

7. Nachdem die staatlichen Ankaufsquoten erfüllt sind, können weitere Ankäufe zu Verhandlungspreisen getätigt werden. Diese Art von Verhandlungspreisen ist vollkommen legitim, da sie doch einen Anreiz zur Erhöhung der Produktion geben. Unglücklicherweise sind in der Praxis ungeeignete Verhandlungspreise verwendet worden, so daß das Volumen der Festpreis-Ankäufe sank und die Ausgaben stiegen. Sowohl Boni als auch Verhandlungspreise sollten weiter beibehalten werden, doch müssen sie einer angemessenen Regulierung und Reform unterworfen werden.

-lou-

(37) Kohlezuteilungen werden rationiert

Vor kurzem hat der Staatsrat angeordnet, die Kohlezuteilung für industrielle Heizkessel zu rationieren; der Bau von neuen Industrieansiedlungen und Wohnvierteln ohne Zentralheizungssysteme wurde untersagt. Die am 1.1.1983 in Kraft tretende Rationierung ist Teil einer Energiepolitik, mit der sowohl die Einsparung von Kohle als auch die Erneuerung und Ersetzung der unrentabel arbeitenden Kohleheizkessel gefördert werden soll. Für Kraftwerke, Eisenbahnlokomotiven und Schiffskessel gilt die Rationierung nicht.

Die fast 200.000 industriellen Heizkessel in China verbrauchen fast 200 Mio.t Kohle. Nach dem Staatsratsbeschluß soll die Kohlezuteilung für diese Heizkessel künftig gegen Bezugsschein erfolgen. Zusätzliche Mengen können nur noch zu höheren Preisen geliefert werden. Unrentable Heizkessel müssen innerhalb einer bestimmten Frist ersetzt oder erneuert werden, andernfalls sollen die Zuteilungen eingestellt werden. Für ersetzte oder erneuerte Heizkessel dürfen keine zusätzlichen Kapazitäten installiert werden. Im Falle von Zuwiderhandlungen sollen die Zuteilungen eingestellt werden. In dem Staatsratsbeschluß sind Leistungsziele für eine rentable Wärmeerzeugung und -nutzung und für die Ausbildung des Bedienungspersonals für Heizkessel aufgeführt. Alle Bedarfsträger von Heizkesseln werden aufgefordert, den Kohleverbrauch stärker zu kontrollieren und die Wärmenutzung zu verbessern (NXNA, 12.8.82).

-lou-

TAIWAN

(38) Madame Jiang Jieshis offener Brief an Liao Chengzhi

Am 17. August hat die offizielle taiwanische Nachrichtenagentur CNA (Central News Agency) aus New York einen offenen Brief von Madame Jiang Jieshi (Chiang Kai-shek) an Liao Chengzhi, Mitglied des ZK der KPCh und stellvertretender Vorsitzender des Ständigen Ausschusses des Nationalen Volkskongresses der VR China, verbreitet (ZYRB, 18.8.82). Am 24. Juli hat dieser per Telegramm einen privaten Brief an Jiang Jingguo, Staatspräsident der Republik China und Vorsitzender der Guomindang (Kuomintang) in Taiwan, gesandt, in dem die Guomindang zu friedlichen Verhandlungen über eine Wiedervereinigung Chinas aufgefordert wurde (dazu siehe C.a., Juli 1982, S.391 f. Ü 53). Über Liaos Schreiben, das durch die chinesischen kommunistischen Medien in der Welt verbreitet wurde, hat Taiwan zunächst geschwiegen. In der für die Leser im Ausland bestimmten Luftausgabe des Parteiorgans der Guomindang (ZYRB, 7. und 10.8.) wurde es in zwei Kommentaren für eine andere Art von Ränkespiel der Friedensoffensive der chinesischen Kommunisten verachtet. In einem anderen Artikel derselben Zeitung vom 16. August mit dem Titel "Hufu Yu Quanzi - Lun Liao Zhongkai, Liao Chengzhi Fuzi" (Tigervater und Hundesohn - über Vater und Sohn Liao Zhongkai und Liao Chengzhi) hat der Autor mit dem Pseudonym Zhi Liang Liao Chengzhi noch persönlich angegriffen. Der Brief von Madame Jiang Jieshi wurde als eine offizielle Antwort der Guomindang an Liao betrachtet. Zwar wohnt sie nach dem Tod ihres Mannes, Marschall Jiang Jieshi, ständig in New York, bekleidet aber noch zahlreiche Ämter in Taiwan, vor allem den Vorsitz des Beirats des ZK der Guomindang. Dazu ist sie die Stiefmutter von Jiang Jingguo. In seinem oben genannten Brief an diesen hat Liao Madame Jiang Jieshi grüßen lassen. Wie Liao hat sie, Madame Jiang, die Antwort auch im Stil eines privaten Briefes geschrieben und nannte Liao "Shizhi" (Neffen). Am Beginn des Schreibens rechtfertigte sie die Politik ihres Stiefsohnes, Präsident Jiang Jingguo, gegenüber den chinesischen Kommunisten mit dem Motto von "keinem Kontakt, keiner Verhandlung und keinem Kompromiß", weil er, so Madame Jiang, die Verantwortung für das Weiterbestehen der Republik Chi-

