

Macau, sagte gegenüber der Nachrichtenagentur Xinhua, Macau solle sich nicht mit der einzigen Wirtschaftssäule – Glücksspielindustrie – zufrieden geben. CEPA sei eine von der Zentralregierung gegebene Chance, um Macau zu helfen, seine Industrie zu diversifizieren und ein beständigeres Wirtschaftswachstum zu erzielen. Aufgrund seiner schwachen verarbeitenden Industrie könne Macau vom CEPA keine direkten Resultate erwarten wie Hongkong, wo der jährliche Wegfall von Zollgebühren auf 1 Mrd. HK\$ (128 Mio. US\$) geschätzt würde. Es gebe insgesamt 15.000 eingetragene Firmen in Macau, so Au Chong Kit, über 90% davon SMEs, und nur 2.000 von ihnen seien in der verarbeitenden Industrie tätig (die meisten gibt es in der Dienstleistungsindustrie). Über 60% der Steuereinnahmen der Regierung – 7,8 Mrd. MPtc (975 Mio. US\$) – stammten letztes Jahr von der Glücksspielindustrie.

Der erwartete Abschluss eines CEPA zwischen Macau und dem Festland wird auch die Attraktivität des geplanten grenzüberschreitenden Industriegebiets erhöhen, das gemeinsam von Macau und der benachbarten Stadt Zhuhai geplant wird und wie ein Zollfreigebiet verwaltet werden soll. Der Plan für ein solches Industriegebiet ist eines der Themen in den CEPA-Gesprächen mit dem Festland. Nach dem Entwurf soll das Industriegebiet auf einem 400.000 qm großen, dem Meer abgewonnenen Gelände entstehen, das zur Hälfte in Zhuhai und zur Hälfte in Macau liegt. Das Gebiet ist durch eine Wasserlinie getrennt und wird mit einer Brücke verbunden. Mit billigen Arbeitskräften vom Festland und einer vom CEPA garantierten präferenziellen Handelspolitik soll das Industriegebiet Hersteller in den Bereichen Textilien, Bekleidung und Elektronik anlocken. Der Bericht über die Durchführbarkeit des Projekts war der Zentralregierung in Beijing im April zur Zustimmung vorgelegt worden.

Die Hilfsmaßnahmen der Regierung für SMEs, die durch die Folgen der SARS-Epidemie in Existenznot geraten sind, kommen in Schwung. Die Regierung der SVRM unterzeichnete am 15. August eine Darlehensgarantievereinbarung mit 18 Banken, darunter die Bank of China, die Industrial

and Commercial Bank of China und die Hong Kong and Shanghai Banking Corporation Ltd. Dadurch erhalten SMEs bei der Aufnahme von Darlehen bis zu 100% Garantie. Die Regierung hat zwei Programme für Darlehensgarantien aufgelegt, den „SME Credit Guarantee Plan“ und den „Special Industry SME Credit Guarantee Plan“. Sie bieten 50% bis 100%ige Garantien, um den SMEs zu helfen, bei den 18 Banken Darlehen zu beantragen. Die Höchstgrenze des Kredits ist beim ersten Programm auf 3 Mio. MPtc (375.000 US\$) festgesetzt, beim zweiten auf 1 Mio. MPtc (125.000 US\$) – bei einer Rückzahlungsfrist von maximal fünf Jahren für jedes Darlehen.

Im Rahmen des von der Regierung zur Rettung von SMEs geschaffenen Finanzierungsprogramms in Höhe von 100 Mio. MPtc (12 Mio. US\$), das zinsfreie Darlehen vorsieht, sind Anträge von insgesamt 544 SMEs bewilligt worden. Ein im Mai eingesetzter Ausschuss zur Überprüfung der Bewerber gab am 30. August bekannt, dass die Firmen unter 707 Antragstellern ausgesucht worden seien. Der Gesamtbetrag an Darlehen erreichte 58 Mio. MPtc (7,25 Mio. US\$). Ein SME kann im Höchstfall ein Darlehen von 200.000 MPtc (24.000 US\$) bekommen – bei einer Rückzahlungsfrist von sechs Jahren. Das Programm ist Teil eines Pakets von SME-Unterstützungsmaßnahmen, das die Regierung gestartet hat. Die gesamte finanzielle Unterstützung von SMEs – Finanzierungsprogramm, Kreditgarantien, Steuerreduzierung oder -befreiung – macht fast 300 Mio. MPtc (36 Mio. US\$) aus. Die Regierung erwartet, dass sich der Markt im Oktober wieder völlig erholt, wenn die Industriezweige im Tourismusbereich ihren Aufschwung erleben. (XNA, 25.7., 9., 15., 28., 30.8., 3.9.03; Macau Government Information Bureau website, www.gcs.gov.mo, 31.8., 2.9.03) -ljk-

