



Verkehrswegepolitik muß umweltpolitische Ziele stärker berücksichtigen	695
Chinas Außenwirtschaft im Wandel	702

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

WOCHENBERICHT 51/92

Berlin

17. Dezember 1992

59. Jahrgang

Verkehrswegepolitik muß umweltpolitische Ziele stärker berücksichtigen

Das zunehmende Ausmaß der verkehrsbedingten Umweltschäden zeigt, daß eine Expansion der Verkehrsleistungen, wie sie in den letzten 40 Jahren in den Industrieländern stattgefunden hat, ohne eine drastische Verminderung der Belastungen nicht fortgesetzt werden kann. Es kommt bei der künftigen Gestaltung des Verkehrssystems daher entscheidend darauf an, Wirtschaftswachstum und Verkehrsleistungen bzw. verkehrsbedingten Energieverbrauch zu entkoppeln. Zu einer solchen Entwicklung kann die Infrastrukturpolitik einen wesentlichen Beitrag leisten, wenn sie andere Prioritäten als in der Vergangenheit setzt.

Enge Koppelung von Wirtschaftsentwicklung, Verkehr und Umweltbelastung

Parallel zur wirtschaftlichen Entwicklung haben sich die Verkehrsleistungen in den letzten 40 Jahren in den alten Bundesländern um ein Mehrfaches vergrößert. Während die gesamtwirtschaftliche Güterproduktion — gemessen am Bruttoinlandsprodukt — von 1950 bis 1990 fast auf das Sechsfache zunahm, sind die Verkehrsleistungen im Personenverkehr auf das Achtfache und im Güterverkehr auf das Vierfache gestiegen. Dabei haben sich seit Mitte der sechziger Jahre die Elastizitäten der Verkehrsleistungen in bezug auf das Bruttoinlandsprodukt nicht mehr vermindert.

Die Elastizität des gesamten Personenverkehrs beträgt im Mittel etwas über 1. Dies bedeutet, daß die Personenverkehrsleistungen schneller zunehmen als das Bruttoinlandsprodukt. Für den motorisierten Individualverkehr liegt die entsprechende Steigerungsrate generell noch etwas darüber.

Im Güterverkehr ist die Elastizität der gesamten Verkehrsleistungen etwas geringer als im Personenverkehr¹. Die Werte für den Straßengüterverkehr übertreffen die ge-

samten Güterverkehrsleistungen jedoch beträchtlich und nehmen durchweg Werte zwischen 1 und 2 an.

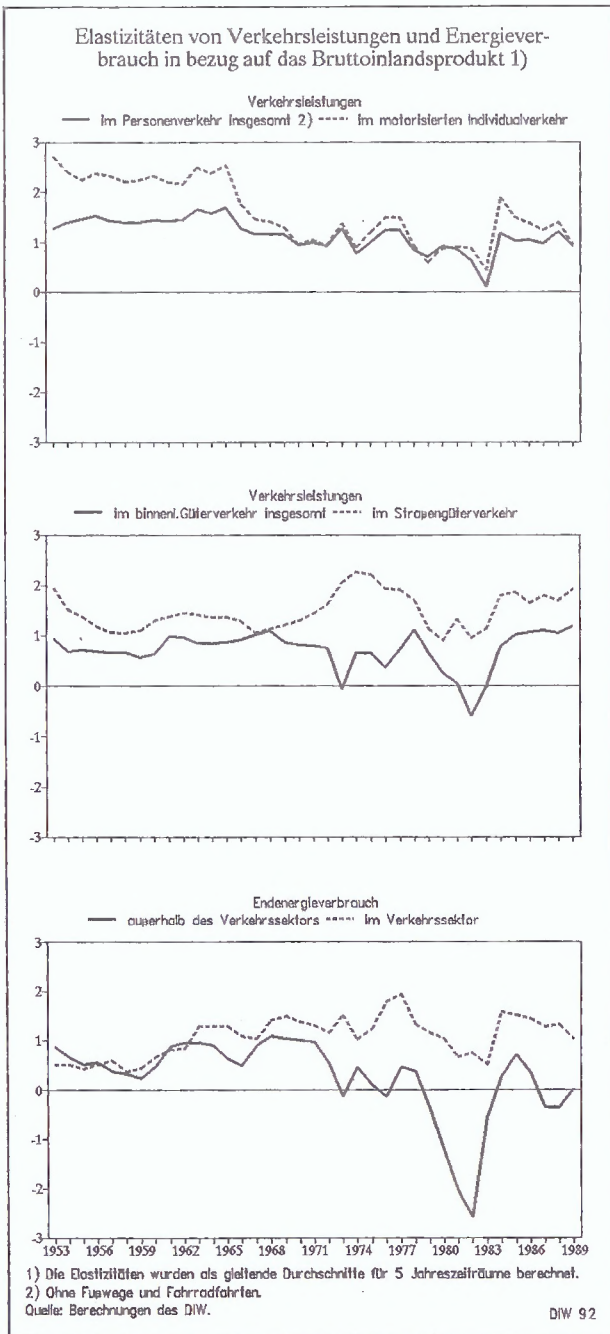
Zusammengefaßt läßt sich feststellen, daß die Leistungen im Straßenverkehr seit 1950 im Mittel stärker zugenommen haben als das Bruttoinlandsprodukt. Diese Entwicklung schlägt sich auch im Energieverbrauch nieder.

Während außerhalb des Verkehrssektors seit Beginn der siebziger Jahre eine deutliche Entkoppelung des Endenergieverbrauchs vom Wirtschaftswachstum festzustellen ist, läßt sich ein solcher Effekt für den Verkehrssektor nicht erkennen. Auch hier ist die Elastizität größer als 1.

Weitere Expansion des Straßenverkehrs

Die dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 1992 zugrunde liegenden Prognosen zeigen, daß die Tendenz zur generellen Erhöhung der Mobilität und zur Ausweitung des Straßenverkehrs anhält. Die Vorausschätzung des Personenverkehrs in den alten und neuen Bundesländern ergibt

¹ Allerdings werden zunehmend Fahrten im Verteilverkehr, für die früher der Lkw benutzt wurde, heute mit dem Pkw unternommen und daher dem Personenverkehr zugerechnet.



für die Leistungen im Pkw-Verkehr von 1988 bis 2010 einen Zuwachs um 30 vH; für den Eisenbahnverkehr wird eine höhere Zunahme (41 vH) erwartet².

Die BVWP-Prognose für den Güterfernverkehr weist einen Zuwachs des Straßenverkehrs im gesamten Deutschland um 95 vH, des Eisenbahnverkehrs um 55 vH und der Binnenschifffahrt um 84 vH aus³. Bezogen auf Westdeutschland übertrifft die Steigerung des Eisenbahnverkehrs mit 103 vH die des Lkw-Verkehrs und der Binnenschifffahrt (je 63 vH) sogar beträchtlich.

Das DIW hat vor kurzem ebenfalls eine Vorausschätzung des Güterfernverkehrs bis zum Jahr 2010 vorgelegt⁴, die hinsichtlich der gesamten Verkehrsleistung aller Verkehrsträger eine ähnliche Größenordnung wie die BVWP-Prognose aufweist. Für die Eisenbahn wird unter Status quo-Bedingungen jedoch eine entschieden ungünstigere Entwicklung vorausgeschätzt. Bis zum Jahr 2010 beträgt der Zuwachs hier lediglich 8 vH; für den Lkw-Verkehr wird dagegen mit 111 vH eine wesentlich stärkere Zunahme als in der BVWP 1992 erwartet.

Als Fazit aus den vorliegenden Prognosen ergibt sich, daß — bei großen Unterschieden in der Einschätzung der Entwicklung der Eisenbahnleistungen — unter Status quo-Bedingungen mit einer weiterhin kräftigen Zunahme des die Umwelt in besonderem Maße belastenden motorisierten Straßenverkehrs zu rechnen ist.

Die Ergebnisse der BVWP-Prognosen wurden von der Prognos AG in Berechnungen über Luftschadstoffe umgesetzt. Danach erhöht sich der CO₂-Ausstoß in den alten Bundesländern im Zeitraum von 1987 bis 2010 um 14 vH⁵. Das Umweltbundesamt kommt in einer aktuellen Veröffentlichung zu dem Ergebnis, daß die CO₂-Emissionen bis zum Jahre 2010 sogar noch stärker zunehmen werden⁶.

Angesichts dieser prognostizierten Entwicklung ist es unabdingbar, die Mobilitätsbedürfnisse von Bürgern und Wirtschaft künftig auf umweltverträglichere Weise zu befriedigen. Die Infrastrukturpolitik kann dazu insbesondere durch verminderten Angebotszuwachs im Straßenverkehr und verstärkten Ausbau der Kapazitäten umweltverträglicherer Verkehrsarten beitragen. Besondere Verantwortung bei der Gestaltung des volkswirtschaftlichen Wegenetzes kommt dem Bund als größtem Investor zu, der mit seinen

² Intraplan Consult und Institut für angewandte Verkehrs- und Tourismusforschung: Personenverkehrsprognose 2010 für Deutschland, Gutachten im Auftrag des Bundesminister für Verkehr, München/Heilbronn 1991. Eine Kurzfassung ist veröffentlicht in: Straße und Wirtschaft Nr. 2/1991.

³ Kessel und Partner: Güterverkehrsprognose 2010 für Deutschland, Forschungsprojekt des Bundesministers für Verkehr, Freiburg 1991. Eine Kurzfassung ist veröffentlicht in: Straße und Wirtschaft, Nr. 2/1991.

⁴ Güterfernverkehr bis zum Jahre 2010. Bearb.: Rainer Hopf und Hartmut Kuhfeld. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 40/92, S. 493 ff.

⁵ Prognos AG: Entwicklung der Umweltbelastungen durch den Verkehr in der Bundesrepublik Deutschland insgesamt und in typischen Planungsregionen bis 2010, Gutachten im Auftrag des Bundesministers für Verkehr, Basel 1991.

