

Francois Gipouloux

Die neue Rolle der Städte in den chinesischen Küstenzonen

Internationale Interaktion und Spezialisierung

Wie integrieren sich die chinesischen Küstenstädte in die regionalen Synergien, die sich in Asien um das Epizentrum Japan herum ergeben? Die folgenden Bemerkungen haben mehr den Charakter methodologischer Überlegungen und Fragestellungen als den eines systematischen Exposés von Ergebnissen laufender Forschungen, die sich im großen und ganzen erst in einem embryonalen Stadium befinden. Ich habe meine Darlegungen in sechs Rubriken gegliedert.

1. Flexible Räume: Das Verhältnis von Territorium und Wirtschaftssystem

Die Wirtschaftsbeziehungen befinden sich im Hinblick auf die Verschränkung der lokalen und der internationalen Ebene in einem tiefgreifenden Wandel. Zeitgleich und parallel ist eine *Territorialisierung* der Produktionszentren und eine *Deterritorialisierung* der Übertragungsnetze von Information zu beobachten. Es reicht nicht mehr aus, lediglich die Entwicklung der Produktionssysteme zu untersuchen. Vielmehr muß heute die Analyse der Austauschbeziehungen und ihrer Organisation im Mittelpunkt stehen. Die nationalen Verwaltungspolitiken geraten angesichts der Logik einer differenzierten Verteilung lokaler und weltweiter Kompetenzen immer öfter in eine schwierige Lage. Diese Entkopplung von staatlicher Willensbildung und Firmenlogik widerspiegelt sich auch in der *Hierarchisierung* der Wirtschaftsräume. Im Einzugsgebiet des Gelben Meeres konzentrieren sich z.B. sehr arbeitsintensive Wirtschaftsaktivitäten, währenddessen die großen japanischen Wirtschaftszentren sowie Hongkong und Singapur als Innovationspole erscheinen, die von den globalen Institutionen ökonomischer Regulierung (GATT, IWF etc.) gestützt werden. Dies schließt die Berücksichtigung von vielgestaltigen und flexiblen Räumen ein, die in stärkerem Maße durch das Straßennetz, das sie durchzieht (urbane Räume, transnationale regionale Räume etc.) als durch die Grenzen, die sie trennen, gekennzeichnet sind.

* Francois Gipouloux, Centre National de la Recherche Scientifique, Paris

Es ist mithin notwendig, neue Konzepte zu entwickeln, um dieser Aufteilung des Wirtschaftsraumes Rechnung zu tragen, die aus der *transnationalen Region* (*subregional economic zone*) aufschlußreichste und wichtigste Ebene zur Analyse der Organisation der Produktion und des Austausches machen. Ganz konkret geht es darum, die Karte Asiens auf neue Art zu lesen. Anstatt darauf eine Ansammlung unabhängiger Staaten zu erkennen, gilt es dort künftig, ein Mosaik spezialisierter Gebiete auszumachen, die mehr oder weniger dank ganz einzigartiger Akteure untereinander verbunden sind. Dies sind die wie auf einer Perlenkette aufgereihten chinesischen, japanischen, koreanischen oder auch indischen Küstenstädte, die den Umkreis dieses geo-wirtschaftlichen Beckens und dieses weitgefächerten Handelsnetzes bilden.

2. Die Langzeitdimension: Rückkehr in intra-asiatische Netzwerke

Jede Arbeit über Asien verlangt die Berücksichtigung der historischen Kontinuität der zu untersuchenden Phänomene ebenso wie die Beachtung des Spiels der Ungleichzeitigkeiten. Ganz falsch wäre es, lediglich das Gesamtbild auf eine Momentaufnahme zu reduzieren. Auch hier zeigt die Geschichte die Spur des sehr alten Netzes zwischen den Städten. Auch wenn man den Gegensatz zwischen agrarischen Städten und den großen Kreuzungen der Handelswege bei der Betrachtung der urbanen Problematik in Asien nicht aus dem Blick verlieren darf, so besteht doch das Wesentliche darin, daß über die Jahrhunderte eine Verbund von Städten, die durch den wirtschaftlichen Austausch verbunden sind, bis in unsere Tage fortbesteht. Der Einbruch der Kolonialmächte im 19. Jahrhundert in diese Welt hat lediglich zur Ausdehnung dieser Beziehungen geführt. Es ist signifikant, daß die alten Kolonialstädte, ob es sich nun um Saigon oder Shanghai handelt, sich derzeit darum bemühen, sich wieder in das Netz asiatischer Städte einzugliedern, zu dem sie einstmals ganz selbstverständlich gehört haben.