---



---

## Taiwan

---



---

### 31 Freihandelsabkommen mit Panama unterzeichnet – diplomatischer Erfolg von ungewisser Tragweite

Der August war ein guter Monat für Taiwans Bemühungen, seine Stellung in Lateinamerika und der Karibik zu festigen und auszubauen. Neben vielen schönen Worten gab es auch einen handfesteren Fortschritt: Am 22.8. konnte ein Freihandelsabkommen mit Panama unterzeichnet werden. Dieser diplomatische Erfolg wird aber womöglich keine dauerhaft außenpolitische Stärkung Taiwans bedeuten. Sowohl aus wirtschaftlichen wie aus politischen Interessen strebt Taiwan seit dem Beitritt zur Welthandelsorganisation Anfang 2002 Freihandelsabkommen mit seinen Nachbarn und wichtigen Handelspartnern an, bislang jedoch erwiesen sich die politischen Hürden bislang als zu hoch. Nun konnte immerhin einer der wenigen politischen Verbündeten der Inselrepublik für ein solches Abkommen gewonnen werden. Kurzfristig steht vor allem der politische Erfolg im Vordergrund, während ein wirtschaftlicher Nutzen für die taiwanische Seite zunächst begrenzt sein wird. Gemäß der taiwanischen Außenhandelsstatistik lag das Volumen des bilateralen Handels 1992 bei 132,2 Mio. US\$, das waren 0,5% des gesamten Außenhandels Taiwans. Unter Taiwans Handelspartnern steht Panama damit auf dem 65. Platz. Gleichzeitig ist Panama unter Taiwans Verbündeten aber noch einer der wichtigsten, zudem ist das Handelsvolumen mit den anderen Staaten, die Taiwan anerkannt haben, noch kleiner. Zum Vergleich: Griechenland als der im Handelsverkehr mit Taiwan schwächste Staat im Euroraum steht mit einem gemeinsamen Handelsvolumen von 146,3 Mio. US\$ (2002) für Taiwan an 63. Stelle der Statistik.

Der Handel zwischen Panama und Taiwan ist allerdings extrem unausgewogen. Taiwan exportiert nach Panama mehr als das Fünfundzwanzigfache dessen, was es von dort einführt, und profitiert dabei vor allem

von der Freihandelszone am Panama-Kanal. Mit anderen Worten: Das meiste wird von Panama aus weiterverkauft. Nach der Ratifizierung des Vertrags ist sein In-Kraft-Treten für den 1. Januar 2004 vorgesehen. Dann werden gut 70 Prozent der Einfuhren aus Taiwan in Panama zollfrei sein, während umgekehrt nur knapp 50 Prozent der taiwanischen Importe aus Panama von der ersten Stufe des Abkommens profitieren und zollfrei ins Land gelassen werden. In Panama erwarten die Protagonisten des Abkommens vor allem einen starken Anstieg der Ausfuhren an Fleisch und Geflügel. Auch Taiwan erhofft sich messbare Erfolge: Über Panama als Zwischenstation könnte der südamerikanische Markt, so Wirtschaftsminister Lin Yi-fu, besser für taiwanische Produkte erschlossen werden; vor allem richten sich die Hoffnungen hier darauf, dass Taiwan über Panama von dessen Mitgliedschaft in der amerikanischen Freihandelszone profitieren wird. Die Warenströme müssten sich allerdings vervielfachen, um in Taiwan volkswirtschaftlich spürbar zu werden.

