

kannte chinesische Wirtschaftsexperten wie Yu Guanyuan, Li Yinining, Zhong Pengrong, Liu Guoguang, Wang Jue u.a. im letzten Juli auf einem Symposium in Beijing über die "Entwicklung von heißer Wirtschaftsregion" debattiert. Die Teilnehmer stimmten darin überein, daß Jiyuan in der mittelchinesischen Provinz Henan Ende dieses und Anfang des nächsten Jahrhunderts infolge von Investitionen in Höhe von rd. 100 Mrd. RMB (umgerechnet rd. 17,36 Mrd. DM) höchstwahrscheinlich ein neuer "heißer Wirtschaftsstandort" sein wird.

Jiyuan, eine kreisfreie Stadt mit einer Fläche von 2.000 qkm und 610.000 Einwohnern, war und ist auch in China ein unbekannter kleiner bergiger Ort im Nordwesten der Provinz Henan. Der Wirtschaftsexperte Zhong Pengrong, der Jiyuan viermal persönlich besichtigt hat, begründete gegenüber dem Reporter der *Guangzhou Ribao* die Aussichten für Jiyuan mit dessen günstiger geographischen Lage für einige staatliche Großbauprojekte. Dies bezieht sich vor allem auf seine Lage am Huanghe (Gelben Fluß), da hier ein Staudamm ("Xiaolangdi") gebaut wird, der an Größe nur hinter dem Bauvorhaben von Sanxia ("Drei-Schluchten") am Jangtsekiang steht. Das Projekt mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von 50 Mrd. RMB (umgerechnet 8,68 Mrd. DM) sieht ein Wasserkraftwerk vor mit einer Kapazität von 1,8 Mio.kW und durchschnittlicher Elektrizitätserzeugung von 5,1 Mrd. kWh pro Jahr. Die Bauarbeiten haben schon Anfang September 1991 begonnen und sollen Ende dieses Jahrhunderts beendet werden.

Das zweite große Bauprojekt in Jiyuan ist ein Wärmekraftwerk ("Qinbei") mit einem Investitionsvolumen von 30 Mrd. RMB (umgerechnet 5,21 Mrd. DM). Es wird eines der 14 geplanten großen Wärmekraftwerke Chinas mit einer jeweiligen Kapazität von über 3 Mio. kW in der Stromversorgung und außerdem das größte Wärmekraftwerk in Asien. Jiyuan grenzt an die kohlereiche Provinz Shanxi und gilt als wichtigste Durchgangsstelle für den Kohletransport von Shanxi nach Süden. Darüber hinaus produziert Jiyuan selbst und seine Umgebung große Mengen von Kohle.

Ein drittes Großprojekt ist der Bau einer Chemiefabrik mit einem Investitionsvolumen von über 12 Mrd. RMB

(umgerechnet rd. 2,1 Mrd. DM), die 1998 fertiggestellt werden soll. Nach der geplanten Inbetriebnahme 1999 kann sie jährlich 200.000 t Polyesterfasern produzieren und wird damit zu einem der sechs großen Kunstfaser-Produktionszentren Chinas. Als "Upperstream"-Werk der Kunstfaserfabrik besteht bereits eine große Raffinerie an der Grenze zwischen Jiyuan und Luoyang mit der Kapazität, 5 Mio.t Rohöl zu verarbeiten.

Die Investitionen dieser Großprojekte sind gesichert, da sie entweder vom Staat oder durch Kredite der Weltbank finanziert werden. Die Investitionen werden für den Wirtschaftsaufbau Chinas dringend gebraucht. Die Durchführung der Großbauprojekte wird die allgemeine Wirtschaftsentwicklung Jiyuans sicherlich fördern, zumal in der Bauindustrie und im Dienstleistungssektor. Nach Fertigstellung der Projekte können zahlreiche Peripherieindustrien wie Zulieferfirmen und "Downstream"-Produktionsstätten entstehen.

