
Taiwan

***(29)**
"Chinesisch-chinesische" Beziehungen zwischen beiden Seiten der Taiwan-Straße

Am 15. November meldete die amtliche chinesische Presseagentur XNA (Xinhua News Agency), taiwanesischen Truppen hätten auf der Insel Xiaojinmen (Little Kinmen), einer vorgelagerten Insel von Jinmen (Kinmen, Quemoy), mehr als zehn Artilleriegeschosse auf zwei Dörfern in unmittelbarer Nähe der Stadt Xiamen (Amoy), Huangcuo und Tatou, abgefeuert, wobei zwei Menschen schwer und zwei leicht verletzt worden seien. Das Büro für taiwanesischen Angelegenheiten der Regierung Beijing bezeichnete es in einer XNA-Erklärung als einen "böswilligen" Vorfall, der die "friedliche Atmosphäre" zwischen beiden Seiten der Taiwan-Straße sabotiert habe.

Die taiwanesischen Seite hatte zunächst den Beschuss dementiert, bestätigte dann nach einer Untersuchung, daß die Schüsse bei einem Test von 40-mm-Geschützen nach Reparaturarbeiten abgegeben worden seien. Ursprünglich sei die Schießübung gegen Süden zum Meer hin gerichtet gewesen, man habe aber im Hinblick auf die Flugsicherheit zwischen Taiwan und Jinmen, so heißt es, im letzten Augenblick die Zielrichtung nach Norden geändert. Vermutlich durch starken Windeinfluß sei die Geschosßbahn einiger Schüsse wieder nordwestlich in Richtung Xianmen abgewichen. Ferner seien die Geschosßköpfe wahrscheinlich statt in der Luft beim Herunterfallen auf den Boden explodiert.

Das Verteidigungsministerium in Taipei drückte in einer öffentlichen Erklärung "tiefstes Bedauern" über die "nichtfeindselige" Panne und gleichzeitig die Bereitschaft aus, den Betroffenen Entschädigung zu zahlen. Andererseits zeigte auch Beijing kein Interesse daran, den Vorfall hochzuspielen. Der Sprecher des Beijinger Außenministeriums, Shen Guofang, äußerte am 17. November vor der Presse die Hoffnung, daß Taiwan weitere Schritte zur Aufklärung des Vorfalles unternehmen

werde und daß die Beziehungen zwischen beiden Seiten der Taiwan-Straße durch diese Affäre nicht negativ beeinflusst werden. Inzwischen hat das Kommando der Streitkräfte in Jinmen bereits den Bataillonskommandeur und den Kompanieführer, die für den Zwischenfall verantwortlich waren, ihres Amtes enthoben. (ZZ, 25.11.94; LHB, 15., 16. und 19.11.94; ZYRB, 17. und 20.11.94; CP, 16. und 19.11.94; SZ, 17.11.94; XNA, 16. und 18.11.94)

