



der Reichseinnahmen stellten (fuchu tianxia er Jiangnan ju shi jiu). Während der frühen Ming-Zeit (um 1400) erreichte die dortige Steuergetreideleistung je bebauter Fläche einschließlich der Pachtabgaben auf Regierungsland (guantian) jährliche Durchschnittsgrößen von 0,8-1,2 t/ha, d.h. mehr als der gesamte Erntedurchschnitt in allen nördlichen Provinzen. (6)

Die Provinzen entlang des unteren Changjiang waren im deutlichen Gegensatz zu den leistungsschwachen nördlichen Provinzen die Hohertragszentren des Reiches. Die reichen Präfekturen Jiangsus, Zhejiangs und Anhuis erreichten jährliche Erntedurchschnitte (Zweifachanbau) bis zu 3,0 t/ha. Die mittleren Changjiang-Provinzen Jiangxi, Huguang (Hubei, Hunan) mußten sich zwar mit einer geringeren Ernteintensität begnügen, erreichten aber dennoch Durchschnittswerte von 1,2 bis 1,5 t/ha je Jahr. Selbst Sichuan, damals die am wenigsten entwickelte Changjiang-Provinz, erreichte immer noch das Niveau Shandongs, das hinsichtlich seiner Ernteerträge (0,7 t/ha) die fortgeschrittenste nördliche Provinz war.

Abgesehen von ihrer Funktion als landwirtschaftliches Schwerpunktgebiet des Reiches seit der Song-Zeit (960-1278) stellte die untere Changjiang-Region zugleich das historisch am meisten entwickelte Gebiet gesamtwirtschaftlicher und gesellschaftlicher Art dar. Mit Ausnahme Beijings und der alten kaiserlichen Hauptstädte lagen fast alle städtischen Zentren Chinas im unteren Changjiang-Bekken. Die "Kommerzialisierung" des Wirtschaftslebens und städtisches Grundbesitzertum (landlord absenteeism) überlagerten die ländliche Wirtschaft als deutliche Merkmale der regionalen Wirtschaftsgesellschaft. Dieser Trend war letzten Endes ursächlich für die spätere Theorie der "kapitalistischen Keime" (zibenzhuoyi mengya) in der volksrepublikanischen Geschichtsschreibung.

Es ist häufig behauptet worden, daß die rasche Ausbreitung der "Jiangnan-Grundbesitzerwirtschaft" gesellschaftlicher Ausdruck einer zunehmenden Verarmung der bäuerlichen Bevölkerung war. Diese "Pauperisierungshypothese" scheint in sich selbst jedoch nicht ausreichend schlüssig. Zwar läßt sich die historische Tatsache ländlicher Verarmung kaum leugnen, aber Elend als solches ist kein ausreichender Antriebsfaktor für einen Wandel des Gesamtmusters der "Produktions-

beziehungen". Hiervon legen die nördlichen Provinzen Zeugnis ab. Sie waren wegen ihres niedrigen Ertragsniveaus wesentlich ärmer als die südlichen Provinzen. Dennoch war Pächtertum im Norden weniger verbreitet. Dwight H. Perkins (7) hat in diesem Zusammenhang argumentiert, daß Armut und Verschuldung, die die bäuerlichen Produzenten zwingen, ihr Eigentum aufzugeben, nur eine von vier Voraussetzungen sind, aus denen sich die spezifische Entwicklung der Jiangnan-Region erklären läßt. Drei weitere Voraussetzungen müssen erfüllt sein:

1. Es müssen wesentliche materielle Anreize für Nicht-Bauern gegeben sein, um Kapital in Grundbesitz zu investieren. Anders gesagt, das bebaute Land muß ein Ertragsniveau haben, das deutlich über dem Mindestbedarf liegt, der zur Lebens- und Arbeitskrafterhaltung der direkten Produzenten (Pächter, Landarbeiter) notwendig ist.

2. Der Überschuß der Naturalprodukte muß sich in Geld umwandeln lassen, eine Forderung, die die Existenz eines absorptionsfähigen Marktes impliziert. Ein solcher Markt wiederum ist in seiner Lebensfähigkeit von der Existenz einer angemessenen Infrastruktur für den Transport von Massengütern (Changjiang und Nebenflüsse) abhängig. Darüber hinaus bedarf es einer entsprechenden Nachfrage durch eine landwirtschaftlich nicht produktive städtische Bevölkerung. Hohe landwirtschaftliche Produktivität, die Erzeugung von Marktgetreide (d.h. Teilkommerzialisierung der Wirtschaft) die Ausbreitung städtischen Grundbesitzertums und das Wachstum städtischer Zentren verstärkten sich gegenseitig zu einer Entwicklung, wie sie für das untere Changjiang-Becken kennzeichnend wurde.

3. Die wirtschaftsgeographischen Bedingungen und die natürlichen infrastrukturellen Gegebenheiten der Changjiang-Region erleichterten den "spiralenförmigen" Entwicklungsprozeß obiger Art. Die durchgehende Transportader des Changjiang gewährleistete, daß die Zentren im unteren Changjiang-Becken in Krisenzeiten auf ein zumindest potentiell integriertes Versorgungsgebiet zurückgreifen konnten, das sich bis Sichuan erstreckte. Jiangxi, Huguang und Sichuan stellten für das untere Changjiang-Gebiet wirtschaftliche Pufferzonen abnehmender Intensität dar, die vor allem in natürlichen Katastrophenjahren die Marktsicherheit erhöhten.

Ein solcher Kurzurückblick auf die Wirtschafts- und Sozialgeschichte Chinas seit dem 14. Jhd. erscheint mit Hinblick auf die gegenwartsgeschichtliche Entwicklung Chinas unter zwei Aspekten von Bedeutung:

1. Die beiden Dynastien der Ming und der Qing bilden insofern eine Einheit, als sie sich zum einen von der vorangehenden Zeit wirtschaftsgeschichtlich deutlich abheben und zum anderen weitgehend die regionalen Entwicklungsmuster vorgegeben haben, die für die heutige wirtschaftliche Entwicklung Chinas mitbestimmend sind. Nach 1400 war die Verlagerung der wirtschaftlichen Schlüsselregion des Reiches weitgehend beendet. Der "tiefe Süden" (Zhujiang-Gebiet) verfügte zwar über ein beachtliches Wirtschaftspotential, das zu jener Zeit nur begrenzt realisiert worden war, aber hinsichtlich der Stabilität des kaiserlichen Reiches und auch des modernen chinesischen Staats war und ist die untere Changjiang-Region das unbestreitbar entscheidende Gebiet. Die Qing bemühte sich -weitgehend erfolglos - das untere Huanghe/Haihe-Gebiet in eine neue Wirtschafts-basis zu verwandeln, um die Abhängigkeit des Nordens, insbesondere der Hauptstadt von der südlichen Versorgung zu verringern. Erst während der fünfziger und sechziger Jahre dieses Jahrhunderts gelang es der Volksrepublik China, die Beijing-Hebei-Tianjin-Region zu einer der großen Wirtschaftsregionen Chinas auszubauen. Trotz des Einsatzes von modernen Ressourcen, die dem kaiserlichen Staat nicht zur Verfügung standen, ist diese Region bis heute sowohl in der landwirtschaftlichen als auch in der industriellen Entwicklung deutlich hinter dem unteren Changjiang-Gebiet zurückgeblieben. Zuvor war bereits unter japanischer Ägide der Nordosten zu einem weiteren wirtschaftlichen Zentrum entwickelt worden, womit sich die raumwirtschaftliche Struktur des heutigen Chinas weitgehend vervollständigt hatte.

2. Ein weiterer Aspekt der für die heutige Entwicklung nicht ohne Bedeutung erscheint, ist die Tatsache, daß seit Beginn des 15. Jahrhunderts die Trennung der wirtschaftlichen Schlüsselregion und des politisch-administrativen Zentrums des Reiches zu einem permanenten historischen Grundphänomen geworden war. Auch dieses Faktum hat die chinesische Geschichtsschreibung der persönlichen Politik des Yongle-Kaisers (1403-1425) und seiner Konzentration auf eine nördliche Verteidigung

gungspolitik gegenüber der "mongolischen Bedrohung" zurückgeführt. Eine umfassendere Betrachtung zeigt jedoch, daß mit Ausnahme der verteidigungspolitisch erzwungenen Verlagerung der Südlichen Song-Hauptstadt nach Hangzhou seit der Tang-Zeit ein historischer Trend sichtbar geworden war, das wirtschaftliche Zentrum vom politischen getrennt zu halten. Eine allseitig abgesicherte Erklärung dieses Trends läßt sich aus der bisherigen Forschung nicht ersehen, aber es hat den Anschein als ob er in einem inneren Entwicklungszusammenhang mit der allmählich immer vollkommeneren Durchsetzung des konfuzianisch-bürokratischen Herrschaftstypus (guanliao zhengzhi) gegenüber dem aristokratischen Prinzip der Machtausübung stand. Letzteres Prinzip verkörpert eine direkt-persönliche Machtausübung, während die staatsbürokratische Elite dazu tendierte, Gesellschaft und Wirtschaft des Reiches vor allem indirekt durch das Institut des hierarchisch strukturierten Staates zu lenken und zu kontrollieren. (8) Die traditionelle Staatsbürokratie hatte demgemäß ein existentielles Interesse daran, die Einheit des Reiches durch die Aufrechterhaltung der Kontrolle über die wirtschaftliche Schlüsselregion zu bewahren. Vereinfacht gesagt, diente die untere Changjiang-Region spätestens seit der Song-Zeit dem gesamten Reich als "Milchkuh". Unter diesem Gesichtspunkt mag die räumliche Trennung des politischen und wirtschaftlichen Zentrums eine wirkungsvolle Barriere gegen jeglichen Voreinfluß gewesen sein, den das wirtschaftliche Zentrum aufgrund seiner gesamtwirtschaftlichen Kraft ansonsten ausgeübt hätte. Analog hierzu dürfte auch die dauerhafte Politik der regionalen Quotensetzung im Rahmen des staatlichen Prüfungssystems (während der Yuan-Zeit eingeführt) zu sehen sein. Das Prüfungssystem (kejuzhi) das im wesentlichen den Zugang zur staatlichen Bürokratie regelte, stellte aufgrund der Quotenpolitik sicher, daß alle kaiserlichen Provinzen unabhängig von der individuellen Leistungsfähigkeit der Bewerber über eine zahlenmäßig angemessene Vertretung in der staatlichen Bürokratie verfügten. In den kurzen Ausnahmezeiten, in denen das Quotensystem aufgehoben war, hatte die wirtschaftliche Schlüsselregion, repräsentiert durch die Provinz Nan Zhili, aufgrund der wesentlich günstigeren sozio-ökonomischen Ausgangsbedingungen einen unverhältnismäßig großen Anteil an Kandidaten in die staatliche Bürokratie eingebracht, wenn man die reine

Bevölkerungszahl zugrundelegt. Es hat den Anschein, als ob die Existenz des einheitlichen kaiserlichen Staates zu einem großen Teil von seiner Fähigkeit abhing, das wirtschaftliche Potential der unteren Changjiang-Region zu kontrollieren und die Region daran zu hindern, ihr Potential im eigenen Regionalinteresse einzusetzen. Gewisse Parallelen zur Situation in der Volksrepublik China lassen sich nicht übersehen. Insbesondere das regionale (provinzielle) Quotensystem bei der Zulassung zu den Hochschulprüfungen scheint insofern Berührungspunkte mit dem alten Quotensystem zu haben, als über eine angemessene provinbezogene Repräsentation an den nationalen Hochschulen langfristig auch die politische und wirtschaftliche Administration der Volksrepublik China vor überhöhten regionalen Ungleichgewichten bewahrt bleibt.