⁶ Norbert Gorißen und Stefan Schmitz: Verkehrsentwicklung und Bundesverkehrswegeplanung im vereinten Deutschland. Einige kritische Anmerkungen angesichts der Konsequenzen für die Umwelt, in: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 4/1992, S. 193 f. In dieser Arbeit wird für die Entwicklung im gesamten Deutschland von 1988 bis 2010 eine Zunahme der CO₂-Emissionen des Straßenverkehrs um knapp 50 vH vorausgeschätzt. Wegen der niedrigen Basiswerte in Ostdeutschland ist diese Angabe mit den Ergebnissen für die alten Bundesländer nicht vergleichbar.

Baumaßnahmen das überregionale Verkehrsnetz entscheidend prägt.

Verkehrswegeplanungen des Bundes

Mit der Bundesverkehrswegeplanung wurde erstmals im Jahre 1973 der Ausbau der bis dahin unabhängig voneinander gestalteten vier Bereiche Bundesfernstraßen, Schienennetz der Deutschen Bundesbahn, Bundeswasserstraßen und Flugsicherung in einem koordinierten Planungsverfahren für einen Zeitraum von 10 Jahren zusammengefaßt⁷. Diese Planungen werden seitdem in unregelmäßigen Abständen (3 bis 7 Jahre) aktualisiert. Bislang liegen folgende Bundesverkehrswegepläne vor:

- Bundesverkehrswegeplan 1. Stufe von 1973 für den Zeitraum 1976 bis 1985;
- Koordiniertes Investitionsprogramm für die Bundesverkehrswege von 1977 (1976 bis 1985);
- Bundesverkehrswegeplan 1980 (1981 bis 1990);
- Bundesverkehrswegeplan 1985 (1986 bis 1995);
- Bundesverkehrswegeplan 1992 (1991 bis 2010).

Mit der Zusammenfassung der einzelnen Infrastrukturbereiche in einem gemeinsamen Planungsverfahren sollte gewährleistet werden, daß der Kapazitätsbedarf für alle Verkehrszweige mit einem einheitlichen Zeithorizont, einheitlichen Zielen, Methoden und Prognosen und damit untereinander vergleichbar ermittelt wird. Wesentliches Ziel dieser Neuorganisation der Wegeplanung im Bereich des Bundes war, die Verkehrswege von Schiene, Straße, Wasserstraße als eine Einheit zu betrachten und die knappen Investitionsmittel dort einzusetzen, wo die Investitionsvorhaben die größte Dringlichkeit besitzen. Die dem Planungsverfahren zugrunde liegenden Untersuchungen, wie Nachfrageprognosen und Kosten-Nutzen-Analysen, sollten Aufschluß darüber geben, „in welcher Weise der steigenden Nachfrage im öffentlichen und privaten Fernreiseverkehr bzw. Güterverkehr durch den Ausbau des Netzes der Bundesfernstraßen, des Schienennetzes der Deutschen Bundesbahn oder des Wasserstraßennetzes begegnet werden soll“⁸. Die Investitionsplanungen sollten also vorrangig einer Anpassung der Kapazitäten an die zu erwartende Nachfrage dienen.

In die Begründungen für das Planungsverfahren sind auch „Umweltbelange“ (Verminderung von Abgasen, Lärm, Erschütterungen) aufgenommen worden. So wird bei der Bewertung von einzelnen Projekten im Rahmen einer Kosten-Nutzen-Analyse z.B. für den Bau von Ortsumgehungen eine monetäre Bewertung der Reduzierung von Luftschadstoffen vorgenommen. Neben der Kosten-Nutzen-Betrachtung enthält der Bundesverkehrswegeplan 1985 erstmals eine Einschätzung des Umweltrisikos bei größeren Bauprojekten. Diese Einschätzung kann dazu führen, daß bei ökologischen Problemhäufungen eine Rückstufung des Projektes in der Dringlichkeit der Fertigstellung oder gar ein Verzicht „in Betracht zu ziehen“ ist⁹.

Über die Abwägung von Umweltbeeinträchtigungen, die mit einzelnen Maßnahmen verbunden sind, hinaus findet auf globaler Ebene (d.h. für das gesamte Verkehrssystem) eine Bewertung der ökologischen Konsequenzen der geplanten Infrastrukturinvestitionen nicht statt. Es werden in den BVWP-Berichten auch keine Belastungsangaben diskutiert und keine quantitativen Zielvorstellungen formuliert. Dies mag für die Anfangsphase der Bundesverkehrswegeplanung damit zu erklären sein, daß zu Beginn der siebziger Jahre entsprechende Informationen nur lückenhaft vorhanden waren und der Problemdruck als gering empfunden wurde. Aber auch in den folgenden Bundesverkehrswegeplanungen finden sich keine Präzisierungen von umweltbezogenen Zielen. Während die Bundesregierung in mehreren Beschlüssen die Absicht formulierte, die gesamten Kohlendioxid-Emissionen in der Bundesrepublik bis zum Jahr 2005 um 25 bis 30 vH zu senken, und die Konferenz der Verkehrsminister des Bundes und der Länder im Oktober 1991 für den Verkehr eine Reduktion um 10 vH im Zeitraum 1987 bis 2005 als Zielgröße festlegte, wird im Bundesverkehrswegeplan 1992 nur die Absicht ausgedrückt, „auf dem schwierigen Weg zu einer Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs im Straßen- und Luftverkehr und damit auch der CO₂-Emission voranzukommen“¹⁰.

Um die Schwerpunkte der Wegeplanungen in den letzten 20 Jahren zu kennzeichnen und zu prüfen, ob sich die Anteile der umweltverträglicheren Verkehrsarten Eisenbahn und Binnenschifffahrt im Zeitablauf verändert haben, wurde hier die Investitionsstruktur aller seit 1973 erstellten Bundesverkehrswegepläne ausgewertet (Tabelle 2).

Erfaßt wurden die Ansätze für Ersatzinvestitionen und der Investitionen für Neu- und Ausbau von Verkehrswegen. Erstmals werden im Bundesverkehrswegeplan 1980 die Neu- und Ausbaumaßnahmen nach ihrer Dringlichkeit und dem vorgesehenen Realisierungszeitraum in zwei Ausbaustufen unterteilt. Da sich die Finanzierungsrechnungen, die in den Plänen enthalten sind, auf die erste Ausbaustufe („vordringlicher Bedarf“) beziehen und nur diese Maßnahmen nach aller Erfahrung eine Chance haben, im vorgesehenen Zeitraum verwirklicht zu werden, wurde auf die Erfassung der zweiten Ausbaustufe („weiterer Bedarf“) verzichtet.

⁷ Vgl. Unterrichtung durch die Bundesregierung, Bundesverkehrswegeplan 1. Stufe. In: Deutscher Bundestag, 7. Wahlperiode, Drucksache 7/1045, Bonn 1973.

⁸ Ebenda, S. 11.

⁹ Der Bundesminister für Verkehr (Hrsg.): Bundesverkehrswegeplan 1992, Bonn, S. 25 f. Für eine ausführliche Stellungnahme zur Berücksichtigung von Umweltwirkungen in der Bewertung einzelner Projekte vgl. Norbert Gorißen und Stefan Schmitz: Verkehrsentwicklung und Bundesverkehrswegeplanung ..., a.a.O., S. 203/4.

¹⁰ Ebenda, S. 10.

Tabelle 1

Entwicklung der Verkehrswege in den alten Bundesländern

Infrastrukturbereiche	Einheit	1960	1970	1980	1985	1990	1991
Eisenbahnen, S-Bahn							
Netzlänge	1000 km	30,7	29,5	28,5	27,6	26,9	27,1
Investitionen zu jeweiligen Preisen	Mrd. DM	1,50	1,93	3,53	4,55	3,73	3,38
Investitionen zu Preisen von 1985	Mrd. DM	4,20	3,69	3,97	4,55	3,22	2,81
Bruttoanlagevermögen zu Preisen von 1985	Mrd. DM	79,55	103,34	126,17	133,73	141,58	141,65
Stadtschnell- und Straßenbahnen¹⁾							
Netzlänge	1000 km	3,2	2,2	1,9	1,9	1,9	1,9
Investitionen zu jeweiligen Preisen	Mrd. DM	0,12	0,61	1,78	1,40	1,56	1,56
Investitionen zu Preisen von 1985	Mrd. DM	0,34	1,07	1,85	1,40	1,36	1,28
Bruttoanlagevermögen zu Preisen von 1985	Mrd. DM	9,18	14,94	29,49	36,36	41,81	42,77
Straßen und Brücken							
Netzlänge	1000 km	362,5	432,3	479,5	490,0	498,9	501,0
Investitionen zu jeweiligen Preisen	Mrd. DM	3,42	11,76	17,07	13,94	15,58	16,38
Investitionen zu Preisen von 1985	Mrd. DM	8,34	21,38	17,80	13,94	13,69	13,52
Bruttoanlagevermögen zu Preisen von 1985	Mrd. DM	128,68	275,04	445,29	500,03	546,35	553,97
Darunter Bundesfernstraßen							
Netzlänge	1000 km	27,5	36,3	39,6	39,7	39,9	39,9
Investitionen zu jeweiligen Preisen	Mrd. DM	1,21	4,31	5,43	4,45	5,04	5,35
Investitionen zu Preisen von 1985	Mrd. DM	2,95	7,84	5,66	4,45	4,43	4,42
Bruttoanlagevermögen zu Preisen von 1985	Mrd. DM	41,47	96,52	158,23	177,02	193,54	196,47
Wasserstraßen²⁾							
Netzlänge	1000 km	4,5	4,4	4,4	4,3	4,4	4,4
Investitionen zu jeweiligen Preisen	Mrd. DM	0,25	0,49	0,76	0,90	0,87	0,97
Investitionen zu Preisen von 1985	Mrd. DM	0,67	0,84	0,79	0,90	0,77	0,78
Bruttoanlagevermögen zu Preisen von 1985	Mrd. DM	22,31	28,72	36,63	39,24	41,80	42,22
Rohrfernleitungen³⁾							
Netzlänge	1000 km	0,5	2,1	2,1	2,2	2,2	2,2
Investitionen zu jeweiligen Preisen	Mrd. DM	0,03	0,05	0,08	0,12	0,20	0,25
Investitionen zu Preisen von 1985	Mrd. DM	0,09	0,10	0,09	0,12	0,18	0,21
Bruttoanlagevermögen zu Preisen von 1985	Mrd. DM	1,01	4,02	5,07	4,98	4,78	4,77
Insgesamt							
Investitionen zu jeweiligen Preisen	Mrd. DM	6,52	19,15	28,65	25,36	26,98	27,89
Investitionen zu Preisen von 1985	Mrd. DM	16,58	34,92	30,17	25,36	23,65	23,02
Bruttoanlagevermögen zu Preisen von 1985	Mrd. DM	282,19	522,58	800,88	891,36	969,86	981,84

1) Fahrweg einschließlich zugehöriger Anlagen. — 2) Bis zur Seegrenze. — 3) Rohöl- und Mineralölproduktenleitungen über 40 km Länge.