Jinmen ist der letzte wichtige militärische Stützpunkt der nationalchinesischen Regierung unmittelbar vor der Küste des chinesischen Festlands seit ihrem Rückzug 1949 nach Taiwan infolge der Niederlage im Bürgerkrieg mit den chinesischen Kommunisten. 1979 beendete Beijing die drei Jahrzehnte dauernde Beschießung von Jinmen und bot Taiwan eine friedliche Vereinigung an. Allerdings will Beijing Taipei nur als eine chinesische Regionalregierung statt eines gleichberechtigten Gesprächspartners ansehen und verlangt Verhandlungen nur auf Parteebene. Dies lehnt Taiwan ab. Schließlich wurden 1991 die SEF (Straits Exchange Foundation) in Taiwan und die ARATS (Association for Relations Across the Taiwan Straits) in Beijing gegründet, die als inoffizielle Institutionen im Auftrag ihrer jeweiligen Regierung über die Angelegenheiten und Probleme hinsichtlich des seit Ende der 80er Jahre ständig expandierenden Personen- und Güterverkehrs zwischen beiden Seiten der Taiwan-Straße behandeln sollen. Vom 22. bis 27. November fand in Nanjing die sechste Gesprächsrunde der SAF- und ARATS-Unterhändler seit dem ersten Gipfeltreffen der beiden Organisationen im April letzten Jahres statt. Dies zeigt, daß der jüngste Zwischenfall der "irrtümlichen" Artilleriebeschießung von Xiamen durch taiwanesischen Truppen den Friedensprozeß zwischen beiden Seiten der Taiwan-Straße tatsächlich nicht beeinflusst hat. Allerdings ist in Nanjing eine endgültige Übereinstimmung beider Seiten über die Lösung der dringenden Probleme wie Auslieferung von Flugzeugentführern und Verbrechern, Repatriierung illegaler Einwanderer und Beilegung von Fischereistreitigkeiten weiter an der Souveränitätsfrage gescheitert, obwohl die Grundsätze dazu bei der vorletzten Verhandlungsrunde im August d.J. in Taipei bereits ausgehandelt worden sind (siehe dazu C.a. 1994/8, Ü 37). -ni-

***(30)**
Wettbewerbsfähigkeit im Vergleich zu anderen Ländern

Einem Bericht des FCJ vom 11. November zufolge arbeiten die Einwohner der Stadt Taipei im Durchschnitt 2.280 Stunden pro Jahr, stehen damit in Asien in punkto Fleiß nur hinter den Koreanern in Seoul mit 2.300 Stunden, vor den Einwohnern von Hongkong mit 2.200, Bangkok mit 2.170, Singapur mit 2.080, Bombay mit 2.000, Tokyo mit 1.900 und Jakarta mit 1.800 Stunden im Jahr. Die Beschäftigten in Seoul haben im Durchschnitt auch mit 8 Tagen im Jahr den kürzesten Urlaub im Vergleich zu den Arbeitnehmern in Taipei mit 9, Hongkong mit 12, Jakarta mit 14, Tokyo mit 15, Bangkok mit 16, Singapur mit 18 und Bombay mit 40 Tagen jährlich.

Was die Arbeitskosten betrifft, liegt Taiwan mit einem durchschnittlichen Stundenlohn von 5,46 US\$ in der verarbeitenden Industrie vor Singapur mit 5,12 US\$, Südkorea mit 4,93 US\$ und Hongkong mit 4,21 US\$.

Weltweit reiht sich Taiwans Arbeitswettbewerbsfähigkeit an die 19. Stelle. Singapur steht in dieser Hinsicht an der Spitze, es folgen Dänemark, Deutschland, Japan, Norwegen und die USA. Auch Hongkong und Südkorea befinden sich unter den ersten 20 der Wettbewerbsfähigsten. -ni-

***(31)**
Deutsche Unternehmen intensivieren Investitionstätigkeit in Taiwan

Die im Juli 1991 von der Volkswagen AG und der taiwanesischen Chinfon Global Corp. gegründete Gemeinschaftsunternehmung Chinchun Motor Co. Ltd., Taipei, hat offiziell mit der Produktion des T4-Caravelle-Transporters begonnen. Noch bis Ende d.J. sollen 1.000 und im kommenden Jahr 14.000 Fahrzeuge hergestellt werden. 1996 wird die Produktion laut Plan auf 30.000 Einheiten erhöht, wovon 20.000 für den taiwanesischen Binnenmarkt und der Rest für den Export nach dem chinesischen Festland und Südostasien gedacht sind. Bereits jetzt liegt der einheimische Fertigungsanteil bei 50% (Bleche, Sitze, Elektronikteile u.a.), aus Deutschland werden die technisch anspruchsvolleren Teile (Getriebe, teure Blechteile u.a.) eingeführt. Auch

die VW-Produktionsstätten in der VR China sollen teilweise als Zulieferfirmen dienen. Das Grundkapital des Gemeinschaftsunternehmens liegt bei 3,1 Mrd.NT\$ (rd. 17 NT\$=1 DM), davon entfallen 33,4% auf VW und 66,6% auf die Chinfon Global Corp. Im gleichen Verhältnis bringen beide Partner die Sachinvestitionen in Höhe von 6 bis 6,5 Mrd.NT\$ ein. (NfA, 9.11.94; HB, 10.11.94; FT, 8.11.94)

