

*(25)

Homo orientalis lebte vor 3 Millionen Jahren in China

Chinesische Archäologen haben nachgewiesen, daß der *homo orientalis* vor 3 Millionen Jahren im Kreis Yuanmou in der südchinesischen Provinz Yunnan lebte. Diese Entdeckung verlegt die Geschichte der Menschheit angeblich um 500.000 Jahre vor. Dies verkündete der bekannte chinesische Archäologe Qian Fang kürzlich anlässlich eines paläoanthropologischen Symposiums in Kunming. Qian entdeckte im Jahre 1965 im Kreis Yuanmou zwei versteinerte Zähne eines Menschen, der später "Yuanmou-Mensch" genannt wurde und von dem man annahm, daß er vor 1,7 Millionen Jahren lebte. Qian Fang berichtete, daß die neue Datierung auf paläomagnetischen Untersuchungen der Schichten in Baozidongqing in Yuanmou basiere. Dort sei seit 1986 eine große Menge von versteinerten Zähnen und Kieferknochen von Hominiden ausgegraben worden. Zhang Xingyong, ein Paläoanthropologe am Yunnaner Provinzmuseum, habe den Yuanmou-Menschen als *homo orientalis* bezeichnet.

Seit 1986, so wurde ferner berichtet, habe man in Hudieliangzi (ebenfalls im Kreis Yuanmou) eine große Anzahl von Fossilien von Affen gefunden. 1988 habe man diese Affenart als *ramapithecus hudienensis* bezeichnet und gemeint, er habe vor 3-4 Millionen Jahren gelebt. Inzwischen jedoch hätten Untersuchungen in Hudieliangzi ergeben, daß die entsprechende Schicht älter, nämlich auf 4,1 Millionen Jahre datiert werden muß. Diesen Entdeckungen Qian Fangs und seiner Kollegen zufolge lebte der *ramapithecus hudienensis* also vor 4,1 Millionen Jahren in Yuanmou. Zuvor hatten einige Paläoanthropologen angenommen, der *ramapithecus hudienensis* sei vor 8 Millionen Jahren ausgestorben und könne daher kein Vorfahre des modernen Menschen sein. Aufgrund seiner Existenz vor 4,1 Millionen Jahren, so Qian Fang, sei es aber durchaus möglich, daß der *ramapithecus hudienensis* ein direkter Vorfahre des Menschen sei. (XNA, 2.2.90)

China ist eine der Geburtsstätten der Menschheit. Der berühmte Peking-Mensch, dessen Überreste 1927 in Zhoukoudian südwestlich von Beijing gefunden wurden, ist allerdings wesentlich jünger. Er soll vor 400.000 bis 500.000 Jahren gelebt haben. -st-

Außenwirtschaft

*(26)

Die Weltbank gewährt China wieder Kredite

Am 27. Februar 1990 gab die Weltbank einen 60-Mio.-US\$-Kredit für die Volksrepublik China frei. Es war dies einer von sieben Krediten, die das Institut zurückgehalten hatte, nachdem Panzer im Juni 1989 die Demokratiebewegung in China blutig überrollt hatten. Die Bank ließ in diesem Zusammenhang wissen, daß China wieder ein normaler Kreditnehmer sei. Die wirksamen Schritte der Volksrepublik, ihre sich erhitzende Wirtschaft zu drosseln und zu stabilisieren, habe die Weltbank in dem Entschluß bestärkt, die Kreditgewährung an China wieder aufzunehmen.

Bisher hat die Weltbank in über 80 chinesische Projekte investiert.

Der Schritt des Instituts ist insofern bedeutsam, als viele andere Banken auf ein solches Leitsignal gewartet haben.

Der aus dem Mund führender chinesischer Politiker häufig zu hörende Satz, daß China "nicht isoliert" sei, gewinnt damit wieder etwas an Realität.