Ganz unmittelbar wirkt dagegen der politische Erfolg. Panama zählt zu den Staaten, die die VR China besonders stark auf ihre Seite zu ziehen bemüht ist; in letzter Zeit hatte es daher verschiedentlich Spekulationen gegeben, Panama könne Richtung Beijing umschwenken. Mit dem neuen Abkommen manifestiert sich nun ein Bekenntnis der derzeitigen Regierung unter Präsidentin Mireya Moscoso zu Taiwan. Es sieht allerdings nicht danach aus, dass dieser Erfolg dauerhaft sein wird. Schon beim Besuch von Präsidentin Moscoso in Taipei zur Vertragsunterzeichnung sorgte der Umstand für Irritationen, dass Panamas Vizepräsident für die folgende Woche einen Besuch in Beijing plante. Der wurde dann zwar – offenbar auf Druck der Präsidentin – aufs nächste Jahr verschoben, Beobachter rechnen jedoch nicht damit, dass die taiwanfreundliche Partei der Präsidentin die nächsten Wahlen im Mai 2004 gewinnen wird. Sowohl in der Opposition wie auch in der Partei des Vizepräsidenten gewinnen dagegen die Stimmen an Boden, die sich für eine Anerkennung der VR China aussprechen. Beide Staaten unterhalten im jeweils anderen Land bereits ein

Handelsbüro. Generell misst Taiwan seinen Verbündeten in Lateinamerika und der Karibik – insgesamt sind es vierzehn – große Bedeutung bei und pflegt die Beziehungen mit Hingabe. Im August manifestierte sich dies gleich dreifach. So reiste Außenminister Eugene Chien (Jian Youxin) Anfang des Monats nach St. Vincent zu einem jährlichen Routinetreffen mit vier Amtskollegen der Region. Vizepräsidentin Annette Lü kehrte am 20. August mit einer 43-köpfigen Delegation von einer zweiwöchigen Reise zurück, die sie außer in die USA nach Panama und Paraguay gebracht hatte. In Asunción hatte sie an den Feiern zum Regierungswechsel teilgenommen und war dabei unter anderem mit Fidel Castro zusammengetroffen. Dabei habe ihr der 77 Jahre alte kubanische Führer, wie sie berichtete, versichert, er sei gegen eine militärische Lösung der Taiwanfrage. Am 21. August trafen sich acht Staatsoberhäupter der mittelamerikanischen und karibischen Verbündeten mit Präsident Chen Shui-bian zu Gesprächen in Taipei. Es war das vierte derartige Gipfeltreffen; es findet im Zweijahresturnus statt. Bislang sind die Beziehungen zu den lateinamerikanischen Verbündeten denn auch für Taiwan erfreulich stabil geblieben. In Taiwan weckte der Abschluss des Freihandelsabkommens mit Panama zudem frohe Erwartungen: Nachdem Panama den Vorreiter gespielt habe, werde es leichter sein, auch mit anderen Nationen solche Abkommen zu schließen.

Dass sich Taiwans schwache Stellung in der diplomatischen Welt damit allerdings dauerhaft festigen wird, ist wohl eher zu bezweifeln. Wenn nämlich die neue Regierung Panamas im nächsten Jahr auf Beijingkurs einschwenkt – und das dürfte eher wahrscheinlich sein als das Gegenteil – könnte dies für Taiwans lateinamerikanische Verbündete eine Signalwirkung haben. Diese kleinen agrarisch geprägten Staaten können mangels in großen Mengen exportierbarer Güter vom großen chinesischen Markt bislang kaum profitieren. Demgegenüber genießen sie im exklusiven Zirkel von Taiwans wenigen Alliierten stets gewissermaßen maßgeschneiderte Aufmerksamkeit. China stärkt seine Position jedoch auf allen Gebieten, und je mehr es in den Weltmarkt integriert

