

DIE AUTOINDUSTRIE CHINAS

Die chinesische Autoindustrie ist so jung wie die Volksrepublik. Die erste Autofabrik wurde im Jahre 1951, überwiegend mit sowjetischer Hilfe, in Ch'ang-ch'un (Provinz Kirin) gebaut. Sie hat eine jährliche Kapazität von 30.000 bis 70.000 Wagen und ist bisher die größte Autofabrik Chinas (1).

Bis 1967 verfügte die Volksrepublik China über insgesamt 7 Autofabriken (2). Abgesehen von der erwähnten Anlage in Ch'ang-ch'un entstanden inzwischen sechs neue Fabriken in Peking, Tsinan (Provinz Shantung), T'ai-yuan (Provinz Shansi), Nan-king, Shanghai und Wuhan (3).

Während der Kulturrevolution wurde die Autoproduktion, wie es auch im Jahre 1958 der Fall war, wieder aktiviert. Überall in China sollen nun aus eigener Kraft Autos hergestellt werden.

Die den Veröffentlichungen der Volksrepublik China von 1967 bis Juni 1971 zufolge hergestellten neuen Produkte sind in der folgenden Tabelle aufgeführt; leider bleibt die Gesamtproduktion der chinesischen Autoindustrie bisher jedoch noch unbekannt.

Wie aus der Tabelle hervorgeht, werden heute in China überall von Harbin bis K'un-ming, von Pao-t'ou bis Kuangchou und von Shanghai bis Tsinghai Autos produziert, was eine Dezentralisierung der Autoindustrie bedeutet. Dennoch muß China wegen des rasch wachsenden Bedarfs an Transportmitteln einerseits und der noch unzureichenden Kapazität

der einheimischen Autoindustrie ausländische Wagen einführen.

Allein während der Kulturrevolution von 1966 - 1969 wurden 25.000 Lkw importiert (4). Dabei steht Japan mit einer Stückzahl von ca. 7500 Wagen an erster Stelle; es folgen Rumänien und Frankreich mit 7000 bzw. 4000 Wagen (5). Der Rest verteilt sich auf verschiedene Länder. In dem Zeitraum von Januar 1970 bis Mai 1971 wurden, nach Berichten der nationalchinesischen Regierung in Taiwan, insgesamt 17,342 verschiedene Typen von Lastkraftwagen eingeführt (6). Von Mai 1971 bis Ende Mai 1972 exportierte diesmal Italien als Hauptlieferant 3000 Lkw nach China. Mit 2327 bzw. 1193 Kraftfahrzeugen stehen Rumänien und Japan hinter Italien für diesen Zeitraum an zweiter bzw. dritter Stelle. Es folgen Frankreich mit 1174, Polen mit 240 und England mit 131 Einheiten (7). Auf jeden Fall hat China in dieser Periode insgesamt 8596 Lkw importiert. Eine neue Bestellung von 2100 japanischen Lkw ist vorgesehen; entsprechende Verhandlungen mit den Japanern wurden bereits Ende September 1972 abgeschlossen (8). Zusammenfassend: Von 1966 bis 1972, also innerhalb von 7 Jahren, hat China insgesamt etwa 53 000 Wagen eingeführt. Gemessen an einer Gesamtfläche von 9,6 Mio. qkm und an einer Einwohnerzahl von 700 Mio. erscheint diese Zahl jedoch gering. Es ist anzunehmen, daß Chinas Autoimport in naher Zukunft noch steigen wird, denn bei der heutigen industriellen Entwicklung des Landes sind motorisierte Transportmittel nicht mehr durch menschliche und tierische Kraft ersetzbar, einfach weil diese zu langsam sind. yu

- 1) Studies on Chinese Communism, Formosa, Vol.2, No.11, 1968, S.80-90.
- 2) 1967 Year Book on Chinese Communism, Formosa 1967, S.741.
- 3) Ebenda.
- 4) Chinese Communist Affairs Monthly, Formosa, 5.1970,

Studies on Chinese Communism, a.a.O.

- 5) Ebenda.
- 6) Ebenda, 5.1971.
- 7) Ebenda, 5.1972.
- 8) Ebenda, 11.1972.

Anm. zu: "Distributionsverhältnisse"

- 1) Vgl. hierzu beispielsweise SWB 21.10., 17.11., 18.11., 22.11., 24.11., 25.11., 1.12., 7.12. und 8.12.1972.
- 2) SWB 25.11.72.
- 3) PRu 1972 Nr.34, S.5 und C.a. Sept.72, Übersicht Nr. 59.
- 4) Näheres C.a. Okt. 72, Übersicht Nr.46.
- 5) Shahid Javed Burki "A Study of Chinese Communes, 1965", Cambridge/Mass. 1969, S.21.
- 6) Jacques Charrière "Planung und Leitung der Produktionseinheiten" in: Bettelheim, Marchisio, Charrière: "Der Aufbau des Sozialismus in China", München 1969 S.41-100 (60-64); ferner Jan Deleyne "Die chinesische Wirtschaftsrevolution", Reinbek b. Hamburg 1972, S.42 f.
- 7) Burki a.a.O., S.22 ff.
- 8) JMJP 22.3.66, zitiert in SCMP Nr.3675, S.11-22.
- 9) SCMM Nr.600, S.26.
- 10) SCMP Nr.4271, S.29.

- 11) Nanfang-Tageszeitung zitiert in SWB 25.11.72.
- 12) CNA Nr.839, S.5.
- 13) Verfassungsentwurf 1970, Art.7.
- 14) Vgl. die in FN (1) zitierte Literatur.
- 15) PRu 1970 Nr.7, S.3-10, 21.
- 16) SWB 25.11.72.
- 17) Daß freie Märkte wieder zugelassen sind, wird besonders deutlich im "Stabilitäts"artikel der PRu 1972, Nr.40, S.23 ff.
- 18) C.a. Nov.72, Übersicht Nr.60.
- 19) Burki, a.a.O., S.35-42.
- 20) Ebenda, S.37.
- 21) Ebenda, S.38.
- 22) Ebenda, S.40.
- 23) SWB 8.12.72.
- 24) Zur Vorratswirtschaft vgl. C.a. November 1972, Übersicht Nr.60.
- 25) SWB 18.11.72.
- 26) SWB 8.12.72.