Bereits am 22.1.1990 hatte die *Volkszeitung* (RMRB) von Verhandlungen zwischen Weltbank-Vertretern und chinesischen Regierungsrepräsentanten berichtet. Es gehe um die Hilfsprogramme der Bank für die Wirtschaftsentwicklung Chinas in den nächsten drei Jahren, u.a. um die Finanzierung des großen Bewässerungsprojekts in den Provinzen Shandong, Jiangsu und Anhui sowie für ein Straßenbauprogramm, das in den nächsten dreißig Jahren zum Aufbau eines landesweiten Straßennetzes beitragen soll. Für das Bewässerungssystem sollen - vorerst noch Zukunftsmusik! - Investitionen zwischen 250 und 300 Mio.US\$ durch die Weltbank bereitgestellt werden.

Im Oktober 1989 hatte in Beijing ferner eine Konferenz stattgefunden, die von der chinesischen Volksbank gemeinsam mit der ADB (Asian Development Bank) ausgerichtet worden

war. Li Peng hatte bei dieser Gelegenheit darauf hingewiesen, daß China seit seinem Beitritt zur ADB i.J. 1986 gute Beziehungen zu diesem Institut pflege und daß diese Qualität auch erhalten bleiben möge, da sich ja an den Grundprinzipien der chinesischen Außenpolitik nichts geändert habe. Das Land wolle zwar auf eigenen Füßen stehen, aber keineswegs die Tür schließen und auf moderne Wissenschaft und Technik sowie auf fortschrittliches Management und Einführung von Kapital aus dem Ausland verzichten.

Das Ministerium für Außenwirtschaft und Außenhandel ist zuversichtlich, daß China seine jetzigen Auslandsschulden in Höhe von 40 Mrd.US\$ ohne Schwierigkeiten zurückzahlen kann: Die Fähigkeit eines Landes zur Rückzahlung seiner Schulden hänge von seinem Außenhandel und von seiner allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung ab: In den ersten neun Monaten d.J. 1989 hätten Chinas Exporte die Einfuhren um 5,2 Mrd.US\$ überstiegen. Damit habe das Land alle seine 1989 fälligen Auslandsschulden zurückzahlen können. Zwischen 1990 und 1992 trete die chinesische Volkswirtschaft in die Periode ihrer höchsten Rückzahlungsverpflichtungen ein. Dabei werde es allerdings mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit keine ähnlichen Probleme geben wie bei anderen Entwicklungsländern. Chinas gegenwärtiger Schuldenanteil sei durchaus tragbar: Kurzfristige Kredite machten 80% der gesamten Schulden aus - einen Betrag, der unter der weltweit anerkannten Problemgrenze liege. Außerdem seien Chinas Schulden in verschiedenen ausländischen Währungen festgesetzt, so daß Währungsschwankungen keinen größeren Schaden anrichten könnten. Darüber hinaus verfüge China über genügend Devisenreserven: Reserven in harter Währung hätten zwischen 1985 und 1988 um fast 60% auf mehr als 47 Mrd.US\$ zugenommen.

Risiken würden auch dadurch heruntergedrückt, daß Chinas Volkswirtschaft nach dem Prinzip einer geplanten Marktwirtschaft funktioniere. Auslandsschulden könnten planmäßig kontrolliert werden. Darüber hinaus falle es dieser Form von Wirtschaft auch leichter, ausländische Kredite effizient zu plazieren.

Aller Voraussicht nach werden Chinas Auslandsschulden und die dafür zu zahlenden Zinsen in den nächsten drei Jahren die Marke von 20% der Exporterlöse in harter Währung übersteigen. Auch in Zukunft brauche China ausländisches Geld, um moderne Technologie und moderne Ausrüstungen einzukaufen und dadurch wiederum seine Exportchancen zu erhöhen. -we-

*(27)

Schleppende Zahlungen staatlicher Unternehmen

Die staatlichen Unternehmen der VR China kommen ihren Zahlungsverpflichtungen gegenüber dem Ausland immer schleppender nach. Rückblickend betrachtet setzte diese Tendenz schon vor einem Jahr ein. Die Zahlungsverzögerungen der Chinesen haben sich inzwischen derartig verstärkt, daß Anfang Februar 1990 in Hongkong bereits von westlichen Banken die Möglichkeit einer Zahlungseinstellung diskutiert wurde.