3. Wirtschaft und Macht

Die Analyse der wirtschaftlichen Phänomene kommt ebenfalls nicht um den Begriff der *Macht* herum. In der Tat machen es die bisherigen Untersuchungen bislang kaum möglich, die Dynamik in den Blick zu bekommen, die sich aus der Verknüpfung von Macht und sozio-ökonomischem Handeln erwächst. Die Regulierung hat heute ihre Konsistenz verloren; sie ist ortlos geworden. Die Analyse der kommunalen und regionalen Dynamik zeigt, daß die politische Macht nicht mehr zentralisiert ist. Genausowenig ist sie ein für alle Mal formalisiert. Sie artikuliert sich um neue politische und soziale Akteure (Gemeinden, Regionen, Unternehmen), die dem Zentralstaat seine Legitimität streitigmachen. Das Ergebnis ist eine konfliktreiche Zusammenarbeit, deren Modalitäten und Regeln es zu erforschen gilt. Die Frage danach, wer regiert, ist folglich bei weitem keine triviale Frage mehr, die sich

durch die Untersuchung der Manifestationen politischer Macht erschöpft hat.

4. Die neue Funktion der Städte

Nach den Projektionen der Vereinten Nationen werden im Jahr 2 000 dreizehn der dreißig größten Städte der Welt in Asien liegen. Die Mehrzahl dieser Städte werden gewaltige städtische Ballungsräume mit über zehn Millionen Einwohnern sein. Tatsächlich ist mit Ausnahme Chinas der Grad der Urbanisierung in Asien höher als der internationale Durchschnitt. Diese Tendenz zeichnete sich bereits in den 60er Jahren ab und hat sich seit den 80er Jahren weiter verstärkt. Die städtische Bevölkerung in Korea hat sich z.B. innerhalb von zwanzig Jahren, konkret von 1960 bis 1980, verdreifacht. Drei Gruppen von Ländern widerspiegeln die verschiedenen Niveaus der Urbanisierung:

(1) Japan und die NICs: Mehr als 50 Prozent der Bevölkerung leben in Städten. Was die NICs angeht, so nähern sich auf dem Gebiet der Urbanisierung den Industrieländern an.

(2) Malaysia und die Philippinen: Ihre Urbanisierungsrate bewegt sich um die 40 Prozent-Marke.

(3) Thailand und Indonesien: Hier beträgt die Urbanisierung zwischen 21 und 27 Prozent. China gehört zu dieser letzten Gruppe. Die Volkszählung von 1990 bezifferte die chinesische Stadtbevölkerung auf 26,3 Prozent.¹

Die wirtschaftliche Entwicklung Japans, Koreas und Taiwans führte zur Herausbildung jeweils einer zentralen Metropole: Tokyo, Seoul bzw. Taipeh sowie einer Reihe von mittleren Städten entlang eines Korridors, der die wichtigste Metropole mit einem zweiten bedeutsamen urbanen Zentrum verbindet: Tokyo und Osaka, Seoul und Pusan sowie Taipeh und Kaohsiung.

In China dominiert dagegen eine ausgesprochen hierarchisierte urbane Struktur, die aus den Hauptzentren und einer Konstellation von deutlich geringer entwickelten Städten mittleren Ranges besteht. Es liegt deshalb die Vermutung nahe, daß die Aneinanderreihung von vierzehn seit Mai 1984 für den internationalen Handel offenen Häfen (Qinghuangdao, Dalian, Tianjin, Yantai, Qingdao, Shanghai, Ningpo, Wenzhou, Fuzhou, Kanton, Zhenjiang) einen anderen Entwicklungstyp ankündigt und einleitet. Die Parallele zu Japan darf gleichwohl nicht übertrieben werden. Die Topographie in China eignet sich z.B. nicht für die Bildung einer Achse Peking-Shanghai, höchstens für die Einrichtung einer Schnellzugverbindung. Die einzigen Achsen, die sich derzeit klar abzeichnen, sind die Querverbindungen Beijing-Tianjin,

¹ Terry G. McGee, Yue-Man Yeung: Urban Features for Pacific Asia: Towards the 21st Century, in: Yue Man Yeung (Hrsg.): Pacific Asia in the 21st Century, Hongkong, The Chinese University Press 1993.

