

für den nachlassenden Enthusiasmus der Bauern bei der Getreideproduktion festgestellt zu haben:

(1) Einige Genossen seien bei der Analyse der Entwicklungen in der landwirtschaftlichen Produktion nicht nüchtern vorgegangen. Viele Genossen hätten die optimistische Meinung, daß seit der Einführung und Durchführung des Vertragssystems bei der landwirtschaftlichen Produktion der Enthusiasmus der Bauern bei der Getreideproduktion gestiegen sei und daß man ihnen nur angemessene logistische Unterstützung geben solle. Deshalb seien Anstrengungen, die mit der landwirtschaftlichen Produktion verbundenen Probleme zu lösen, zurückgegangen. Wir sollten nun der Tatsache besondere Aufmerksamkeit schenken, daß, nachdem das Problem der ausreichenden Versorgung mit Nahrungsmitteln und Kleidung für die Bauern gelöst worden sei, ihre Begeisterung für die Getreideproduktion, die durch das Vertragssystem stimuliert worden sei, nun abzunehmen beginne. Was sei denn nun die treibende Kraft für die Entwicklung der Getreideproduktion? Wenn die Bauern warm gekleidet sind und volle Mägen haben und insbesondere, wenn ihr Getreide und ihre Baumwolle keine Märkte finden, so nimmt ihre Begeisterung gewiß ab. Es ist jedoch eine bedauernde Tatsache, daß viele Genossen dieses nicht bemerkt haben - sie betrachten das Vertragssystem als eine ewige treibende Kraft, die eine zunehmende Entwicklung der landwirtschaftlichen Produktion ermutige. Diese Genossen haben nicht genug getan, um die in der Getreideproduktion auftauchenden neuen Probleme zu lösen. Dies ist ein schwerwiegender Grund, der die Getreideproduktion behindert.

(2) Die Preisschere zwischen industriellen und landwirtschaftlichen Gütern wird weiter. Eine Untersuchung in den drei Kreisen Gucheng, Jingxian und Fucheng zeigt, daß die Preise fast aller Produktionsmittel, die die Bauern benötigen, ansteigen. Nach unvollständigen Statistiken sind die Investitionen der Bauern für jedes Mu kultivierten Landes um ca. 15,5 Yuan gestiegen, während die Getreidepreise stark fielen (Marktpreise).

(3) Das Getreide der Bauern kann nicht schnell in eine Ware verwandelt werden. Die Menge des auf Lager liegenden Getreides ist Jahr für Jahr angestiegen und die Preise sind Jahr für Jahr gesunken. Wie für alle Produkte, so gilt auch für Getreide, daß, wenn es nicht in eine Ware verwandelt werden kann, sein Wert dahinschmilzt und die Bauern es nicht gegen etwas tauschen können, was sie benö-

tigen.

(4) Die Getreidepreise sind zu niedrig. Dies dämpft die Initiative der Bauern. Die Getreidepreise auf dem Markt sind immer und immer wieder gefallen. Der Preis für Weizen sank um 28,5 Fen und der für Mais um 24,5 Fen. Auf diese Weise kann nur ein geringer Ertrag aus den Investitionen in den Boden erzielt werden. Bezüglich der Erhöhung des Outputs hat dies einen vorteilhaften Aspekt. Doch das anhaltende Fallen der Getreidepreise und die Verluste bei der Landbearbeitung erschüttern das Vertrauen der Bauern, durch Getreideproduktion reich zu werden, und dämpfen die Begeisterung der Bauern hinsichtlich der Entwicklung der Getreideproduktion. (Gongren Ribao, 8.3.85, zit. nach SWB, 21.3.85) -lou-

***(43)**
92% der chinesischen Betriebsführer bestanden Examen
 Nach Angaben der Zentralen Wirtschaftskommission bestanden mehr als 92% der 24.193 chinesischen Betriebsleiter, die an den vom Staat durchgeführten Prüfungen im Januar teilnahmen, ihr Examen. Wie ein Sprecher der Kommission mitteilte, haben diese Examen, Teil der Reform des Kadernsystems, das Ziel, die Betriebsleiter zu ermutigen, sich mehr Wissen und mehr Kenntnisse anzueignen. (XNA, 2.3.85, zit. nach SWB, 6.3.85) -lou-