Um die vorangehenden Aussagen zusammenzufassen: Es soll keineswegs behauptet werden, daß die regionalen Entwicklungstendenzen im heutigen China ohne Brüche aus der Vergangenheit abgelesen werden können, noch dürfen sie als "vorgefertigte Skizze" mißverstanden werden, um vereinfachte Hypothesen zur Herausbildung gegenwärtiger Regionalmuster aufzustellen, noch sind sie als uneingeschränkter Maßstab zur Beurteilung der politisch-wirtschaftlichen Strukturen der Volksrepublik China geeignet. Die Volksrepublik ist nicht das Konfuzianische Reich. Dennoch erscheint es zulässig, eine vorläufige Schlussfolgerung aus Chinas regionaler Wirtschaftsgeschichte zu ziehen. Die ökonomischen Gefälle zwischen den großen Regionen des Landes sind nicht schlichtweg das Ergebnis politischen Willens oder politisch gesetzter Prioritäten der verschiedenen traditionellen Regierungen. Vielmehr leiten sie sich aus grundlegend divergierenden historischen Ausgangspositionen (Wirtschaftsgeographie, Klimafaktoren, Bodenfruchtbarkeit und natürliche Infrastrukturvorteile) ab. Kurz gesagt, die historisch steigenden regionalen Disparitäten lassen sich in erster Linie aus der unterschiedlichen qualitativen und quantitativen Versorgung mit Produktionsfaktoren, insbesondere unterschiedlichen natürlichen Gegebenheiten, herleiten. Die traditionelle chinesische Wirtschaftsgesellschaft verfügte weder über die materiellen noch über die politischen Mittel, um ein weniger ausgeprägtes Maß an regionaler Ungleichheit zu bewirken. Selbst das moderne China, das aufgrund seiner industriellen

Basis und seiner modernen nationalen Infrastruktur wesentlich besser ausgestattet ist, um überkommene Leistungs- und Verteilungsmuster zu verändern, ist trotz dreißigjähriger Bemühung nur begrenzt erfolgreich gewesen. Auch heute noch existieren große Gefälle zwischen den verhältnismäßig entwickelten Regionen und den rückständigen Gebieten alter Art.

## II. Regionalpolitik in der Volksrepublik China: Probleme und Hindernisse

Regionalwirtschaft, genauer regionale Wirtschaftspolitik, kann als spezifische Erscheinung der Gesamtwirtschaftspolitik definiert werden. (9) Sie ist darauf ausgerichtet, einen regulierenden Einfluß auf die verschiedenen Teilgebiete eines nationalen Wirtschaftsterritoriums auszuüben, um zu einer wirksamen Realisierung übergeordneter Ziele und Programme der wirtschaftlichen Entwicklung beizutragen. In diesem Sinne ist regionale Wirtschaftspolitik Teil der gesamtwirtschaftlichen Strukturpolitik unter besonderer Betonung der räumlichen Dimension anstelle der sektoralen. Anders gesagt, regionale Wirtschaftspolitik in diesem Sinn darf nicht oder zumindest nicht vorrangig als eigenständige Politik für und durch eine bestimmte Region verstanden werden. Vielmehr stellt sie ein Instrument dar, durch das besondere regionale Aspekte berücksichtigt werden können, um so die Leistungsfähigkeit der supra-regionalen (nationalen) Wirtschaft zu erhöhen. Von ihrer Anlage her ist regionale Wirtschaftspolitik auf die Anerkennung divergierender regionaler Faktorausstattungen und die Berücksichtigung entsprechend unterschiedlicher Produktionsfunktionen ausgerichtet. Angesichts deutlich erkennbarer regionaler Produktivitätsgefälle muß das Hauptziel regionaler Wirtschaftspolitik darin liegen, einen intraregionalen Allokationsprozeß aufrechtzuerhalten, der zur Herausbildung unterschiedlicher wirtschaftlicher Strukturen führt.

Dennoch läßt es sich nicht leugnen, daß regionalpolitische Entscheidungsprozesse aufgrund der besonderen Betonung der räumlichen Komponente häufig von regionalen "Homogenitätsvorstellungen" mitbestimmt werden und daher das Ziel eines übergeordneten gesamtwirtschaftlichen Wachstums optimums beeinträchtigen können. Das Aufeinanderabstimmen dieser unterschiedlichen Zielsetzungen hat sich nicht nur in der Volksrepublik China als ein fortlaufen-

der, mühsamer Prozeß erwiesen, dem simple theoretische Lösungsformeln nicht zweckdienlich sind.

Der Versuch, den Begriff Region als Objekt der Regionalpolitik zu definieren, verdeutlicht die eben erwähnte Problematik. Theoretisch läßt sich der Begriff verhältnismäßig einfach erfassen als räumliche Einheit, die von ihrem Aggregationsgrad her eine Mittelebene zwischen dem nationalen Wirtschaftsterritorium und den Örtlichkeiten (Einheiten hoher Disaggregation) einnehmen. In der Praxis jedoch ergeben sich in der Regel theoretisch nicht lösbare Probleme der Abgrenzung, Abstimmung und angemessenen Größenfestlegung solcher (regionaler) Einheiten, um einen volkswirtschaftlich rationalen Allokationsprozeß zu gewährleisten. Die Widersprüche ergeben sich vor allem aus der Tatsache, daß die "Rationalität" des Allokationsprozesses (Mittel) letzten Endes nur auf der Grundlage vorherrschender Entwicklungsvorstellungen (Ziel) gemessen werden kann. Dabei müssen vor allem Forderungen der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit mit nichtökonomischen Zielsetzungen (soziale, politische, administrative und kulturelle Parameter) gegeneinander ausbalanciert werden. Diese nichtökonomischen Zielsetzungen können nur in den seltensten Fällen ohne Schwierigkeiten mit der Maßgabe vereinbart werden, wirtschaftlich konsistente Muster räumlicher Spezialisierung und Zusammenarbeit zu erreichen. Spezialisierung und Zusammenarbeit (Prinzip der arbeitsteiligen Entwicklung) zielen darauf ab, die einzelnen räumlichen Einheiten daran zu hindern, die verschiedenen Produktionsfunktionen zu reproduzieren. Das heißt, sie implizieren funktionsbedingte Hierarchien und Abhängigkeitsverhältnisse unterschiedlicher Intensität. Wie die Eingangszitate der Beijing Rundschau zeigen, scheint diese Erkenntnis vom Grundsatz her in der Zwischenzeit durch die nationale Wirtschaftsführung der Volksrepublik China anerkannt worden zu sein. (10) Ein etwas anderes Bild ergibt sich auf der Ebene der Regionen (Provinzen) selbst. Dort stehen aus schwerwiegenden nichtökonomischen (politisch-administrativen) Interessenkonstellationen heraus dem Prozeß der interprovinziellen Wirtschaftsintegration nach wie vor deutlich einschränkende Kräfte gegenüber.

Grundsätzlich gesagt hat es den Anschein, daß die politisch-wirtschaftliche Führung der Volksrepublik seit 1978/79 die "schlüsselhafter Bedeutung" sorgfältig ge-

planter und aufeinander abgestimmter regionaler Entwicklungsprogramme deutlich erkannt hat. So wurden die früheren Richtlinien "Stahl als Hauptkettenglied" und "Getreide als Hauptkettenglied" weitgehend aufgegeben, da sie die "rasche Entwicklung der Volkswirtschaft und die Beschleunigung der vier Modernisierungen" ernsthaft beeinträchtigten. In der Landwirtschaft wurde das langfristige Perspektivprogramm zur spezialisierten "Zonenbildung" (quhua) entworfen, um die unterschiedlichen regionalen Agrarpotentialien gesamtwirtschaftlich rationaler nutzen zu können. Für die Wirtschaft als Ganzes hieß es "bis heute erkennen noch recht viele leitende Kader in der Industrie und Landwirtschaft die ökonomischen Gesetze und ihren objektiven Charakter nicht an. Sie meinen, der Wille der Gesellschaft, der Wille der Regierung, der Wille der Obrigkeit seien gleich einem ökonomischen Gesetz, und dies könne nach den jeweiligen politischen Bedürfnissen geändert werden... Diese Genossen vergessen aber, daß 'die Politik der konzentrierteste Ausdruck der Ökonomik ist'... Die Politik kann sich nicht über die objektiven ökonomischen Gesetze hinwegheben, aus sich heraus Gesetze fabrizieren und diese der Wirtschaft aufzwingen... Seit der Gründung der Volksrepublik China sind fast dreißig Jahre vergangen. Wir können also unsere Fehler nicht mehr mit Mangel an Erfahrungen rechtfertigen. Um die vier Modernisierungen zu beschleunigen, ist es jetzt besonders nötig, sich mit den positiven und negativen Erfahrungen auseinanderzusetzen und sich größte Mühe zu geben, bewußt nach objektiven ökonomischen Gesetzen zu verfahren... Bei der Planaufstellung müssen wir der örtlichen Initiative vollen Spielraum lassen, sonst werden unsere Pläne nicht den Bedürfnissen der Volksmassen entsprechen und deshalb auch nicht erfüllt werden können. Die Aktivität der lokalen Ebenen muß sich ihrerseits in die Gesamtinteressen des Staates einfügen: Daß die Provinzen den Anspruch haben, sich zu industrialisieren, ist völlig berechtigt. Sie müssen ihr Bestes tun, ihre Industrie auf ein entsprechend den konkreten Verhältnissen hohes Niveau zu heben... Das soll jedoch nicht heißen, daß jede Provinz ein autarkes und komplettes Industriesystem aufbauen muß. Gegenwärtig ist dies völlig unmöglich und langfristig auch gar nicht notwendig. Wenn jede Provinz ohne Rücksicht auf ihre Besonderheiten auf Autarkie in jeder Hinsicht besteht, wird dies,

da es sehr große Unterschiede in der Ressourcensituation gibt, zu gewaltiger Verschwendung von Menschenkraft und Material zur Verlangsamung der Modernisierung des ganzen Landes führen... Für eine planmäßige, proportionale Entwicklung der Volkswirtschaft ist es unbedingt notwendig, daß Spezialisierung und Kooperation gut durchgeführt werden. Dies ist ein notwendiges Gesetz der modernen Großproduktion, ein höchst wichtiger Weg zur Verbesserung der Produktionstechnik, zur Steigerung der Arbeitsproduktivität, zur Einsparung von Energie und Rohstoffen und zur Senkung der Selbstkosten... Wenn unsere Wirtschaft in vollem Maße entwickelt werden soll, muß unter der einheitlichen staatlichen Planung die arbeitsteilige Spezialisierung und Kooperation zwischen Abteilungen, Gebieten, Unternehmen wirklich gut organisiert werden." (11)