Quelle: „Verkehr in Zahlen“, Hrsg.: Der Bundesminister für Verkehr; verantwortlich für den Inhalt: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung.

Die Aufteilung der Investitionsbeträge auf Deutsche Bundesbahn, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen weist in den Planungen von 1973, 1980 und 1985 eine weitgehend gleiche Struktur auf. Wichtigster Investitionsbereich sind die Bundesfernstraßen mit einem Anteil von rund 55 vH aller geplanten Investitionen. Auf die Deutsche Bundesbahn entfällt etwas mehr als ein Drittel der Gesamtbeträge, bei den Wasserstraßen sind es 7 vH bis 9 vH.

Deutlich weichen davon die Ansätze des Koordinierten Investitionsprogramms von 1977 ab, in dem auf die Bun-

desfernstraßen 70 vH aller Mittel entfallen und der Bundesbahn allenfalls ein — realistisch kalkulierter — Ersatzbedarf zugestanden wird. Diese Planungen wurden zu einem Zeitpunkt erstellt, als die Verkehrspolitik auf ein groß dimensioniertes Straßenbauprogramm ausgerichtet war, das sich dann als nicht finanzierbar erwies. In den folgenden Planungen wurden die Ansätze daher gekürzt.

Die Investitionen in den siebziger und achtziger Jahren haben zu einer kräftigen Ausweitung der Kapazitäten vor allem bei den Straßen geführt. So hat sich das im Bundesfernstraßennetz gebundene Bruttoanlagevermögen von

Tabelle 2

Investitionsansätze in den Bundesverkehrswegeplänen¹⁾

Investitionsprogramm	Preisstand	Investitionskategorie	Mrd. DM				Anteile in vH		
			Bundesbahn ²⁾	B.-Fernstraßen	Wasserstraßen	Insgesamt	Bundesbahn ²⁾	B.-Fernstraßen	Wasserstraßen
Bundesverkehrswegeplan 1. Stufe, (1976-1985)	1972	Brutto Netto	41,9 .	64,6 .	10,5 .	117,0 .	35,8 .	55,2 .	9,0 .
Koord. Investitionsprogramm für die Bundesverkehrswege, 1977 (1976-1985)	1975	Brutto Netto	24,6 14,2	85,4 50,9	11,2 6,0	121,2 71,1	20,3 20,0	70,5 71,6	9,2 8,4
Bundesverkehrswegeplan 1980 (1981-1990)	1978	Brutto Netto	43,6 16,8	63,4 34,4	8,5 3,8	115,5 55,0	37,7 30,5	54,9 62,5	7,4 6,9
Bundesverkehrswegeplan 1985 (1986-1995)	1983	Brutto Netto	35,0 3,8	50,1 24,5	8,0 3,0	93,1 31,3	37,6 12,1	53,8 78,3	8,6 9,6
Bundesverkehrswegeplan 1992 (1991-2010)	1991	Brutto	194,9	191,4	28,0	414,3	47,0	46,2	6,8
Netto		108,3	99,6	14,7	222,6	48,7	44,7	6,6	
davon									
alte Bundesländer		Brutto Netto	103,2 62,2	133,6 64,3	17,0 8,8	253,8 135,3	40,7 46,0	52,6 47,5	6,7 6,5
neue Bundesländer		Brutto Netto	91,7 46,1	57,8 35,3	11,0 5,9	160,5 87,3	57,1 52,8	36,0 40,4	6,9 6,8

1) Für die Bundesverkehrswegepläne 1980, 1985 und 1990 wird nur der „vordringliche Bedarf“ ausgewiesen. — 2) Im Bundesverkehrswegeplan 1992 sind die Ansätze für die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Reichsbahn enthalten.

Quellen: Der Bundesminister für Verkehr, Berechnungen des DIW.

1970 bis 1991 verdoppelt¹¹. Deutlich geringer war dagegen mit etwa einem Drittel die Zunahme bei der Eisenbahn (einschl. S-Bahn) und mit knapp der Hälfte der Zuwachs bei den Binnenwasserstraßen. Während im Jahre 1970 der Vermögenswert der Eisenbahnen den der Bundesfernstraßen noch etwas überstieg, sind die Fernstraßen seitdem der dominierende Infrastrukturbereich geworden. Mit rund 200 Mrd. DM (zu Preisen von 1985) übertrifft ihr Bruttoanlagevermögen nunmehr den Gesamtwert des Eisenbahnnetzes und der Binnenwasserstraßen.

Investitionsprogramm des Bundesverkehrswegeplans 1992

Der erste gesamtdeutsche Bundesverkehrswegeplan wurde in diesem Jahr vorgelegt. Er sieht von 1991 bis 2010 als vordringlichen Bedarf ein Investitionsvolumen für Bundesfernstraßen, Deutsche Bundesbahn, Deutsche Reichsbahn und Bundeswasserstraßen von 414 Mrd. DM (zu Preisen von 1991) vor. Das DIW hat in einer Untersuchung für diese Planungen den Bedarf an Ersatz- und Erhaltungsinvestitionen einschließlich des Nachholbedarfs auf 256 Mrd. DM beziffert¹². Da ein Teil des Ersatzbedarfs durch Neu- und Ausbau gedeckt wird, wurden für Ersatzinvestitionen in den Plan nur 192 Mrd. DM eingestellt. Zum vordringlichen Bedarf werden außerdem Über-

hänge aus laufenden Projekten und Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs aus dem BVWP 1985 (insgesamt 74 Mrd. DM), Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (58 Mrd. DM) sowie neue Vorhaben mit einem Volumen von 91 Mrd. DM gerechnet.

In der Öffentlichkeit wird der Bundesverkehrswegeplan 1992 vom Bundesverkehrsminister unter der Schlagzeile „Vorrang für die Schiene“ vorgestellt¹³. Betrachtet man die gesamten Investitionsbeträge für die Infrastrukturbereiche, so zeigt sich, daß der Ansatz für die Eisenbahnen (DB und DR) mit 195 Mrd. DM den für die Bundesfern-

¹¹ Das Anlagevermögen der Verkehrsbereiche wird als monetäre Maßgröße für die Kapazität der Verkehrsinfrastruktur vom DIW seit vielen Jahren berechnet und regelmäßig veröffentlicht. Vgl.: „Verkehr in Zahlen“, div. Jahrgänge, Bearb.: Heinz Enderlein und Bernhard Schrader, Hrsg.: Der Bundesminister für Verkehr. Über aktuelle Ergebnisse und die erstmalige Einbeziehung der neuen Bundesländer in die Berechnungen wurde jüngst in einer gesonderten Veröffentlichung berichtet. Vgl.: Hohe Ersatzinvestitionen in Verkehrswege erforderlich. Bearb.: Heinz Enderlein, Uwe Kunert, Heike Link. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 41/92, S. 215 f.

¹² Heinz Enderlein und Uwe Kunert: Ermittlung des Ersatzinvestitionsbedarfs für die Bundesverkehrswege. Beiträge zur Strukturforchung, Heft 134, Berlin 1992.

¹³ Der Bundesminister für Verkehr: Verkehrsnachrichten, Nr. 8/9-92, S. 8.

straßen (191 Mrd. DM) erstmals übertrifft. Gegenüber dem BVWP 1985 erhöht sich der Anteil der Eisenbahnen am gesamten Investitionsvolumen um fast 10 vH-Punkte.

Der Vergleich der Gesamtansätze für die Verkehrsträger ist jedoch irreführend, da sich das — nunmehr gesamtdeutsche — Bezugsgebiet und damit wichtige Ausgangsbedingungen für die Wegeplanung gegenüber 1985 verändert haben.

Differenziert nach alten und neuen Bundesländern ergibt sich für Westdeutschland nahezu eine Konstanz in der Aufteilung der Mittel auf die verschiedenen Wegenetze. Die Bundesfernstraßen verlieren gegenüber 1985 lediglich einen Anteil von 1 vH der gesamten Investitionssumme, bleiben aber mit einem Volumen von 134 Mrd. DM immer noch der mit Abstand gewichtigste Investitionsbereich. Der Anteil der Wasserstraßen vermindert sich von 9 vH auf 7 vH, während die Bundesbahn eine Zunahme um 3 vH-Punkte verzeichnen kann. Ihr Investitionsvolumen (103 Mrd. DM) liegt um rund 30 Mrd. DM unter dem des Fernstraßenbereichs, so daß von einer Vorrangstellung der Schiene bei der Verkehrswegepolitik in den alten Bundesländern nicht gesprochen werden kann. Es bleibt vielmehr bei einer Aufteilung der Investitionsmittel, die im wesentlichen den Planungen in den letzten 10 Jahre entspricht.

Der hohe Anteil der Eisenbahninvestitionen in den neuen Bundesländern (57 vH) ist vor allem darauf zurück-

zuführen, daß das Schienennetz in der DDR die Hauptlast des Fernverkehrs zu tragen hatte und daß in den letzten Jahren starke Verschleißerscheinungen und damit ein hoher Ersatzbedarf sichtbar wurden. Zudem haben in den Planungen für Ostdeutschland die „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ und die Maßnahmen im Zusammenhang mit der Verbesserung der Verkehrssituation Berlins große Bedeutung. In diesen Programmen sind überdurchschnittlich viele Eisenbahnprojekte enthalten (allein 10 Mrd. DM für den „Knoten Berlin“). Dabei handelt es sich vorrangig um die Wiederherstellung von früheren Verbindungen, d.h. daß auch diese Maßnahmen überwiegend als — durch die deutsche Teilung bedingter — Nachholbedarf angesehen werden können.