Zhong Pengrong verwies in einem anderen Interview mit dem Hongkonger Handelsblatt *Xianggang Shangbao* (Hongkonger Handelszeitung) vom 2.9.95 und in einem Artikel in der chinesischen Wirtschaftstageszeitung *Jinji Ribao* vom 10.8.95 auf andere günstige Bedingungen Jiyuans für die weitere Wirtschaftsentwicklung wie sein Eisenbahn- und Autostraßennetz in alle Richtungen, seine Erzvorkommen von über 40 Arten einschließlich Gold, Silber, Kupfer, Eisen usw., seine umfangreichen Anpflanzungen wie Baumwolle und Tabak und auch Ressourcen für den Tourismus wie landschaftliche und historische Sehenswürdigkeiten. Was die Arbeitskräfte anbetrifft, hat die Stadt vor einigen Jahren für 100 Mio. RMB (rd. 17,5 Mio. DM) eine moderne technische Berufshochschule errichtet. Das Bruttosozialprodukt Jiyuans ist 1990-94 jährlich im Durchschnitt um 24% gewachsen und die Einnahmen der Stadtregierung verzeichneten im gleichen Zeitraum pro Jahr einen Durchschnittszuwachs von 56%. All dies, so Zhong, seien Gründe, warum Jiyuan als Chinas letzter "heißer Wirtschaftsstandort" in diesem und als erster im kommenden Jahrhundert vorausgesagt werden könne. -ni-

---



---

## Taiwan

---



---

\*(26)

### Neue Parteienlandschaft nach der Parlamentswahl von Anfang Dezember

Am 2. Dezember wurde der Legislativ Yuan (Parlament) neu gewählt. Wie im letzten Heft von C.a. vorab berichtet, hat die Regierungspartei KMT (Kuomintang) 85, die DPP (Democratic Progressive Party) 54, die NP (New Party) 21 und die anderen 4 der insgesamt 164 Sitze des Hauses gewonnen. Damit verfügt die KMT nur über eine knappe Mehrheit von drei Stimmen. Außerdem leidet sie noch immer unter innerparteilichen Flügelkämpfen zwischen der sogenannten Hauptströmung und Nichthauptströmung. Am 13. Dezember beschloß der Ständige Ausschuß des ZK der KMT, zwei stellvertretenden Parteivorsitzenden, Lin Yanggang (Lin Yan-kang) und Hao Bocun (Hau Pei-tsun), ihre Parteimitgliedschaft zu "entziehen" (ein milder Ausdruck für Parteiausschluß), weil sie laut offizieller Anschuldigung im Wahlkampf NP-Kandidaten offen unterstützt hätten (ZYRB, LHB und CP, 14.12.95). Die NP-Mitglieder gehörten wie Lin und Hao zum Flügel der Nichthauptströmung in der KMT. Da einige unter den neu gewählten 85 KMT-Mitgliedern des Legislativyuans zu Angehörigen der Nichthauptströmung oder Sympathisanten der NP zählen, sieht die parlamentarische Mehrheit der KMT noch zerbrechlicher aus.

Die größte Oppositionspartei DPP hat bei den Wahlen nur vier Sätze hinzugewonnen. Der große Sieger ist die kleine Oppositionspartei NP, die ihre Sitzzahl im Legislativ Yuan verdreifacht hat. Somit besteht jetzt ein Dreiparteiensystem. Die drei Parteien unterscheiden sich hauptsächlich in ihrer China- oder Taiwanpolitik. Während die NP auf die Aufrechterhaltung der Einheit Chinas besteht, befürwortet die DPP die Gründung eines eindeutig nichtchinesischen Staats in Taiwan. Die KMT unter der gegenwärtigen Führung des Staatspräsidenten und Parteivorsitzenden Li Denghui (Lee Teng-hui) verfolgt

dazwischen eine Politik der zwei gleichberechtigten politischen Gebilden in einem chinesischen Staat - wie etwa das frühere deutsche Modell "eine Nation, zwei Staaten". Die Mitglieder der NP sind überwiegend sogenannte "Festländer", die erst nach dem 2. Weltkrieg vom chinesischen Festland nach Taiwan übergesiedelt sind. Die DPP hingegen besteht hauptsächlich aus gebürtigen Einheimischen. In der KMT haben die "Festländer" inzwischen gegenüber den "Einheimischen" an Gewicht verloren und gehören nun dem Nichthauptströmungsflügel an, aber sie gelten noch als starke Minderheit, zumal im Hinblick auf die schwache parlamentarische Mehrheit der KMT nach den jüngsten Wahlen.