TAIWAN
 *
 *
 * * * * *

***(44)**
Direkter Verkehr zwischen Taiwan und dem chinesischen Festland auch für ausländische Schiffe streng verboten
 Ein philippinischer Frachter unter panamesischer Flagge, "Lucia", der vom chinesischen Festland aus den Hafen Gaoxiong (Kaohsiung) anlief, wurde von Taiwan abgewiesen, und es wurde ihm auch in Zukunft verboten, taiwanesischen Häfen anzulaufen. Die Regierung in Taiwan verbietet jeglichen Kontakt mit dem chinesischen Festland, und auch für alle ausländischen Schiffe gilt die Faustregel, nicht von Taiwan direkt nach Festlandchina oder umgekehrt zu fahren. Bei der Kontrolle des genannten Schiffes in Gaoxiong hatte der Kapitän den Hafenbehörden zunächst ein gefälschtes Logbuch gezeigt. Am 20. März wurde in der Kabine des Schiffsingenieurs das echte Logbuch entdeckt, das den festlandchinesischen Hafen Tongshan als die Vorstation des Schiffes angab

(ZYRB, 26.3.85). Taiwan hat bereits mehrmals ausländische Schiffe abgewiesen, die gegen das Verbot verstoßen hatten.

Am 14. März wiederholte der Sprecher des Außenministeriums in Taipei, Henry Wang, nochmals die Ablehnung seiner Regierung, zur menschlichen Erleichterung zwischen Taiwan und dem chinesischen Festland die Ein- und Ausreisebeschränkungen zu lockern (CP, 15.3.85). Einen Tag zuvor hatte Deng Yingchao, die Witwe von Zhou Enlai und Mitglied des Politbüros des ZK der KPCh, bei einem Treffen von Taiwan auf dem chinesischen Festland gesagt, daß die KPCh das Ein- und Ausreise-Verfahren für die "Patrioten" aus Taiwan vereinfachen werde, um damit Verwandten-Besuche zu erleichtern. Sie hoffe, daß die Guomindang (Kuomintang) das gleiche tun werde (XNA, 13.3.85).

Nach Statistiken aus Beijing von März 1983 sind 944.702 Menschen vom chinesischen Festland mit der Guomindang nach Taiwan geflüchtet, die Gesamtzahl der auf dem Festland hinterlassenen Verwandten betrug 3.100.756 (IS, Dez. 1984, S. 86; DGB, 19.7.84; GMRB, 17.7.84). In den letzten Jahren sind viele Bürger von Taiwan bei Auslandsreisen heimlich zum Besuch von Verwandten nach dem chinesischen Festland gefahren. -ni-

***(45)**
Zollherabsetzung für Pkw-Einfuhren bis auf 30% innerhalb von sechs Jahren
 Sechs Monate nach dem endgültigen Scheitern des Joint-Venture-Planes mit Toyota zum Bau eines großen Pkw-Werkes hat das Exekutiv Yuan (Kabinet) am 28. Februar ein neues Programm zur Entwicklung der Autoindustrie beschlossen. Kernpunkt des Programms ist die allmähliche Öffnung der Zollschutzpolitik, um damit die einheimische Autoindustrie zur Anhebung ihrer Konkurrenzfähigkeit gegenüber ausländischen Produkten zu zwingen. Der Zolltarif für eingeführte kleine Wagen (Gesamtgewicht unter 3,5 t) wird innerhalb von sechs Jahren von gegenwärtig 65% auf 30% schrittweise herabgesetzt. Für Einfuhren von Einzelteilen wird der gegenwärtige Zolltarif von 35% binnen vier Jahren unverändert bleiben und danach innerhalb von zwei Jahren bis auf 25% gesenkt werden.

Für die Produktion von kleinen Autos unter 3,5 t wird nach derzeitigen Bestimmungen eine einheimische Zulieferquote von 70% verlangt. Dies wird auch zunächst in den kommenden drei Jahren unverändert bleiben und danach binnen

drei Jahren auf 50% ermäßigt.

Ferner dürfen in den kommenden sechs Jahren weiterhin nur Autos aus bestimmten Ländern eingeführt werden. Erst danach wird nach allgemeiner Prüfung entschieden, ob diese Politik aufgegeben werden soll. Die Einfuhrsperre für Autofertigprodukte richtet sich zur Zeit nur gegen Japan. Aber die meisten Autowerke auf der Insel arbeiten mit japanischen Autokonzernen zusammen. Die von ihnen montierten Autos sind also praktisch Produkte aus dem Nachbarland.