na (Nationalchina) trage. Sie selbst habe Liaos Brief eigentlich nach der Belustigung auch beiseite lassen wollen, doch habe sie sich als Tante verpflichtet gefühlt, die Vergangenheit über seine Eltern Liao Zhongkai und He Xiangning zu erzählen. Diese rühmte sie als treue Anhänger von Sun Yixian (Sun Yat-sen) und dessen Lehre. Dann beschimpfte sie die kommunistische chinesische Regierung auf dem chinesischen Festland und erinnerte Liao an dessen Leiden während der Kulturrevolution. Sie forderte Liao, der 1932 als Kommunist in Shanghai verhaftet und durch die Begnadigung von Jiang Jieshi wieder freigelassen wurde, auf, dem Willen seines Vaters folgend wieder zur Guomindang zurückzukehren (ZYRB, 18.8.82). Ein altes prominentes Mitglied der Guomindang, Chen Lifu, forderte in einem Artikel zur Erinnerung an den Vater Liao ebenfalls den Sohn Liao auf, Fahnenflucht zu begeben. Sowohl Madame Jiang als auch Chen behaupten, daß die Kommunisten hinter dem Attentat auf Liao Zhongkai am 20. August 1925 gestanden hätten (ZYRB, 20.8.82).

Am 20. August wurde in Guangzhou, wo Liao Zhongkai ermordet wurde, aus Anlaß des 57. Jahrestages seines Todes eine große Gedenkfeier veranstaltet. Die chinesische Volkszeitung widmete dem verstorbenen Guomindang-Politiker einen langen Artikel mit dem Titel "Liao Zhongkai he Shouci Guogong Hezuo" (Liao Zhongkai und die erste Zusammenarbeit zwischen der Guomindang und der KPCh), in dem er als der Mann gelobt wird, der Sun Yixian bei der Reform der Guomindang geholfen habe, Freund der Kommunisten, Arbeiter- und Bauernmassen gewesen sei und energisch gegen die Störung der Zusammenarbeit zwischen der Guomindang und der KPCh seitens des Rechtsflügels der Guomindang gekämpft habe (RMRB, 20.8.82).

Am 29. August, dem 10. Jahrestag des Todes von He Xiangyi, der Frau von Liao Zhongkai und Mutter von Liao Chengzhi, wurden in Beijing, Guangzhou und Nanjing, wo das verstorbene Ehepaar bestattet worden war, ebenfalls prächtige Gedenkfeiern veranstaltet. In der Rede auf der Veranstaltung zur Erinnerung an das Ehepaar Liao in der chinesischen Hauptstadt, an der Deng Xiaoping auch teilnahm, appellierte Deng Yingchao, die Frau des verstorbenen Zhou Enlai, in ihrer Eigenschaft als Mitglied des Politbüros des ZK der KPCh und als stellvertretende Vorsitzende des Stän-