ist, umso eher erkennen auch export-schwache, kleine Staaten den einen oder anderen wirtschaftlichen Vorteil, den eine Anerkennung Chinas böte. Je weiter dieser Prozess fortschreitet, desto schwerer wird es Taiwan fallen, dem etwas Entsprechendes entgegenzusetzen. Panama nimmt hier mit seinem Kanal und der Kanalzone zwar in gewissem Sinne noch eine Sonderstellung ein, gleichwohl kommt ihm darin aber auch eine Vorreiterfunktion zu. Die persönlichen Beziehungen zu den Staatsführern der befreundeten Nationen, die Taiwans Regierung derzeit intensiver pflegt als je zuvor, werden es zunehmend schwerer haben, in diesem Umfeld genügend Tragfähigkeit zu behaupten. Freihandelsabkommen mit Taiwan sind da eine willkommene Ergänzung, werden die Taiwanbindung dieser Staaten aber nur dann stützen, wenn zugkräftige ökonomische Vorteile unmittelbar ersichtlich sind; dies wird gegenüber den meisten von Taiwans Partnern voraussetzen, dass Taiwan aktiv dazu beiträgt – z.B. durch Investitionen in diesen Ländern –, dass diese Länder Vorteile aus dem freien Handel auch realisieren können. Demnach dürfte die „Begleitmusik“ in Form von Entwicklungs- und Investitionsprogrammen, Hilfe bei der Markterschließung für lateinamerikanische Produkte in Ostasien etc. mindestens ebenso wichtig sein wie die Freihandelsabkommen selbst. (CNAT, nach BBC PF, 7.8., 8.8., 13.8., 21.8.03; CNAT, nach BBC EF, 15.8., 20.8.03; TT, 9.8., 22.8.03; *Taiwan Journal*, 20. Jg. Heft 33, S.1-3, Heft 34, S.1; [www.mof.gov.tw/stat/Net9112e.xls](http://www.mof.gov.tw/stat/Net9112e.xls); [www.thepanamanews.com/](http://www.thepanamanews.com/), vol.9 no. 17, gesehen 14.9.03) -hws-

### **32 Regierung formuliert Grundsätze für direkte Verkehrsbeziehungen mit dem Festland**

Der Rat für Festlandsfragen (Mainland Affairs Council – MAC) legte Mitte August einen Bericht zu den angestrebten direkten Verkehrsbeziehungen vor. Er enthält eine Einschätzung der Auswirkungen auf Taiwan sowie Grundsätze, nach denen die Pläne umzusetzen sind; zugleich wurde ein zeitlicher Rahmen für die Realisierung abgesteckt. Den letzten Punkt gab Präsident Chen Shui-bian der Presse be-

reits vorab bekannt. Demnach seien drei Phasen zu unterscheiden. Derzeit befinde man sich in der Vorbereitungsphase. Die Verhandlungsphase solle nach den nächsten Präsidentschaftswahlen beginnen, die im März 2004 stattfinden. Die Umsetzungsphase könne dann gegen Ende 2004 erwartet werden. Dass mit Verhandlungen vor den nächsten Wahlen nicht zu rechnen sei, hatte Chen bereits früher zu wissen gegeben. Die Opposition kritisierte, dass er über Direktverbindungen mit dem Festland, wenn er sie denn ernsthaft anstrebe, schon jetzt verhandeln könne und nicht bis 2004 warten müsse. Es handele sich hier um ein vorgezogenes Wahlkampfmanöver, denn Chen wolle mit der Aussicht auf substantielle Entwicklungen in den Beziehungen zum Festland Stimmen gewinnen, ohne für solche Direktverbindungen wirklich offen zu sein. Der Inhalt des Berichts rechtfertigt diesen Vorwurf jedoch nicht. Er umfasst mehrere Kapitel, in denen die wirtschaftlichen, sicherheitsrelevanten und praktischen Aspekte der Frage beleuchtet werden.

Besonders interessant ist, was die MAC-Vorsitzende Tsai Ing-wen (Cai Ying-wen) hinsichtlich der zu erwartenden wirtschaftlichen Auswirkungen direkter Verkehrsverbindungen mitzuteilen hatte. Demnach belaufen sich die zu erwartenden jährlichen Einsparungen beim Schiffsverkehr mit dem Festland auf 0,8 bis 1,2 Mrd. NT\$ (ca. 30 Mio. Euro), bei der Luftfracht auf 0,8 Mrd. NT\$ und beim Flugpassagierverkehr sogar auf 13,2 Mrd. NT\$ (ca. 350 Mio. Euro). Die Zeitersparnis beläuft sich für den letztgenannten Posten auf jährlich 8,6 Mio. Stunden, falls mehrere Zielflughäfen zugelassen würden. Dabei soll aus Gründen der militärischen Sicherheit daran festgehalten werden, keine direkten Flugrouten zu genehmigen. Nach wie vor werden die Flugzeuge Taiwan per Umweg über bestehende internationale Flugstraßen über Hongkong oder Japan (Ryukyu-Archipel) anzufliegen haben. Eine Flugzeitreduzierung ergibt sich lediglich dadurch, dass keine Zwischenlandung mehr verlangt wird, sondern das Durchqueren des fremden Luftraums genügt. Auf Grund der erheblichen Kosten- und Zeitvorteile sei eine Zunahme des Passagier- und Güterverkehrs zu er-