Vom entwicklungspolitischen Ansatz her kann der chinesischen Führung nicht abgesprochen werden, daß sie um eine Balance der Interessen der großen Regionen und um eine angemessene regionalwirtschaftliche Verteilung industrieller Zentren bemüht war. Die eigentliche Problematik in der regionalen Entwicklungs- und Wirtschaftspolitik der Volksrepublik China lag darin, daß zu keiner Zeit ein wirklicher allgemeiner Konsens hinsichtlich der Regulierungsmechanismen bestand, durch die "arbeitsteilige Spezialisierung und Kooperation wirklich gut organisiert werden konnte". Statt dessen war die regionalpolitische Diskussion mehr als zwei Jahrzehnte lang durch tiefgreifende Auseinandersetzungen bestimmt, "the central issue of which has always been whether it is better to promote regional economies by strengthening the power of the central government or by delegating more power to regional authorities. Each has proved to have its share of problems." (12)

Es scheint an dieser Stelle überflüssig, die Einzelheiten des langgezogenen Prozesses wiederholter Zentralisierung und Dezentralisierung wirtschaftlicher Entscheidungsgewalt zu beschreiben, wengleich darauf hingewiesen werden muß, daß in der Mehrzahl der Diskussionen nicht sorgfältig genug geklärt wurde, was "Dezentralisierung" konkret bedeutete. Verhältnismäßig klar ist, daß - abgesehen von der Großen-Sprung-Periode 1958-60 - die zentralstaatlichen Entscheidungsinstanzen immer ein Mindestmaß an "einheitlicher staatlicher Kontrolle" über den Investitionsprozeß

bewahrten. Ferner wurde niemals die zentralstaatliche Fähigkeit ernsthaft in Frage gestellt, den interprovinziellen Finanzausgleich zu steuern und so das zwischenregionale Gewichtsverhältnis zu beeinflussen. (13)

Dennoch hat der praktische Prozeß der "planmäßigen, proportionalen Entwicklung" der großen Wirtschaftsregion Chinas "im Rahmen eines einheitlichen Staatsplanes" niemals komplikationslos ablaufen können. Schwerwiegende Hindernisse standen dem entgegen.

1. Anhaltende infrastrukturelle Engpässe haben in der Vergangenheit die Fähigkeit der chinesischen Volkswirtschaft beeinträchtigt, die interregionale "Warenzirkulation" zu steigern und werden das auf absehbare Zeit auch weiterhin tun. Die Warenzirkulation ist die Grundvoraussetzung für die systematische Forderung "spezialisiert-kooperativer" regionaler Interaktionstrends. Die verschiedenen Schwachstellen der nationalen Infrastruktur Chinas, die eine rationale Abstimmung wirtschaftlichen Handelns und die planmäßige räumliche Verbindung verschiedener industrieller Produktionsstufen bisher deutlich beeinträchtigt haben, brauchen an dieser Stelle nicht im Detail beschrieben zu werden. (14) Es besteht kein Zweifel, daß der Transport von Massengütern, insbesondere Energieressourcen, die größten Schwierigkeiten verursacht. Allein der interprovinzielle Kohletransport beansprucht nicht weniger als 40% der gesamten chinesischen Eisenbahntransportkapazität. (15)

2. Eine weitere große Schwachstelle ergibt sich aus der Tatsache, daß China nur ansatzweise über ein "umfassendes Transportnetz" (zonghe yunshuwang) verfügt. Eine Intensivierung kombinierten Eisenbahn-, Straßen- und/oder Wassertransports sowie eine angemessene Nutzung der vorhandenen Transportmittel nach ihrem spezifischen Vorteil ist allein aufgrund dieser Tatsache nicht möglich. (16)

Abgesehen von den Hindernissen der unterentwickelten physischen Infrastruktur wird die Erweiterung interregionaler Zusammenarbeit "in Übereinstimmung mit den objektiven ökonomischen Gesetzen" durch dauerhafte organisatorische Probleme verschärft, die nicht zuletzt mit überkommenen innerbürokratischen Interessenkonstellationen zusammenhängt. Ein wichtiger Problembereich manifestiert sich in der Tatsache, daß

"zuviel mit rein administrativen Methoden gearbeitet wird. Auch sind unnötig viele schwerfällige, ineffektive Organe eingerichtet worden. All dies hindert uns daran, uns die fertigen, vom Kapitalismus hinterlassenen vereinfachten Methoden des Managements zunutze zu machen und die Wirtschaft entsprechend ihren Gesetzmäßigkeiten zu verwalten... Aber Wirtschaftsverwaltung kommt letzten Endes mit rein administrativen Methoden nicht aus. Erstens führen rein administrative Methoden dazu, daß Praktiken gewöhnlicher Verwaltungsorgane (die weder wirtschaftliche Verantwortung tragen noch wirtschaftliche Rechnungsführung praktizieren) unverändert auf das wirtschaftliche Leben übertragen werden. Denn aus administrativer Bequemlichkeit werden die wirtschaftlichen Tätigkeiten mechanisch nach den Bedürfnissen administrativer Systeme, Strukturen und Gliederungen ausgerichtet, statt daß die ökonomischen Gesetzmäßigkeiten studiert werden... Zweitens wird bei dieser Vorgehensweise die Zahl der wirtschaftlichen Verwaltungsebenen und der von ihnen abgedeckten Bereiche von den administrativen Ebenen und der von ihnen abgedeckten Bereiche bestimmt, was zur Überschichtung von Organen und Kompetenzüberschneidungen, zur Verlangsamung des Umlaufens der Dokumente, zur Hinausschiebung der Lösung von Problemen führt und deshalb die Effektivität der Wirtschaftsführung beeinträchtigt und die in der ökonomischen Tätigkeit enthaltenen Möglichkeiten ungenutzt läßt. Drittens ist eine administrative Struktur, egal, ob in zentral geleiteten oder regional geleiteten Unternehmen, nicht angebracht, weil sie oft der Struktur der Zulieferung, der Herstellung und des Absatzes der Produkte und den objektiven Bedürfnissen anderer wirtschaftlicher Tätigkeit nicht entspricht. Die Ersetzung der wirtschaftsbezogenen Gliederung durch die administrative Gliederung führt nicht nur zu Durcheinander in der Zirkulation von Waren und Material und zu unvernünftigem Anwachsen der Lagerbestände, sondern behindert sogar häufig vernünftige Wirtschaftsbeziehungen, errichtet künstlich wirtschaftliche Schranken und Blockaden, behindert die Warenzirkulation und Produktverteilung und beeinträchtigt die gesunde Entwicklung der Wirtschaft." (15)

Diese grundlegende Tendenz, "zuviel mit rein administrativen Methoden zu arbeiten", ist bis heute das größte Hindernis auf dem Weg zu einer regionalen Wirt-

schaftspolitik, die nicht auf "Homogenität", sondern auf eine gesamtwirtschaftliche Optimalbilanz ausgerichtet ist. Hinter diesem Tatbestand verbirgt sich, daß die regionalen Investitionsprozesse, die industrielle Produktion und die wirtschaftliche Zusammenarbeit der Regionen in der Praxis ohne angemessene Berücksichtigung der spezifischen regionalen Faktorausstattungen vorangetrieben worden sind. Die Provinzen als administrative Einheiten, die in der Vergangenheit ein ausgeprägtes Autarkiedenken ("jede Provinz ein autarkes und komplettes Industriesystem") entwickelt haben, sind aus ihrem Partikularinteresse heraus entscheidend mit verantwortlich gewesen, daß "die Widersprüche zwischen zentraler und lokaler Ebene nicht gut gelöst" werden konnten. Das führte, um es zu wiederholen, dazu, daß "eine gut fundierte Spezialisierung und weitgehende Kooperation im Landesmaßstab" nicht realisiert werden konnte, und daß die "notwendigen Gesetze der modernen Großproduktion" nicht durchgesetzt werden konnten. Es war nicht möglich, die Wirkung des ökonomischen Antriebs voll zu entfalten".

Ob die Widerstände und Schwachstellen, die einer verbesserten regionalen Zusammenarbeit entgegenstehen, in Zukunft überwunden werden können, und wenn ja, in welchem Zeitraum, läßt sich heute nur schwer beurteilen. Mit Sicherheit wird eine Lösung nur über einen lang anhaltenden schrittweisen Trial and Error-Prozeß und über eine allmähliche Verbesserung regionaler Allokationsverfahren zu erzielen sein.

### III. Transport, Energie und wirtschaftliche Leistung der Changjiang-Provinzen

Das Zhongguo jingji shidian (Faktenwerk zur Wirtschaft Chinas) vom August 1982 bestätigt, daß sich die Gesamtlänge der chinesischen Wasserwege mit einer Tiefe von mehr als einem Meter auf 57.000 km beläuft. Die Länge aller Wasserwege, die für modernen Binnenschiffsverkehr geeignet sind, erreicht 18.000 km. Unter den schiffbaren Wasserwegen ist der Changjiang bei weitem der wichtigste. Das gilt sowohl für seine Größe (Länge 6.300 km, 35% des gesamten chinesischen Flußwasservolumens) als auch für seine wirtschaftlich-infrastrukturelle Funktion (Schiffbarkeit bei Mittel- und Hochwasser 5.000 dwt bis Wuhan, Entfernung Shanghai - Wuhan 1.043 km, 1.500 dwt bis Chongqing und Yibin, Entfernung Wuhan - Yibin 1.670 km).