Die projektierten Bauleistungen in vergleichbarer Abgrenzung (Investitionen pro Jahr zu konstanten Preisen) wurden im Bundesverkehrswegeplan 1992 für die alten Bundesländer gegenüber den Ansätzen von 1985 insgesamt angehoben. Neben einer Steigerung bei der Eisenbahn ist in Westdeutschland auch für die Bundesfernstraßen ein höheres jährliches Investitionsvolumen vorgesehen als in den früheren Ansätzen. Damit soll offenkundig auch der prognostizierten Zunahme der Verkehrsleistungen im Straßenbereich Rechnung getragen werden. Die Politik der Anpassung des Infrastrukturangebotes an eine relativ restriktionsfreie Entwicklung der Verkehrsnachfrage wird also fortgesetzt.

Tabelle 3

Bundesverkehrswegeplanung
Geplante durchschnittliche jährliche Investitionen¹⁾
in Mrd. DM

Investitionsprogramm	Deutsche Bundesbahn ²⁾		Bundesfernstraßen		Wasserstraßen		Insgesamt	
	zu jew. Preisen	zu Pr. von 1985	zu jew. Preisen	zu Pr. von 1985	zu jew. Preisen	zu Pr. von 1985	zu jew. Preisen	zu Pr. von 1985
Bundesverkehrswegeplan 1. Stufe, (1976-1985)	4,2	7,1	6,5	10,8	1,1	1,7	11,8	19,6
Koord. Investitionsprogramm für die Bundesverkehrswege, 1977 (1976-1985)	2,5	3,6	8,5	12,2	1,1	1,5	12,1	17,3
Bundesverkehrswegeplan 1980 (1981-1990)	4,4	5,7	6,3	8,1	0,9	1,1	11,6	14,9
Bundesverkehrswegeplan 1985 (1986-1995)	3,5	3,6	5,0	5,1	0,8	0,8	9,3	9,5
Bundesverkehrswegeplan 1992 (1991-2010)	9,8	8,1	9,6	7,9	1,5	1,2	20,9	17,2
davon								
alte Bundesländer	5,2	4,3	6,7	5,5	0,9	0,7	12,8	10,5
neue Bundesländer	4,6	3,8	2,9	2,4	0,6	0,5	8,1	6,7

¹⁾ Errechnet als arithmetisches Mittel für den jeweiligen Planungszeitraum. Für die Bundesverkehrswegepläne 1980, 1985 und 1990 wird nur der vordringliche Bedarf ausgewiesen. — ²⁾ Im Bundesverkehrswegeplan 1992 sind die Ansätze für die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Reichsbahn enthalten.

Quellen: Der Bundesminister für Verkehr, Berechnungen des DIW.

Zusammenwirken von Investitions- und Preispolitik erforderlich

Die Entwicklung der verkehrsbedingten globalen Umweltschäden und die intensive Diskussion darüber haben die Investitionsplanungen kaum beeinflusst: Der Anteil der umweltverträglicheren Verkehrsarten Eisenbahn und Schifffahrt an den für die Bundesverkehrswege vorgesehenen Investitionen hat sich in den alten Bundesländern seit 1973 lediglich von 45 vH auf 47 vH erhöht; das künftig vorgesehene absolute Investitionsvolumen bei den Bundesfernstraßen übertrifft sogar noch den Ansatz der Planungen von 1985. Der neue Bundesverkehrswegeplan stellt also weitgehend eine Fortschreibung des Status quo dar und läßt eine verstärkte Berücksichtigung ökologischer Ziele nicht erkennen.

Notwendig wäre es jedoch, die natürlichen Umweltbedingungen als begrenzenden Faktor für die Expansion des Straßenverkehrs bei der Errichtung der in den nächsten Jahrzehnten nutzbaren Infrastruktur zu berücksichtigen. Eine entsprechende Umorientierung der Verkehrswegepolitik wäre zudem weitgehend ohne zusätzlichen Mittelbedarf zu verwirklichen. Berechnungen des erforderlichen Volumens für eine solche Investitionsstrategie mit Kostenansätzen des Bundesverkehrswegeplans 1985 haben gezeigt, daß in den Investitionsbereichen des Bundes die benötigten Mittel für eine Ausweitung der Kapazitäten von Bahn und Binnenschifffahrt im wesentlichen durch eine Umverteilung zu Lasten der Bundesfernstraßen gewonnen werden können¹⁴.

Eine deutliche Umorientierung der Verkehrspolitik zugunsten von Schiene und Binnenschifffahrt kann sich jedoch nicht auf die Infrastrukturpolitik beschränken; sie bedarf auch der Unterstützung durch andere verkehrspolitische Maßnahmen. Um den sich immer wieder selbst anstoßenden Kreislauf aus Leistungssteigerungen im Straßenverkehr und Bereitstellung zusätzlicher Kapazität zu durchbrechen, sind neben einer entsprechenden Gestal-

tung der Infrastruktur auch preispolitische Maßnahmen erforderlich. Bisher haben niedrige Kraftstoffpreise die Ausweitung des Straßenverkehrs deutlich begünstigt. So lagen die auf ein einheitliches gesamtwirtschaftliches Preisniveau bezogenen Preise für Benzin und Diesel¹⁵ in den siebziger und achtziger Jahren überwiegend unter den entsprechenden Werten in der Zeit vor 1970 (Tabelle 4). In der zweiten Hälfte der achtziger Jahre erreichten die realen Kraftstoffpreise sogar historische Tiefstwerte. Zur gleichen Zeit hat der motorisierte Straßenverkehr stark zugenommen.

Diese Preisentwicklung führte zu einem massiven Konflikt mit dem ökologischen Ziel, Straßenkapazitäten zu begrenzen; es erscheint wenig erfolgversprechend, Kapazitätsbeschränkungen zu planen, wenn gleichzeitig der Preis für die Benutzung der Kapazitäten sinkt. Erforderlich ist daher eine sich in ihren Wirkungen gegenseitig ergänzende Strategie von Preis- und Investitionspolitik: Eine spürbare fahrleistungsbezogene Verteuerung des Straßenverkehrs (z.B. durch Erhöhung der Mineralölsteuer oder Einführung entfernungsabhängiger Straßenbenutzungsgebühren) kann den Auslastungsdruck im Straßennetz mindern und so Spielräume für eine Lenkung der Investitionen in die weniger umweltbelastenden Verkehrsarten schaffen. Nur mit einer solchen Umorientierung könnte vermieden werden, daß die erheblichen Beträge, die mit der Verwirklichung der Bundesverkehrswegeplanung langfristig gebunden werden, nach Prioritäten verausgabt werden, die auf Dauer keinen Bestand haben können.

¹⁴ Vgl.: Investitionen und Steuern als Instrumente ökologischer Verkehrspolitik. Bearb.: Ulrich Voigt. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 10/92.

¹⁵ Diese Werte drücken aus, wieviel der Liter Kraftstoff aus den einzelnen Beobachtungsjahren 1985 gekostet hätte, wenn sein Preis sich mit der gesamtwirtschaftlichen Preisveränderungsrate (des BIP) entwickelt hätte. Sie ermöglichen also einen Vergleich über die Höhe des Kraftstoffpreises in den einzelnen Jahren, bezogen auf ein gemeinsames gesamtwirtschaftliches Preisniveau.

Tabelle 4

Entwicklung der Kraftstoffpreise¹⁾
DM je Liter

	1950	1955	1960	1965	1970	1975	1980	1985	1988	1990	1991
	zu jeweiligen Preisen										
Benzin ²⁾	0,56	0,63	0,60	0,57	0,57	0,83	1,15	1,36	0,93	1,14	1,28
Diesel	0,34	0,46	0,54	0,52	0,58	0,87	1,17	1,34	0,90	1,02	1,07
	bezogen auf die gesamtwirtschaftliche Preisbasis 1985 ³⁾										
Benzin ²⁾	2,12	2,03	1,70	1,34	1,12	1,19	1,35	1,36	0,87	1,00	1,08
Diesel	1,29	1,48	1,53	1,22	1,13	1,25	1,37	1,34	0,84	0,90	0,90

¹⁾ Einschl. Mehrwertsteuer. — ²⁾ Normalbenzin; bis 1987 verbleit, seit 1988 bleifrei. — ³⁾ Deflationiert mit dem Preisindex des Bruttoinlandsprodukts (1985 = 100)

Quellen Aral AG, Berechnungen des DIW.

Chinas Außenwirtschaft im Wandel

Chinas Wirtschaft boomt. Das Bruttoinlandsprodukt stieg im ersten Halbjahr 1992 real um 10 vH. Die Anlageinvestitionen, mit denen mehr und mehr auch das Hinterland erschlossen und in das Wachstum einbezogen wird, expandierten um mehr als ein Drittel und schaffen damit weiterhin die angebotsseitigen Voraussetzungen dafür, daß auch künftig die Nachfrageexpansion relativ inflationsfrei bewältigt werden kann¹. In diesem Prozeß spielt die chinesische Außenwirtschaft eine wichtige Rolle. Die Einfuhr steigt — nach einem Einbruch im Jahre 1990 — seit zwei Jahren real in der Größenordnung von durchschnittlich jährlich 20 vH. Mit ihrem Akzent auf Maschinen und anderen Produkten fortgeschrittener Technologie ist sie das wichtigste Vehikel für die Umsetzung von Liberalisierung und Reformen in Wachstum und Fortschritt in der strukturellen Entwicklung.

Ein Schwerpunkt der Wachstumspolitik ist die Exportwirtschaft: In den gesamten achtziger Jahren und danach war die Exportentwicklung steil nach oben gerichtet. Seit 1990 erbringen die Handels- und Dienstleistungsbilanz Überschüsse.