Das neue Programm sieht ferner vor, daß Ausländer ohne inländische Beteiligung in die Autoindustrie investieren können, wenn ihre Produkte nur für den Export bestimmt sind. Falls sie ihre Produkte auch auf dem inländischen Markt absetzen wollen, müssen sie gemeinsam mit taiwanesischen Unternehmen investieren. In diesem Fall werden der Exportanteil an der Gesamtproduktion sowie die einheimische Zulieferquote von Einzelteilen von den zuständigen Behörden genehmigt werden (ZYRB, 1.3.85). Das Joint-Venture mit Toyota ist hauptsächlich daran gescheitert, daß das japanische Unternehmen die von Taiwan festgelegte inländische Zulieferquote von 90% ab dem fünften sowie die Ausfuhrquote von 50% der Produkte ab dem achten Jahr nach Inbetriebnahme nicht akzeptierte (vgl. dazu C.a. Nov. 1984, S.647, Ü 42).

In Taiwan gibt es sechs Pkw-Werke und zwei Lastkraftwagenwerke. Im letzten Jahr wurden insgesamt rund 164.000 Kraftfahrzeuge auf dem inländischen Markt abgesetzt (ZYRB, 8.2.85). -ni-

*(46)

Schiffbau- und Abwrackindustrie im Aufschwung

Taiwans Staatswerft "China Shipbuilding Corp." (CSC) hat im vergangenen Jahr 22 Schiffe von insgesamt 1,3 Mio. DWT (deadweight tons) gebaut, darunter zwei Kohlefrachter von je 134.000 t, zwei Erzfrachter von je 131.000 t, einen Öltanker von 94.000 t (für die US-Firma MTL), sechs Schüttgutfrachter von je 66.000 t und sechs Containerschiffe von je 42.000 t. Nach Worten des CSC-Sprechers war es ein Rekordergebnis in der Geschichte der Werft; damit reihte sich Taiwan auf den 7. Platz der großen Schiffbaunationen weltweit ein.

Darüber hinaus hat die Werft noch eine Reihe neuer Aufträge erhalten: für den Bau eines 150.000-t-Kohlefrachters, eines 100.000-t-Öltankers, von vier 40.000-t-Con-

tainerschiffen, zwei 39.000-t-Schüttgutfrachtern und einem 30.000-t-Chemikalienfrachter.

Die Werft hat die Verwaltung und die Produktionsmethode rationalisieren müssen, um international konkurrenzfähig zu bleiben. Der Sprecher der Werft wies darauf hin, daß viele Firmen in der Welt halsabschneiderisch die Schiffbaukosten bis zu 50% herabgesetzt hätten, um Aufträge zu gewinnen. Die von der Werft im letzten Jahr gebauten Schiffe waren meist Bestellungen taiwanesischer Reedereien (FCJ, 13.3.85).

Die CSC, die 1975 gegründet wurde und eine Jahreskapazität von 1,5 Mio.t für Schiffsneubauten und von 2,5 Mio.t für Schiffsreparaturen hat, war und ist wahrscheinlich immer noch das größte Sorgenkind der Industrie Taiwans. Noch kurz vor ihrer Geburt brach die erste Ölkrise der Welt aus, danach mangelte es der Superwerft wie ihren meisten Konkurrenten in anderen Ländern an Aufträgen. 1980-1982 hat sie selbst auf "halsabschneiderische Weise" zahlreiche Schiffe für Firmen in der Bundesrepublik Deutschland, den USA und Kuwait mit großem Verlust gebaut. Seit 1982 subventioniert die Regierung die Werft mit Niedrigzins-Krediten, um ihr zu helfen, alle inländischen Schiffbauaufträge zu erhalten. So konnte die Firma Ende 1982 eine Wende melden. Aber Ende 1983 stand sie vor einem neuen Dilemma, da viele Auftraggeber angesichts der anhaltenden Schiffsfahrtsflaute trotz des Verlustes der ersten Teilzahlung von 5% der Baukosten die fertiggebauten Schiffe nicht mehr haben mochten (s. C.a. Nov. 1983, S.679 f., Ü 46). Die neue Wende bei der Werft stützt sich offenbar auf den Exportboom sowie die Erweiterung der Handelsflotte Taiwans im letzten Jahr.