digen Ausschusses des chinesischen Nationalen Volkskongresses an alle ehemaligen Kameraden und Verwandte von Song Qingling und dem Ehepaar Liao, die früher miteinander Sun Yixians Gefolgsleute gewesen waren, sich einer dritten Zusammenarbeit zwischen der Guomindang und der KPCh und damit einer Wiedervereinigung Chinas zu widmen (RMRB, 30.8.82). Die Rede richtete sich also an die Guomindang in Taiwan. Song Qingling, die Schwester von Madame Jiang Jieshi und Frau von Sun Yixian, gehörte wie He Xiangning zu dem linken Flügel der Guomindang. Nach dem Debakel der Regierung Jiang Jieshi auf dem chinesischen Festland sind sie nicht nach Taiwan geflüchtet, sondern auf der kommunistischen Seite geblieben. In ihren am 6. und 7. Oktober 1961 in der chinesischen Volkszeitung veröffentlichten Memoiren, die in der Hongkonger Dagongbao (Ta-kung-Pao) vom 30. und 31. August dieses Jahres nochmals erschienen, erzählte He im Gegensatz zu der Darstellung von Taiwan, daß ihr Mann durch den Rechtsflügel der Guomindang ermordet worden sei. Unbestritten ist die Tatsache, daß sich das Attentat damals an dem Eingang des Büros des ZK der Guomindang in Guangzhou ereignete und daß der eine verhaftete Täter nach seinem Geständnis ein von dem Rechtsflügel gekaufter Killer war. Liao Zhongkai war damals der Führer des Linksflügels der Guomindang und hat sich nach Sun Yixians Tod für die Fortsetzung der Zusammenarbeit mit den Kommunisten eingesetzt.

-ni-

(39)**Auch in Taiwan antijapanische Stimmung**

Die Veränderungen der Geschichtsdarstellung der japanischen Schulbücher hinsichtlich der japanischen Aggressionen in China vor dem und im 2. Weltkrieg durch das japanische Kultusministerium (siehe dazu C.a., Juli 1982, S.375 ff., Ü 3) hat auch in Taiwan große antijapanische Wellen geschlagen. Da zwischen Taiwan und Japan keine diplomatischen Beziehungen bestehen, hat die Regierung in Taipeh (Taipei) durch die halbamtlichen Vertretungsorgane beider Seiten am 31. Juli ein Memorandum an die japanische Regierung übermittelt, in dem die Besorgnis Taiwans über die "Verdrehung der historischen Tatsachen" zum Ausdruck gebracht und die Japaner aufgefordert wurden, neue Überlegungen über die Umschreibung der Lehrbücher für Geschichte anzu-

stellen. Das Dokument wies auf die unzählbaren Verluste an Leben und Materialien hin, die die Chinesen infolge des vom japanischen Militarismus ausgelösten Aggressionskrieges gegen China erlitten hatten, und auf die Politik der Verzeihung, welche die Regierung Jiang Jieshi (Chiang Kai-shek) nach dem Krieg betrieben hat (ZYRB, 3.-4.8.82). Der Text des Memorandums wurde allerdings nicht veröffentlicht.

Vor dem Ende des 2. Weltkrieges hatte die Insel Taiwan 50 Jahre lang unter japanischer Kolonialherrschaft gestanden. Die Guomindang-Regierung in Taiwan, die erst 1949 nach der Niederlage im Bürgerkrieg gegen die Kommunisten nach Taiwan flüchtete, hatte damals den Widerstandskrieg in China gegen die japanische Invasion geführt. Außerdem hatte Japan die Insel Taiwan durch den Abbruch der diplomatischen Beziehungen 1972, mit dem Ziel der Aufnahme diplomatischer Beziehungen zwischen Tokyo und Beijing, tief verbittert. Daher fühlt man sich in Taiwan von der Politik des japanischen Kultusministeriums, die früheren japanischen Kriegsverbrechen gegenüber China in den neuen Schulbüchern zu verharmlosen, besonders betroffen. Als Gegenmaßnahme hat das Ministerium für Bildung und Erziehung in Taipeh beschlossen, ergänzende Lehrmaterialien über die Aggression des japanischen Militarismus in China für die Schulen herauszugeben (ZYRB, 5.8.82). Seit rund einem Monat sind die Massenmedien fast jeden Tag von Kommentaren, Berichten und Bildern über die Grausamkeiten der Japaner im Krieg gegen China erfüllt. Ein Restaurant in Gaoxiang (Kaohsiung) hat über seiner Eingangstür ein großes Transparent hängen, auf dem ein Eintrittsverbot für Japaner ausgesprochen wird. Die Gewerkschaft der Taxifahrer in der Hauptstadt Taipeh hat an ihre Mitglieder appelliert, keinen Japaner zu fahren (ZYRB, 22.8.82).