Als erste deutsche (und 20. multinationale) Firma unterzeichnete Siemens am 3.11. mit dem Wirtschaftsministerium in Taipei ein Dokument für die Intensivierung der Zusammenarbeit mit taiwanesischen Firmen hinsichtlich Investitionen und Transfer von Technologie. Vor kurzem wurde in Kaohsiung (Gaoxiong) eine neue Tochterfirma von Siemens, die dritte in Taiwan, eröffnet. Durch aktive Beteiligung an zahlreichen großen Infrastrukturprojekten in Taiwan soll Siemens bereits Aufträge im Wert von 1 Mrd.US\$ eingeholt haben. Auf der anderen Seite bezieht die Firma nach eigenen Angaben jährlich taiwanische Produkte im Wert von 150 Mio.US\$.

Mit der Ausweitung ihrer Repräsentation in Taiwan zielt Siemens darauf ab, neben der Verstärkung des Marktanteils auf der Insel von hier aus ebenfalls sein Engagement im Großraum Asien-Pazifik zu intensivieren. Bis zum Jahr 2000 will Siemens planmäßig 3,5 Mrd.US\$ in dieser Region investieren und damit das Umsatzvolumen der Firma von 7 Mrd.US\$ auf 15 Mrd. erhöhen. (FCJ, 11.11.94)

Ein anderes deutsches Großunternehmen, DEGUSSA, zeigt ebenfalls starkes Interesse an der Unterzeichnung eines Zusammenarbeitsvertrags mit dem Taipeier Wirtschaftsministerium. Kürzlich wurde die Niederlassung des Unternehmens in Taiwan reorganisiert mit der Zielsetzung, die Insel zu einer Drehscheibe für den großen Markt in Asien und Pazifik auszubauen. Bislang hat DEGUSSA in Taiwan 900 Mio. NT\$ (rd. 53 Mio.DM) investiert. (ZYRB, 29.11.94)

Ferner ist die AEG bereit, sich mit einem Investitionsvolumen von 100,3-200 Mrd.NT\$ (6-11,76 Mrd.DM) an dem Bauprojekt einer Hochgeschwindigkeitsbahn in Taiwan zu beteiligen. Die Gesamtkosten des Bauvorhabens liegen bei über 400 Mrd.NT\$. (ZYRB, 20.11.94) -ni-

*(32)

36 Millionen Überseechinesen

Nach Schätzung des Komitees für überseechinesische Angelegenheiten der Regierung Taipei gibt es z.Z. 36 Mio. Überseechinesen (Huaren) in der Welt, davon leben 6 Mio. in Thailand, 1,5 Mio. in Myanmar (Birma), 2,1 Mio. in Singapur, 5,28 Mio. in Malaysia, 7,31 Mio. in Indonesien, 0,82 Mio. in den Philippinen, 6 Mio. in Hongkong und Macau, 2,46 Mio. in Vietnam, Kambodscha und Laos, 0,17 Mio. in Japan und Südkorea, 0,12 Mio. in Indien und Pakistan, 2,32 Mio. in den USA, Kanada und Mexiko, 0,8 Mio. in Lateinamerika (ohne Mexiko), 0,62 Mio. in Europa, 0,49 Mio. in Australien und Neuseeland und 0,1 Mio. in anderen Gebieten. (Hongguanbao, Taipei, 22.11.94) Dabei sind alle Menschen chinesischer Abstammung außerhalb der VR China und Taiwans eingeschlossen. Weltweit verfügen alle Chinesen, also die Bürger von Taiwan, der VR China und Überseechinesen, schätzungsweise über 1.500-2.000 Mrd. US\$ Umlaufvermögen (Wertpapiere nicht eingeschlossen). (ZYRB, 22.11.94) -ni-