Im Gegensatz zum Schiffbau steht die Abwrackindustrie Taiwans ständig auf festen Füßen. Sie startete erst 1965, nachdem die Regierung das Verbot von Einfuhr veralteter Schiffe aufgehoben hatte. Seit 1970 nimmt sie die führende Position in dieser Branche weltweit ein. Es gibt in Taiwan über 200 Abwrackfirmen, davon sind allerdings nur 30 bis 50 wichtig, sie schaffen insgesamt 10.000 Arbeitsplätze. 1983 haben sie 1.216.000 t Stahlplatten und 1.094.000 t Schrott gewonnen. Große Konkurrenten für Taiwan sind hier Südkorea und die VR China (FCJ, 3.3.85). -ni-

*(47)

Expansion des Staatshaushalts für das neue Fiskaljahr

Im kommenden Fiskaljahr (Juli 1985-Juni 1986) wird die Zentralregierung ihre Einnahmen und Ausgaben mit jeweils 412.544,8 Mio. NT\$ (39 NT\$ = 1 US\$) um 14,8% erhöhen (im laufenden Finanzjahr: +11,3%).

Laut Haushaltsplan, den das Exekutiv Yuan am 15. März zur Diskussion im Legislativ Yuan eingebracht hat, stehen die Ausgaben für Verteidigung und Außenpolitik mit über 161.256 Mio. NT\$ oder 39,1% Anteil an den Gesamtausgaben nach wie vor an erster Stelle. Ihnen folgen die Aufwendungen für Wirtschaft und Verkehr mit 77.971,9 Mio. NT\$ (18,9%), für Sozialpolitik mit 67.266,8 Mio. NT\$ (16,3%), für Bildung, Wissenschaft und Kultur mit 51.082 Mio. NT\$ (12,3%), für allgemeine politische Angelegenheiten mit 22.461 Mio. NT\$ (5,4%), für außerplanmäßige Zuschüsse zu den Ausgaben der Regierungen auf Provinzebene mit 14.966 Mio. NT\$ (3,7%) für Schuldverpflichtungen mit 12.498 Mio. NT\$ (3%) und für Sonstiges mit 5.041 Mio. NT\$ (1,3%).

Die wichtigsten Einnahmequellen sind Steuern und Erlöse aus Monopolverkauf von Tabak- und Alkoholwaren mit 260.568,9 Mio. NT\$ (63,2%), Gewinne anderer Staatsunternehmen mit 72.954 Mio. NT\$ (17,7%), Aufbauanleihen mit 25.000 Mio. NT\$ (6%), Gebühren und Geldstrafen mit 19.773 Mio. NT\$ (4,8%), sonstige Einnahmen mit 12.784 Mio. NT\$ (3,1%), Haushaltsüberschuß des vorigen Jahres mit 12.635,4 Mio. NT\$ (3,1%) und Veräußerungen von Staatsvermögen mit 8.828,7 Mio. NT\$ (2,1%) (LHB u. ZYRB, 15.3.85). -ni-

*(48)

Skandal in einer großen Unternehmensgruppe und die Umbesetzung des Ministeramts für Wirtschaft

Am 11. März trat Xu Lide (Hsu Lideh) als Wirtschaftsminister der Republik China in Taiwan zurück. Zwei Tage danach, am 13. März, wurde Li Dahai (Lee Ta-hai) zum Nachfolger von Xu ernannt.

Der neue Wirtschaftsminister, 66 Jahre alt, stammt aus der nordostchinesischen Provinz Liaoning. Vor seiner Ernennung hatte er das Amt des Vorstandspräsidenten der staatlichen Erdölgesellschaft "Chinese Petroleum Corporation" inne und war der Öffentlichkeit weitgehend unbekannt.