-ni-

(40)**Einfuhrverbot für japanische Waren teilweise aufgehoben**

Das Außenhandelsbüro des Wirtschaftsministeriums in Taipeh (Taipei) hat am 21. August offiziell angekündigt, das Einfuhrverbot für 842 japanische Waren ab sofort aufzuheben (ZYRB, 22.8.82). Am 13. Februar dieses Jahres hatte dasselbe Amt einen Einfuhrstopp für insgesamt 1.546 Positionen japanischer Konsumgüter verhängt mit der Begrün-

dung, Taiwans Defizit im Handel mit Japan müßte vermindert werden (siehe dazu C.a., Februar 1982, S.75, Ü 45). Die Teilaufhebung des Einfuhrverbotes erfolgte einen Monat nach dem Besuch einer Ad-hoc-Handelsdelegation der japanischen Regierungspartei LDP in Taiwan, wobei diese die Absicht erklärt hatte, japanische Investitionen in und Importe aus Taiwan zu verstärken (siehe dazu C.a., Juli 1982, S.393, Ü 57). Dem Vernehmen nach hat die Regierung im Hinblick auf die öffentliche antijapanische Stimmung auf der Insel - infolge der Kontroverse um die japanischen Geschichtsschulbücher - die Entscheidung für einige Tage verzögert (CP, 24.8.82). Der Wirtschaftsminister von Taiwan, Zhao Yaodong, hat bei der Bekanntgabe der Teilaufhebung des Einfuhrverbotes japanischer Waren erklärt, die Entscheidung allein aus wirtschaftlicher Überlegung getroffen zu haben. Die Taipeier Regierung, so Zhao, habe der genannten japanischen Delegation versprochen, bis Ende August einen Teil des Verbotes aufzuheben.

Nach der für Ende Oktober geplanten bilateralen Wirtschafts- und Handelskonferenz zwischen beiden Seiten wird eine Aufhebung des Restteils des Einfuhrverbotes erwartet. Bei den Warenpositionen, die bereits von der Verbotsliste gestrichen wurden, befinden sich hauptsächlich Lebensmittel, Gewürze, Haushaltsgeräte, Alltagsartikel, Edelsteine und Dekorationsartikel (LHB, 22.8.82; CP, 24.8.82).

-ni-

(41)**Handel mit Europa rückläufig**

In den ersten sieben Monaten dieses Jahres ist der Warenaustausch Taiwans mit Europa nach den Statistiken der taiwanesischen Euro-Asia-Handelsorganisation mit einem Wert von 2.793,2 Mio. US\$ im Vergleich zu dem gleichen Zeitraum des vorigen Jahres um 4,3% zurückgegangen. Während die Exporte Taiwans nach Europa (1.493,3 Mio. US\$) um 14,7% fielen, stiegen die Importe aus Europa (1.299,9 Mio. US\$) um 11,5%. Immerhin wies die Bilanz noch einen Überschuß von 193,4 Mio. US\$ zugunsten Taiwans aus. Die Handelsbilanzen mit den wichtigsten europäischen Handelspartnern in dem genannten Zeitraum sahen wie folgt aus (in Mio. US\$):

Exporte nach

Bundesrepublik	452,6 (-18,4%)
England	290,2 (-12,8%)
Frankreich	151,0 (-9,1%)
Italien	125,1 (-5,2%)
Niederlande	191,5 (-19,2%)

Importe aus

Bundesrepublik	522,1 (+35,4%)
England	160,4 (+5,7%)
Frankreich	197,1 (+116,8%)
Italien	121,4 (+8,4%)
Niederlande	191,5 (-8,8%)

In dem gleichen Zeitraum belief sich der Gesamthandel Taiwans mit dem Ausland auf 24.123,1 Mio.US\$ (-6,1%) mit einem Handelsbilanzüberschuß von 1.510 Mio.US\$ (Central News Agency, Taipei, 25.8.82; ZYRB, 27.8.82). Dieser ist allerdings nicht auf eine Expansion der Exporte, sondern auf den Rückgang der Importe zurückzuführen. Nach den Angaben des Wirtschaftsministeriums in Taibei (Taibei) fielen die Auslandsaufträge in den ersten sieben Monaten gegenüber dem Vergleichszeitraum des vorigen Jahres um 17,8%. Sie betragen insgesamt 10.345 Mio.US\$. Ende Juli hatten die Unternehmer auf der Insel nur noch einen Auftragsbestand im Wert von 2.740 Mio.US\$, der für 46 Tage Beschäftigung reichte (CP, 25.8.82).