Daß in Hongkong ernsthaft über das Zahlungsproblem diskutiert wird, hat recht handfeste Gründe: Zum einen zahlen inzwischen selbst angesehene chinesische Großunternehmen nicht mehr pünktlich. Das gilt beispielsweise für den Großkonzern CITIC, der noch vor relativ kurzer Zeit hinsichtlich seiner Bonität als über jeden Zweifel erhaben galt. Zum anderen aber mehren sich die Zahl der Fälle, in denen westliche Banken ihre chinesischen Schuldner - soweit möglich - (in Hongkong) vor Gericht zu bringen trachten.

Klagende Banken sind in diesem Zusammenhang beispielsweise die britische Lloyds Bank und First Chicago sowie die gleichfalls amerikanische Security Pacific Bank. Auffällig ist, daß sich westliche Bankmanager vergleichsweise offen zu diesem Thema äußern.

In Hongkong überwiegt die Meinung, daß die Chinesen nicht etwa nicht zahlen, weil sie nicht wollen, sondern weil sie einfach nicht können. Der Stopp der Liberalisierung und die Bremspolitik der Regierung haben weite Teile der Staatswirtschaft zahlungsunfähig gemacht. Zugleich verfügen die Regierung in Beijing sowie die staatlichen Banken des Landes nicht über ausrei-

chende liquide Mittel, um den mehr oder weniger zahlungsunfähigen Unternehmen zur Hilfe kommen zu können.

Chinas Devisenreserven hatten per 20.Dez. 1989 laut offiziellen Angaben 16,3 Mrd.US\$ betragen, das waren 1,2 Mrd. weniger als Ende 1988. (FAZ, 17.2.1990; IHT, 23.1.1990) -lou-

*(28)

Sonderwirtschaftszonen bestätigt

In Chinas größter eigentlicher Sonderwirtschaftszone, Shenzhen nördlich von Hongkong, fand vom 8. bis 10.2.1990 eine nationale Konferenz über die Arbeit der Sonderwirtschaftszonen statt. Vorsitzender dieser Konferenz war Tian Jiyun, stellv. Premierminister. Die Konferenz bewertete die Arbeit der Zonen und analysierte die gegenwärtige Situation. Die Entwicklung einer exportgeleiteten Wirtschaft sei das konsistente Prinzip für die Errichtung der Sonderwirtschaftszonen gewesen und auch ein Erfordernis für die Zonen während der Zeit der wirtschaftlichen Anpassung.

Auf der Konferenz wurden die folgenden Aufgaben für die Sonderwirtschaftszonen genannt:

- Die Verbesserung des Investitionsklimas, um mehr ausländische Investitionen anziehen zu können.
- Die Anpassung der Produktionsstruktur, die Verbesserung der Produkte, die Errichtung von Netzwerken für Information und Marketing in Richtung auf den Weltmarkt.
- Die Vertiefung der wirtschaftlichen Umstrukturierung in verschiedenen Bereichen, um einen Makro-Kontrollmechanismus für die Wirtschaft aufzubauen sowie einen wirksamen Mechanismus für die Unternehmensleitung.
- Eine bessere Rolle zu spielen, um als Fenster für das Inland zu dienen, und zwar hinsichtlich der Absorbierung wirtschaftlicher und technischer Informationen, Technologie, Fonds und Management-Expertise sowie der Ausbildung von Personal und der Ausweitung von Exporten.

Am 8.2.1990 hielt Premierminister Li Peng eine Rede vor der Konferenz. Seine Kernaussage war, daß die sozialistische Modernisierung nicht realisiert werden könne, wenn die Tür zum

Ausland zugeschlagen werde. Die Wirtschafts-sonderzonen sollten ihre Erfahrungen bündeln und ihre Aufgaben während der Periode der Berichtigung besser wahrnehmen. Ferner wies Li darauf hin, daß das Entwicklungstempo des Landes verringert werden solle. Man gestatte jedoch den Sonderwirtschaftszonen, ein schnelleres Entwicklungstempo einzunehmen als der nationale Durchschnitt. In die Sonderwirtschaftszonen sei viel Geld investiert worden, es sei nun an der Zeit, daß diese Investitionen Ergebnisse zeitigten.