Shanghai-Nanking, Kanton-Shenzhen. Die Eingliederung der chinesischen Küstenzonen in die asiatischen Netze ist dagegen offenkundig. In der Tat ist es möglich, in den chinesischen Städten Entwicklungen zu beobachten, die für andere urbane Korridore in Asien charakteristisch waren und sind.

Ihre Eingliederung in die Weltwirtschaft vollzieht sich auf dem Wege der Aufnahme ausländischer Investitionen. Die Prosperität ging in Asien mit der Ansiedlung multinationaler Firmen einher. Ohne Zweifel fühlen sich die multinationalen Firmen dann wohler, wenn sie mit den Städten anstatt mit den Regierungen verhandeln können. Sie können gehen und zurückkommen, und sie verfügen gegenüber den lokalen Behörden über einen nicht zu vernachlässigenden Verhandlungsspielraum. Sie können außerdem viel anbieten. Die Gemeinden können ihrerseits - und das besser als die Staaten - von der (Um-)Verteilung der Vorteile, die die Firmen für sie bringen, profitieren.

Mit den Ergebnissen der Untersuchung eines Samplers von 434 chinesischen Städten in der Zeit von 1988 bis 1990 konnte Wei Shang-ji zeigen, daß die ausländischen Direktinvestitionen einen signifikanten Einfluß auf die industrielle Produktion ausüben. Ein Prozent Zunahme des Umfangs ausländischer Direktinvestitionen führte innerhalb des Untersuchungszeitraumes zu einem Wachstum der Industrieproduktion um 1,3 Prozent.² Was gegenwärtig zählt, ist nicht mehr so sehr das Hinterland mit seinem landwirtschaftlichen Reichtum, sondern die Fähigkeit zur Anregung einer eigenständigen ökonomischen Entwicklung, die im wesentlichen von der jeweiligen Stadt selbst abhängt. Die Stadt selbst befindet sich im Zentrum der wirtschaftlichen Dynamik.

In dieser Hinsicht empfiehlt es sich, die klassische Unterscheidung zwischen Stadt und Land zu modifizieren, die die Mobilität der ländlichen Bevölkerung in Richtung der großen urbanen Ballungszentren und ihre Konzentration in diesen Metropolen zum vorrangigen Erklärungsmuster ihrer Entwicklung macht. Die Entwicklung Hongkongs und in einem geringeren Maße Shanghais speist sich nicht aus einem Umland, das sich unter dem Sog der Stadt mehr und mehr entleert. Die Stadt ist heute weder eine Verwaltungshauptstadt noch ein isoliertes Produktionszentrum, sondern vielmehr eine begünstigter Kreuzungspunkt ökonomischer und finanzieller Initiativen, der Forschung und Innovation.

Die Ausdehnung der transnationalen Räume, die in Asien entstehen und an deren Peripherie sich die chinesischen Küstenzonen befinden, wird durch eine *Aneinanderreihung von Städten und Häfen* begrenzt, die nicht nur als Handelszentren zwischen den Binnenwirtschaften und dem Netzwerk des internationalen Handels in Erscheinung treten. Die Funktion von *Absatzmärkten* bei der Verschränkung der agrarischen Wirtschaften und der Weltwirtschaft, die die Städte traditionell zu ei-

² Open door policy and China's rapid growth: evidence from city-level data, NBER Working Paper n. 4602, Dec. 1993.

ner Zeit wahrgenommen haben, als der internationale Handel hauptsächlich mit landwirtschaftlichen Produkten und Rohstoffen bestritten worden war, tritt nun nach und nach zugunsten der Funktion von *Knoten* im regionalen und weltweiten Netz zurück. Wenn die Städte die hauptsächlichsten Produzenten von Reichtum sind, dann sind sie auch die Herde der Konzentration von Wissen, Forschung und Entwicklung wie auch technischer Innovation. Sie stehen sich in bezug auf die Gewinnung von Kapital, Technologien und Kompetenz als Konkurrenten gegenüber. Die Stadt ist keine geschlossenes Territorium mehr, sondern sie wird unabweislich zur Beteiligung am internationalen Austausch gedrängt.