warten und mit einer Stärkung der entsprechenden Wirtschaftszweige zu rechnen (Speditionen, Hafenvirtschaft etc.). Generell würde Taiwan als internationale Drehscheibe an Attraktivität gewinnen. Dem stellt das Papier schädliche Auswirkungen auf Taiwans Volkswirtschaft gegenüber: Billigwaren vom Festland wären ein Schlag für die einheimische Fertigung und könnten eine Deflation verursachen sowie Taiwans positive Handelsbilanz schmälern. Ein größerer Teil der Nachfrage würde aufs Festland gehen; Immobilienpreise in Taiwan würden sinken. Investitionen würden noch mehr als bisher auf dem Festland getätigt, Investitionen in Taiwan würden darunter leiden. Am stärksten betroffen wäre die heimische Landwirtschaft inklusive Fischerei. Profitieren würde dagegen der Dienstleistungssektor.

Hinsichtlich des Arbeitsmarktes wäre eine Abwanderung von mittel- bis hochqualifiziertem Personal zu erwarten. Manager und ihre Familien würden noch mehr als bisher ihren Investitionen folgen und die Insel gänzlich verlassen. In welchem Verhältnis letztlich Vor- und Nachteile für Taiwan stünden, hinge davon ab, wie es Taiwan gelingt, bestimmte Faktoren zu steuern. Ziele müssen sein, Taiwan internationaler zu machen, die Lebens- und Wohnverhältnisse zu verbessern und attraktivere Investitionsbedingungen zu schaffen, um im Wettbewerb mit China und anderen Staaten günstig dazustehen. Die Einführung direkter Verkehrsverbindungen hänge daher davon ab, wie vollständig unterstützende Maßnahmen im Innern umgesetzt würden und ob es gelinge, in Verhandlungen mit der Gegenseite die entsprechenden Voraussetzungen zu erzielen. Das Papier geht ferner auf die Sicherheitsaspekte ein. Diese Positionen sind im Wesentlichen bereits bekannt. Betont wird auch hier, dass Verhandlungen mit der Gegenseite nötig seien, um die eigene Sicherheit nicht zu gefährden. Das Papier sieht neben zahlreichen Gefahren aber auch mögliche positive Auswirkungen auf die Sicherheit, und zwar dadurch, dass die Direktverbindungen zu einer politischen Entspannung führen und die Bereitschaft zum Einsatz militärischer Mittel reduzieren könnten.

Das Papier behandelt sodann Statusfragen und diskutiert in einem weiteren Abschnitt technisch-praktische Aspekte, darunter Fragen der Flaggen, der Öffnung für Transportunternehmen Dritter und der Routen. Bezüglich der Letzteren schlägt Taiwan vor, beide internationale Flughäfen des Landes (bei Kaohsiung und Taipei) für direkte Flugverbindungen zum Festland zuzulassen; zudem benennt das Papier, welche Zielflughäfen man sich auf festländischer Seite wünscht: Es sind nach Priorität geordnet Shanghai, Guangzhou (Kanton), Beijing, Xiamen (Amoy) und Shenzhen. (Eine englische Fassung der betreffenden Dokumente findet sich unter [www.mac.gov.tw/english/english/macnews/dlink.htm](http://www.mac.gov.tw/english/english/macnews/dlink.htm)). Insgesamt erkennt die taiwanische Seite dieser Einschätzung zufolge noch einen großen Diskussions- und Verhandlungsbedarf. Vieles, so Tsai, lasse sich im Vorweg gar nicht genau abschätzen, da mögliche Auswirkungen davon abhingen, zu welchen Regelungen man in Verhandlungen mit der Gegenseite käme. Die entscheidende Frage ist demnach nicht, ob man direkte Verkehrsverbindungen schaffen soll, sondern wie man diese im Einzelnen gestaltet.