TABELLE 1 (29)

Landwirtschaftliche Leistung  
Changjiang-Provinzen 1979 und 1981

	Rang (1)	Bevöl- kerung Mio	Anbau- fläche Mio.ha (2)	BPW-Lw Mrd. Yuan (3)	NPW-Lw Mrd. Yuan (4)	NPW/ Kopf Yuan (5)	Inten- sität Yuan/ha (5)	Index (6)	
								I	II
1979									
China		962	99	212	143	149	1444	100	100
Shanghai		11,3	0,36	1,6	1,1	96	3027	64	210
Jiangsu	3	58,9	4,64	16,8	11,3	192	2438	129	169
Zhejiang	1	37,9	1,83	12,7	8,6	226	4683	152	324
Anhui	4	48,0	4,45	12,7	8,6	78	1926	120	133
Jiangxi	13	32,3	2,53	6,5	4,4	136	1739	91	120
Hubei	9	46,3	3,76	10,6	7,2	155	1907	104	132
Hunan	8	52,2	3,44	12,1	8,2	157	2375	105	164
Sichuan	18	97,7	6,62	16,6	11,2	115	1692	77	117
1981									
China		1008		231	156	155	1576	100	100
Shanghai		11,9		3,3	2,2	185	6111	119	398
Jiangsu		60,5		20,8	14,1	232	3039	150	193
Zhejiang		38,9		11,7	7,9	204	4317	131	274
Anhui		49,7		11,6	7,8	157	1753	101	111
Jiangxi		33,2		7,7	5,2	157	2055	104	129
Hubei		47,8		11,4	7,7	161	2048	106	164
Hunan		54,0		13,1	8,9	165	2587	106	164
Sichuan		99,7		19,2	12,9	129	1949	83	124

Anmerkungen:

- 1) Bezieht sich auf NPW (Nettoproduktionswert) der Landwirtschaft, d.h. agrarische Wertschöpfung je Kopf der Bevölkerung in Yuan RMB, Provinzreihenfolge
- 2) Bezieht sich auf Grundanbaufläche (gengdi), nicht jährlich bebaute Fläche bei Mehrfachtbau (bozhong mianji)
- 3) Alle 1979-Daten zu BPW (Bruttoproduktionswert) der Landwirtschaft sind nach Preisen von 1980 umgerechnet (Multiplikator 1,34)
- 4) NPW (Nettoproduktionswert/Wertschöpfung) der Landwirtschaft wurde nach einer Nettoquote 0,675 BPW-Lw errechnet. Diese Quote wurde für 1978 von Li Chengrui und Zuo Yuan (Jianding bu yi zhazhashide ba guomin jingji tiaozheng de renwu wancheng hao - Entschieden und standfest die Aufgabe der Readjustierung der Volkswirtschaft vollenden) in Jingji Yanjiu, Nr.12, 1979, S.9 genannt. Aufgrund erhöhter industrieller Betriebsmittel sank diese Nettoquote mit hoher Wahrscheinlichkeit auf 0,65 nach 1978, aber aufgrund der Anhebung der staatlichen Ankaufpreise in der Landwirtschaft um den Faktor 1,34 erreichte die Nettoquote unter Ausschluß der bigradebetriebenen Industrie 0,74. Die Nettoquote für letztere wird mit 0,2 geschätzt (Getreideverarbeitung 0,17). Der gewichtete Durchschnitt beider Quoten ergibt eine Nettoquote, die der Quote von 1978 gleich ist (0,675).
- 5) Bezieht sich auf jährlichen Nettoproduktionswert der Landwirtschaft in Yuan RMB je Hektar Grundanbaufläche (gengdi).
- 6) Index I bezieht sich auf NPW-Lw je Kopf der Bevölkerung, Index II auf die Produktionsintensität in Yuan/ha.

Zahlreiche chinesische Berichte haben während der letzten Jahre darauf verwiesen, daß neben der Erweiterung des nationalen Eisenbahnnetzes und des Seehafenausbau (geplanter Bau von 54 Tiefwasserdocks und Modernisierung der bestehenden Fazilitäten, Steigerung der Be- und Entladekapazität

von 2,17 Mio.t 1980 auf 3,17 Mio.t 1985) die Modernisierung des Binnenschiffverkehrs zu den vorrangigen Zielen der Infrastrukturentwicklung während des 6.Fünfjahresplans 1981-85 gehört. Abgesehen vom Wasserwegsystem des Xijiang geht der Großteil des Investitionsvolumens, das für den

Binnenschiffsverkehr bereitgestellt wird, in den Ausbau des Changjiang-Transport- und Kommunikationssystems einschließlich der südlichen Teilstrecke des Beijing-Hangzhou-Kanals (Jing Hang da yunhe). (18)

Die Bauplanung zur Erweiterung und Vertiefung des südlichen Teils des Kanals (93,4 km Provinz Zhejiang) wurde Ende 1982 beendet. Gleichzeitig wurde die Bautätigkeit im Subei-Abschnitt zwischen Yangzhou und Xuzhou aufgenommen, um eine Schiffbarkeit für Schiffe bis zu 2.000 dwt zu erreichen. (19) Die Jahreskapazität des Kanals für Kohletransport erhöht sich durch diese Baumaßnahmen auf rund 10 Mio.t (1980 5 Mio.t). Der Ausbau des Kanals erscheint von umso größerer Bedeutung, als das Gebiet nördlich Xuzhous in der Entwicklungsplanung als eines der großen Kohleförderzentren Chinas vorgesehen ist.

Auch entlang des Changjiangs selbst ist ein massiver Ausbau der Hafenanlagen vorgesehen. Erstens soll die Verladekapazität der Kohlespezialhäfen wie Pukou (gegenüber von Nanjing), Wuhu, Provinz Anhui, Hankou und Zhicheng (Eisenbahndepot des Kohletransports aus der Provinz Shanxi) in der Provinz Hubei ausgeweitet werden, um das jährliche Kohletransportvolumen auf dem Changjiang auf rund 30 Mio.t bis 1985 (1980 15,7 Mio.t) zu erhöhen. Zweitens soll die allgemeine Verladekapazität der großen Provinzhäfen entlang des Changjiangs deutlich erhöht werden. Was die Provinz Jiangsu angeht, soll insbesondere der Hafen Nanjing (projizierte Kapazität 1985 30 Mio.t) vorrangig ausgebaut werden. (20) Die Häfen von Anqing, Provinz Anhui, Jiujiang, Provinz Jiangxi (Kapazität 1982 1,8 Mio.t) und Baodong, Provinz Hubei (Kapazität 1982 5 Mio.t) sind gleichfalls in die vorrangige Ausbauplanung aufgenommen worden. (21) Ähnliches gilt für Shanghai, dessen Umschiffungskapazität von See- auf Flußtransport deutlich erhöht werden soll. In diesem Zusammenhang ist zu bemerken, daß aufgrund der Intensivierung der außenwirtschaftlichen Beziehungen der großen Changjiang-Provinzen die Häfen von Nantong und Nanjing in der Provinz Jiangsu als auch sechs weitere Häfen stromaufwärts bis Chongqing direkt für den Außenhandel (difang yuanyang yunshu) geöffnet worden sind. "Sechs (provinzielle) Schiffsgesellschaften sind errichtet worden, um die Importe und Exporte dieser Gebiete entlang des Yangzi zu regeln. Sie

Tabelle II (30)

Getreideerzeugung je Kopf der Bevölkerung

CHANGJIANG PROVINZEN 1979 UND 1981

	Rang (1)		kg Getreide		Veränderung 1957-79 in %	Abweichung natio.Durch- schnitt (kg)		Bevölkerung/ Boden- relation (2)
	1979	1981	1979	1981*		1979	1981	
China			341	322	+ 8			0,10
Shanghai			221	156	-33	-120	-176	0,03
Jiangsu	3	1	412	415	+58	+ 71	+ 93	0,08
Zhejiang	4	6	396	365	+25	+ 55	+ 43	0,05
Anhui	9	7	337	360	- 6	- 4	+ 3	0,09
Jiangxi	6	5	383	382	+21	+ 2	+ 6	-
Hubei	5	8	389	357	+ 9	+ 48	+ 35	0,08
Hunan	7	3	383	402	+21	+ 42	+ 80	-
Sichuan	11	9	327	348	+ 2	- 14	+ 26	0,07
PROVINZEN MIT HÖCHSTEM STAND								
Heilongjiang	1	4	458	383	-13	+117	+ 61	0,27
Jilin	2	2	414	409	+13	+ 73	+ 87	-
PROVINZEN MIT NIEDRIGSTEM STAND **								
Guizhou	25	25	220	199	-21	-121	-123	0,07
Qinghai	24	24	250	205	-	- 91	-117	0,16

\* Zugrundegelegte Bevölkerungszahl Zensuszahl Mitte 1982, nicht tatsächliche Bevölkerungszahl 1981

\*\* ausgenommen unabhängige Städte und Tibet

1) Provinzreihenfolge Getreideerzeugung je Kopf der Bevölkerung

2) bezieht sich auf Hektar Grundbaufläche (gengdi) je Kopf der Bevölkerung

haben Schiffsrouten vom Fluß her bis nach Hong Kong, Japan und in die südostasiatischen Staaten eröffnet." (22)

Das Zhongguo jingji nianjian (Almanach der Wirtschaft Chinas) 1982 enthält einen Abschnitt (V-241 - V-243), verfaßt von Jiao Zhang unter dem Titel "Chinas Changjiang-Navigation" (Zhongguo Changjiang hang yun). Darin heißt es u.a., daß das Changjiang-Becken ein Gebiet umfaßt, das von mehr als 300 Mio. Menschen bewohnt wird und über eine landwirtschaftliche Grundbaufläche (gengdi) von rund 27 Mio. ha (400 Mio. mu) verfügt. Der kombinierte "Bruttoproduktionswert der Industrie und Landwirtschaft" der Changjiang-Provinzwirtschaften beansprucht knapp die Hälfte des gesamten chinesischen Produktionswertes. 40% der chinesischen Stahlproduktion und 55% der Baumwollernte werden innerhalb der Grenzen des Changjiang-Beckens erzeugt. Hinsichtlich ihrer Energie- und Mineralressourcenbasis ist die Region potentiell gut ausgestattet, um ein

anhaltendes Wirtschaftswachstum zu ermöglichen.

