ein Drittel der Gesamtsumme aller Eisen- und Stahlbetriebe des Landes. (XNA, 9.7. und 11.7.84) -lou-

*(35)

Über die chinesische Aluminium-Industrie

Auf einer nationalen Konferenz über die Technologie in der Aluminium-Industrie, die in Zhengzhou (Provinz Henan) abgehalten wurde, teilte Huang Jichun, der stellvertretende Direktor der China National Non-ferrous Metals Industry Corporation, mit, daß die Volksrepublik seit 1954 neun große Bauxitminen, drei Aluminiumoxid-Produktionszentren, 44 Fabriken für elektrolytisches Aluminium und 152 Fabriken für die Verarbeitung von Aluminium gebaut habe. 1983 betrug Chinas Produktionskapazität sowohl bei Aluminiumoxid als auch bei elektrolytischem Aluminium 30mal soviel wie im Jahre 1954.

Die Volksrepublik ist eines der wenigen Länder mit großen Bauxitvorkommen, wovon sich mehr als 80% in den Provinzen Henan, Shanxi sowie in der autonomen Region Guangxi befinden. China ist im Besitz der notwendigen Produktionstechnologie und ist in der Lage, Produktionseinrichtungen für Bauxitminen, Aluminiumoxid-, Elektrolyse- und Verarbeitungsfabriken zu entwerfen und zu bauen. In Chinas größtem Aluminiumoxid-Werk, der Aluminiumfabrik von Zhengzhou, werden Bayer- und Sinter-Verfahren kombiniert, um 92% Aluminium zu gewinnen. Der Sodaverbrauch pro Tonne Aluminiumoxid ist auf 59 kg gesenkt worden, was an den Weltstandard herankommt.

Nach einer Mitteilung von Fei Ziwen, dem Generaldirektor der China National Non-ferrous Metals Industry Corporation, soll ein neuer Aluminiumkomplex in der Provinz Henan, und zwar in der Stadt Jiaozuo, gebaut werden, wo Wasser, Elektrizität und Kommunikationseinrichtungen vorhanden sind. Der neue Komplex wird gemeinsam von der China National Non-ferrous Metals Industry und der Regierung der Provinz Henan finanziert werden, die sich auch die Produkte teilen werden. (XNA, 3. und 7.7.1984) -lou-

*(36)

Ein Beispiel für Bürokratismus beim Eisenbahnbau

Die chinesische Nachrichtenagentur Xinhua berichtete am 2. Juli 1984

über einen Fall von Schlamperei, hervorgerufen durch Bürokratismus. Anhand dieses Falles, der beispielhaft dargestellt wird, wird zur Überwindung der ungunstigen Verhältnisse aufgerufen, damit die Modernisierung des Landes vorangehen könne. Es folgen die wichtigsten Teile aus dem Bericht der Nachrichtenagentur:

Von 1974-1984 sind nun 10 Jahre vergangen. Dennoch befindet sich das Erweiterungsprojekt der Nord-Jilin-Eisenbahnstation immer noch in einem Stadium der Auseinandersetzungen. Sogar die erste Konstruktionszeichnung ist noch nicht fertiggestellt worden.

Die Eisenbahnstation befindet sich in Jiangbei, bei der Stadt Jilin. Vor 10 Jahren genehmigte der Staat den Bau einer Äthyl- und sechs anderer petrochemischer Produktionsanlagen durch die Chemie-Industriegesellschaft in Jiangbei. Später genehmigte der Staat auch die Erweiterung des Heizkraftwerkes von Jilin. Aufgrund des Baues dieser Einrichtungen verdoppelte sich das Frachtvolumen der Eisenbahnstation, so daß sich die Notwendigkeit ergab, diese Station zu erweitern. Heute, nach 10 Jahren, sind die sieben petrochemischen Produktionsanlagen fertiggestellt und in Betrieb genommen, und das Erweiterungsprojekt beim Heiz- und Kraftwerk von Jilin wird mit Hochdruck durchgeführt. Dennoch ist das Erweiterungsprojekt der Eisenbahnstation von Jilin, die als "Vorläufer" für alle anderen Projekte dienen sollte, nur ein leeres Blatt geblieben.

Im Anfang bat die Planungskommission der Provinz Jilin die nun aufgelöste Eisenbahnverwaltung von Jilin, die übergeordnete Einheit der nördlichen Jilin-Eisenbahnstation und die Chemie-Industriegesellschaft von Jilin gebeten, das Erweiterungsprojekt zu studieren. Beide Seiten verwickelten sich sofort in einen endlosen Disput. Später traten weitere Einheiten dem "kalten Krieg" bei, darunter das Heiz- und Kraftwerk Jilin und die verantwortlichen Provinz- und Zentralabteilungen des Eisenbahnamtes von Jilin. Diese Einheiten waren sich hauptsächlich uneins über die folgenden drei Punkte: (1) Die Chemie-Industriegesellschaft Jilin sollte eine Lokomotivspur bei der Eisenbahnstation errichten. Es gab keine Einigkeit über den Standort dieses besonderen Schienenstranges, ob er nun im Süden der Station oder in der Mitte gebaut werden solle. (2) Es gab einen Eisenbahnschlafsaal mit einer Grundfläche von 2.300 qm. Die Frage war, ob dieser Schlafsaal beibehalten oder abgerissen werden solle und ob ein neuer

Schlafsaal gebaut werden müsse. (3) Wer soll die für die Federführung des Erweiterungsprojektes verantwortliche Einheit sein, die Chemie-Industriegesellschaft Jilin, das Heiz- und Kraftwerk Jilin oder das Eisenbahnamt? Wie sollen die Ausgaben geteilt werden?