Das MAC-Papier wurde von festländischer Seite gleich verrissen: Es bringe nur „leere Versprechen“, sei Schnickschnack und enthalte nichts Neues. Auch die festländische Seite kann jedoch nicht übersehen, dass das Papier die Diskussion über die Verkehrsverbindungen auf ein neues Niveau hebt. Die Alternativen sind klarer als zuvor, der Handlungsrahmen für Taiwan ist abgesteckt und der Verhandlungsbedarf begründet und sozusagen angemeldet. Beijing hatte Taiwan im letzten Jahr gewissermaßen den schwarzen Peter zugeschoben, indem es verbale Zugeständnisse gemacht und die Realisierung der Verkehrsverbindungen auch dann für möglich erklärt hatte, wenn Taiwan die Ein-China-Doktrin nicht zuvor eindeutig anerkennt. Jetzt ist immerhin klarer ersichtlich, wo Taiwan einen legitimen Klärungsbedarf hat und welche Vorarbeiten geleistet werden müssen. Manches wird die Opposition – das „blaue“ Lager – zwar anders sehen. Sollte sie sich in den nächsten Präsidentschaftswahlen gegen Chen Shui-bian durch-

setzen, wird sie freilich kaum umhin kommen, sich mit den jetzt formulierten Befunden und Zielen ernsthaft auseinander zu setzen. Die möglichen Risiken für Taiwan wären zu gravierend, als dass irgendeine demokratisch gewählte Regierung sie in den Wind schlagen dürfte. Beijing wäre gut beraten, dies ebenfalls in Rechnung zu stellen. Dass dieses jedoch geschieht und Beijing insbesondere Taiwans militärische Sicherheitsbedenken anerkennt, ist wenig wahrscheinlich.

Sollte es irgendwann im Frühjahr oder Sommer nächsten Jahres tatsächlich zu Verhandlungen kommen, wird mit der Aufnahme von Flug- und Schiffsverkehr über die Taiwanstraße Ende 2004 doch kaum zu rechnen sein. Möglich dagegen erscheinen weitere Zwischenschritte. Nachdem zum letzten chinesischen Neujahrsfest bereits taiwanische Passagiermaschinen aufs Festland flogen – mit Zwischenlandung in Hongkong oder Macau –, könnte man ein solches Charterflugmodell bei nächster Gelegenheit neu auflegen, nun aber ohne Zwischenlandung. Auch per Ausweitung des kleinen Grenzverkehrs – z.B. auf die Pescadoreen – ließe sich eine Zwischenstufe realisieren. Generell besteht auch die Auffassung, dass erst der direkte Güterverkehr und danach der Passagierverkehr kommt. Ein vorsichtiges Vorgehen entspricht auch den Vorstellungen der Mehrheit der Taiwaner. Neuen Umfragen zufolge befürworten zwar 60% die Einrichtung direkter Verkehrsverbindungen, fast ebenso viele (57%) befürchten aber gleichzeitig eine Schwächung der Sicherheitslage. Nur 28% finden, dass die Eröffnung direkter Verkehrswege so rasch wie möglich erfolgen soll, während 52% keinen Grund zur Eile sehen. (CNAT, nach BBC EF, 13.8., 15.8.03; CNAT, nach BBC PF, 15.8., 21.8., 22.8.03; TT, 14.8., 16.8.03; SCMP, 15.8.03; WSJ, 15.8.03) -hws-

Auf der **Homepage des Instituts für Asienkunde** ([www.duei.de/ifa](http://www.duei.de/ifa)) finden Sie unter dem Menüpunkt „Zeitschriften“ die Inhaltsverzeichnisse aller Ausgaben dieser Zeitschrift seit 1999 sowie jeweils ausgewählte Übersichten im Volltext seit Ende 2000.

Auf der **Homepage des Hamburger „Haus der Aussenwirtschaft“** ([www.aussenwirtschaftszentrum.de](http://www.aussenwirtschaftszentrum.de)) finden Sie unter dem Menüpunkt „Aktuelles und Analysen“ auch wirtschaftsbezogene Übersichten aus dieser Zeitschrift. Hier können Sie darüber hinaus eine gezielte Suche in der Archiv-Datenbank des „Hauses“ vornehmen.

---



---

## Übersichten Online

Eine Auswahl der Übersichten dieser Zeitschrift können Sie auch **kostenlos** online lesen.