Die Volksrepublik hat sich zunehmend in die Weltwirtschaft integriert; ihr Weltmarktanteil hat sich seit Anfang der achtziger Jahre mehr als verdoppelt. Dabei wird die Zusammenarbeit mit der asiatisch-pazifischen Region immer enger, zum Teil zu Lasten der übrigen Handelspartner. Zu Lasten auch Europas?

Für die Fortsetzung des gesamtwirtschaftlichen Wachstums hat der 14. Parteitag der kommunistischen Partei von Ende Oktober 1992 Signale gesetzt. Der Einfluß der Reformer in den Führungsgremien wurde gestärkt, der Staat soll sich weiter aus der laufenden Wirtschaftstätigkeit zurückziehen, nur noch Rahmenregeln erlassen und Kontrollfunktionen ausüben. Weitere Reformschritte sind angekündigt. Mit der Bezeichnung „sozialistische Marktwirtschaft“ wurde eine ordnungspolitische Kompromißformel gefunden, die institutionelle und regionale Freiräume für die nichtstaatliche Wirtschaft schafft. Insgesamt wurde damit die Entscheidungsstruktur stärker dezentralisiert.

In der Außenwirtschaft soll künftig jedoch eine neue zentrale Behörde, die ETO (Economic and Trade Office), für mehr Koordinierung zwischen staatlicher Verwaltung und Wirtschaft, d.h. zwischen Staatsrat (Regierung), Planbehörde, den 32 Ministerien (einschließlich des Außenhandelsministeriums MOFERT) und den Industrie- und Handelsbetrieben sorgen. Mit der Leitung des Amtes wurde indes ein liberaler Wirtschaftsfachmann, der Vizepremier Zhu Rongji, betraut. Die Behörde läßt sich vom japanischen Ministry of Trade and Industry (MITI) beraten². Mit dem neuen Büro soll organisatorisch umgesetzt werden, was in letzter Zeit vielfach vorgedacht wurde³:

- eine bessere Erkundung von Nachfragetrends bei den Handelspartnern,
- eine bessere Qualität und Vermarktung des Exportangebots,
- die Ausnutzung von komparativen Vorteilen⁴ und bessere Integration in den asiatisch-pazifischen Wirtschaftsraum,
- staatliche Stützung des Exportwachstums wie in den asiatischen Schwellenländern⁵.

In der Presse und in Fachzeitschriften werden die Schwächen des bisherigen Systems schärfer herausgestellt als bisher und anhand ausländischer Beispiele der

Zusammenhang zwischen Marktöffnung, fortschreitender Kommerzialisierung der Außenwirtschaft und weiteren Reformen verdeutlicht. Mit dieser Veränderung der politischen und institutionellen Rahmenbedingungen ist der Außenwirtschaft erneut eine strategische Bedeutung für den Entwicklungsprozeß zugemessen worden.

Stärkere regionale Integration

China hat in den letzten zwei Jahren seine Handelsbeziehungen mit den traditionellen Handelspartnern in der asiatisch-pazifischen Region und den Grenzhandel neu gestaltet. Das Verhältnis zu Vietnam war lange Zeit durch den Kambodscha-Konflikt und gegenseitige Ansprüche auf (strategisch wichtige und rohstoffhöffige) Inseln im Südchinesischen Meer stark belastet. Der Handel war zunächst gänzlich zusammengebrochen, wird jedoch nun wieder — mit hohen Zuwachsraten — ausgedehnt. Im Dezember 1992 wurde ein Abkommen über wirtschaftliche Zusammenarbeit geschlossen, gemeinsame Verkehrs-

¹ Der Verbraucherpreisanstieg betrug im 3. Quartal 1992 knapp 5 vH, nach 3 vH im Vorjahr.

² Vgl. Chinese delegation receives lesson from MITI. In: The Nikkei Weekly vom 02.11.1992.

³ Vgl. z.B. den Bericht von Zhao Hong über das Seminar China-ASEAN vom Mai 1992, in: Shijie Jingji (Weltwirtschaft) Nr. 6/1992, S. 84; Lu Chuanmin über das transnationale Verhalten großer chinesischer Firmen, in: Shijie Jingji (Weltwirtschaft) Nr. 7/1992, S. 54 ff.

⁴ Zu Chinas komparativen Vorteilen im Textilhandel vgl. z.B. Peng Yuanxun, Multifaser Abkommen und Chinas Textilhandel. In: Guoji Maoyi Wenti (Fragen des Internationalen Handels), Nr. 4/1992, S. 2 ff.

⁵ Vgl. Shen Huasong, Modernisierungstheorie und Ostasien, S. 1 ff.; und Xiao Chen, Die Weltwirtschaft befindet sich im Umbruch, mit Hinweisen zu Vorstellungen und Reformkonzepten zur Öffnungspolitik, S. 8 ff. In: Shijie Jingji (Weltwirtschaft) Nr. 8/1992.

Entwicklung der Außenwirtschaft der VR China

	1981	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	Jan/Juni 1992
	in Mrd. US-\$								
Ausfuhr	22,01	27,35	30,94	39,44	47,54	52,49	62,06	71,91	35,59
Einfuhr	22,01	42,25	42,91	43,21	55,27	59,14	53,35	63,79	33,04
Saldo der Handelsbilanz ¹⁾	0,00	-14,90	-11,97	-3,77	-7,75	-6,65	8,71	8,12	2,55
Saldo der Leistungsbilanz ²⁾	1,35	-11,42	-7,03	0,30	-3,80	-4,80	11,99	13,76	> 11
Währungsreserven ³⁾	5,01	12,72	11,45	16,30	18,54	17,96	29,59	43,67	46,12
Verschuldung, brutto ges. ⁴⁾	5,80	16,72	23,75	35,30	42,41	44,85	52,55	60,52	62,32
davon kurzfristig	—	6,42	6,08	8,22	8,81	6,91	6,77	7,20	11,50
Schuldendienst ⁵⁾	1,72	2,48	2,97	3,81	4,63	5,68	7,01	8,40	9,20
Guthaben im IBS ⁶⁾	4,97	11,95	11,27	16,97	22,18	23,49	40,46	46,84	47,16
	Veränderung gegenüber Vorjahr in vH								
Bruttoinlandsprodukt	5,2	13,0	7,8	9,4	10,9	3,6	5,2	7,1	10,3
Export	17,5	10,1	14,0	26,9	20,2	9,1	18,1	15,8	17,0
Exportvolumen	15,6	14,4	19,5	24,0	15,7	6,7	13,0	9,5	—
Einheitswerte	1,6	-3,8	-4,6	2,4	3,9	2,2	4,6	5,8	—
Import	10,7	63,9	1,5	0,7	27,9	7,0	-9,8	19,5	23,4
Importvolumen	15,0	69,0	-6,7	-6,4	21,2	5,5	-13,1	18,9	—
Einheitswerte	-3,8	-3,0	8,8	7,3	5,1	0,2	3,5	0,5	—
Terms-of-trade	5,6	-0,8	-12,3	-4,6	-1,1	2,0	1,1	5,3	—
	Anteile in vH								
Schuldendienstquote ⁷⁾	4,6	7,7	8,2	8,5	8,7	9,8	10,3	10,1	10,0
Verschuldung, brutto/BIP ⁸⁾	2,0	5,8	8,6	11,6	11,3	10,6	14,5	16,5	—
Verschuldung, netto/BIP ⁹⁾	0,3	1,6	4,5	6,0	5,4	5,0	3,3	3,7	—

1) Nach Angaben der Zollstatistik. — 2) Nach Angaben der Chinesischen Volksbank; für 1992 geschätzt. — 3) Nach Angaben der chinesischen Volksbank und des IMF. — 4) Nach Angaben der Weltbank in World Debt Tables, sowie Meldungen aus der Presse. — Nach Angaben der BIZ per 30.9.1992 = 36,82 Mrd. US-\$; darin nicht enthalten Anleihen von Internationalen Institutionen (z.B. IMF, Weltbank und IDA), Bankanleihen von Australien und Portugal (die nicht an die BIZ berichten) sowie nichtverbürgte Lieferantenkredite. — 5) Zins- und Tilgungsleistungen zusammengefasst. — 6) Interbanksystem, Berichtssystem, der Bank für Internationalen Zahlungsausgleich (BIZ) Basel. Von den Währungsreserven liegen zur Zeit rund 40 vH bei der Bank of China. — 7) Schuldendienst im Verhältnis zum Export von Gütern und Dienstleistungen. — 8) Brutto-Verschuldung im Verhältnis zum Bruttoinlandsprodukt. — 9) Netto-Verschuldung, d.h. abzüglich der Guthaben im Interbanksystem, im Verhältnis zum BIP.

Quellen: Zhongguo tongji nianjian 1991, Guojia tongji ju (Statistisches Jahrbuch Chinas 1991, Staatliches Statistisches Amt, Beijing 1991; China's Customs Statistics, Vierteljahresberichte, Beijing und Hongkong, 1983/1992; UN, World Debt Tables, Vol. 2, November 1991; IMF, International Financial Statistics, Monatshefte; UN, World Economic Survey 1992; BIZ, Entwicklung des Internationalen Bankgeschäfts und der Internationalen Finanzmärkte, Basel, Vierteljahresberichte.

projekte werden vorbereitet; China hat Vietnam eine gemeinsame Ausbeutung der Ölquellen bei den Spratley- und Paracel-Inseln vorgeschlagen.

Während der Grenzhandel mit Rußland ausgeweitet wurde, stagnieren die Käufe in übrigen Landesteilen. Ein regerer Handel hat sich mit Kasachstan entwickelt. Mit diesem Land wurde auch ein Handels- und Kooperationsabkommen geschlossen und technische Hilfe vereinbart.

Auf niedrigem Niveau bewegt sich der chinesische Handel mit der Mongolei, bei allerdings hohen Zuwachsraten; der Handel mit Nordkorea stagniert hingegen, China nimmt nur die langfristig vereinbarten Rohstofflieferungen

ab. Mit Hilfe des United Nations Development Programme (UNDP) und in Zusammenarbeit mit Rußland, Japan und Südkorea wird seit zwei Jahren versucht, eine multinationale Sonderwirtschaftszone am Tumen-Fluß, im Grenzgebiet zwischen China, Nordkorea und Rußland, aufzubauen. Das Projekt kommt jedoch kaum voran, weil die unterschiedlichen Interessen bisher nicht auf einen Nenner gebracht werden konnten⁶⁾.