Die Bedeutung des Changjiang-Wassersystems für die Aufrechterhaltung des regionalen Wirtschaftswachstums ergibt sich unter anderem aus dem langfristigen Anstieg des Frachtverkehrs. Der überörtliche Frachtverkehr auf dem Changjiang wird durch die Unternehmen der Changjiang-Navigationsverwaltung (Changjiang hangyun guanliju) des Verkehrsministeriums organisiert. Das Frachtvolumen der Verwaltung erreichte 1981 45,9 Mio.t (1980 47,6 Mio.t). Das entsprechende Frachtverkehrsvolumen erreichte 1981 24,1 Mrd.t/km (1980 26,2 Mrd.t/km). Die Anteile des überörtlichen Fracht- und Frachtverkehrsvolumen auf dem Changjiang erreichten 1981 32% bzw. 5% des gesamten chinesischen Aufkommens an Wasserfracht (141,5 Mio.t) und Wasserfrachtverkehr (474,4 Mrd.t/km) überörtlicher Art (unter Verwaltung des Verkehrsministeriums). Das Fracht- und Frachtverkehrsvolumen 1981, das nicht von der

überörtlichen Navigationsverwaltung, sondern von den örtlichen Einheiten Shanghais und der sieben anderen Provinzen entlang des Changjiang bewältigt wurde, erreichte 143,9 Mio. bzw. 22,3 Mrd.t/km. Die Provinz Jiangsu allein kam auf ein örtliches Fracht- und Frachtverkehrsvolumen von 59,1 Mio.t bzw. 9,8 Mrd.t/km. (23) Jiangsu verfügt über ein provinzielles Wasserverkehrsnetz von insgesamt 23,500 km Länge. Rund drei Viertel der Volkskommunen und Marktorte haben einen direkten Anschluß an einen der Wasserwege. Die örtlichen Navigationsunternehmen beschäftigen rund 200.000 Mitarbeiter, d.h. rund ein Fünftel aller Mitarbeiter, die in Chinas örtlichen Navigationsverwaltungen beschäftigt sind. Die Schiffstonnage der örtlichen Unternehmen Jiangsus erreichte 1981 rund 910.000 dwt. (24)

Addiert man die örtlichen und überörtlichen Fracht- und Frachtverkehrsvolumina des Changjiang-Wassersystems (einschließlich Nebenflüsse), so ergeben sich Größenordnungen von 189,8 Mio.t bzw. 46,4 Mrd.t/km (ausschließlich Provinz Zhejiang). Der überörtliche Anteil (interprovinzieller Transport) am gesamten Transportvolumen belief sich 1981 auf 24% (Frachtvolumen) bzw. 52% (Frachtverkehrsvolumen). Überörtlicher und örtlicher Schiffsverkehr des Changjiang-Wassersystems zusammen beanspruchten Anteile von 46% bzw. 9% an Chinas gesamten überörtlichen und örtlichen Frachtvolumen (414,9 Mio.t) bzw. Frachtverkehrsvolumen (515 Mrd.t/km).

Trotz dieser äußerlich eindrucksvollen Zahlen und der günstigen wirtschaftsgeographischen Bedingungen zeugen einige Aspekte des gegenwärtig vorherrschenden Entwicklungsbildes davon, daß das Maß an wirtschaftlicher Integration (Spezialisierung/Kooperation) zwischen den Provinzen der Changjiang-Region nicht optimal ist. Offensichtlich hat die Ersetzung der wirtschaftsbezogenen Gliederung durch die administrative Gliederung "zur Errichtung künstlicher wirtschaftlicher Schranken und Blockaden, zur Behinderung der Warenzirkulation und Produktenverteilung" und möglicherweise zur "Beeinträchtigung der gesunden Entwicklung der Wirtschaft" im gesamtregionalen Rahmen geführt. Betrachtet man diese Aspekte jeweils als isolierte Einzelfakten, so bieten sich verschiedene Erklärungen an. Das heißt, sie müssen nicht zwangsläufig auf einen Mangel an wirtschaftlicher Integration hindeu-

Tabelle III (31)

## Industrielle Leistung

## CHANGJIANG PROVINZEN 1979 UND 1981

	BPW Ind. in Mrd Yuan		NPW-Ind.(1) in Mrd Yuan		NPW-Ind./ Kopf in Yuan		Index NPW-Ind. /Kopf Bevöl.		Anteil % NPW-Ind. China 1981
	1979	1981	1979	1981	1979	1981*	1979	1981	
China	459	518	151,5	171	157	170	100	100	100
Shanghai	59,0	50,9	19,5	20,1	1726	1689	1099	994	11,8
Jiangsu	38,6	46,6	12,7	15,4	216	256	138	150	9,0
Zhejiang	14,9	21,4	4,9	7,1	129	182	82	107	4,2
Anhui	11,4	13,0	3,8	4,3	75	87	48	51	2,5
Jiangxi	7,7	9,2	2,5	3,0	79	91	50	54	1,8
Hubei	19,1	24,7	6,3	8,2	136	172	87	101	4,8
Hunan	15,6	17,6	5,1	5,8	98	107	62	63	3,4
Sichuan	24,6	27,5	8,1	9,1	83	91	53	54	5,3

\* Bevölkerungszahl Zensuszahl Mitte 1982, nicht tatsächliche Bevölkerungszahl 1981

1) Nettoproduktionswert (NPW) bzw. Wertschöpfung der Industrie berechnet nach einer Nettoquote 0,33 aus dem Bruttoproduktionswert (BPW) der Industrie; die 1957-Nettoquote belief sich auf 0,38. Durch einfache Extrapolation ergibt sich für 1979-80 eine Nettoquote 0,31. Nach Daten aus Wan Dianwu, ("Empfehlung, den 'Nettoproduktionswert' statt des 'Bruttoproduktionswertes' als wirtschaftlichen Hauptindikator zu benutzen"), Jingji Yanjiu, Nr.4, 1979, S.50-51, läßt sich die Nettoquote aus mehreren Daten auf 0,335 1978 berechnen. Seither muß sie jedoch geringfügig gesunken sein, insbesondere wegen der neuen Betonung der Leichtindustrie.

ten. Nimmt man jedoch das Gesamtergebnis der Summe dieser Aspekte, so deuten sie auf eine ökonomische nicht sinnvolle Segmentierung der Region nach administrativen Kriterien hin. Zwei dieser Aspekte sollen hier gesondert angeführt werden: die unzureichende Nutzung des innerregionalen Energiepotentials und des regionalen Wassertransportsystems.

Es gehört zu den Grundaussagen der Wirtschaftsgeschichte, daß im Verlauf der Entwicklung einer Volkswirtschaft von der traditionellen Subsistenzebene zu einem komplexeren Grad der Produktion ein gleichzeitiges Anwachsen des Maßes an wirtschaftlicher Interdependenz zwischen den einzelnen Produzenten und Produktionseinheiten zu verzeichnen ist. Hinsichtlich der räumlichen Dimension spiegeln sich diese Paralleltendenzen vor allem in wachsender Transportaktivität und einem entsprechenden Anstieg des Frachtvolumens wider. Anders gesagt, man kann davon ausgehen, daß Ausbau und Nutzung der infrastrukturellen Einrichtung weitgehend mit der Leistungsfähigkeit

einer bestimmten Volkswirtschaft korrespondieren. Um festzustellen, ob eine solche positive Korrelation zwischen der "materiellen Produktion" der Changjiang-Provinzen und dem Transportwesen des Changjiang-Navigationssystems existiert, soll zuerst die wirtschaftliche Leistungskraft der Provinzwirtschaften umrissen werden, um sie dann mit der Leistung des Changjiang-Transportsystems zu vergleichen. Insgesamt sollen fünf Tabellen als Vergleichsbasis dienen (siehe hinten). Tabelle I und Tabelle II beziehen sich auf den gegenwärtigen Entwicklungsstand der ländlichen Wirtschaft, deren große Bedeutung für die chinesische Volkswirtschaft insgesamt allgemein anerkannt ist. Dies gilt sowohl für den Anteil, den der Agrarsektor zum Bruttosozialprodukt (BSP) der Volksrepublik China stellt (über ein Drittel 1982), als auch für die Größe der landwirtschaftlichen erwerbstätigen Bevölkerung (rd. 310 Mio.) und der ländlichen Bevölkerung insgesamt (mehr als drei Viertel der gesamten chinesischen Bevölkerung).

Tabelle I zeigt, daß die landwirt-

schaftliche Leistungsfähigkeit der meisten Changjiang-Provinzen - Ausnahme Sichuan - über dem nationalen Durchschnitt Chinas liegt, wenn die agrarische Wertschöpfung (Nettoproduktionswert) pro Kopf der Bevölkerung zugrundegelegt wird. Bemerkenswert scheint vor allem die landwirtschaftliche Leistungssteigerung 1979/1981 Shanghais, das als Stadt naturgemäß relativ niedrige landwirtschaftliche Produktionswerte pro Kopf der Bevölkerung aufweist. Die praktische Verdoppelung des landwirtschaftlichen Produktionswertes je Einwohner von 96 Yuan auf 185 Yuan spiegelt indirekt die starke Entwicklung der landwirtschaftlichen Nebengewerbe seit Beginn der agrarischen Reformpolitik wider. Im Gegensatz zu Shanghai konnten die großen Flächenprovinzen, deren Anbauswerpunkt auf dem Getreide (insbesondere Reis) und technischen Kulturen (insbesondere Baumwolle) liegt, ihre Leistungen auf den ersten Blick zwar nur geringfügig steigern, aber mit Ausnahme Zhejiangs und Anhuais (leicht rückläufige Entwicklung) wiesen sie alle eine stärkere Steigerung des Pro-Kopf-Wertes in Yuan RMB auf als der nationale Durchschnitt.

Tabelle II drückt den Stand der Mindestversorgung mit Nahrungsmittelprodukten in Form der Getreideproduktion pro Kopf der Bevölkerung aus. Auch hier liegen die Changjiang-Provinzen mit Ausnahme Shanghais deutlich über dem nationalen Durchschnitt. Bemerkenswert ist insbesondere der Pro-Kopf-Anstieg der Getreideproduktion in Sichuan, während Zhejiang und Anhui rückläufige Tendenzen aufweisen. Das heißt, daß sich die Changjiang-Provinzen zumindest in ihrer Mehrheit sich deutlich über die reine Subsistenzproduktion hinaus entwickelt haben und wachsende Tendenzen zur "Kommerzialisierung" ihrer Landwirtschaften zeigen.