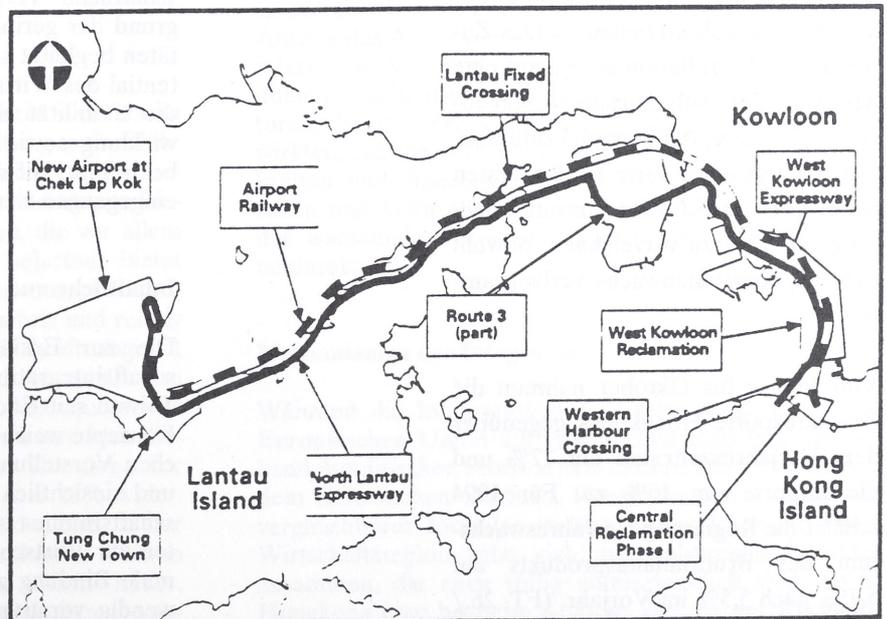
Hongkong und Macau

*(33)

Sino-britische Einigung über die Baufinanzierung für den neuen Flughafen Hongkongs

Nach fast dreijährigen zähen Verhandlungen haben sich London und Beijing über die Baufinanzierung des neuen internationalen Flughafens in Hongkong geeinigt. Das Projekt, das mit einem Kostenvolumen von 158 Mrd.HK\$ (rd. 7,8 HK\$ = 1 US\$) zu den weltweit ehrgeizigsten Bauvorhaben gehört, war von der Hongkonger Regierung bereits im Oktober 1989 beschlossen worden. Die chinesische Regierung in Beijing, die nach der sino-britischen "Gemeinsamen Erklärung" von 1984 das Territorium Hongkong 1997 zurücknehmen wird, beansprucht von Anfang an ein Mitspracherecht, da die Bauzeit und Schuldentilgung des Projekts über 1997 hinausreichen werden. Vor allem befürchtet sie, daß sich britische Unternehmen am Flughafenbau bereichern und Hongkong als Sonderverwaltungszone der VR China nach 1997 "die Zechen" zahlen müssen.

Erst Anfang September 1991 haben beide Seiten ein Memorandum über das Projekt unterzeichnet, in dem sich die Briten u.a. verpflichten, zum Zeitpunkt der Übergabe der Kolonie nicht weniger als 25 Mrd.HK\$ an Finanzreserven zu hinterlassen (s. dazu C.a., Sept.1991, Ü 34). Doch danach wurde die Kostenveranschlagung von der Hongkonger Regierung mehrmals erhöht, zumal für den Bau der Schnellbahn als Verbindung zwischen dem neuen Flughafen und der Stadt eine weitere Kreditaufnahme erforderlich wurde. Gemäß der neuen Vereinbarung übernimmt nun die britische Kolonialregierung 60,3 Mrd.HK\$ an Bau-



(Aus: New Airport Projects Co-ordination Office, Hongkong)