Sehr stark hat China seinen Handel mit den Ländern der asiatisch-pazifischen Region ausgedehnt, die sich 1989

⁶⁾ Vgl. Hinterland of hope. In: Far Eastern Economic Review vom 16.01.1992.

Außenhandel der VR China nach Ländern und Ländergruppen

	1950	1960	1970	1980	1985	1990	1991	1992 Januar bis Juni	1992/1991
	in Mill. US-\$								
Ausfuhr, insgesamt	552	1 860	2 260	18 122	27 350	62 063	71 910	35 590	17,0
	Anteile in vH								
APEC ¹⁾	50,7	14,8	45,5	61,9	70,2	74,2	79,6	82,7	22,2
dar.: ASEAN ²⁾	0,5	3,7	5,9	6,6	10,3	6,0	5,8	5,3	3,1
dar.: Singapur	0,0	1,4	4,5	2,3	7,6	3,2	2,8	2,5	-4,4
Hongkong ³⁾	25,9	10,3	25,6	24,0	26,3	42,9	44,7	45,5	19,6
Taiwan ⁴⁾	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	0,5	0,8	0,9	26,9
Rep. Korea ⁴⁾	0,0	0,0	0,0	0,4	2,2	2,0	3,0	3,2	24,5
Ozeanien	0,2	0,3	1,6	1,5	0,9	0,9	0,9	0,9	16,9
dar.: Australien	0,2	0,3	1,4	1,2	0,7	0,7	0,8	0,8	13,7
Japan	3,8	0,0	9,9	22,3	22,3	14,5	14,3	13,6	13,8
USA	17,3	0,0	0,0	5,4	8,6	8,3	8,6	9,2	31,9
Kanada	0,7	0,2	0,9	0,8	0,9	0,7	0,8	0,8	15,6
Restliches Asien	0,6	11,8	12,3	4,0	2,5	4,6	2,8	2,6	28,5
Nahe Osten ⁵⁾	0,0	0,7	3,5	5,1	6,0	2,2	1,9	1,9	65,6
Westeuropa ⁶⁾	15,2	9,8	18,1	15,0	9,2	9,9	10,4	10,1	8,3
dar.: EG (12)	14,6	7,8	14,4	13,1	8,2	9,1	9,4	9,1	3,6
dar.: BRD	1,6	1,0	3,1	3,9	2,7	3,0	3,3	2,8	-6,4
Osteuropa ⁷⁾	3,5	15,9	11,5	6,1	3,6	1,5	0,4	0,2	-35,7
UdSSR/GUS	27,8	44,0	1,0	1,3	3,6	3,6	2,5	2,5	23,6
Afrika	1,6	1,8	5,0	4,1	2,0	2,1	1,4	1,4	11,7
Mittel- u. Südamerika	0,0	0,5	3,3	2,7	2,3	1,3	1,1	1,2	30,9
	in Mill. US-\$								
Einfuhr, insgesamt	583	1 950	2 326	20 020	42 253	53 349	63 791	33 043	23,4
	Anteile in vH								
APEC ¹⁾	43,6	6,3	39,2	61,4	67,6	64,7	74,6	75,0	27,0
dar.: ASEAN ²⁾	12,2	3,3	1,9	3,3	2,7	5,5	6,0	5,5	8,7
dar.: Singapur	0,0	1,3	1,9	0,9	0,6	1,6	1,7	1,5	11,3
Hongkong ³⁾	1,5	0,9	0,6	2,8	11,3	26,7	27,4	27,1	21,1
Taiwan ⁴⁾	0,0	0,0	0,0	1,2	1,7	4,2	5,7	6,2	41,6
Rep. Korea ⁴⁾	0,0	0,0	0,0	0,6	1,6	1,3	1,7	2,7	125,6
Ozeanien	0,6	1,5	5,8	6,2	3,1	2,8	2,7	2,3	4,7
dar.: Australien	0,6	1,1	5,6	5,3	2,7	2,5	2,4	1,9	-5,4
Japan	4,5	0,0	25,1	25,8	35,6	14,2	15,7	16,2	33,5
USA	24,5	0,0	0,0	19,1	12,0	12,3	12,6	11,7	21,4
Kanada	0,4	0,7	5,8	4,1	2,7	2,8	2,6	3,0	67,1
Restliches Asien	9,8	7,7	6,5	3,5	3,3	2,4	1,1	1,2	117,7
Nahe Osten ⁵⁾	0,1	0,2	1,2	1,6	0,4	0,9	1,2	1,2	36,5
Westeuropa ⁶⁾	13,0	21,1	38,7	16,7	16,8	17,7	15,7	14,6	10,0
dar.: EG (12)	11,3	18,2	35,0	14,1	14,5	15,2	13,2	12,3	9,1
dar.: BRD	1,8	4,8	8,8	6,7	5,7	5,0	4,8	4,5	4,0
Osteuropa ⁷⁾	0,7	16,1	7,4	6,8	4,1	2,4	1,0	0,8	-16,1
UdSSR/GUS	31,8	43,3	1,0	1,3	2,3	4,0	3,3	4,1	30,7
Afrika	0,5	3,9	2,8	1,9	0,8	0,7	0,7	0,6	27,9
Mittel- u. Südamerika	0,3	1,1	3,0	4,2	4,6	2,8	2,5	2,4	19,1

1) Asian Pacific Economic Cooperation; hier regional betrachtet, einschließlich Ozeanien. — 2) Association of South-East-Asian Nations. — 3) Einschließlich teilweise hoher Reexporte vor allem im Handel mit Taiwan, Südkorea, Deutschland und den USA. — 4) Werte z.T. geschätzt, z.T. in der Summe von Hongkong enthalten. Von 1989 an für Taiwan und von 1990 an für die Rep. Korea nur die amtliche Angabe des direkten Handels. Der Gesamthandel ist erheblich größer. — 5) Alle Länder Asiens westlich von Pakistan. — 6) Einschließlich Türkei und Zypern. — 7) Einschließlich ehemaliges Jugoslawien.

Quellen: Zhongguo duiwai jingji maoyi nianjian 1984 (Jahrbuch der Außenwirtschaft 1984), Beijing 1984, S.IV--3 ff.; China's Customs Statistics, Vierteljahresberichte, Beijing und Hongkong, 1983/1992; Guoji maoyi (Internationaler Handel), 1990/1992; Weitere Hinweise aus der Presse Taiwans und Koreas; Berechnungen des DIW.

zur APEC⁷ zusammengeschlossen haben. Diese Organisation wird von der Volksrepublik heute positiv gesehen, weil sie vielfältige Möglichkeiten der Zusammenarbeit bietet, ohne den Mitgliedstaaten enge vertragliche Verpflichtungen aufzuerlegen. China hatte vor Gründung der Volksrepublik drei Viertel und noch 1950 gut die Hälfte seines Handels mit dieser Region getätigt. Bis 1960, nach der Hinwendung zum sozialistischen Weltmarkt, schrumpfte der Anteil vorübergehend auf knapp 10 vH. Mit der Abwendung vom kommunistischen Block wurden die traditionellen Handelsbeziehungen nach und nach wieder aufgenommen. China tätigt heute sogar mehr als drei Viertel seines Außenhandels mit dieser Wirtschaftsregion⁸, die zusammengekommen mehr als das halbe Weltsozialprodukt erwirtschaftet. Die Volksrepublik hat in einer entscheidenden Phase ihrer Öffnungspolitik von der wirtschaftlichen Dynamik und der raschen technologischen Entwicklung der Schwellenländer profitiert und Anstöße für eigene Leistungen erhalten.

Der Handel ebnet auch den Weg für eine politische Annäherung an Nachbarstaaten. Einem Handelsabkommen mit der Republik Korea vom Januar 1992 folgten im August die Aufnahme diplomatischer Beziehungen und im Oktober 1992 ein Rahmenabkommen über wirtschaftliche Zusammenarbeit. Innerhalb kürzester Zeit wurde China nach Japan zum zweitwichtigsten Handelspartner dieses Landes; die Direktinvestitionen Koreas in China stiegen von 94 Mill. US-\$ im Jahr 1990 auf mehr als 200 Mill. US-\$ im ersten Halbjahr 1992⁹; für Projekte im Umfang von 4,6 Mrd. US-\$ wurden Verträge paraphiert. Die koreanische Regierung führte aufgrund dieser rasanten Entwicklung sogar eine Registrierungspflicht für Investitionen in China ein¹⁰.

Japan ist mit einem Handelsvolumen von 23 Mrd. US-\$ (1991) nach Hongkong (29,8 Mrd. US-\$) der zweitwichtigste Partner Chinas; die Volksrepublik rangiert auf dem japanischen Markt nach den USA an zweiter Stelle. Bis zum Abschluß des Investitionsschutzabkommens im Jahr 1990 hielt sich Japan mit Direktinvestitionen in China sehr zurück, bis Anfang 1992 wurden nur 3,4 Mrd. US-\$ zugesagt. Seit dem Besuch des japanischen Kaisers im Herbst dieses Jahres wird erwartet, daß das Land vom wichtigsten Kreditgeber auch zum wichtigsten Investor wird. Wie auf anderen Märkten scheuten japanische Firmen bisher den Transfer von Technologie. Die chinesische Seite hat hier aber das größte Interesse.