Wie oben erwähnt, hatte die Changjiang-Region, insbesondere das untere Changjiang-Becken jahrhundertlang als wirtschaftliche Schlüsselregion und landwirtschaftlicher Hauptüberschußproduzent - "Überschußgetreidegebiet" (yuliangqu) - des Kaiserreichs gedient. Die gegenwärtige landwirtschaftliche Leistungsfähigkeit verdeutlicht, daß die Region ihre historische Position eher verstärkt denn geschwächt hat. Vier der zwölf sogenannten "Markgetreidebasen" (shangpinliang jidi) der Volksrepublik China bzw. vier der fünf alten in der Getreideproduktion des Landes als Hohertragsbasen (shengchan

Tabelle IV (32)

Kombinierter Nettoproduktionswert (NPE) Industrie und Landwirtschaft 1979 und 1981 (1980-Preise)

	1979		1981 (a)		1981 (b)		Netto- quote
	Komb.NPW in Mrd. Yuan	Komb.NPW /Kopf in Yuan	Komb.NPW in Mrd. Yuan	Komb.NPW /Kopf in Yuan	Komb.NPW in Mrd. Yuan	Komb.NPW /Kopf in Yuan	
China	294,5	306	327	324	-	-	-
Shanghai	20,6	1822	22,3	1876	21,8	1887	0,34
Jiangsu	24,0	408	29,5	487	30,0	485	0,43
Zhejiang	13,5	355	15,0	387	16,2	421	0,49
Anhui	12,4	253	12,1	244	11,1	225	0,45
Jiangxi	6,9	215	10,7	287	8,2	250	0,49
Hubei	13,5	293	15,9	333	16,5	351	0,46
Hunan	13,3	255	14,7	272	15,0	283	0,49
Sichuan	19,3	198	22,0	220	21,9	222	0,47

PROVINZ MIT HÖCHSTEM STAND (ausgenommen unabhängige Städte)  
Liaoning 1981 19,8 Mrd Yuan bzw. 564 Yuan je Kopf Bevölkerung,  
(Nettoquote 0,37)

PROVINZ MIT NIEDRIGSTEM STAND  
Guizhou 1981 4,1 Mrd Yuan bzw. 146 Yuan je Kopf Bevölkerung  
(Nettoquote 0,48)

- a) Berechnung durch RM auf Basis Tabellen I und III, 1982-Zensusbevölkerung
- b) BPW-Daten aus Beijing Rundschau, Nr.33, 1982, S.24

shuiping jiaogao de lao jidi) bezeichneten Gebiete liegen in der Changjiang-Region (Sunan-Gebiet, Poyanghu-Gebiet, Dongtinghu-Gebiet, Dujiang-Gebiet). Chinesische Beschreibungen der Region sprechen daher auch oft von den "Fisch-Reis-Orten" (yumi zhi xiang) und den "Vier großen Reisstädten" (si da mishi) entlang des Changjiang (Wuxi, Wuhu, Shashi, Changsha). Kurz gesagt, die Changjiang-Region umfaßt Chinas produktivste und fortgeschrittenste Agrargebiete, in denen aufgrund verschiedener Mehrfachanbauverfahren jährliche Flächenerträge bis zu 12 t/ha Grundanbaufläche (gengdi) erzielt werden. Dies entspricht mehr als dem Vierfachen des nationalen Durchschnitts.

Die industriellen Leistungsdaten der Changjiang-Provinzen bieten ein weniger eindeutiges Bild als die landwirtschaftlichen. Das hervorstechendste Merkmal liegt in einer von Ost nach West fallenden Leistungskurve, wenn industrielle Pro-Kopf-Werte zugrundegelegt werden. Andererseits zeigen die

Größenordnungen der absoluten industriellen Wertschöpfung, daß Provinzen wie Sichuan und Hubei zu den großen industriellen Produktionseinheiten des Landes gehören. Wie die Tabelle III aufweist, sind es neben Shanghai vor allem die Provinzen Jiangsu, Zhejiang und Hubei, die auch in industriellen Maßstäben verhältnismäßig entwickelt sind. Insgesamt verfügt die Changjiang-Region über Chinas fortgeschrittenste industrielle und kommerzielle Zentren. Es besteht kein Zweifel, daß das sogenannte Hu-Ning-Hang-Gebiet (Shanghai, Ningbo, Hangzhou) beispielsweise das wichtigste und aktivste Zentrum der chinesischen Volkswirtschaft repräsentiert. (25) Die herausragende Position dieses Gebietes läßt sich am besten durch einen Vergleich sowohl mit anderen chinesischen Wirtschaftsregionen als auch mit internationalen Vergleichsgebieten verdeutlichen. Voraussetzung für einen solchen Vergleich ist die Wiedergabe des aggregierten Leistungsvermögens der einzelnen Provinzen in Form kombinierter industrieller und

landwirtschaftlicher Wertschöpfungszahlen (Tabelle IV) und durch Schätzungen des provinziellen Nationaleinkommens- und BSP-Größen (Tabelle V).

1981 belief sich Chinas Nationaleinkommen pro Kopf der Bevölkerung (nationales Nettomaterialprodukt) auf knapp 400 Yuan RMB, was in etwa einem geschätzten Pro-Kopf-BSP von rund 440 Yuan RMB bzw. 250 US\$ entspricht. (26) Nach der internationalen OECD-Klassifikation gehört China damit zur Gruppe der "low-middle income developing countries". Im Gegensatz dazu erreicht das oben erwähnte Hu-Ning-Hang-Gebiet ein Pro-Kopf-BSP nahe 1.000 US\$. Die 1981-Schätzung für Shanghai allein gelangt zu einer Größenordnung von über 1.400 US\$. Die geschätzten Pro-Kopf-BSP-Größen für Jiangsu und Zhejiang belaufen sich auf 350 US\$ bzw. 280 US\$. Diese Provinzdurchschnittsgrößen erscheinen relativ niedrig. Man muß jedoch berücksichtigen, daß die Verwaltungseinheit Jiangsu aus zwei wirtschaftlich völlig unterschiedlichen Gebieten besteht. Während Subei (Nordteil) zu den wirtschaftlich relativ rückständigen Teilen Chinas gehört, war Sunan (Südteil) immer eines der wirtschaftlichen Spitzengebiete des Landes. In etwas weniger ausgeprägter Form gilt das gleiche für Zhejiang, das in einen reichen nördlichen Teil (Jiaxing, Shaoxing, Hangzhou, Ningbo) und einen weniger ressourcenreichen südlichen Teil eingeteilt werden kann. Da bisher nicht genügend Daten veröffentlicht worden sind, die es ermöglichen, die wichtigen wirtschaftlichen Indikatoren auf Bezirksebene (diqu) zu berechnen, läßt sich das genaue Ausmaß der Disparität zwischen den einzelnen Provinzteilen nicht wirklich schätzen. Dennoch scheint die Annahme zulässig, daß Sunan und das Hangzhou-Ningbo-Gebiet Pro-Kopf-BSP-Größen erreichen, die zumindest doppelt so hoch wie der Provinzdurchschnitt liegen. Um zusammenzufassen, im Vergleich mit rückständigen Gebieten wie Guizhou, Guangxi, Yunnan läßt sich Chinas mmodernstes Wirtschaftsgebiet gleichsam als eine "Insel der Modernisierung" kennzeichnen. Im internationalen Vergleich müßte das Hu-Ning-Hang-Gebiet insgesamt als "Schwellenland"-Gebiet bezeichnet werden. Der OECD-Klassifikation gemäß ließe es sich als sogenanntes "high income developing country" einstufen bzw. als NIC (newly industrializing country) bezeichnen. Abgesehen vom Wirtschaftsraum mit dem Zentrum Shanghai haben sich in der Changjiang-Region weitere wirtschaftliche

Tabelle V (33)

Nationaleinkommen (NE) und Bruttosozialprodukt (BSP)  
CHANGJIANG-PROVINZEN 1981

	1)		2)		3)	
	NE in Mrd Yuan	NE/Kopf in Yuan	BSP/Kopf in Yuan	BSP/Kopf in US\$	Index NE/Kopf	Anteil % NE Chinas
China	388	390	437	243	100	100
Shanghai	25,7	2227	2539	1410	571	7,1
Jiangsu	34,2	565	633	352	145	8,8
Zhejiang	17,4	449	503	279	115	4,5
Anhui	13,8	278	300	167	71	3,6
Jiangxi	12,3	330	363	202	95	3,2
Hubei	18,3	383	421	234	98	4,7
Hunan	16,9	313	344	191	80	4,4
Sichuan	25,1	251	271	150	64	6,5
-----						
Provinz mit höchstem Stand, ausgenommen unabhängige Städte						
Liaoning	23,0	654	733	407	168	5,9
-----						
Provinz mit niedrigstem Stand						
Guizhou	4,7	166	179	100	43	1,2

1) Nationaleinkommen ist wie folgt berechnet: Wertschöpfungsanteil Bauwirtschaft, Transport, Verkehr und Handel (nur produktionsorientierter Teil), d.h. die Differenz zwischen dem kombinierten Nettoproduktionswert Industrie und Landwirtschaft einerseits und Nationaleinkommen andererseits, beläuft sich auf 16% für China. Der nationale Prozentsatz wurde nach Leistungsfähigkeit der Provinzen (grobe Einteilung) mit 18%, 16%, 15% und 14% aufgeschlüsselt. Die kombinierten Nettoproduktionswertzahlen 1981 sind die Zahlen aus Tabelle IV, 1981 (b).

2) BSP ist geschätzt durch Hinzufügung unterschiedlicher Prozentanteile zum NE (14%, 12%, 10% und 8%). Diese Prozentsätze sind vom nationalen Durchschnittssatz von 12% abgeleitet. Sie decken die sogenannten "nichtmateriellen" Aktivitäten der Volkswirtschaft ab, die im NE nicht erfaßt werden. Der Prozentsatz ergibt sich aus der Differenz für Chinas NE 1979 und einer auf absolute Größen umgerechneten Angabe des chinesischen BSP pro Kopf der Bevölkerung 1979, die in der Beijing Rundschau, Nr.43, 1980 veröffentlicht wurde.

3) Berechnungsgrundlage 1 US\$ : 1,8 Yuan RMB; zur Problematik der Berechnung des chinesischen BSP auf Dollarbasis siehe Fußnote 26.

Zentren herausgebildet, die zwar nicht den Modernisierungsgrad des ersteren erreichen, aber dennoch im Vergleich zum gesamten Land wirtschaftliche Modernisierungsgebiete darstellen. Der südliche Teil Anhujs (Wuhu-Tongling-Anqing), die Jiang-Han-Ebene (Mittelpunkt Wuhan), das Dongtinghu-Changsha-Hengyang-Gebiet in Hunan und selbst das Zentralbecken von Sichuan (Chengdu-Chongqing-Gebiet) stellen eindeutig wirtschaftliche Entwicklungsgebiete dar, von deren Leistungsfähigkeit die Modernisierung der chinesischen Volkswirtschaft insgesamt entscheidend abhängt.

