

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-

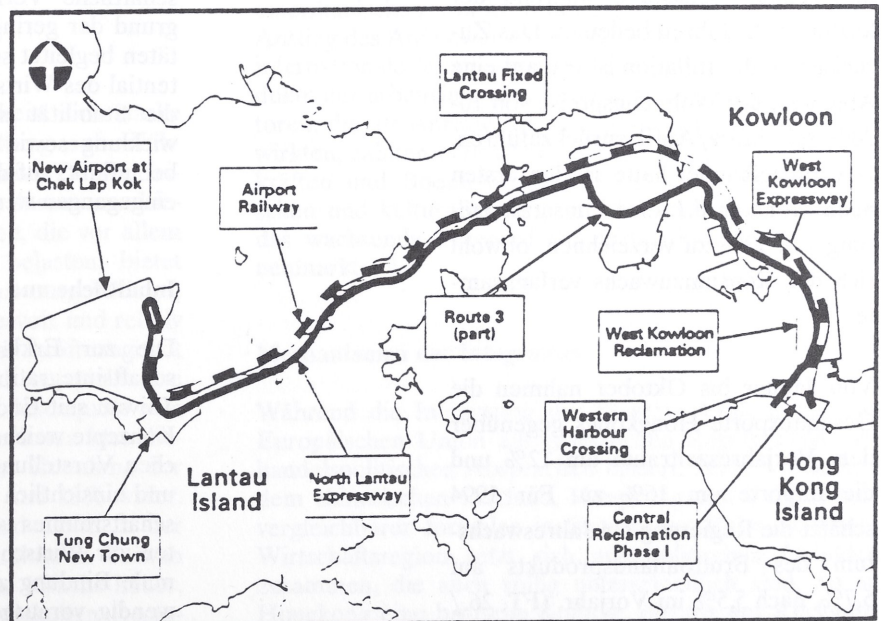
Hongkong und Macau

*(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)

kosten. Das Kreditvolumen einschließlich Zinsbelastungen der beiden mit der Erstellung des Flughafens und der Schnellbahn beauftragten öffentlichen Körperschaften, die "Provisional Airport Authority" und die "Mass Transit Railway Corp.", darf 23 Mrd.HK\$ nicht übersteigen. Die Hongkonger Regierung darf auch keine Bürgschaft für solche Kredite leisten. Ferner verpflichtet sich die britische Kolonialregierung, die Bauarbeiten an den sieben wichtigsten Abschnitten des Projekts vor der Übergabe Hongkongs am 30. Juni 1997 zu beenden. Bei einer eventuellen Verzögerung muß sie die Mehrkosten tragen. (XNA, 5.11.94)
-ni-

*(34)

Inflation in Hongkong weiter gesunken

Hongkongs Verbraucherpreisindex CPI (A), der die Hälfte der städtischen Haushalte erfaßt, ist im Oktober beim Jahresvergleich auf 7,9% gefallen, verglichen mit 8,6% im September und 9,8% im August. Für 1994 wird nun von seiten der Regierung eine Jahresinflationsrate von 8% erwartet, was nicht nur unter der bisherigen Schätzung der Regierung von 8,5%, sondern auch einen Tiefststand während der letzten sechs Jahren bedeutet. Das Zurückgehen der Inflation ist u.a. auf eine Abnahme der Wohnungspreise von 10-20% seit März/April zurückzuführen. Der Einzelhandel hatte in den ersten neun Monaten d.J. eine Umsatzsteigerung von 12% zu verzeichnen, obwohl sich der Konsumzuwachs verlangsamt.

Von Januar bis Oktober nahmen die Gesamtexporte Hongkongs gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 12% und die Importe um 16% zu. Für 1994 schätzt die Regierung ein Jahreswachstum des Bruttoinlandsprodukts auf 5,7%, nach 5,5% im Vorjahr. (FT, 26./27.11.94; XNA, 22., 26. u. 29.11.94)
-ni-

Margot Schüller

Wirtschaftsintegration zwischen dem chinesischen Festland und Hongkong und Taiwan *)

Die wirtschaftliche Verflechtung des chinesischen Festlands mit Hongkong und Taiwan spielt eine entscheidende Rolle für die Entwicklungsdynamik in der VR China. Im gemeinsamen Wirtschaftsraum "Greater China" wächst nach Einschätzung von Experten eine Region zusammen, die sich zum viertgrößten Handelsblock entwickeln wird.¹

Im vorliegenden Beitrag werden die Faktoren untersucht, die Einfluß auf die wirtschaftliche Integration hatten und zukünftig haben werden. Es wird davon ausgegangen, daß die Komplementarität der wirtschaftlichen Ausstattungen der einzelnen Regionen im Wirtschaftsraum "Großchina" entscheidend für die schnelle Integration war und auch in Zukunft bleiben wird. Beziehungsnetze zwischen den Chinesen in Hongkong, Taiwan und dem Festland haben die Integration erleichtert. Die wirtschaftliche Verflechtung wird zunehmen, jedoch aufgrund der geringen politischen Integration von Instabilitäten begleitet sein. Der Integrationsprozeß und das Potential des Wirtschaftsraumes "Großchina" werden durch die Stabilität der festlandchinesischen Wirtschaftsentwicklung sowie durch externe wirtschaftliche Faktoren beeinflusst, auf die an dieser Stelle jedoch nur am Rande eingegangen werden kann.

Inhaltliche und geografische Abgrenzung "Großchinas"

Die zur Erklärung der grenzüberschreitenden Wirtschaftsintegration Festlandchinas mit Hongkong und Taiwan seit Ende der 70er Jahre benutzten Begriffe und Konzepte weichen im wesentlichen in ihrer unterschiedlichen Vorstellung zur Intensität der formalen Integration und hinsichtlich der geografischen Abgrenzung des Wirtschaftsraumes voneinander ab. Während in den Konzepten zur Wirtschaftsintegration anfänglich eine enge formale Bindung zwischen den Wirtschaftsräumen als notwendig vorausgesetzt wurde, spiegelten die Begriffe in den letzten Jahren den sinkenden Anspruch auf die formale Verflechtung wider. So waren in Anlehnung an das