Li bemerkte, daß die industrielle und landwirtschaftliche Produktion in den Zonen stetig gewachsen sei. Die ausländischen Investitionen, die die Zonen absorbiert hätten, beliefen sich auf ein Viertel der gesamten ausländischen Investitionen in der Volksrepublik. Der Exportwert der Zonen betrage ein Zehntel des Gesamtexports. Hinsichtlich der zukünftigen Entwicklung sollten sich die Zonen nicht nur auf arbeitsintensive Produkte verlassen, sondern auch ihre Vorzüge nutzen, indem technologie-intensive Industriezweige gefördert werden sollten. (XNA, 9.2.1990, zit. nach SWB, 14.2.1990) -lou-

*(29)

Die "Offenheit" der Autonomen Region Xinjiang

Am 22.Oktober 1989 brachte *China Daily* einen längeren Artikel mit der Überschrift "Xinjiang is open to the Outside": Die Region unterhalte zu über fünfzig Ländern reguläre Handelsbeziehungen und habe in den vergangenen zehn Jahren ein Exporteinkommen von über 1 Mrd.US\$ erzielen können. Allein i.J. 1988 habe sich der gesamte Außenhandel auf 400 Mio. US\$ belaufen. Über vierzig wirtschaftliche und technologische kooperative Projekte seien inzwischen mit dem Ausland vereinbart worden. In den vergangenen zehn Jahren habe der Tourismus zu Einnahmen von 66 Mio.US\$ geführt. 25 Kreise und Städte seien offen für ausländische Investitionen und fünf Grenzstädte betrieben einen regen Handel mit der Sowjetunion, der Mongolischen Volksrepublik und Pakistan. Ferner sei es zu einer intensiven Zusammenarbeit mit einigen Küstenprovinzen Chinas gekommen.

Anfang 1980 sei das erste Joint Venture mit einer Hongkonger und mit einer japanischen Firma abgeschlossen worden. Xinjiang unterhalte darüber hinaus intensive Beziehungen mit Muslamländern.

Alles sei, wie gesagt, "offen".

Zu Schilderungen dieser Art will eine neuere Meldung nicht so recht passen, in der es heißt, daß "zwei französische Reisende angewiesen worden sind, China zu verlassen, weil sie gegen die Gesetze verstoßen hätten. Dabei habe es sich um zwei Französinen gehandelt, die Mitte Februar 1990 als "Touristen" eingereist seien, die aber "während ihres Aufenthalts in Ürümqi und in Kashi in gesetzeswidriger Weise als Journalisten recherchiert hätten. Dieses Verhalten verstoße gegen die Regeln zur Beaufsichtigung ausländischer Journalisten und ausländischer Nachrichtenorgane (XNA, 28.2.90). -we-

*(30)

Schiffbauer wollen größeren Weltmarktanteil

Mit dem Bau eines neuen Superdocks von 300.000 t in Dalian versucht die chinesische Schiffbauindustrie einen größeren Weltmarktanteil zu erreichen. Dies teilte ein führender Kader einer chinesischen Werft am 26.2.1990 mit. Seit China sich den Weltmarkt für Schiffe mit einem in Dalian gebauten Frachtschiff (27.000 t Eigengewicht [EG]) für Hongkong im Jahre 1982 öffnete, wurden in Dalian 18 Schiffe mit insgesamt 640.000 t EG für den Export gebaut. Der Exportwert betrug 297 Mio.US\$ nach Angaben von Wang Youwei, der seit 1985 Direktor der Dalianer Werft ist.

Nach Angaben von Wang sei China erfolgreich in den Weltmarkt eingedrungen. Die Dalianer Werft, als einzige in der Lage, Schiffe mit einem EG von mehr als 100.000 t zu bauen, versucht mit dem jetzt im Bau befindlichen größeren Dock, das Investitionsmittel von 640 Mio.Y erfordert, Schiffe mit einem EG von mehr als 200.000 t zu bauen. Nach Fertigstellung des Docks im Jahre 1993 wird die Werft eine Kapazität von 700.000 t EG haben, was etwa der Hälfte der nationalen Kapazität zu dieser Zeit entsprechen wird.