-ni-

(42) Verringertes Tempo der Autoindustrie

Die allgemeine Wirtschaftsrezession auf der Insel Taiwan hat das Tempo der einheimischen Autoindustrie gebremst. Infolge des rapid zunehmenden Pro-Kopf-Einkommens, das im letzten Jahr 2.378 US\$ erreichte, ist in den letzten Jahren der Bedarf an Kraftfahrzeugen auf der Insel mit großem Tempo gestiegen. Dazu hat die Regierung nach dem Motto, die Industrie von der arbeitsintensiven zur kapitalintensiven Struktur zu entwickeln, den Ausbau dieser Branche mit Förderungsmaßnahmen beziehungsweise Selbstbeteiligung gestützt. Auf dem Höhepunkt 1979 wurde die Produktionskapazität der Autoindustrie mit 91,5% ausgelastet. Aber in den letzten zwei Jahren, als die Investitionen in der Branche stiegen, kamen infolge der allgemeinen Wirtschaftsrezession gerade zu dem Zeitpunkt die Absatzschwierigkeiten mit Kraftfahrzeugen. 1980 sank die Auslastung der Produktionskapazität auf 66,8%, 1981 weiter auf 61,8%, und für dieses Jahr wird sie nach ei-

ner optimistischen Schätzung noch tiefer auf 53,3% fallen. Angesichts der Zurückhaltung der Käufer und der Zunahme der Lagerbestände machten die Autohersteller und -händler einander seit Ende 1981 selbstmörderische Konkurrenz mit Preissenkungen von 4-10% beziehungsweise großzügigem Verschenken von Zubehör. Dadurch ist der Reingewinn bei der Branche auf nur 2% zusammengeschrumpft (ZYRB, 7. und 27.7.82).

Besonders bedroht ist die Existenz des Lastkraftwagen-Werks "Hua Tung" (Huatong) in Zhongli, Kreis Taoyuan in Nord-Taiwan. Die Firma wurde erst im Mai des vorigen Jahres durch ein Joint Venture zwischen dem US-Konzern General Motors und mehreren staatlichen Unternehmen Taiwans unter der Führung der "Taiwan Machinery Manufacturing Corp." gegründet. Beide Seiten setzten sich damals das Ziel, nach der letzten Bauphase der Fabrik 1983 jährlich 9.000-10.000 schwere Lkws und 15.000 Motoren herzustellen (C.a., Mai 1981, S.319b, Ü 46). Als die Fabrik Anfang Februar dieses Jahres ihre ersten Lkw's auf den Markt brachte, stießen sie sofort auf Absatzschwierigkeiten, denn ihre Preise liegen 60-80% höher als gleiche Kraftfahrzeuge aus Japan. Dazu ist die Nachfrage infolge der allgemeinen Rezession sowieso stark zurückgegangen. Um dem neuen Autowerk auf die Füße zu helfen, hat die Regierung Mitte Februar die Importe von Schwerlastwagen, Autobussen und Fahrgestellen über 7 t und Dieselmotoren von 120 bis 400 PS aus Japan für ein Jahr verboten. Aber noch vor der Bekanntgabe der Einfuhrsperre hatten die klugen Autohändler der Insel, die die Maßnahme schon ahnten, im letzten Jahr in größter Eile 6.628 Schwerlastwagen aus Japan eingeführt; einschließlich der noch nicht gelieferten war die Einfuhr von rund 20.000 Lkws und Bussen bereits von der Behörde genehmigt worden. Dies kann den Bedarf auf dem taiwanesischen Markt für ein bis zwei Jahre decken.