Die Beziehungen zu Taiwan bewegten sich bis vor kurzem mehr auf der inoffiziellen Ebene; die Schranken für direkte Kontrakte wurden auf beiden Seiten nur schrittweise gelockert. Während der Handel über Hongkong — mit hohem Überschuß für Taiwan — zurückgeht, nimmt der direkte Handelstausch überproportional zu. Über spezielle Investmentgesellschaften haben „Familien“ aus Taiwan seit langem über eine vermittelnde Bank aus einem dritten Land auf dem Festland investieren können; Ende Oktober 1992 wurde für 158 Gewerbe und Dienstleistungen nun

eine generelle Genehmigung für Engagements auf dem Festland erteilt¹¹. Die gesamten Investitionen von Bürgern Taiwans in der Volksrepublik werden gegenwärtig auf über 4 Mrd. US-\$ geschätzt¹². Nach der langen Zeit völliger gegenseitiger Abschottung wurden aber nicht nur Hoffnungen geweckt, sondern auf beiden Seiten auch Ängste geschürt — vor militärischer Bedrohung, unfairem Wettbewerb und politischem Druck, wie er gegenwärtig von China gegenüber Hongkong demonstriert wird¹³.

Vor einer chinesischen Wirtschaftsgemeinschaft?

Bei den so unterschiedlichen Interessen verwundert es, in welcher Breite von einem möglichen „großchinesischen“ Wirtschaftsblock, bestehend aus der Volksrepublik, Taiwan, Hongkong und Macao, gesprochen wird, der schon vor dem Ende des Jahrhunderts gebildet werden könnte. Das Sozialprodukt dieser chinesischen Gebiete betrug im Jahr 1991 zusammengerechnet 629 Mrd. US-\$ und lag im Weltvergleich an siebenter Stelle. Die Idee ist nicht neu, daß durch eine Intensivierung des Handels auch ein politischer Wandel geschaffen werden kann¹⁴. Die Integration von Hongkong und Macao ist beschlossene Sache. Einige Beobachter sehen auch einen engeren Zusammenschluß mit Taiwan schon in wenigen Jahren¹⁵, andere wie-

⁷ APEC (Asiatic Pacific Economic Cooperation), Koordinierungsgremium in Asien, vergleichbar der OECD. China, Taiwan und Hongkong sind seit der 3. APEC-Konferenz im November 1991 in Seoul Mitglieder. Außerdem gehören hierzu die ASEAN-Staaten (Singapur, Brunei, Malaysia, Thailand und die Philippinen), (Süd-)Korea, Australien, Neuseeland, Japan, die USA und Kanada. Vgl. Wu Tianyou. Die APEC — ein wichtiges Modell. In: Shijie Jingji (Weltwirtschaft) Nr. 4/1992, S. 74.

⁸ Der Anteil Hongkongs ist in der chinesischen Statistik allerdings überhöht, da ein Teil des Handels mit Taiwan und Korea, aber auch der Bundesrepublik Deutschland und den USA sowie früher Südafrika und Israel über diesen Ort abgewickelt wird.

⁹ Nach Angaben der Bank of Korea befinden sich darunter Rohstoff- und Infrastrukturprojekte. Vgl. Korean Ventures in China Up Sharply. In: Korea Newsreview vom 26.09.1992.

¹⁰ Vgl. Measures to Curb Business Competition in China. In: Korea Newsreview vom 17.10.1992.

¹¹ Vgl. Taiwan widens investment in China. In: International Herald Tribune vom 26.10.1992.

¹² Vgl. International Herald Tribune vom 04.04.1992. Vgl. hierzu auch Chen Jiyong, Neue Trends taiwanesischer Direktinvestitionen seit 1980. In: Shijie Jingji (Weltwirtschaft) Nr. 5/1992, S. 67 ff.

¹³ Vgl. hierzu Zhang Yi, Probleme einer wirtschaftlichen Kooperation zwischen China, Hongkong und Taiwan. In: Shijie Jingji (Weltwirtschaft) Nr. 5/1992, S. 62 ff.

¹⁴ Vgl. über die historischen Wurzeln Yu-Hsi Nieh, Zur Diskussion über die Bildung einer „Großchinesischen Wirtschaftsgemeinschaft“. In: China aktuell, August 1992.

¹⁵ Auf einer Konferenz zu diesem Thema in Hongkong im Frühjahr 1992 blieb diese Frage umstritten. Vgl. den Bericht von Barna Tólas, A Chinese Common Market: Unfeasible Vision or attainable Objective? Budapest Bank Working Papers No. 2, Budapest 1992.

Struktur und Entwicklung der chinesischen Einfuhr nach Warengruppen der SITC¹⁾

SITC	Warengruppen	1982	1985	1987	1989	1990	1991	Jan.-Juni 1992	Jan.-Juni 1991/82 ²⁾	Jan.-Juni 1992/91
		Anteile in vH							Veränderung in vH	
0	Nahrungsmittel, lebende Tiere	21,8	3,6	5,7	7,1	6,3	4,4	5,2	1,7	22,8
04	Getreide, Getreideerzeugnisse	16,9	2,3	3,9	4,9	4,4	2,6	3,8	-0,9	50,0
06	Zucker, Süßwaren, Honig	3,4	0,7	0,7	0,7	0,7	0,4	0,5	-1,8	14,9
1	Getränke und Tabak	0,7	0,5	0,6	0,3	0,3	0,3	0,3	10,8	6,1
2	Industrierohstoffe	15,6	7,6	7,7	8,2	7,7	7,8	8,8	8,1	13,3
23	Rohgummi, synthetischer Gummi	0,9	0,5	0,9	0,8	0,7	0,6	0,8	10,0	33,3
24	Kork, Holz	2,7	2,0	1,3	1,1	1,0	0,8	0,9	-0,5	21,9
25	Papiermasse, Papier	1,2	0,5	0,9	0,7	0,5	0,7	0,6	7,3	-2,0
26	Textilfasern u. Textilabfälle	7,8	2,6	2,6	3,9	3,4	3,5	4,9	10,6	45,3
28	Metallische Erze, Schrott	1,0	1,3	1,2	1,3	1,8	1,9	1,4	20,6	-11,8
3	Mineral.Brennstoffe, techn. Öle	0,4	0,4	1,2	2,8	2,4	3,3	4,0	47,6	38,5
4	Tierische u.pflanzl.Öle u.Fette	0,6	0,3	0,8	1,5	1,8	1,1	1,2	36,3	17,0
5	Chemische Erzeugnisse	15,2	10,4	11,6	12,8	12,5	14,5	16,5	13,5	29,9
51	Organische chemische Produkte	2,9	1,6	2,3	2,4	2,1	3,0	2,7	15,6	-6,8
52	Anorganische chemische Produkte	0,8	0,8	1,0	0,8	0,4	0,3	0,5	3,2	43,5
53	Farbstoffe, Lacke	0,8	0,3	0,5	0,4	0,5	0,5	0,6	15,9	21,8
56	Chemische Dünger	6,5	3,5	5,4	4,0	4,9	5,1	5,0	10,0	1,6
58	Kunststoffe, Zellulose	3,5	3,4	3,4	3,7	2,8	3,7	3,4	15,3	6,0
59	Sonstige chemische Produkte	0,5	0,6	0,6	0,8	0,9	1,0	1,0	15,5	2,6
6	Halbwaren	20,2	27,9	22,5	20,9	16,7	16,4	19,9	8,5	23,8
64	Papier- u. Pappwaren	1,1	1,0	1,7	1,1	1,4	1,5	2,7	19,5	94,1
65	Textile Garne und Gewebe	4,4	3,8	4,3	4,8	5,2	5,8	7,9	20,8	71,0
66	Nichtmetallische Mineralien	0,8	0,8	0,8	0,9	0,8	0,7	0,6	12,5	-9,6
67	Eisen und Stahl	9,3	16,7	11,1	9,8	5,3	4,2	5,7	1,2	39,8
68	Nichteisen Metalle	3,0	3,9	1,7	1,9	1,1	1,3	1,4	-3,5	22,6
7	Maschinen und Fahrzeuge	16,6	38,9	33,8	30,8	31,6	30,7	33,5	20,5	31,1
72	Spezialmaschinen	8,5	12,3	11,5	9,6	9,4	9,4	11,3	16,3	35,3
74	Sonst. Maschinen u. Maschinenteile	0,7	2,5	4,0	4,0	3,2	3,1	3,3	34,5	35,5
75	Büromaschinen u. ADV-Anlagen	0,8	0,9	1,7	1,1	1,3	1,4	1,5	14,8	42,3
76	Geräte f. Nachrichtentechnik	2,1	6,0	3,4	3,0	3,5	3,3	4,1	18,3	57,3
77	And.Elekt. Maschinen und Geräte	0,7	3,1	3,7	4,0	3,8	4,1	4,6	35,9	42,8
78	Straßenfahrzeuge	1,3	7,7	3,0	2,4	2,4	2,9	3,1	15,1	29,2
79	Andere Beförderungsmittel	1,8	3,4	2,9	2,6	3,1	2,6	1,9	13,6	29,8
8	Fertigerzeugnisse	2,5	4,5	4,3	3,5	3,9	3,8	5,7	15,8	52,1
87	Meß-, Kontrollgeräte u. Apparate	1,4	2,1	2,0	1,4	1,5	1,4	1,6	9,6	4,0
88	Photogr.u.optische Geräte,Uhren	0,4	0,9	1,0	0,7	0,7	0,7	1,2	18,9	75,4
89	Sonstige Fertigerzeugnisse	0,5	1,3	1,1	1,1	1,4	1,4	1,1	24,1	-22,8
9	Nicht aufgegliederte Erzeugnisse	5,8	5,7	11,8	12,2	16,9	17,5	4,8	30,2	-71,4

¹⁾ Internationales Warenverzeichnis der UN, Rev.2. — ²⁾ Durchschnittliche jährliche log. Veränderung. — 1992 umgeschlüsselt von HS (Harmonized Commodity Description and Coding System) auf SITC.

Quellen: China's Customs Statistics, Vierteljahresberichte, Beijing und Hongkong, 1983/1992, Tabelle 5; Berechnungen des DIW.

derum heben mehr das große Potential für zwischenstaatliche Kooperation auf wirtschaftlichem Gebiet hervor¹⁶.

Angesichts der Erweiterung und Vertiefung der chinesischen Kooperation in der asiatisch-pazifischen Region ist zu fragen, welchen Stellenwert die europäische Exportwirtschaft auf dem chinesischen Markt künftig haben wird.