Nach Wang wird sich die Nachfrage nach Schiffraum in der Mitte der 1990er Jahre erhöhen. Die Preiserhöhungen von 20 bis 30% in den letzten zwei Jahren sind frühe Zeichen einer Erholung. Die gesamte Schiffstonnage der Welt belief sich nach dem japanischen Institute of Maritime Industry im Jahre 1989 auf 12,5 Mio. Chinas Anteil betrug jedoch nur ca. 5%. Nach Aussagen von Wang ist der Weg für Chinas Schiffbau-Industrie noch weit, bevor man mit den führenden Herstellern in Japan, Südkorea und Europa gleichziehen könne. Die größten Schwierigkeiten lägen in der geringen Effizienz und den langen Bauzeiten.

Das mit der Werft in Dalian verbundene Institut für Schiffbau-Design und -Forschung, das 540 Angestellte hat, hat bislang mehr als 400 Normen und 10.000 Standards aus dem Ausland aufgenommen. Diese Normen dienen der Vorbereitung für den Konkurrenzkampf. Im Jahre 1989 hatte das Institut unabhängig die Pläne für Tanker mit EG von 44.000 und 95.000 t entworfen, und zwar nach Weltstandards.

Mit Aufträgen aus Norwegen und Schweden zum Bau von vier Öltankern sowie anderen Aufträgen aus dem Inland ist die Werft in Dalian bis 1991 ausgelastet. Mit Norwegen sind Gespräche für den Bau eines Öltankers mit einem EG von 95.000 t im Gange; dieser Tanker soll 1992 fertiggestellt werden. (CD, 27.2.1990) -lou-

*(31)

Im Schiffbau und in der Hochseeschiffahrt zur Weltspitze aufgeschlossen

I.J. 1989 exportierte China 24 Schiffe mit einer Tonnage von 283 BRT in 20 Länder sowie Schiffsausrüstungen im Werte von 64 Mio.US\$. Außerdem wurden 180 ausländische Schiffe repariert.

In den vergangenen zehn Jahren hat die Volksrepublik Auslandsaufträge in einer Größenordnung von mehr als 2,8 Mio. Schiffstonnage erhalten. Bis 1992 sollen drei weitere Großdocks in den Werften von Guangzhou, Shanghai und Dalian entstehen. Damit erhöht sich die Baukapazität pro Jahr auf 850.000 t.

Auch die chinesische Hochseehandelsflotte kann sich sehen lassen. Sie steht mit 17 Mio. Bruttoladefähigkeit auf Platz 9 in der Weltrangliste und nach der Gesamtzahl der Schiffe sogar auf Platz 6. Nicht zu Unrecht warnen westliche Stimmen, daß China als angehender Konkurrent für die traditionellen Seefahrernationen betrachtet werden müsse.

In der ganzen Volksrepublik gibt es 80 Reedereien, die zumeist von Lokalregierungen oder von Kollektiven betrieben werden. Kleinere Betriebe haben häufig nicht mehr als ein oder zwei Schiffe und sind fast ausschließlich im Küstentransport tätig.

Die Chinesische Gesellschaft für Hochseeschiffahrt (COSCO) dagegen ist ein Großunternehmen, das nicht weniger als 75% aller chinesischen Seegüter und 80% der chinesischen Im- und Exporte transportiert. Mitte 1988 verfügte die COSCO über 600 Schiffe aller Art, vom Container- über Schüttgut-, Tank- und Kühl- bis hin zu Roro-Schiffen - alles zusammen mit einer Bruttoladefähigkeit von 1,3 Mrd.t und einer Gesamttonnage von 1,1 Mrd.BRT.

80% dieser Schiffe sind im Ausland gekauft worden - ein Großteil davon Schiffe aus zweiter Hand, die billiger sind als neue Schiffe, selbst wenn sie in China produziert werden.