Bislang hat General Motors an Hua Tung Einzelteile für den Bau von insgesamt 1.008 Lkws geliefert, davon wurden rund 300 fertiggestellt. Nach der Aufforderung der Regierung können wahrscheinlich insgesamt nur 440 Lkws von der öffentlichen Hand, d.h. den Regierungseinheiten auf allen Ebenen und staatlichen Betrieben, gekauft werden. Für eine grundsätzliche Lösung der Absatzfrage verlangte General Motors von der taiwanesischen Regierung eine

langfristige Einfuhrbeschränkung aller ausländischen Schwerkraftwagen. Da diese wegen der Befürchtung, die Handelsbeziehungen nicht nur zu Japan, sondern auch zu Europa zu verschlechtern, die scharfe Maßnahme nicht akzeptieren konnte, zog die US-Firma ihren Anteil von 45% der gesamten Gemeinschaftsinvestition (rund 2,25 Mio.US\$) zurück. Einschließlich der Zinsen für über zwei Jahre muß Hua Tung, d.h. auch die taiwanesishe Regierung, über 13,7 Mio.US\$ an den geschiedenen Partner erstatten. Neben dieser Belastung hatte das neue Autowerk bereits einen Schuldenberg von rund 11 Mio.US\$. Um die Montagearbeit der restlichen 668 Lkws bis Ende 1983 abzuschließen, die, wie gesagt, schwer abzusetzen sind, braucht das Werk schätzungsweise noch 63 Mio.US\$ aus fremder Quelle. Wenn die Regierung die Firma aufgibt, wird sich die Fehlinvestition auf insgesamt über 100 Mio.US\$ belaufen (ZYRB, 30.7., 3. und 5.8.82; LHB, 2.8.82). Bei der Gründung des Autowerkes hatte die taiwanesishe Regierung neben der bereits genannten wirtschaftlichen Ambition, nämlich die Umwandlung der Industriestruktur zu fördern, noch die Absicht, die Verteidigungsindustrie aufzubauen. Daher soll das Autowerk noch nicht verschrottet werden; als Nachfolger von General Motors für das Joint Venture wird eine neue ausländische Firma gesucht. Angeblich haben vier japanische Autokonzerne ihr Interesse daran bei dem Wirtschaftsministerium in Taibei (Taibei) angemeldet (ZYRB, 18. und 22.8.82). Wenn eine neue Ehe mit den Japanern klappt, läßt sich wieder einmal erkennen, daß Taiwan wirtschaftlich kaum aus dem Schatten Japans hinaustreten kann.

Infolge des Existenzkampfes der Pkw-Hersteller und der praktischen Pleite des Schwerkraftfahrzeugwerkes fragte man nun auf der Insel, ob die Regierung die Planung zur Errichtung eines großen Pkw-Werkes aufgeben wird. In ähnlicher Form eines Joint Ventures wie bei Hua Tung hat Taiwan vor zwei Jahren eine ausländische Firma gesucht, um gemeinsam ein modernes Autowerk zu gründen, das jährlich über 200.000 Pkws herstellen soll. Zwei japanische Firmen, Toyota und Nissan, haben sich offiziell erworben (C.a., September 1980, S.739, Ü 47). Der Plan stieß auf erbitterten Widerstand der bereits bestehenden Autohersteller, weil ihre Existenz dadurch noch weiter gefährdet werden könnte. Der Wirtschaftsminister Zhao Yaodong,

der vor seinem neuen Amt die Planung des neuen Pkw-Werkes geleitet hatte, warf den Gegnern vor, daß sie unter dem Schutz der Regierung in den letzten 20 Jahren sowohl von der Qualität als auch von den Preisen her in ihren Produkten keinen befriedigenden Fortschritt gemacht hätten. Dazu rechne er damit, daß der Bedarf an Pkws in Taiwan 1985 auf 250.000 steigen werde, den die jetzigen Autohersteller mit 80% Auslastung ihrer Produktionskapazität von 240.000 kaum erfüllen könnten (ZYRB, 11.7.82). Doch in einer anderen Rede hat er zugegeben, daß einer der Gründe für die Panne beim Start des Hua Tung Lkw-Werkes die falsche Prognose der Marktentwicklung gewesen sei (ZYRB, 9.8.82).

-ni-

*
*
*
*
*
*

ERHARD LOUVEN

Wirtschaftskriminalität

in China: Formen und

systemimmanente Ursachen

*

*

* * * * *

1.