Europas Gewicht

Westeuropas Handel mit China hat sich in den letzten Jahren unterdurchschnittlich entwickelt; bei den Liefe-

¹⁶ Vgl. Randall Jones, Robert King and Michael Klein, The Chinese Economic Area: Economic Integration without a Free Trade Agreement. OECD, Working Papers No. 124, Paris 1992.

Technikimporte der VR China aus ausgewählten Ländern

	Insgesamt in Mill. US-\$			Länderanteile am Gesamtimport der jeweiligen Produktgruppe in vH																	
	1985	1990	1991	1985	1990	1991	1985	1990	1991	1985	1990	1991	1985	1990	1991	1985	1990	1991	1985	1990	1991
				Japan			USA			West-Deutschland			Frankreich			Italien			Großbritannien		
Technik insgesamt	17342,0	17633,8	20510,9	51,8	20,4	23,0	13,5	15,2	15,6	8,0	10,5	10,3	1,9	6,2	5,0	2,8	3,9	4,9	2,3	5,2	2,8
71 Kraftmaschinen u. Ausrüstungen	320,6	1729,7	1648,0	55,2	8,9	18,9	18,6	8,9	10,7	11,4	7,9	7,3	0,7	28,0	22,7	0,1	0,5	3,5	2,1	22,7	11,6
72 Spezialmaschinen	5205,1	5000,4	5958,5	38,2	15,5	17,2	15,3	11,9	9,2	15,0	15,8	12,7	3,0	5,0	3,6	6,2	9,3	11,3	3,3	3,3	3,1
73 Metallbearbeitungsmaschinen	305,6	791,4	930,3	34,0	14,3	13,5	14,2	9,8	12,5	18,0	22,1	23,3	1,2	2,0	3,0	4,1	6,7	8,4	3,4	7,5	1,8
74 Sonst. Maschinen, Apparate	1041,1	1731,5	1963,0	48,5	23,8	28,0	12,7	11,9	11,8	5,3	9,1	10,8	3,5	6,0	5,4	6,1	5,4	4,7	1,8	4,2	2,3
75 Büro-, ADV-Maschinen	1015,6	706,1	902,4	46,9	23,2	32,6	32,5	38,7	29,4	0,7	1,3	2,7	0,2	1,7	0,5	0,6	1,4	0,7	0,9	0,8	1,0
76 Geräte f. Nachrichtentechnik	2537,0	1877,9	2091,4	77,0	27,2	28,1	2,5	5,8	6,2	1,5	3,2	2,8	0,4	1,8	1,2	0,1	0,5	1,2	0,6	1,4	1,5
77 And. Elektr. Maschinen u. Geräte	1326,5	2050,4	2632,2	58,9	31,4	31,6	7,2	8,1	8,1	3,7	4,7	4,6	1,3	3,6	3,7	1,5	0,9	0,7	1,3	1,7	1,4
78 Straßenfahrzeuge	3252,0	1278,1	1840,9	71,8	35,5	38,2	12,2	5,2	6,9	3,4	20,2	20,0	1,2	4,4	7,0	0,9	0,4	1,3	0,5	0,6	0,6
79 And. Beförderungsmittel	1451,1	1679,8	1634,6	25,3	12,6	5,5	31,0	45,1	63,4	12,9	4,3	8,1	3,5	1,0	0,7	1,6	0,0	0,6	6,1	6,9	1,2
87 And. Meß- u. Prüfinstrumente	887,4	788,4	909,5	33,0	20,1	20,9	34,5	35,3	38,4	8,3	11,8	10,4	1,4	5,5	3,9	1,4	2,4	2,0	5,2	4,2	3,8

Quelle: China's Customs Statistics, Beijing u. Hongkong, Vierteljahresberichte, 1986 bis 1992.

rungen gingen bei absolut steigendem Umsatz Marktanteile in China verloren, aber auch bei den Bezügen ging der Anteil Chinas zurück. Dies gilt auch für die Bundesrepublik.

Ein anderes Bild ergibt sich, wenn bei den Lieferungen nach China die europäischen Technikausfuhren betrachtet werden, hier haben sich die Strukturen der Warenströme in jüngster Zeit stärker verschoben. Mit der Modernisierung ihrer Betriebsstätten bezieht die Volksrepublik mehr moderne Technik, Maschinen und Ausrüstungen, aus dem Ausland; hier wurden 1992 weit überdurchschnittliche Zuwachsraten erreicht. Deutschland hat in den letzten Jahren seinen relativ hohen Anteil daran — mit Schwerpunkten bei Metallbearbeitungsmaschinen, Spezialmaschinen und Kraftfahrzeugen — halten können, während andere wichtige europäische Anbieter (Frankreich, Großbritannien) nach einem 1990 erreichten hohen Wert in ihren Domänen (Kraftmaschinen und -ausrüstungen) wieder zurückfielen. Bei „anderen“ Beförderungsmitteln, d.h. vor allem Flugzeugen und Diesellokomotiven, haben die USA ihre ohnehin herausragende Stellung weiter ausgebaut. Japan legte — auf hohem Niveau — insbesondere bei Büromaschinen/ADV, aber auch bei Straßenfahrzeugen noch zu. Hongkong hat keine ins Gewicht fallende Maschinenbaukapazität. Bei Büro- und ADV-Maschinen, Geräten für die Nachrichtentechnik und anderen elektrischen Maschinen und Geräten handelt es sich zum Teil um Erzeugnisse aus Gemeinschaftsproduktionen von Hongkong-Firmen in der Provinz Guangdong, deren Produkte als Importsubstitut (gegen Zahlung von HK-Dollar oder anderen Devisen) in China verbleiben.

Im Bereich Straßenfahrzeuge gibt es einen wichtigen Unterschied zwischen Japan und Deutschland. Japan liefert weit mehr Fahrzeuge von seiner Heimatbasis aus nach China. Der VW-Konzern bestreitet gegenwärtig schon 55 vH der Pkw-Produktion in der Volksrepublik; nach den Planungen bis zum Jahr 2000 soll dieser Anteil gehalten werden. Der Konzern stützt sich bisher auf knapp 150 Zulieferbetriebe im Lande selbst, so daß insgesamt ein local content-Anteil von 75 vH erreicht wird. Auch ist er dabei, landesweit ein Service-Netz aufzubauen. Technik-Lieferungen im Rahmen derartiger Direktinvestitionen ergeben

einen sehr viel höheren Grad an vertikaler betrieblicher Vernetzung, an Transfer von Fertigungs- und Prozeßtechnik sowie an Ausbildungsleistungen als der Verkauf von einzelnen Maschinen oder Komponenten und erst recht von Fahrzeugen¹⁷. Dies gilt auch für einige andere Investitionsprojekte europäischer Firmen. Besonders beim Technologie- und Ausbildungstransfer haben sich die europäischen Firmen sehr viel flexibler verhalten als ihre nicht-europäischen Mitbewerber.

Der direkte Transfer im Zusammenhang mit dem Kapitalgüterexport wird in fast allen europäischen Ländern ergänzt durch umfangreiche Programme zur Schul-, Berufsschul- und Hochschulausbildung sowohl in Europa als auch — in größerem Umfang — in China, durch Vermittlung von Experten (z.B. Senior Expert-Service) zur Reorganisation von Betrieben, durch Management-, Verwaltungs- und Steuerverwaltungskurse, Ausbildungskurse für Bank- und Versicherungsangestellte u.ä. Dies alles eingeschlossen haben die europäischen Wirtschaftsbeziehungen mit China eine besondere Qualität und ein stärkeres Gewicht, als in den Anteilen des Handels zum Ausdruck kommt.

Japan hat im Chinahandel den Vorteil geographischer Nähe und damit geringer Transportkosten. Europa sollte weiterhin vor allem auf Direktinvestitionen und Produktion vor Ort setzen, mit hohem Vorleistungsanteil aus China selbst. Neben Einsparungen von Transportkosten und niedrigen Lohnkosten in China hat dies auch den Vorteil der geringeren Konjunkturanfälligkeit. Denn bei vorübergehenden Nachfrageeinbrüchen werden vorrangig die heimischen Lieferanten geschont. Langfristig dürfte das wirtschaftliche Risiko angesichts des enormen Entwicklungspotentials Chinas gering sein. Freilich setzt eine auf Direktinvestitionen basierende Exportstrategie intime landeskundliche Kenntnisse voraus. Der Mühe, sie zu erwerben, sollte sich die europäische und deutsche Wirtschaft verstärkt unterziehen. Nur so läßt sich den Gravitationskräften der APEC im Kampf um den Zukunftsmarkt China Paroli bieten.

¹⁷ Vgl. zu diesem Aspekt In China's slow lane. In: Far Eastern Economic Review vom 03.12.1992.

Herausgeber: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Königin-Luise-Str. 5, D-1000 Berlin 33
Telefon (0 30) 82 99 10 — Telefax (0 30) 82 99 12 00

Präsident: Prof. Dr. Lutz Hoffmann.

Abteilungsleiterkollegium: Dr. Doris Cornelsen, Dr. Heiner Flassbeck, Dr. Fritz Franzmeyer,
Dr. Kurt Hornschild, Prof. Dr. Wolfgang Kirner, Prof. Dr. Eckhard Kutter, Dr. Bernhard Seidel, Dr. Hans-Joachim Ziesing.
Präsident und Abteilungsleiter sind gemeinsam für die wissenschaftliche Leitung verantwortlich.

Schriftleitung: Dr. Klaus Henkner.

Verkehrswegepolitik muß umweltpolitische Ziele stärker berücksichtigen. Bearbeitet von Ulrich Voigt.
Chinas Außenwirtschaft im Wandel. Bearbeitet von Ernst Hagemann. —

Verlag Duncker & Humblot GmbH, Dietrich-Schäfer-Weg 9, D-1000 Berlin 41, Telefon (0 30) 7 90 00 60.

Nachdruck und sonstige Verbreitung — auch auszugsweise — nur mit Quellenangabe zulässig.

Druck: ZIPPEL-Druck, Oranienburger Str. 170, D-1000 Berlin 26.

Bezugspreis für den Jahrgang DM 150,—, vierteljährlich DM 45,—, Einzelnummer DM 5,—.

Zuzüglich Versandkosten