Die COSCO hat Vertretungen in Tianjin, Dalian, Qingdao, Shanghai und Guangzhou und befährt inzwischen 37 internationale Linien, davon 20 in regelmäßigem Turnus. Sie hat Agenturen in Japan, Singapur, Kuwait, Australien, Ägypten, der Bundesrepublik Deutschland, Großbritannien und Hongkong sowie eine Filiale in den USA. Gemeinsam mit anderen Ländern betreibt die COSCO 14 Unternehmen. Das erste Gemeinschaftsunternehmen der COSCO ist die am 1.Januar 1980 mit einer niederländischen Firma gegründete Überseechartergesellschaft.

Die COSCO wurde 1961 gegründet und beschäftigt heute 38.000 Mann Personal. Ihr Transportnetz ist weltumspannend (Näheres BRu 1988, Nr.1, S.21 f.).

China ist stolz darauf, daß es wieder zu einer Seefahrernation werden und damit an eine Tradition anknüpfen kann.

te, die zu Beginn der Ming-Zeit bestanden hat. Damals, nämlich zwischen 1405 und 1433, führte ein Admiral der Dynastie, der in China berühmte Zheng He, sieben Großexpeditionen durch, die bis Borneo und an die Ostküste Afrikas reichten. Chinas Flotte umfaßte damals 60 Schiffe und beschäftigte 20.000 Matrosen.

Um die Mitte des 15. Jh. freilich begann eine Politik der Abkapselung von der Außenwelt, die den Chinesen jede maritime Perspektive nahm und die das Land am Ende auch dem Zugriff seefahrender europäischer Mächte auslieferte.

Von diesem Rückschlag, der heute als nationale Schmach empfunden wird, hat sich das neue China erholt - und ist offensichtlich entschlossen, eines Tages vielleicht zur seefahrenden Nation Nr. 1 zu werden. -we-

*(32)

Firmenübernahme der VR mit US-Veto belegt

Der amerikanische Präsident Bush hat erstmals unter Berufung auf das E4012on-Florio-Amendment zum Handelsgesetz von 1988 einem ausländischen Unternehmen den Einstieg bei einer US-Gesellschaft versagt. Die China National Aero-Technology Import and Export Corp. (CATIC), das militärische Beschaffungsunternehmen des chinesischen Luft- und Raumfahrtministeriums, wurde aufgefordert, binnen dreier Monate die im November 1989 erworbene Mamco Manufacturing Co. in Seattle zu verkaufen.

Bei der Mamco handelt es sich um einen Hersteller von Bestandteilen für den zivilen Flugzeugbau. Der US-Gehheimdienst sah es dem Vernehmen nach jedoch als erwiesen an, daß die VR über das Vehikel Mamco den Zugang zu amerikanischer Rüstungstechnologie suchte, weshalb dem Präsidenten im Einklang mit E4013on-Florio das Verbot der Übernahme empfohlen wurde.

Der Präsident schien keine Alternative zu haben, zumal der Kongreß alles andere ungnädig aufgenommen hätte. Das Weiße Haus war auf der anderen Seite bemüht, die Einmaligkeit des Vorganges zu unterstreichen. Das Verbot sei kein Verdikt gegen ausländische

Direktinvestitionen. Der Präsident habe gehandelt, "weil glaubhafte Informationen nahelegten, daß jeder andere Entscheid die nationale Sicherheit tangiert hätte". (NZZ, 6.2.1990; AWSJ, 5.2.1990) -lou-

*(33)

Volkswagen-Joint Venture erfolgreich

Trotz erschwerten Rahmenbedingungen hat das deutsch-chinesische Joint Venture Shanghai-Volkswagen Automotive Company Ltd., Anting, nach Angaben des Wolfsburger Automobilkonzerns auch 1989 erfolgreich gearbeitet. Mit 15.700 produzierten Fahrzeugen des Typs Santana sei das Niveau des Vorjahres wieder erreicht worden. Auch das Ergebnis sei positiv. Die hohen Lagerbestände, die durch Schwierigkeiten bei der behördlich geregelten Verteilung der Fahrzeuge entstanden seien, habe man inzwischen abgebaut. Nur noch ca. 4.000 Fahrzeuge stünden auf Lager.

