

China punktet mit Inlandsküste

Wachstum und die Entwicklung des Inlandsmarktes sind für China in Zeiten der globalen Finanzkrise wichtiger denn je. Vor allem, um weniger vom Rest der Welt abhängig zu sein.

IHRE MEINUNG AN:

ISABELL WIDEK

isabell.widek@wirtschaftsblatt.at

Während die Exporte nur 20 Prozent zu Chinas Bruttoinlandsprodukt beitragen, hat das Wachstum dieser Exporte die Hälfte des Wachstums im Jahr 2008 ausgemacht. Stagnierende Exporte wären also eine große Gefahr.

Argument Lohnkosten. Aufgrund logistischer Überlegungen werden mehr als 90 Prozent der chinesischen Exportartikel innerhalb von 250 Kilometer von der Küste produziert. Diese Exporte, Auslandsinvestments und das von ausländischen Firmen eingebrachte Know-how waren die Wachstumsmotoren in den

Küstenregionen. Die Unterschiede zwischen den Regionen sind außergewöhnlich groß: So sind die Durchschnittsgehälter in Shanghai doppelt so hoch wie in der benachbarten Provinz Anhui.

Die direkte Weiterentwicklung des Binnenlandes ist eine Chance, den hohen Exportlevel zu halten. Während nämlich die Küstenregionen teurer geworden sind, können Mindestlöhne in Anhui und Hebei mit jenen in Indonesien oder auch Vietnam durchaus mithalten.

Um die sich bietende Chance nun zu ergreifen, werden große Containerhäfen entlang des Flusses Jangtse errichtet. Sie sollen den Frachtverkehr ins chinesische Binnenland ähnlich effektiv und einfach machen wie zu den Küstenstädten. Wuhan, die Hauptstadt von Hebei, verfügt bereits über einen Containerhafen. Im 1500 Kilometer vom Meer entfernten Chongqing wird zurzeit ebenfalls ein Hafen errichtet. Dazu kommt, dass Shanghai an einer der

größten Transport-Drehscheiben der Welt arbeitet. Das Ziel ist es, die gesamte Region eng zu vernetzen. Und zwar durch eine Kombination von konventionellen und magnetisch schwebenden Hochgeschwindigkeitszügen mit Geschwindigkeiten von bis zu 400 Kilometern pro Stunde, fünf U-Bahn-Linien und dem ausgebauten Hongqiao Flughafen. Diese Drehscheibe wird mit Beginn der Expo im Mai 2010 den Betrieb aufnehmen. Ab 2020 sollen mit den Einrichtungen unglaubliche 400 Millionen Passagiere pro Jahr transportiert werden.

Darüber hinaus wird die Hauptstadt Peking aus Shanghai in weniger als fünf Stunden per Zug erreichbar sein, Chengdu – eine Millionenstadt im Westen Chinas, am Ende des Jangtse-Tals – in nur sieben Stunden. Hefei und Wuhan, die bislang beide zu weit entfernt waren, um zur Shanghai-Gegend zu zählen, werden innerhalb von 3,5 bzw. 1,5 Stunden von Hongqiao aus erreichbar sein. Die neuen

Zugverbindungen ermöglichen Tagesreisen und machen die zwei großen Städte (fünf bzw. sieben Millionen Einwohner) faktisch zu einem Teil des Jangtse-Deltas. Sie und ihre Provinzen werden eine Bevölkerung von 130 Millionen zum Großraum Shanghai hinzufügen.

Größer als die USA. Mit dem Bau der Containerhäfen entsteht im Jangtse-Tal eine mehr als 1500 Kilometer lange Inlandsküste. Innerhalb eines Jahrzehnts wird der Großraum Shanghai zu einer Region mit einer größerer Population als die USA oder Westeuropa. Und wird gleichzeitig sowohl im Niedriglohn-Bereich als auch bei Hightech-Exporten internationalem Wettkampf standhalten können.



NICOLAS
MUSY

Geschäftsführer
CH-ina, Managing
Director Swiss
Center Shanghai