Zehn Jahre sind nun für nichts vertan worden. In den 10 Jahren der Auseinandersetzungen hat der Staat Kosten getragen. Außerdem können wegen der Verzögerung des Erweiterungsprojektes die bestehenden Einrichtungen der Eisenbahnstation den Anforderungen des wachsenden Frachtvolumens nicht ausreichend entsprechen. Deswegen sind Verkehrsstockungen an der Tagesordnung. Dies hat die Produktion der Chemie-Industriegesellschaft Jilin und des Heiz- und Kraftwerkes Jilin ungünstig beeinflusst. (Xinhua, 2.7.84, zitiert nach SWB, 6.7.84) -lou-

*(37)

Nur geringe Ölfunde im Offshore-Bereich

In den letzten vier Jahren wurden insgesamt 14 Explorationsbohrungen im chinesischen Offshore-Bereich durchgeführt. Dabei wurden fünf öl- bzw. gashaltige Strukturen entdeckt. Von vier Bohrungen der Wei-10-3-Struktur wurden Ölfunde gemeldet; zwei dieser Bohrungen produzierten mehr als 1000 t Rohöl pro Tag.

Mehrere seit 1983/84 in Seegebieten der Volksrepublik an der Suche nach Erdöl und -gas beteiligte australische Explorationsunternehmen zeigten sich von den bisherigen Ergebnissen enttäuscht. Eine Anzahl bisheriger Bohrungen führte nicht zur Entdeckung kommerziell verwertbarer Reserven.

Das von der Occidental Eastern (55% Beteiligung) geführte Bohrkonsortium, zu dem die australischen Unternehmen CSR (10%) und Ampol Exploration (10%) zählen, gab die Bohrung Panyu 16-1-1 im Kontraktgebiet 28/23 im Südchinesischen Meer auf. Eine weitere Bohrung an anderer Stelle des Kontraktgebietes wird vorbereitet. Im Gelben Meer und im Südchinesischen Meer ist danach ein von der British Petroleum geführtes Konsortium in den Kontraktgebieten 23/6, 14/29, 27/31, 26/14 bei der Ölsuche. An diesem Konsortium ist die australische BHP mit 20% beteiligt. Bis April 1984 wurden in den verschiedenen Gebieten insgesamt vier Bohrungen vergeblich vorgenommen. Die Bohrtätigkeit wird jedoch fortgesetzt. (XNA, 18.7.84; NfA, 12.7.84) -lou-

*(38)

Länge der Ölpipelines 11.000 km

Einem Bericht der Zeitung Gongren Ribao zufolge hatte die Volksrepublik Ende 1983 mehr als 11.000 km Pipelines gebaut, die die Kapazität haben, 64,6% des gesamten Öl- und Gas-Outputs zu transportieren. Diese Pipelines, die Chinas wichtige Felder mit den Ölraffinerien, den Chemiebetrieben und Häfen verbinden, haben dazu beigetragen, die Öl- und Gas-Transportkosten beträchtlich zu reduzieren. Vor 1958 wurde dieser Transport ausschließlich durch die Eisenbahn, durch Lastkraftwagen und Schiffe besorgt.

Chinas erste Ölpipeline über eine große Distanz wurde im Jahre 1958 im Karamay-Ölfeld in der nordwestlichen autonomen Region Xinjiang gebaut. 1965 folgte eine Pipeline mit großem Durchmesser im Shengli-Ölfeld, dem zweitgrößten Ölproduzenten der Volksrepublik in der Provinz Shandong. Zwischen 1970 und 1974 wurden acht Pipelines gebaut, im Ölfeld von Zhongyuan in Mittelchina sind drei Pipelines in Bau.

Wie es in der Zeitung heißt, ist der Transport von Öl auf der Schiene 1,6mal und der Straßen-transport 4,6mal so teuer wie der Pipeline-Transport (bezüglich der Investitionskosten).

Um den steigenden Anforderungen der Ölindustrie zu entsprechen, plant die Volksrepublik den Bau neuer Pipelines und die Verbesserung von fünf bereits existierender Pipelines zwischen 1984 und 1990. Zu diesem Zweck sollen moderne ausländische Technologien importiert und mehr Computer eingesetzt werden. 1983 betrug die Produktion von Rohöl 106,07 Mio.t und von Erdgas 12,21 Mrd.cbm. (Gongren Ribao, 23.7.84) -lou-

TAIWAN

*

*

* * * * *

*(39)

11,5% Wirtschaftswachstum im ersten Halbjahr 1984

In den ersten sechs Monaten d.J. hat Taiwan laut offiziellen Statistiken eine reale wirtschaftliche Zuwachsrate von 11,5% erzielt. Für das ganze Jahr rechnet das Amt für Budget und Statistiken mit einem realen Wachstum von 9%; ursprünglich war eine Jahreszuwachsrate von 7,5% vorausgesagt worden. Der große Erfolg im ersten sowie der Optimismus für das zweite Halbjahr stützen sich einerseits auf die Expansion der Exporte und auf die Preisstabilität andererseits. Während der Großhandelspreis im