Damit sei die Grundlage für den auf 20.000 Einheiten erhöhten Produktionsplan für das laufende Jahr geschaffen worden. Der Ausbau der Fabrik in Anting verlaufe planmäßig. So stehe der Anlauf des neuen Großpreßwerks und der Motorenfertigung unmittelbar bevor. Im April 1990 soll dann die komplette Fabrik eröffnet werden. Damit sei das für die erste Stufe (1985 bis 1991) geplante Investitionsprogramm von rund 500 Mio. DM praktisch abgeschlossen.

Das Unternehmen verfüge dann über eine Kapazität von 30.000 Einheiten. Inzwischen liege der lokale Fertigungsanteil bei einem Drittel. Er werde noch im Laufe des Jahres auf 50% steigen. In Anting werden rund 2.700 Mitarbeiter beschäftigt. 30 Mitarbeiter kommen aus der Bundesrepublik Deutschland. (FAZ, 14.2.1990; AWSJ, 31.1.1990) -lou-

Binnenwirtschaft

*(34)

Verlangsamung des Wirtschaftswachstums für 1990 vorausgesagt

Auf einer Pressekonferenz am 20.2.1990 sagte Zhang Zhongji vom Zentralen Statistikamt für 1990 ein "langsames Wachstum" für die Wirt-

schaft des Landes voraus. Entgegen einer Voraussage von 6% wird die industrielle Wachstumsrate (gemessen in Bruttoproduktionswerten) zwischen 4 und 5% liegen. Dies stimme mit der Adjustierungspolitik der Regierung überein; das Jahr 1990 werde als kritisches Jahr hinsichtlich der Erreichung des Sparsamkeitszieles betrachtet.

Zhang erklärte, daß das Bruttosozialprodukt im Jahre 1989 1.567,7 Mrd. Y betragen habe, was einem Wachstum gegenüber dem Vorjahr von 3,9% entspräche. Der industrielle Bruttoproduktionswert habe 2.188 Mrd. Y betragen, ein Wachstum gegenüber 1988 von 8,3%. Nach Zhang habe es keinen fundamentalen Wandel hinsichtlich des unzureichenden Angebots und der überschäumenden Nachfrage gegeben. Aufgrund der überhitzten Wirtschaft der letzten Jahre habe dies zu einem Ungleichgewicht geführt. Dafür seien die bekannten strukturellen Probleme verantwortlich.

Der Staat habe im Jahre 1989 erfolgreiche Maßnahmen ergriffen, um die Anlage- und Investbau-Investitionen um mehr als 50 Mrd. Y zurückzuschneiden. Dennoch habe die Nachfrage nach Rohmaterialien, Energieressourcen usw. nicht zurückgefahren werden können.

Ca. 16% der staatlichen Industrieunternehmen hätten 1989 "zunehmende Defizite" eingefahren. Mehr als 6.200 Unternehmen erlitten Verluste im Gesamtwert von 13,6 Mrd. Y. Zhang erklärte weiter, daß der Lebensstandard von 35,8% der städtischen Einwohner unter der Preiserhöhung für Konsumgüter gelitten habe, die bei ca. 17,8% gelegen habe. Die Regierung habe allein 30 Mrd. Y für Preissubventionen der Konsumenten im ganzen Lande ausgegeben.

Die Zahl der Arbeitslosen wurde von Zhang mit mehr als vier Millionen angegeben, was einer Arbeitslosenrate von 2,7% entspricht. Für 1990 sieht Zhang voraus, daß die Arbeitslosenrate etwa gleich bleibt. Die Zahl der Angestellten in den ca. 18 Mio. ländlichen Betrieben habe 1989 ca. 92 Mio. betragen, das sei gegenüber dem Vorjahr ein Rückgang um 3,4 Mio. Sog. individuelle Unternehmen hätten die Beschäftigung um mehr als 3 Mio. zurücknehmen müssen. Die 1,24 Mio. individuellen Unternehmen beschäftigten 19,32 Mio. Menschen und konnten