Einleitung

Am 8.März 1982 wurde auf der 22.Sitzung des Ständigen Ausschusses des V.Nationalen Volkskongresses eine Änderung des Strafgesetzbuches (StGB) von 1979 beschlossen (1), die am 1.April 1982 in Kraft trat. Diese "Ergänzungen" laufen auf eine Verschärfung der Sanktionen gegen sogenannte Wirtschaftskriminelle hinaus (2). Vor allem im letzten Jahr häuften sich die Meldungen über Wirtschaftsstraftaten der verschiedensten Art. Die Taten, ihre Ursachen, Bekämpfung und Verhinderung, waren Gegenstand von Erlassen der Parteigremien und wurden in der Presse ausführlich diskutiert.

Im folgenden sollen Ausmaß und Behandlung der wichtigsten Arten der Wirtschaftskriminalität anhand typischer empirischer Fälle dargestellt sowie versucht werden, die Frage zu klären, ob die Straftaten eine Folge der neuen, auf Dezentralisierung und Einbeziehung der Verantwortung des einzelnen abzielenden Wirtschaftspolitik sind. Setzt das Eigeninteresse Kräfte frei, die darauf gerichtet sind, wirtschaftliche Ziele auch mit illegalen Mitteln zu erreichen? Oder gibt es einen Zwang, durch nicht legale Eingriffe die unzureichend funktionierende sozialistische Planwirtschaft so zu beeinflussen, daß Grundbedürfnisse befriedigt werden können? Gilt das chinesische Sprichwort "Bu dian you, bu hualiu" (Wenn man kein Öl eingibt, dann gleitet es nicht)? Welche Auswirkungen hat die offenbar unzureichend kontrollierte - Macht staatlicher Funktionäre?

2.

Was ist Wirtschaftskriminalität?

2.1.

Spezifische Eigenarten der chinesischen Wirtschaftskriminalität

Während sich - entsprechend dem

unterschiedlichen Grad der Kodifizierung des Rechts - in westlichen Ländern die Wirtschaftstatbestände in einer großen Anzahl von Detailgesetzen finden (3), ist die Rechtsquelle in China im wesentlichen das Strafgesetzbuch von 1979. In einem Beschluß des V.Nationalen Volkskongresses vom 8.3.1982 findet sich eine Enumeration der wichtigsten Wirtschaftsverbrechen: "Schmuggel, illegaler Ankauf von Devisen, Spekulation mit Riesengewinnen, Diebstahl öffentlichen Eigentums, Entwendung und Verkauf wertvoller Antiquitäten ins Ausland sowie Anstiftung zur Bestechung oder Entgegennahme von Bestechungsgeldern mit der Folge schwerer Schäden für den sozialistischen Aufbau unseres Staates und der Interessen des Volkes." Im Vordergrund stehen also Delikte, die meist unmittelbar das Eigentum betreffen bzw. direkte monetäre Wirkungen haben. Entsprechend dem niedrigen Komplexitätsgrad des Wirtschaftsablaufs und wegen des andersgearteten Wirtschaftssystems haben in China Straftaten, die die Volkswirtschaft mittelbar schädigen (etwa Straftaten, die in westlichen Ländern unter das Wettbewerbs- und Gesellschaftsrecht fallen), praktisch keinerlei Bedeutung.

2.2.

Die gesetzlichen Grundlagen

Die wichtigste Rechtsquelle für Wirtschaftsstraftaten ist - wie erwähnt - das am 1.Juli 1979 von der 2.Tagung des V.Nationalen Volkskongresses beschlossene Strafgesetzbuch der Volksrepublik China, das am 1.Januar 1980 in Kraft trat (4). Dieses Gesetz wurde am 8.3.1982 ergänzt, die Änderungen traten am 1.April 1982 in Kraft (5). Die Änderungen richteten sich im wesentlichen gegen die zunehmenden Wirtschaftsstraftaten; bei besonders erschwerenden Umständen kann nun auf Todesstrafe erkannt werden. Die "Ergänzungen" sind hinsichtlich der Gesetzestechnik (sie haben den Charakter eines Nebengesetzes und sind nicht in das StGB eingebaut) und der Mißachtung des juristischen Fundamentalprinzips "Nullum crimen, nulla poena sine lege" kritisiert worden (6). Von Juristen wird das StGB zuweilen ironisch die "Magna Charta des Verbrechers" genannt. Der Sinn dieser Aussage besteht - e contrario - darin, daß jeder Staatsbürger die Möglichkeit haben muß, sich darüber zu informieren, was strafbar ist und mit welchen Sanktionen die Straftatbestände belegt sind.

In den "Ergänzungen" findet sich