Der zurückgetretene Wirtschaftsminister hatte erst vor zehn Monaten das Amt übernommen. Im Alter von 53 Jahren war Xu Lide in dem jet-

zigen Kabinett einer der wenigen jüngeren Regierungsmitglieder gewesen. Seine Karriere galt auch mehr oder weniger als legendär in Taiwan. Ohne die Unterstützung eines Familienclans und ein Studium im Ausland ist er nach seiner Magister-Abschlußprüfung in politischen Wissenschaften an der Chengchi Universität Mitte der 60er Jahre von einem Beamten des Mittelstandes senkrecht nach oben zum Abteilungsleiter, Staatssekretär und Minister geklettert. Bevor er zum Wirtschaftsminister ernannt wurde, hatte er über zwei Jahre das Amt des Finanzministers gehabt. Da man in Taiwan die Finanz- und Wirtschaftsressorts als Sprungbrett für das Amt des Regierungschefs ansieht, und Xu hintereinander beide Ämter in der Hand hatte, galt er ursprünglich als ein möglicher zukünftiger Kandidat für das Amt des Ministerpräsidenten. Doch, im Vergleich zu seinem Amt als Finanzminister, hatte er als Wirtschaftsminister fast immer Pech.

Obwohl sich die Wirtschaft Taiwans seit über zwei Jahren in einem anhaltenden Boom befindet, bereiten ihm eine Reihe von Problemen Schwierigkeiten, z.B. das Scheitern des Joint-Venture mit Toyota zum Bau eines großen Pkw-Werkes, mehrere Bergbaukatastrophen mit Hunderten von Toten, eingeführter Mais aus Thailand, der Giftstoffe enthielt, u.a. - Vorkommnisse, die im Laufe des vorigen Jahres in der Öffentlichkeit für große Aufregungen sorgten. Kaum als er glimpflich davongekommen zu sein schien, ereignete sich der Skandal der 10.Kreditgenossenschaft in Taipei, die ihm eine Krise in seiner Karriere bescherte. Mit seinem Rücktritt zog er die Konsequenz nicht aus der politischen Verantwortung als Wirtschaftsminister, sondern, wie er selbst formulierte, aus einer "moralischen Pflicht" als ehemaliger Finanzminister.

Bei dem Skandal der 10.Kreditgenossenschaft handelte es sich darum, daß das Geldinstitut seit 1974 illegal Kredite in hoher Größenordnung an Firmen vergeben hatte, die dem Vorstandsvorsitzenden des Geldinstituts, Cai Zhenzhou (39), bzw. dessen Verwandten gehören. Trotz Mahnungen, Geldstrafen, Einschränkungs- und Kontrollmaßnahmen der Finanzbehörden waren die von dem Institut gegebenen illegalen Kredite von Jahr zu Jahr gestiegen. Im Januar 1985 nahmen sie radikal zu und zwar von 3,8 Mrd.NT\$ (39 NT\$ = 1 US\$) auf 5,7 Mrd.NT\$. Damit hatten die illegalen Kredite einen Anteil von über 41% an den Gesamtleihgaben des Instituts. Am 8.Februar überstieg die Kreditsumme im Bilanzbuch den Betrag der Depositen um knapp 3%. Das Finanz-

ministerium ordnete am 9.Februar an, das Geschäft für drei Tage lang einzustellen, anschließend wurde es von der Genossenschaftsbank der Provinzregierung übernommen (ZYRB, 22.2.85 u. LHB, 12.3.85).

Die Familie Cai ist der Besitzer der in Taiwan bekannten Unternehmensgruppe Cathy (Guotai), die ein Konglomerat einer Anzahl von großen Firmen in fast allen Branchen wie Versicherung, Treuhand, Transport, Bau, Plastik, Raffinerie, Textilien, Ernährung, elektrische Maschinen, Kaufhäuser, Hotels, Restaurants, Werbung, Krankenhäuser usw. ist. Der Vermögensstand der Gruppe wurde auf 100 Mrd.NT\$ (umgerechnet über 2,5 Mrd.US\$) geschätzt (The Asian Wall Street Journal, 5.3.85). Der Gründer des Unternehmensimperiums ist der Vater von Cai Zhenzhou, Cai Wanchun (70). Anfangs war dieser nur ein kleiner Händler und erzielte den ersten Erfolg durch die Produktion von Sojasoße. 1957 wurde er zum Vorstandsmitglied der 10.Kreditgenossenschaft gewählt und baute sie in kurzer Zeit zur größten Kreditanstalt dieser Art in Taiwan aus. Auf dieser Basis gründete er im Laufe der 60er und 70er Jahre die Unternehmenskette der Familie, d.h. die Cathy-Gruppe. 1979 verteilte er formell die Geschäftsführung der Gruppe an seine drei Brüder und fünf Kinder. Cai Zhenzhou, der bis zu seiner Festnahme am 1.März allein über zehn Firmen einschließlich der 10.Kreditgenossenschaft leitete und bei den letzten Wahlen durch die Nominierung der Regierungspartei zum Abgeordneten des Gesetzgebungs Yuan gewählt wurde, galt neben seinem Vater als die neue Hauptfigur der Cathy-Gruppe.

