

Kurzmeldungen

Der **Umtauschkurs** betrug Mitte Oktober 1 US\$ zu 11.008 Dong und die Inflationsrate zur Zeit 11,7%. Die Preissteigerung bei Lebensmitteln erreichte seit den Überschwemmungen im vergangenen Jahr 37%. (VNI 9/95; AW 6. 10.95)

Kardinal Paul Joseph Pham Dinh Tung, **Erzbischof von Hanoi**, hat elf Männer zu Diakonen geweiht. Im laufenden Jahr werden noch 51 Priesteramtskandidaten ihr Studium in der vietnamesischen Hauptstadt beenden. (VNI 9/95)

Bei **starken Überschwemmungen** sind in den südvietnamesischen Provinzen An Giang und Dong Thap mindestens zwölf Menschen ums Leben gekommen. 10.000 Familien wurden evakuiert, 15.000 Häuser wurden durch den starken Monsunregen unter Wasser gesetzt. (VNI 9/95)

Die vietnamesische Fluggesellschaft **Vietnam Airlines** hat zwei Flugzeuge des Typs Fokker 70 bestellt. Es handelt sich dabei um zweistrahlige Regionalflugzeuge mit 80 Sitzplätzen. Sie sollen Mitte nächsten Jahres ausgeliefert. Fokker ist eine niederländische Tochter der deutschen Daimler-Benz Aerospace (DASA). (VNI 9/95)

In der zentralvietnamesischen Stadt Hue wurde das **achte Friedensdorf** der Aktion Friedensdorf Oberhausen **eingeweiht**. Das Dorf besteht aus sechs Gebäuden, darunter ein Rehabilitationszentrum. Die Anlage soll der stationären Versorgung von Kindern dienen. (VNI 9/95)

Bei der totalen **Sonnenfinsternis** am 24. Oktober besuchten internationale Wissenschaftler Vietnam. Besonders viele Besucher beobachteten das Himmelsereignis in Pan Thiet, einer Stadt im Nordwesten von Ho-Chi-Minh-Stadt. (VNI 9/95)

Engere Zusammenarbeit mit Thailand

Am ersten Oktober ist der thailändische Ministerpräsident Banharn Silpa-archa zu einem eintägigen Staatsbesuch in Vietnam eingetroffen. Er traf mit seinem vietnamesischen Amtskollegen Vo Van Kiet zusammen. Beide Politiker vereinbarten eine Intensivierung der bilateralen Beziehungen. Für die Beilegung der territorialen Streitigkeiten in den fischreichen Gewässern im Golf von Thailand wurde ein Ausschuss eingesetzt. Der vietnamesische Außenminister setzte sich bei dieser Gelegenheit für die Freilassung von vierzehn vietnamesischen Fischern ein, die seit Anfang des

Jahres in Songkhal inhaftiert sind. Er ermutigte Vietnamesen, die seit längerem in Thailand leben, zur Rückkehr nach Vietnam. Der vietnamesische Regierungschef unterstützte ausdrücklich Thailands Vorschlag, einen Hilfsfond für den Ausbau der Infrastruktur in Kambodscha, Laos und Vietnam zu errichten. Darüber hinaus bat er seinen Amtskollegen darum, die Bedingungen eines 150 Mio. US\$-Kredites für Vietnam günstiger zu gestalten. An dem Kredit für die vietnamesische Staatsbank sind zahlreiche Kreditinstitute aus Thailand beteiligt. Ferner vereinbarten die beiden Poli-

ker, intensiv bei der Entwicklung der Mekong-Region zusammenzuarbeiten. Kiet und Banharn beschlossen schließlich, die "Route 9" auszubauen. Die 250 km lange Straße verbindet die thailändische Provinz Mukdahan über Savannakhet in Laos mit Quang Tri in Vietnam. Geplant ist auch der Ausbau der "Route 18", die Phnom Penh in Kambodscha mit Ho-Chi-Minh-Stadt in Vietnam verbinden soll. Der vietnamesische Ministerpräsident Vo Van Kiet nahm eine Einladung seines thailändischen Amtskollegen Banharn Silpa-archa zu einem Gegenbesuch in Thailand an. Die Visite ist noch für Ende 1995 geplant. Vgl. GN 13.10.95



Abschiebungen aus Deutschland

Am 21. Oktober ist das Abkommen zwischen der deutschen und der vietnamesischen Regierung in Kraft getreten, das die Abschiebung von in Deutschland lebenden Vietnamesen in ihr Heimatland regelt. Betroffen sind davon ca. 40.000 hauptsächlich in den neuen Bundesländern lebende ehemalige Vertragsarbeiter der DDR, die seit Öffnung der Mauer kein Bleiberecht haben (wir berichteten). Die Umsetzung des Abkommens läßt indessen noch auf sich warten. Der Vertrag sieht vor, daß Hanoi die Listen mit den Namen der betroffenen Menschen überprüft, bevor die Vietnamesen abgeschoben werden können. Die vietnamesische Seite hat al-

lerdings die entsprechenden Listen bisher nicht abschließend kontrolliert.