In vielerlei Hinsicht stehen sich der KMT-Hauptströmungsflügel und die DPP nahe, während der Nichthauptströmungsflügel mit der NP zahlreiche Gemeinsamkeiten hat. Gleich nach den Wahlen ging das Gerücht um, daß die KMT in Anbetracht ihrer dünnen Mehrheit sich für eine große Koalition mit der DPP interessiere, was von der KMT aber dementiert wurde. Danach wurden von führenden Politikern der DPP und NP am 14. Dezember überraschenderweise Gespräche über eine "große Allianz" der beiden Oppositionsparteien geführt. Ihr Ziel sei es, so heißt es, vorerst die Vereinigungs- und Unabhängigkeitsfrage beiseite zu stellen und statt dessen gemeinsam gegen die kommunistische Bedrohung und für die innenpolitische Innovation zu kämpfen. Eine detaillierte Vereinbarung über die Art und Weise der Zusammenarbeit ist allerdings noch nicht gemacht worden; auch gibt es innerhalb der DPP Widerstand gegen eine Allianz mit der NP. (ZZ, 15. und 29.12.95; LHB, 5. und 15.12.95; FCJ, 22.12.95) -ni-

\*(27)

#### **Quasi-direkte Flugverbindung zwischen beiden Seiten der Taiwan-Straße**

Am 8. Dezember wurde eine quasi-direkte Luftverbindung zwischen beiden Seiten der Taiwan-Straße eröffnet. Eine Linienmaschine der Fluggesellschaft Air Macau flog nach der Einweihung von Macaus neuem Flughafen mit 150 Passagieren von Macau nach Taiwan und dann wieder von dort mit 170 Passagieren zurück. Nach einem kurzen

Halt von einer Stunde in Macau wurden die Fluggäste mit derselben Maschine weiter nach Beijing befördert. Air Macau gehört zu 51% Beijings staatlicher Fluggesellschaft Air China, und auch das Personal von Air Macau einschließlich der Piloten besteht zum Teil aus Festlandchinesen. (LHB und CP, 9.12.95)

Formell verbietet die Regierung in Taipei aus politischen Gründen nach wie vor direkte Verkehrsverbindungen mit dem chinesischen Festland. Daher mußten alle Reisende, die auf die andere Seite wollten, in einem Dritort - hauptsächlich Hongkong - umsteigen. Am 17. Oktober 1995 unterzeichneten die Air Macau und die Taipei Airlines Association (Dachorganisation taiwanesischer Fluggesellschaften) eine Vereinbarung, wonach die Linienmaschinen der Air Macau zwischen beiden Seiten der Taiwan-Straße über Macau fliegen dürfen, jedoch mit der Auflage, daß sie bei der Zwischenlandung in Macau ihre Flugnummer ändern müssen. Nach Ansicht der Taipeier Regierung sei eine Flugverbindung dieser Art immer "indirekt". (LHB und CP, 19.10.95; FCJ, 20.10.95)

Die Luftvereinbarung hat eine Dauer von fünf Jahren, gilt also über die Rückgabe Macaus an China (1999) hinaus bis zum Jahr 2000 - eine Konzession Beijings. Ein weiterer Vorteil für Taiwan in der Vereinbarung ist, daß zwei taiwanesischen Fluggesellschaften, der EVA Airways und TransAsia Airways, die Lizenz für die Linienflugroute eingeräumt wurde. Allerdings dürfen die EVA- und TransAsia-Maschinen aufgrund Taiwans offiziellen Verbots "direkter" Verkehrsverbindungen zwischen beiden Seiten der Taiwan-Straße nicht weiter von Macau nach dem chinesischen Festland fliegen.

Nach dem Macau-Modell wurde am 16. Dezember auch eine Luftverkehrsvereinbarung zwischen Taiwan und Hongkong paraphiert, die ebenfalls für fünf Jahre bis 2001 gelten soll, was eine Zeitdauer über die Rückgabe Hongkongs an China (1997) bedeutet. Wie berichtet (C.a. 1995/5, Ü 38), ist die bisherige Vereinbarung zwischen Taiwans CAL (China Airlines) und Hongkongs Cathay Pacific Airlines am 29. April 1995 bereits ausgelaufen. Wegen der Interessenkonflikte zwischen Taiwan, Hongkong und Beijing konnte

bislang keine endgültige Vereinbarung zustandekommen, statt dessen wurde der alte Vertrag mehrmals verlängert, zuerst für sechs Monate, dann für zwei und zuletzt für einen Monat (bis 29. Januar 1996).