Die Krise der 10.Kreditgenossenschaft bewirkte eine Kettenreaktion unter den von Cai Zhenzhou geleiteten Firmen, vor allem in Cathy Plastics. Nach der Festnahme von Cai Zhenzhou dehnte sich die Krise auch auf die Firmen unter der Leitung seines Bruders Cai Zhennan aus, vor allem auf Cathy Trust. Obwohl die Firmen im letzten Jahr noch gute Gewinne erzielten - nach der Bloßstellung haben sie das Vertrauen verloren. Alle Gläubiger, vor allem die große Masse von kleinen Sparern, drangen in die Firmen ein, um ihr Geld abzuheben, und demonstrierten auf der Straße bzw. vor dem Parlament, um Regierungsunterstützung zur Rettung ihrer Spargelder zu erhalten. Auch Hunderte von Geschäftspartnern der Cathy-Gruppe sind ebenfalls von der Krise bedroht. Um eine Entwicklung der Cathy-Gruppe-Krise zu noch größerer Wirtschafts- und Sozialkatastrophe zu verhindern, sah sich die Regie-

rung gezwungen, neben der 10.Kreditgenossenschaft auch der Cathy Plastics und dem Cathy Trust unter die Arme zu greifen.

Dem zurückgetretenen Wirtschaftsminister Xu Lide wurde im Parlament und in der Öffentlichkeit vorgeworfen, daß er als ehemaliger Finanzminister keine strengen Maßnahmen gegen die 10.Kreditgenossenschaft ergriffen habe, als 1982 die illegalen Kredite des Geldinstituts drastisch auf 2,3 Mrd.NT\$ gestiegen waren. Die Verzögerung, die der Vorgänger wie auch der Nachfolger Xu Lides ebenfalls gemacht haben, ist von der Erwartung ausgegangen, daß das Geldinstitut durch die verstärkte behördliche Überwachung wieder in Ordnung gebracht werden könnte. Da die Wirtschaft Taiwans vor drei Jahren noch in einer Talsohle lag, wäre die soziale Wirkung einer Bloßlegung der Cathy-Gruppe-Krise seinerzeit ganz bestimmt nicht kleiner gewesen. Außerdem ist die Geschäftsstruktur der Cathy Gruppe nicht untypisch für Taiwan. Durch ihre Krise wurde nur die Spitze eines Eisberges - des veralteten Finanzsystems Taiwans, das der schnellen Wirtschaftsentwicklung nicht mehr entspricht - enthüllt. Um die Vorwürfe in der Öffentlichkeit wie auch im Parlament gegen das Kabinett zu entschärfen, nahm Xu Lide mit seinem Rücktritt vom Amt des Wirtschaftsministers den schwarzen Peter auf sich. Um ähnliche Krisen wie bei der Cathy-Gruppe in Zukunft zu verhindern, ist jedoch eine gründliche Reform des Finanzsystems dringend erforderlich. -ni-

HONGKONG UND MACAU

*

*

*(49)

Hongkong: 9,6% Wirtschaftswachstum 1984

In seiner Haushaltsrede vom 27.Februar stellte der Finanzminister der Hongkonger Regierung, Sir John Bremridge, vor dem Gesetzgebungsrat die Wirtschaftsleistung der britischen Kolonie im vergangenen Jahr als sehr zufriedenstellend dar und sah auch die Entwicklung in diesem Jahr weiter rosig. Nach seinen Angaben verzeichnete die Wirtschaft Hongkongs 1984 einen realen Wachstumszuwachs von 9,6% (1983 = 5,1%) am Bruttoinlandsprodukt. Der große Erfolg stützte sich hauptsächlich auf die Exportexpansion, vor allem gegenüber den USA und der VR China. Preisbereinigt sind die einheimischen Direktexporte 1984 um 17%, die Reexporte (Transitexporte) sogar um 30% gestiegen. Andererseits lagen die Importe um 15% höher als im