In Kreisen der Ausländerbehörden gilt das Verfahren als schwierig, weil die deutschen Stellen Personen ohne Papiere die vietnamesische Staatszugehörigkeit nachweisen muß. Das sogenannte Rückführungsabkommen sieht vor, daß zunächst die Vietnamesen abgeschoben werden sollen, denen in der Bundesrepublik Straftaten zur Last gelegt werden. Inzwischen appellierte der brandenburgische Innenminister Alwin Ziel (SPD) an die in Brandenburg lebenden und von der Abschiebung betroffenen Vietnamesen, freiwillig in ihr Herkunftsland zurückzukehren:

"Wer freiwillig ausreist, vermeidet, daß die Abschiebung im Paß vermerkt wird." Mit einem Sichtvermerk im Paß ist auch eine Einreise nach Deutschland zu Besuchszwecken auf lange Sicht nicht möglich.

Die vietnamesische Regierung hat im bilateralen Rückführungsabkommen zugesichert, daß die unfreiwilligen Rückkehrer nicht wegen unerlaubter Ausreise bzw. unerlaubten Aufenthaltes in Deutschland strafrechtlich verfolgt werden. Hanoi beteuert, daß die Abgeschobenen weder in Umerziehungslager noch in "wie auch immer ausgestattete Internierungslager" gesteckt werden.

Vgl. VNI 9/95; Der Spiegel 43/1995

Ehrung für vietnamesischen Regisseur

Der vietnamesische Regisseur Tran Anh Hung hat für seinen neuen Film "Cyclo" auf dem Filmfestival Venedig Anfang Oktober den Goldenen Löwen erhalten. Der dreiunddreißigjährige Künstler erzählt in seinem neuesten Werk aus dem Leben eines Rikschafahrers, der in den Untergrund gerät und in der vietnamesischen Halbwelt Prostitution, Drogenhandel und Bandenkriege hautnah miterlebt. Der Streifen wird ab Mitte November auch in deutschen Kinos zu sehen sein. Tran Anh Hung war durch seinen Film "Der Duft der grünen Papaya" bekannt geworden.

Vgl. VNI 9/95.

Vietnamesische Kaffeeproduktion

Vietnam wird im laufenden Jahr über 200.000 Tonnen Kaffee produzieren. Damit wird das Land zum achtgrößten Exporteur des sogenannten Robusta-Kaffees, der u.a. für die Herstellung von Instantkaffee verwendet wird. Die Hauptanbaugelände, die in den achtziger Jahren mit Hilfe von Entwicklungshelfern aus der DDR angelegt worden sind, befinden sich bei Boun Me Thuot im zentralvietnamesischen Hochland. Der Export des Kaffees brachte Vietnam im vergangenen Jahr ca. 400 Mio. US\$, was einem Zehntel der Gesamtexporte entspricht. Für die kommenden Jahre kündigte der vietnamesische Landwirtschaftsminister Nguyn Thien Luan die Ausweitung der Anbauflächen an.

Vgl. VNI 9/95.

Wegen Korruption bestraft

Wegen Korruption hat ein Gericht der Provinz Quang Nam-Danang im Zentralland Vietnams zehn Beamte zu teilweise hohen Haftstrafen verurteilt. Für die Unterschlagung von 104.000 US\$ aus einem Fond für Kriegsveteranen müssen sieben der Angeklagten zwei bis drei Jahre in Haft, ein weiterer wurde zu 17 Jahren Freiheitsentzug verurteilt; zwei Buchhalter eine lebenslange Freiheitsstrafe erhielten.

Vgl. VNI 9/95.

Vietnams Energiebedarf steigt

Der Energiebedarf Vietnams wird bis zum Jahre 2010 um jährlich 13,7 % auf 14.000 MW ansteigen und sich damit verdreifachen. Für den Aus- bzw. Neubau von Kraftwerken werden nach Angaben des vietnamesischen Energieministeriums in den kommenden fünfzehn Jahren mehr als 20 Mrd. US\$ benötigt. Die älteren sowjetischen Anlagen sind dermaßen veraltet, daß nur 80 % der produzierten Energie die Abnehmer erreichen.