Nach dem vorläufig noch geltenden Vertrag haben nur CAL und Cathay Pacific die Lizenz für die Linienluftfahrt zwischen Taiwan und Hongkong. Bei den Verhandlungen über die neue Vereinbarung beharrte Taiwan darauf, eine zweite taiwanische Fluggesellschaft einzubeziehen. Hongkong lehnte dies zunächst ab, gab aber schließlich nach. So wurde die neue Vereinbarung von vier Fluggesellschaften paraphiert, nämlich der CAL und EVA auf taiwanesischer Seite und der Cathay Pacific und Dragonair auf Hongkongs Seite. Da die Vereinbarung, wie gesagt, über die Rückgabe Hongkongs an China 1997 hinausgeht, muß ihr noch von Beijing zugestimmt werden. Dies möchte aber auch ihre in Hongkong registrierte Fluggesellschaft CNAC (China National Aviation Corporation) ein Stück des Kuchens der lukrativen Flugroute Hongkong-Taiwan abbekommen lassen. Darüber hinaus sollten ihre Flugzeuge nach dem Modell von Macau Air zwischen beiden Seiten der Taiwan-Straße über Hongkong quasi "direkt" fliegen können. Sonst will Beijing die Luftfahrtvereinbarung zwischen Taiwan und Hongkong nach der politischen Wende 1997 in Hongkong nicht anerkennen. (LHB, 17.12.95; FCJ, 22.12.95; SWB, 22.12.95) -ni-

\*(28)

#### **Stand der kleinen und mittleren Unternehmen**

Die kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) gelten als das Rückgrat der taiwanesischen Wirtschaft. Den Statistiken des Taipeier Wirtschaftsministeriums zufolge gab es Ende 1994 insgesamt 932.852 solcher Betriebe auf der Insel, 30.000 mehr als 1993, und boten 7,07 Mio. Arbeitsplätze, was 79% aller Beschäftigten entspricht. Dennoch ist ihr Anteil an der Gesamtzahl der Unternehmen Taiwans von 96,4% (1993) auf 96,2% zurückgegangen. Ihr Gesamtumsatz lag 1994 mit 203,7 Mrd. US\$ um 7,5% höher als im Vorjahr, nach einer Jahressteigerung von 13,5% 1993. Der Anteil an den Gesamtexporten nahm 1994 gegenüber 1993 ebenfalls um

2,61% ab, lag aber immer noch bei 52,56% oder 48,9 Mrd. US\$. Der Rückgang der Umsatzwachstumsrate und des Exportanteils ist dem Wirtschaftsministerium zufolge auf die Abschwächung vieler ausländischer Märkte und die zunehmende Auslagerung von Produktionsstätten ins Ausland aus Kostenüberlegungen zurückzuführen.

Die Statistiken zeigen, daß die kleinen und mittleren Unternehmen 1994 nur zu etwas über 10% mit F & E beschäftigt waren, verglichen mit 46% bei den großen Unternehmen. Während jedoch die Großbetriebe durchschnittlich nur 1,52% ihrer Einnahmen für Forschung und Entwicklung ausgaben, betrug der Anteil bei den KMU mit eigener Forschungsabteilung im Schnitt 3%. 8,3% des Personals waren 1994 bei den KMU im Forschungsbereich tätig, nur 5,8% bei den Großunternehmen. Über 50% der kleineren Unternehmen stellten 1994 Originalgeräte oder Waren in Originaldesign her, wobei nur 30% ihre Marken vermarkteten.