Was die sektorale Struktur der Provinzwirtschaften entlang des Changjiang angeht, so erscheint ein Aspekt bemerkenswert. Im Gegensatz zu den nördlichen Wirtschaftszentren und zum Lande insgesamt zeigt der verhältnismäßig große Anteil der landwirtschaftlichen Wertschöpfung an der

Wertschöpfung insgesamt, daß die tatsächliche und/oder potentielle Entwicklung der Region verhältnismäßig diversifiziert ist bzw. verlaufen kann und somit eine relativ starke Grundlage für eine anhaltende wirtschaftliche Modernisierung bietet.

Das wirtschaftliche Bild der Changjiang-Region läßt sich also als eines charakterisieren, das sich im Verhältnis zu Chinas Gesamtwirtschaft sowohl landwirtschaftlich als auch industriell relativ diversifiziert und leistungsstark darstellt. Unter diesen Umständen dürfte zulässigerweise ein entsprechendes Niveau an innerregionalem Austausch von Gütern und Leistungen vermutet werden, durch den sich die Vorteile "gut organisierter arbeitsteiliger Spezialisierung und Kooperation zwischen den Abteilungen, Gebieten, Unternehmen" ausdrücken. Die "Warenzirkulation" wird dabei anhand des Volumens des überörtlichen

(interprovinziellen) Frachtverkehrs gemessen. Entgegen der Erwartung zeigt ein kurzer Vergleich, daß der überörtliche Frachtanteil auf den Changjiang-Wasserwegen um 10% (24% niedriger liegt als der entsprechende Durchschnitt Chinas (34%). Berücksichtigt man weiterhin die Tatsache, daß es innerhalb der Region keine Ost-West-Eisenbahnverbindung gibt, die parallel zum Strom verläuft und somit keine Aufteilung des Ferntransportes erfolgt, dann bleibt der Eindruck, daß das Maß wirtschaftlichen Austausches zwischen den Provinzen unzulänglich ist, wenn man davon ausgeht, daß die "wirtschaftlichen Aufgaben mit ökonomischen Mitteln erledigt" werden.

Das verhältnismäßig geringe Maß an interprovinzieller "Warenzirkulation" deutet sich ferner darin an, daß die durchschnittliche Transportentfernung des Changjiang-Verkehrs während der letzten Jahrzehnte um 56 km abgenommen hat. (27) Zwar impliziert diese Tatsache nicht zwangsläufig, daß das Aufkommen des überörtlichen (interprovinziellen) Frachttransportes absolut oder auch nur relativ gesunken ist, vielmehr könnten sich darin auch der Aufbau neuer Produktionszentren und die damit verbundene Reduzierung der räumlichen Entfernung zwischen diesen Zentren ausdrücken. Sieht man sich jedoch die Warenstruktur des Changjiang-Frachtaufkommens an, um Vermutungen über das Provinzherkommen anzustellen, so ergibt sich für 1981, daß Kohle, Öl und andere Rohstoffe 93,2% des gesamten überörtlichen Frachtvolumens ausmachten, das von der Changjiang-Navigationsverwaltung bewältigt wurde. Landwirtschaftliche und leichtindustrielle Produkte beanspruchten einen geringfügigen Anteil von 6,8%. Anders aufgeschlüsselt erreichten Kohle und Eisenerz einen Frachtanteil von 55%, Rohöl 29% und Stückgüter 16%. Das bedeutet, daß der überörtliche Frachtverkehr auf dem Changjiang zu einem überwiegenden Teil Transitverkehr präsentiert, durch den die Versorgung der verschiedenen wirtschaftlichen Zentren in den einzelnen Changjiang-Provinzen mit Ressourcen von außerhalb der Gesamtregion gesichert wird. Anders gesagt, es handelt sich um Quasi-Importe der einzelnen Provinzen aus anderen Regionen des Landes, nicht um interprovinziellen Warenaustausch innerhalb der Region. Diese Tatsache wird umschrieben als "Transport nördlicher Kohle in den Süden, Transfer westlicher Kohle in den Osten

Tabelle VI (34)

## Changjiang-Provinzen

## Wertschöpfung und Energieerzeugung 1979

	Komb.NPW Mrd Yuan	Ind.-Landw. % Chinas	Elektrizitätsprod. Mrd kWh	% Chinas	Kohleförderung Mio t	% Chinas
China	294,5	100	282	100	635	100
Shanghai						
Jiangsu						
Zhejiang	58,1	19,7	40,9	14,5	41,6	6,6
Anhui	12,4	4,2	9,6	3,4	24,8	3,9
Jiangxi	6,9	2,3	4,4	1,6	15,6	2,5
Hubei	13,5	4,6	11,1	3,9	4,6	0,7
Hunan	13,3	4,5	10,0	3,5	25,9	4,1
Sichuan	19,3	6,6	15,6	5,5	38,4	6,0
Changjiang-Region gesamt	132,5	41,9	91,6	32,4	150,9	23,8

und Transport nördlichen Öls in den Süden" (bei mei nan yun, xi mei dong diao he bei you nan yun). Die Umschreibung erinnert an das langfristige "nan shui bei diao"-Programm zur "Umleitung südlichen Wassers (Changjiang) in den Norden (Huanghe)", in dessen Rahmen die landwirtschaftliche Basis der nördlichen Wirtschaftsregion Beijing-Hebei-Tianjin verstärkt werden soll.

Bewertet man alle Fakten zusammen, daß der überörtliche Anteil des Changjiang-Frachtverkehrs unter dem nationalen Durchschnitt liegt, daß die Durchschnittsentfernung des Fernfrachtverkehrs auf dem Changjiang rückläufig ist und daß ein Mehranteil des Fernfrachtverkehrs nicht Interprovinzverkehr darstellt, sondern importähnlichen Transitverkehr, dann wird deutlich, daß die bisherige Entwicklung spezialisiertkooperativer Produktionsmuster in der Changjiang-Region durch das politisch-administrative Interesse der einzelnen Provinzeinheiten, "autarke und komplette Industriesysteme aufzubauen", nicht unerheblich beeinträchtigt worden ist. Wenn, wie oben beschrieben, die Changjiang-Region sowohl über eine verhältnismäßig starke Agrarbasis (Getreide und technische Kulturen) als auch über ein erhebliches innerregionales Energie- und Mineralressourcenpotential zur Stützung dauerhaften

Wirtschaftswachstums verfügt, dann müssen nichtwirtschaftliche Gründe, insbesondere das politisch motivierte Streben nach Provinzautarkie eine entscheidende Rolle dabei gespielt haben, die ökonomisch sinnvolle Nutzung dieses Potentials im Rahmen der Gesamtregion zu verzögern.

Das klare Gefälle zwischen der agrarisch-industriellen Leistungsfähigkeit einerseits und dem interprovinziellen Warenaustausch andererseits ist eines der charakteristischen Kennzeichen der heutigen Entwicklung der Changjiang-Region. Ein zweites Kennzeichen, das das gesamtregionale Wirtschaftswachstum bisher negativ beeinflusst hat, ist die Disparität zwischen industrieller Produktionskapazität und mangelnder Energieversorgung. Es gehört zu den bekannten Tatsachen, daß Chinas Volkswirtschaft insgesamt an unzureichender Energieversorgung leidet, insbesondere an mangelnder Versorgung mit Elektrizität. Die diesbezüglichen Engpässe scheinen in der Changjiang-Region noch größer als in anderen Teilen Chinas zu sein. Einen Hinweis hierauf gibt ein Vergleich zwischen Daten der kombinierten industriellen und agrarischen Wertschöpfung 1979 einerseits und der Elektrizitätserzeugung sowie der Kohleproduktion andererseits. Aus Tabelle VI geht hervor, daß die Changjiang-Region 1979

123,5 Mrd.Yuan bzw. 41,9% der kombinierten industriellen und agrarischen Wertschöpfung Chinas stellte. Die Anteile der Region an der Elektrizitätserzeugung und Kohleförderung erreichten hingegen nur 32,4% (91,6 Mrd.kWh und 23,8% (150,9 Mio.t). Offensichtlich produzieren die Changjiang-Provinzen nicht genügend Energie, um ihren eigenen Bedarf einzeln oder gemeinsam zu decken. Sie sind in unterschiedlichem Maß von einer Energiezufuhr aus Gebieten außerhalb der Region abhängig. Das gilt insbesondere für Hubei. Wuhan, das nach Anshan und Shanghai Chinas drittgrößtes Stahlzentrum ist, muß zum größten Teil mit Kohle aus Jiangxi und aus dem Norden versorgt werden. Aus dieser Tatsache soll nicht abgeleitet werden, daß alle Changjiang-Provinzen ohne Berücksichtigung von Wirtschaftlichkeitskriterien den Aufbau "autarker und kompletter" Energiesysteme anstreben sollten, wodurch die vorherrschende wirtschaftliche Segmentierung noch verstärkt würde. Selbst die volle Realisierung des gesamtregionalen Energiepotentials innerhalb eines regionalen Energieverbundes wäre unter gegenwärtigen Bedingungen ökonomisch nicht sinnvoll. Die notwendigen Investitionen je Tonne Kohlekapazität z.B. liegen in der Region doppelt so hoch wie in Shanxi. Dort sind Kapitalaufwendungen von 40 bis 80 Yuan per Tonne erforderlich, während sie sich im südlichen China auf 110 bis 160 Yuan belaufen. (28) Darüber hinaus sind aufgrund der geringeren Kohlequalität in der südlichen Kohleproduktion erhöhte Aufwendungen für Kohleaufbereitungsanlagen notwendig. Das heißt, daß gegenwärtig und auf absehbare Zeit die Versorgung der Changjiang-Region mit nördlicher Kohle wirtschaftlicher ist als die örtliche Förderung, selbst wenn Infrastruktur- und Transportkosten eingerechnet werden.

Dennoch existiert ein beachtliches Potential an Energieressourcen, dessen Erschließung auf gesamtregionaler Verbundbasis sinnvoll wäre. Die Provinzen Jiangsu (Xuzhou-Gebiet) und Anhui (Huaihe-Becken) verfügen über große Kohlereviere, und Sichuan wird ein gewaltiges Wasserkraftpotential (rund 150 Mio.kW bzw. 22% des chinesischen Potentials) zugeschrieben. Ferner sind beachtliche Naturgas- und Ölvorräte bekannt. Die Nutzung eines Teils dieses Potentials durch einen regionalen Energieerzeugungs- und -versorgungsverbund würde nicht nur zu einer deutlichen Verbesserung der gesamtregionalen Energiesituation führen, sondern auch

zur Entlastung anderer chinesischer Wirtschaftsregionen beitragen. Der Aufbau eines integrierten regionalen Energiesystems erscheint unter diesem Gesichtspunkt als eine entscheidende Voraussetzung regionaler Spezialisierung/Kooperationsprogramme, deren Verwirklichung eine raumwirtschaftlich rationalere Verteilung einzelner Industrien nach dem Grad ihrer Energieintensität und den spezifischen Provinzbedingungen ermöglichen könnte.