Noch heute sind kaum ein Dutzend urbaner Zentren in Asien strategische Schwerpunkte für die internationalen Finanzen, für den Container-Transport, für die exportorientierte Industrie, für die internationalen Informationsnetze. In diesen verschiedenen Zentren übersteigt die Intensität der internationalen Aktivitäten pro Kopf der Bevölkerung diejenige der Nationalstaaten, auf die die Wirtschaftswissenschaft traditionell ihre Analysen ausrichtet, um das Vielhundertfache.

5. Die Eingliederung in die asiatische Wirtschaftswelt

Die Entwicklung der chinesischen Küstenstädte in Richtung auf eine wachsende Interdependenz mit Asien liegt auf der Hand. Sie sichern einen großen Teil des chinesischen Außenhandels und sind die bevorzugten Nutznießer der Ströme ausländischer Investitionen. In diesem Kontext ziehen zwei Aspekte die Aufmerksamkeit an und zwar die Intensivierung des Luftverkehrs (Passagiere und Fracht) und die Intensität der Telekommunikationsverbindungen mit Asien.

Eine Karte der Flugrouten offenbart seit 1979 die Herausbildung einer Hauptarterie zwischen Jakarta, Hongkong und Taipeh. Die wichtigsten Etappen sind Bangkok und Singapur. Tokyo bildet den Verbindungspunkt zwischen den asiatischen Flughäfen und den amerikanischen Korridoren. Im Jahre 1989 hat sich dieses Schema mit der Intensivierung der Verbindungen zwischen drei Korridoren verändert: Ostjapan, Ostasien und Südostasien. Obgleich Jakarta-Taipeh nach wie vor die Hauptarterie bleibt, ist doch eine erheblich Ausweitung des Flugverkehrs zwischen Tokyo und Peking, Honkong und Peking sowie Shanghai und Tokyo unverkennbar. Damit fügt sich das chinesische Flugnetz in den Rahmen der intra-asiatischen Verbindungen ein.³

Auf dem Gebiet der Telekommunikation hat China, was seinen Platz in der Rangfolge der Verbindungsaufnahmen von Japan aus angeht, seit 1989 klar zugelegt. China hat bereits Hongkong, Taiwan und die Philippinen überflügelt und hat sich vom 7. Platz im Jahre 1989 auf den 3. Rang im Jahre 1993 vorgearbeitet. Der Um-

³ Peter J. Rimmer, *Transport and Communications in the Pacific Economic Zone During the 21st Century*, in: Yue Man Yeung (Hrsg.): *Pacific Asia in the 21st Century*, Hongkong, The Chinese University Press 1993.

fang der Ferngespräche zwischen Taiwan und dem „Kontinent“ übersteigt seit demselben Jahr die Zahl der Verbindungsaufnahmen zwischen Taiwan und Hongkong sowie diejenige zwischen Taiwan und Japan.⁴

Die immateriellen Infrastrukturen sind ebenso wichtig für die Stärkung der Interdependenz der asiatischen Städte: die Unternehmermentalität, die vielfach durch die Handelsnetze der Auslandschinesen übertragen und gefördert wird; Voraussetzungen für relativ standardisierte Investitionen; eine ausreichende Organisation des Außenhandels; eine zuverlässiger rechtlicher Rahmen; ein Finanzsystem und ein angemessenes Devisenregime.

Wahrnehmbar sind gleichfalls Veränderungen im Hinblick auf die Beschäftigung, aber auch bei den Konsumtionsgewohnheiten und den Lebensstilen. Entlang des urbanen Korridors, der Taipeh mit Kaohsiung verbindet, betrug 1986 der Besitz von Auto, Fernseher und Radio das Doppelte im Vergleich zum Rest der Insel.⁵ Zweifellos ließen sich ähnliche Differenzierungen in den vierzehn Küstenstädten in China und den vier ökonomischen Sonderzonen wie auch auf der Insel Hainan herausfinden. Während also die Staaten in Asien erstaunlicherweise völlig verschiedenartig bleiben, zeichnen sich bei den Städten gewisse kulturelle Ähnlichkeiten ab. Obgleich verstreut und uneinheitlich, findet man schon heute veritable Versatzstücke japanischer Städte in Seoul, Taipeh und in einem geringeren Maße in Hongkong oder Bangkok wieder.