Die kleinen und mittleren Unternehmen haben mit zwei Schwierigkeiten zu kämpfen, nämlich mit der Suche nach hochqualifizierten Arbeitskräften und der Kapitalbildung. Sie waren 1994 im Durchschnitt mit 73% ihrer Aktiva verschuldet, die Großunternehmen nur mit 58%. 89% der Kredite an die KMU haben eine kurze Laufzeit, lediglich 11% sind langfristig finanziert. (FCJ, 15.12.95; *Taiwan Aktuell*, München, 20.12.95) -ni-

---

## Hongkong und Macau

---

\*(29)

### Zeitungspreiskrieg in Hongkong

Zwei große chinesischsprachige Zeitungen in Hongkong, die *Oriental Daily News* und die *Apple Daily*, führen seit dem 9. Dezember einen erbarmungslosen Preiskrieg. Mit einer ungewöhnlichen Strategie hatte die erst im Juni 1995 gegründete *Apple Daily* innerhalb weniger Monate eine beachtliche Auflage erreicht. Da sie viele Leser der *Oriental Daily News* weggenommen hatte, schlug diese mit einer drastischen Preissenkung von 5 HK\$ (0,64 US\$)

auf 2 HK\$ (0,25 US\$) pro Exemplar zurück, wodurch viele Zeitungen gezwungen waren, auch ihre Preise zu reduzieren. Die es nicht mitmachen konnten, müssen schließen. Bis Ende Dezember wurden bereits mehrere chinesischsprachige Zeitungen eingestellt wie die *TV Daily News*, *Express News*, *United Daily News* und *Huanan Jingji Journal*, die *Leisure Times* hat ihre Einstellung angekündigt.

Es zeigt sich, daß inzwischen auch Zeitschriften in den Preiskrieg von Hongkong einbezogen werden, nachdem die zur Oriental Press Group gehörende *Eastweek* am 20. Dezember ihren Preis von 18 HK\$ (2,3 US\$) auf 8 HK\$ (1 US\$) gesenkt hatte. (XNA und IHT, 29.12.95; SCMP, 21.12.95)

Ein andauernder Preiskrieg wird unvermeidlich eine Pressekonzentration einleiten, was sich natürlich negativ auf die Pressefreiheit Hongkongs auswirken würde. Angesichts der Übergabe der britischen Kolonie an die VR China sind schon einige Zeitungs- und Zeitschriftenverlage ausgewandert oder haben aufgegeben. -ni-

\*(30)

### Internationaler Flughafen von Macau eingeweiht

Die portugiesische Enklave Macau, die 1999 an China zurückgegeben wird, hat jetzt auch einen eigenen internationalen Flughafen. Mit einer 3.360 km langen und 44 m breiten Startbahn ist er auch für Großflugzeuge wie die Boeing 747 geeignet. Die Investitionskosten des Projekts beliefen sich auf rd. 913 Mio. US\$, und die Bauarbeiten dauerten dreieinhalb Jahre. Bereits am 9. November war der neue Flughafen in Betrieb genommen worden, und am 8. Dezember wurde er offiziell eingeweiht. An der Einweihungszeremonie nahmen neben dem Gouverneur von Macau, Vasco Rocha Vieira, auch der portugiesische Staatspräsident Mario Soares, der chinesische Vizestaatspräsident Rong Yiren, Hongkongs Gouverneur Chris Patten sowie rund 3.000 andere Gäste teil.

Im Gegensatz zum Bauvorhaben des neuen internationalen Flughafens von Hongkong gab und gibt es keine Streitigkeiten zwischen China und Portugal - die zu Beijing gehörende Bank of China

war ja einer der Hauptinvestoren. Auch die neugegründete Fluggesellschaft "Air Macau" als Hauptbenutzer des neuen Flughafens ist zu 51% in chinesischem Besitz. Sowohl Soares als auch Rong haben in ihrer Ansprache auf der Einweihungszeremonie den Flughafen von Macau als Symbol der Zusammenarbeit beider Staaten bezeichnet.

Mit der Eröffnung des Flughafens hofft man in Macau auf neue Impulse für die Wirtschaftsentwicklung des Territoriums, zumal den Tourismus. Bis jetzt haben 24 Fluggesellschaften mit der Macau Civil Aviation Authority Verträge oder Vorverträge zur Benutzung des Flughafens unterzeichnet. Schon 1996 soll die Zahl der Fluggäste rechnerisch 1,8 Mio. erreichen, daneben erwartet man Frachtabfertigungen von 100.000 bis 120.000 t. (XNA, 9. und 27.12.95; SCMP, 9.12.95; HB, 8./9.12.95; DGB, 10.12.95) -ni-