#### Anmerkungen

- 1) BRu, Nr.33, 1982, S.23 und S.25.
- 2) Wolfgang Franke, Hrsg., unter Mitarbeit von Brunhild Staiger, China Handbuch Düsseldorf, 1974 S.1566.
- 3) Siehe Anm.1, S.25.
- 4) Chi Ch'ao-Ting, Key Economic Areas in Chinese History, London, 1936, Reprint New York, 1963. Chinesische Übersetzung: Ji Chaoding, Zhongguo lishi shang de jiben jingji yu shuili shiye de fazhan, Beijing, 1981. Siehe auch: Wu Jihua, Ming-dai shehui jingjishi luncong (Studien zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte der Ming-Dynastie), 2 Bände, Taipei 1970.
- 5) Siehe Liang Fangzhong, Zhongguo lidai hukou tiandi tianfu tongji (Statistiken der dynastischen Perioden Chinas zur Bevölkerung, Land und Steuern), Fubian (Appendix) Shanghai 1980.
- 6) Siehe Dwight H.Perkins, Agricultural Development in China (1368-1968), Appendix G, Chicago 1969.
- 7) Ebenda, Kapitel 5.
- 8) Siehe Wang Yanan, Zhongguo guanliao zhengzhi yanjiu (Studien zur politischen Bürokratie Chinas), Beijing 1981.
- 9) Siehe Dietrich Fürst, Paul Klemmer, Klaus Zimmermann, Regionale Wirtschaftspolitik, Tübingen, Düsseldorf, 1976.
- 10) Siehe Ye Boli, Bu He, Qian-lun jingji zhongxin yu jingji zhongxin chengshi jian de qubie he lianxi (Einführende Bemerkungen zu Unterschieden und Gemeinsamkeiten von Wirtschaftszentren und zentralen Wirtschaftsstätten), in Jingji wenti tansuo, Nr.4, 1982.
- 11) Hu Chiao-mu, Nach den ökonomischen Gesetzmäßigkeiten vorgehen, die Vier Modernisierungen schneller verwirklichen, in PRu, Nr.45, Nr.46, Nr.47, 1978.
- 12) Nobuo Maruyama, Regional Development Policy: Part I,

in JETRO China News Letter, Nr.32, Mai/Juni 1981, S.14.

- 13) Siehe Nicholas R.Lardy, Economic Worlds and Income Distribution in China, Cambridge, London, New York, Melbourne, 1978.
- 14) Siehe Erhard Louven, Infrastruktur und regionale Entwicklung in China: Zu Fragen der Standortpolitik und des Transportwesens, C.a., Februar 1983.
- 15) Woguo jiaotong yunshu xianzhuang yu jingji fanzhan de zhanwang (Gegenwärtiger Stand von Verkehr und Transport in unserem Land und Ausblick auf die wirtschaftliche Entwicklung), RMRB, 28.7.82.
- 16) Huang Yuqing, Bixu dali fazhan jiaotong yunshu shiye (Das Verkehrs- und Transportgewerbe muß kraftvoll entwickelt werden) Jingji guanli, Nr.12, 1982.
- 17) Siehe Anm.11.
- 18) XNA, Beijing, 12.12.82.
- 19) XNA, Hangzhou, 3.11.82.
- 20) XNA, Beijing, 12.11.82.
- 21) XNA, Nanchang, 30.11.82.
- 22) XNA, Wuhan, 25.8.82.
- 23) Eigene Berechnung nach Zahlen aus: Zhongguo tongji nianjian (Statistical Yearbook of China) 1981, Beijing, 1982.
- 24) Jingji daobao (Economic Reporter), Hongkong, 1.10.82.
- 25) Das Hu-Hang-Ning-Gebiet ist der einzige Teil Chinas, der keine in sich geschlossene administrative Einheit darstellt und dennoch im offiziellen Atlas der Volksrepublik China Zhongguo Renmin Gongheguo fensheng ditu, 1977, gesondert ausgewiesen wurde, ein Hinweis auf die intensive wirtschaftliche Natur des Gebietes.
- 26) Die Schwierigkeiten, die gesamtwirtschaftliche Leistungsfähigkeit einzelner Länder, insbesondere Entwicklungsländer, zu messen und die tatsächlichen Einkommensgefälle zu Industriestaaten zu ermitteln, sind bekannt. So wirken neben statistischen Definitionsproblemen des Bruttosozialprodukts vor allem das "Eigenverbrauchskriterium" (private Haushalte), unterschiedliche Preisrelationen und unterschiedliche Vorleistungen des Staates (im Verhältnis zu Industrieländern) in mehrfacher Hinsicht verzerrend. Die Summe dieser Faktoren führt in der Regel zu einer deutlichen Unterschätzung der Bruttosozialprodukts-

größe von Entwicklungsländern im Vergleich zu entwickelten Ländern auf einer internationalen Wechselkursbasis. Das Ausmaß der Unterschätzung läßt sich bis zu einem gewissen Maß durch "Entzerrungsmodelle" für Einkommensvergleiche ermitteln. Wissenschaftler wie Jan Tinbergen und Everett E. Hagen haben "Entzerrungsmultiplikatoren" entwickelt, die sich für die ärmeren Entwicklungsländer auf 2,5-3 und für die Entwicklungsländer mit mittleren Einkommen auf 2 belaufen. Nimmt man im Fall der Volksrepublik China einen solchen Entzerrungsmultiplikator von 2,5-3 an, so ergibt sich ein Bruttosozialprodukt pro Kopf der Bevölkerung von 600-730 US\$. Diese Größenordnung kommt dem wirklichen Einkommensniveau Chinas möglicherweise näher als die Wechselkursgröße von 243 US\$ (1981). Die Unsicherheit letzterer Größe zeigt sich daran, daß sie 1981 tiefer lag als 1979 (253 US\$), obgleich China in der Zwischenzeit ein deutliches Wachstum aufwies. Der einzige Grund dieser Veränderung liegt im veränderten Wechselkurs zwischen beiden Währungen. Andererseits wurden die Entzerrungsmultiplikatoren weitgehend für (und auf der Basis von) Entwicklungsländer/n erstellt, deren Preisrelationen zu einem großen Teil weltmarktbestimmt sind. Die staatlichen fixierten Preisrelationen der VR China weichen von diesen Relationen erheblich ab. Es sei nur an das bekannte Phänomen der "Preisschere" (wujia jiandaocha) zwischen Agrar- und Industriepreisen erinnert. Die Anwendung der Entzerrungsmultiplikatoren auf China ist also mit wesentlich größeren Unsicherheiten verbunden als im Falle anderer Entwicklungsländer. Um diese Unsicherheiten zu vermeiden, hatten einzelne US-China-Fachleute in der Vergangenheit versucht, ein eigenständiges Umrechnungsverfahren auf der Basis direkter Preisvergleiche zwischen China und den USA zu benutzen. In der Zwischenzeit scheint das Verfahren mit zu großen Fehlermöglichkeiten behaftet, als daß es noch verwandt werden könnte. Als Fazit bleibt, daß möglicherweise die Daumenregel "1 Yuan globaler Kaufkraft = 1 US\$ globaler Kaufkraft"

der Wirklichkeit des chinesischen Einkommensniveaus am nächsten kommt.

- 27) Zhongguo jingji nianjian (Almanach der chinesischen Wirtschaft) 1982, S.VI-241.
- 28) Lu Da-Dao (Peking) und Albert Kolb (Hamburg), Zur territorialen Struktur der Industrie in China, Geographische Zeitschrift, Jahrgang 70, Heft 4, 1982, S.273-292.
- 29) Quellen Tabelle I: Eigene Berechnungen nach Zahlen aus:  
(1979) Nitchu keizai kyokai (Japanisch-Chinesische Wirtschaftsvereinigung) Hrsg., Chugoku noson kiso tokei shiryoshu (Gesammelte Materialien zu Grundstatistiken des ländlichen China), 2 Bde., Tokyo, April 1981; Zhongguo nongye nianjian (Almanach der Landwirtschaft Chinas) 1981, Hongkong, 1982.  
(1981) Zhongguo tongji nianjian 1981 (Statistisches Jahrbuch Chinas), Beijing, 1982.
- 30) Quellen Tabelle II: Ebda.
- 31) Quellen Tabelle III: Eigene Berechnung nach Zahlen aus:  
(1979) Zhongguo baike nianjian 1980 (Enzyklopädisches Jahrbuch Chinas), Beijing, 1980.  
Christopher M. Clarke, China's Provinces, An Organizational and Statistical Guide, Washington/DC, Juli 1982.  
Nitchu keizai kyokai Hrsg., Chugoku kogyo no shobetsu kenkatsu seika (Ergebnisse des Aufbaus der Industrie Chinas nach Provinzen getrennt), Tokyo, April 1981.  
(1981) Zhongguo tongji nianjian 1981.
- 32) Quellen Tabelle IV: Siehe Anm.29 und 31.
- 33) Quellen Tabelle V: Siehe Anm.29 und 31.
- 34) Quellen Tabelle VI: Siehe Anm.31.

**Fortsetzung der Anmerkungen zu: Weggel, China und Tibet ...**

- ren 1966/67 längere Zeit in Tibet auf und bemühte sich, seine "Informationen" sowie die offizielle chinesische Propaganda möglichst getreu in seinen Berichten wiederzugeben.
- 21) PRu, ebenda, S.20.
- 22) "Sieben Jahre Tibet - Mein Leben am Hofe des Dalai Lama", Berlin 1967, S.113 ff., 123.
- 23) Dazu ausführlich Peter Schier, a.a.O., S.481-492.
- 24) JT, 1.10.83.
- 25) BRu 1983, Nr.42, S.4.
- 26) Zur Kampagne gegen Wirtschaftsverbrechen in Tibet vgl. auch FEER, 27.10.83, S.27.
- 27) Radio Beijing in BPA/Ostinfo, 30.8.83.
- 28) XNA, 8.8.83.
- 29) XNA, 11.6.83.
- 30) BRu 1981, Nr.21, S.20.
- 31) Vgl. C.a., Mai 1983, Ü 14.
- 32) CiA, September 1981, S.28 f.
- 33) GMRB, 28.5.83.
- 34) C.a., Juli 1978, Ü 17 und Peter Schier, "In Tibet herrschen die Han", C.a., Juli 1980, S.579-81.
- 35) JT, 20.7.80.
- 36) Bern und München 1978
- 37) Jurists (vgl. Anm.5), S.6
- 38) Wörtl.: "to repudiate"
- 39) Jurists, S.5 f.