Es ist mithin nicht mehr möglich, ausschließlich klassische Parameter des internationalen ökonomischen Austauschs in Betracht zu ziehen (Handelsströme, Investitionsströme), sondern man muß auch die Frachtbewegungen, die Intensität der Telekommunikation, die Häufigkeit internationaler Besuche, die Zirkulation von Personal multinationaler Kompagnien, den Umfang und das Niveau ausgetauschter oder gekaufter Technologien, die Verbreitung von Fernsehprogrammen per Satellit etc. in Rechnung stellen. Eine derartige Bewertung der Bedeutung der Städte an der Peripherie des maritimen Asiens vermittelt uns ein Bild, das von der gewohnten Sicht auf die internationalen Wirtschaftsbeziehungen sehr verschieden ist, einer Sicht, für die der Nationalstaat, die Festlegung der Grenzen, die Kontrolle der einheimischen Bevölkerungen die entscheidenden Parameter sind.

6. Bedeutungsverlust von Nationalstaat und Grenze

Die zweifache Bewegung der Globalisierung und der Regionalisierung der Weltwirtschaft stellt in erster Linie den Begriff der *Grenze* in ihrer Dimension der *wirklichen und symbolischen Abgrenzung* in Frage, d.h. dort, wo sich traditionell das

⁴ „New Era“ of Telecommunications in Japan, Tokyo, December 1994, No. 222, S. 3.

⁵ Urban and Regional Development Statistics, Republic of China 1987, zitiert nach: Peter Rimmer...a.a.O.,S. 61.

Politische und der Raum verbanden. In einem Moment, da die Funktion der *geopolitischen Diskontinuität* der Grenze aufhört, ein einleuchtendes Konzept zu sein, lockert sich auch die Verbindung zwischen der politischen Macht und ihrer territorialen Verankerung. Gleichzeitig erlebt der Nationalstaat, so wie er sich seit mehreren Jahrhunderten in Westeuropa formalisiert hat, einen Wandel und eine Abnahme seiner Aufgaben. Diese Entwicklung leitet die Ära einer *kritischen Prüfung der Theorie der Souveränität* ein. Der moderne Staat, der seine Legitimität aus der Zustimmung der Bevölkerung bezog, die er umfaßte, erweist sich in Wirklichkeit immer weniger in der Lage, Probleme zu verwalten und zu bewältigen, deren Tragweite die Grenzen seines Territoriums überschreitet, so z.B. der Umweltschutz, die Eingliederung von Flüchtlingen.

Es ist folglich an der Zeit, den auf den Nationalstaat gegründeten Ansatz aufzugeben, will man die regionalen Dynamiken in Asien verstehen. Diese andere Art und Weise, die Landkarte zu lesen, stützt sich auf einen Ansatz, der die Städte in den Blick nimmt und damit im Unterschied zum nationalstaatlich orientierten Fokus gleichzeitig die supranationale und die infranationale Ebene einer Analyse zugänglich macht. Im Ergebnis wird so eine angemessenere Untersuchung und Bewertung bestimmter Charakteristika des *asiatischen Kapitalismus* möglich.

7. Bilanz: Ein urbaner, kosmopolitischer und polyzentrischer Kapitalismus in Asien?

(1) Das Beispiel der chinesischen Küstenregionen illustriert sinnfällig, in welchem Maße sich das Verhältnis zwischen Zentrum und Peripherie heute in Asien umkehrt: Die einst abgelegenen chinesischen Küstenstädte erobern sich eine zentrale Position innerhalb des chinesischen Wirtschaftsorganismus. Sie sind offen, kommerziell aktiv, kosmopolitisch, vielgestaltig. Der traditionalistische isolationistische kontinentale Zentralismus wurde in den letzten fünfzehn Jahren nach und nach ausgehöhlt. In gleichem Maße wurde das ideologische Korsett geschwächt. Dabei handelt es sich vor dem Hintergrund der chinesischen Geschichte um eine außerordentlich kurze Zeit. Diese Entwicklung gilt für China, aber auch für andere asiatische Länder, in denen das Auftauchen ausländischer Arbeitskräfte, die Sättigung der Medien durch japanische oder westliche Bilder, das Erscheinen neuer Konsumtionsweisen die beengende Form der Reglementierung und der Abschottung der Märkte zum Bersten brachten.