Potentielle ausländische Investoren wie die Electric Power Asia (EPA) aus Hong Kong äußern sich sehr zurückhaltend über ein Engagement in Vietnam. Gordon Wu, Vorstandsvorsitzender der EPA: "Die Vietnamesen halten nichts davon, Ausländer Geld verdienen zu lassen". In der Tat existieren noch nicht einmal Rahmengesetze für den Bereich Elektrizität, und die Investoren können sich gegenwärtig auf keine Gesetze

stützen, die ihnen kostendekendes Arbeiten garantieren würden, geschweige denn einen Gewinn. Hinzu kommt, daß die Regierung keine Wechselkursgarantien für Investoren übernimmt. Einige Interessenten betrachten diese Bedingungen als unzumutbar. So liegt seit mehreren Jahren der geplante Bau eines 675-MW-Elektrizitätswerkes in der Umgebung von Ho-Chi-Minh-Stadt auf Eis, weil die taiwanesischen Investoren nicht dazu bereit sind, sich unter den genannten Schwierigkeiten in Vietnam zu engagieren. In Fachkreisen wird beklagt, daß die offiziellen Stellen in Vietnam zunehmend mißtrauischer werden, ausländischen Anlegern Einfluß auf die Gestaltung der Infrastruktur in Vietnam zuzugestehen – eine Vorsicht, die angesichts der vietnamesischen Geschichte vielleicht verständlich sein mag, den Weg in eine moderne Industriegesellschaft

jedoch unnötig belastet.

Duncan Ritchie, Vertreter der Australia & New Zealand Banking Group in Hanoi, betont die wichtige Rolle des Energiesektors für die Wirtschaft des Landes: "Der Bereich der Energieerzeugung ist der Ort, der ein Signal für private Finanzierungen setzt." Ein wichtiger Aspekt angesichts der Tatsache, daß Vietnam Milliardensummen benötigt, um beispielsweise marode Straßen und Schienen instandzusetzen, um nur einen Bereich der modernisierungsbedürftigen Infrastruktur zu nennen. Ein erster Schritt zur Verbesserung der schwierigen Investitionsbedingungen wäre es, die Visabestimmungen zu lockern: Die Ironie des Schicksals wollte es, daß bei einer Konferenz zu Fragen der Energiegewinnung, die vor kurzem stattfand, die Hälfte der geladenen Gäste nicht teilnehmen konnte, weil ihre Visaanträge nicht rechtzeitig bearbeitet wurden.

Vgl. FEER 12.10.95.

Fahrzeughersteller auf dem Weg nach Vietnam

Der vietnamesische Automarkt boomt. Auf Automessen sind namhafte Firmen wie BMW, Mercedes, Toyota, Mitsubishi und – nach dem Ende des amerikanischen Handelsembargos – neuerdings auch US-Unternehmen wie Chrysler und Ford vertreten. Als Hanoi im Jahre 1991 die ersten Joint-Venture-Unternehmen (Vietnam Motors und Mekong Corp.) im Fahrzeugbau lizenzierte, gingen Beobachter davon aus, daß die Regierung den Markt für vier bis fünf ausländische Automobilhersteller öffnen würde, doch Anfang 1995 scheint bei Regierungsvertretern ein Sinneswandel eingetreten zu sein: Mittlerweile konkurrieren zehn Joint-Ventures um den kleinen Markt, wie er in einem Land mit einem durchschnittlichen Einkommen von 200 US\$ pro Jahr zu erwarten ist.

Allein 1995 wurden Joint-Venture-Verträge vietnamesischer Firmen mit Mercedes-Benz, Daihatsu, Suzuki, Ford, Chrysler und Toyota abgeschlossen. Insider sind der Meinung, daß der vietnamesische Markt damit schon längst übersättigt ist: Angesichts des geringen Einkommens wird das Straßenbild von Fahrrädern und Motorrollern domi-

nieren. Ein Roller von Honda für 2.800 US\$ gilt schon als etwas Besonderes, so daß es nicht leicht sein dürfte, Autos im Wert von 10.000 US\$ und mehr an den Mann zu bringen. Der Run der Autohersteller auf den vietnamesischen Markt verblüfft selbst den Chef der Abteilung für internationale Beziehungen des Ministeriums für Schwerindustrie, Tran Minh Huan: "Wir fragen uns ja selbst, warum die großen Automobilkonzerne kommen". Der Grund dafür dürfte indessen darin zu suchen sein, daß der vietnamesische Automarkt zur Zeit so schnell wächst wie kein anderer in Asien; 1993 legte er um 20 % zu, das ist

doppelt so hoch wie die durchschnittliche Wachstumsrate des Bruttosozialprodukts.

Angesichts der Tatsache, daß sich so viele Konzerne den schmalen Kuchen teilen müssen, ziehen die Investoren die ersten Konsequenzen. Ralph Vance Peacock, Repräsentant von Chrysler in Vietnam: "Wir verringern die Größe unserer Anlage". Ziel der meisten Anbieter ist es zunächst, eine möglichst gute Startposition zu erreichen. In Vietnam werden jährlich 11.500 Fahrzeuge verkauft, nur 4.000 davon sind Autos – so viele, wie in Japan täglich verkauft werden.

Vgl. FEER 19.10.95; VNI 9/95.



aus: FEER v. 19.10.95, S. 85