(2) Die chinesischen Küstenstädte sind noch weit davon entfernt, als Netzwerk zu funktionieren. Sie sind eher in vielerlei Hinsicht noch Sackgassen. Was wir erleben, ist ein Losreißen der Küstenstädte von ihrem kontinentalen Hinterland, ist ihre Ausrichtung an der Küstenlinie und ihre Eingliederung in die Dynamik des intraasiatischen Austausches. Doch wie lange wird diese Entwicklung dauern? Jetzt geht es darum, kohärente Schemata der Verknüpfung auf der Ebene der Finanzierungen und der Territorialplanung zu finden, die das lokale bzw. municipale, das provin-

ziale und das nationale Niveau beispielsweise im Hinblick auf den Ausbau der Infrastruktur einschließen. Die Bewältigung dieser Aufgabe ist ein Schlüssel für ihre Eingliederung in die Weltwirtschaft. Sie wird sich in vielen Fällen dank internationaler Hilfe realisieren lassen.

(3) Die nationale Einheit wird nicht mehr so eindeutig sein, wie es uns die Landkarten anzeigen. Die Städte tendieren zu einer Form der Autonomie, die die traditionelle Souveränität in Frage stellt. Und es ist immer schwieriger - und in jedem Fall zu kostspielig - rückwärts zu gehen und sich erneut abzuschotten.

(4) Wird sich das Wachstum Chinas weiterhin in seine Küstenregionen verlagern und sich damit die Stärkung der wirtschaftlichen Gravitationszentren im Süden und Osten des Landes fortsetzen oder wird sich in Zukunft die wirtschaftliche Dynamik im Zuge einer kontinentaleren und sinozentrischeren Strategie wieder auf das Landesinnere ausrichten? Eine solche Rezentrierung hätte für ganz Asien beträchtliche Konsequenzen, was insbesondere eine Neubestimmung der Kommunikationsachsen zwischen den Industrie- und Handelszentren Asiens zur Folge hätte.

Literatur

- Frank J. Costa, Ashok K. Dutt, Lawrence J. C. Ma, and Allen G. Noble (Hrsg.): *Urbanization in Asia: Spatial Dimensions and Policy Issues*, Honolulu: Hawaii University Press, 1989
- Gipouloux, Francois (Hrsg.): *Regional Economic Strategies in East Asia*, Tokyo: Maison Franco-Japonaise, 1994
- Goodman, David S. G., Segal, Gerald (Hrsg.): *China Deconstructs: Politics, Trade and Regionalism*, London, New York: Routledge, 1994
- Hamilton, Gary (Hrsg.): *Business Networks and Economic Development in East and Southeast Asia*, Hongkong: Centre of Asian Studies, University of Hongkong, 1991
- Hodder, Rupert: *The Creation of Wealth in China: Domestic Trade and Material Progress in a Communist State*, London, New York: Belhaven Press, 1993
- Kirkby, R. J. R.: *Urbanization in China: Town and Country in a Developing Economy 1949-2000*, London: Croom Helm, 1993
- Leeming, Frank: *The Changing Geography of China*, Oxford: Blackwell, 1993
- Mann, Susan: *Local Merchants and the Chinese Bureaucracy 1750-1950*, Stanford: Stanford University Press, 1987
- Pumain, Denise: *Les systèmes villes*. In: Antoine Bailly, Robert Ferras, Denise Pumain (Hrsg.): *Encyclopédie de géographie*, Vol. II, S. 663-681, Paris: Economica, 1993
- Sit, Victor F. S. (Hrsg.): *Chinese Cities*, Hongkong: Hongkong University Press, 1985
- Yeung, Yue-Man (Hrsg.): *Changing Cities of Pacific Asia: A Scholarly Interpretation*, Hongkong: Hongkong University Press, 1990
- Yeung, Yue-Man (Hrsg.): *Pacific Asia in the 21st Century*, Hongkong: Hongkong University Press, 1993