

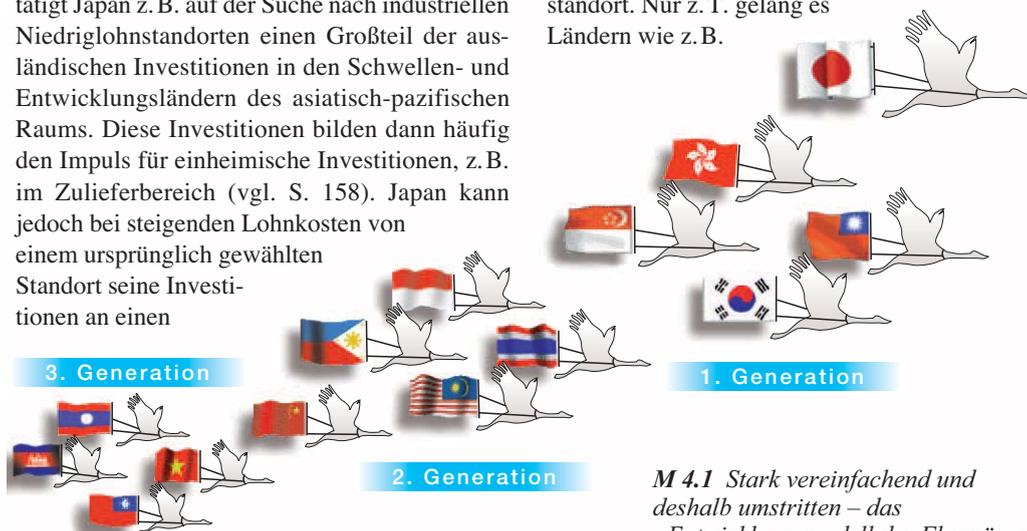
Asiatisch-pazifische Schwellen- und Entwicklungsländer

Im weltweiten Vergleich zeichnen sich die Schwellen- und Entwicklungsländer des asiatisch-pazifischen Raums durch ihre besondere räumliche Verteilung und die daraus resultierenden Lagebeziehungen aus. So liegen sie einerseits in Nachbarschaft zu einer der führenden Industrienationen der Welt – Japan. Andererseits grenzen sie an China, dessen 1,3 Mrd. Bewohner nicht nur einen bedeutenden Absatzmarkt darstellen, sondern gleichzeitig ein enormes Arbeitskräftereservoir.

Die Bezeichnungen „Entwicklungsland“ und „Schwellenland“ vermitteln den Eindruck eines momentanen „Durchgangsstadiums“, das eines Tages zugunsten eines den Industrieländern vergleichbaren entwickelten Zustandes überwunden sein wird. Dieser Vorstellung folgt auch das „Fluggänsemodell“ (M 4.1). Die Formation wird von einem Leitvogel – Japan – angeführt; diesem folgen, hierarchisch je nach ihrem Entwicklungsstand abgestuft, die verschiedenen ost-/südostasiatischen Länder. Ohne den „Leitvogel“ Japan ist ein geordnetes Vorwärtstkommen aller nachfolgenden Länder nicht möglich, Japan bestimmt deren wirtschaftliche Entwicklungsprozesse. So tätigt Japan z. B. auf der Suche nach industriellen Niedriglohnstandorten einen Großteil der ausländischen Investitionen in den Schwellen- und Entwicklungsländern des asiatisch-pazifischen Raums. Diese Investitionen bilden dann häufig den Impuls für einheimische Investitionen, z. B. im Zulieferbereich (vgl. S. 158). Japan kann jedoch bei steigenden Lohnkosten von einem ursprünglich gewählten Standort seine Investitionen an einen

neuen Standort mit dann niedrigeren Kosten verlagern. Die einzelnen Schwellen- und Entwicklungsländer der Region geraten somit in einen *Wettbewerb* um erfolgreiche Anwerbung von Kapital. Dieser spitzt sich u. U. zu politischen Konflikten zu. Die Schaffung attraktiver Standorte für den Weltmarkt kann die heimischen Investitionen ggf. so stark auf sich ziehen, dass sie in Räumen mit Entwicklungsrückständen in demselben Land nicht mehr zur Verfügung stehen. Damit kommt es zur Verschärfung räumlicher *Disparitäten*. Hierunter leiden häufig die zahlreichen *ethnischen Minderheiten*. Gleichzeitig dient Japan als Absatzmarkt für Eigenexporte der Schwellen- und Entwicklungsländer, z. B. für Rohstoffe wie Tropenholz oder *Erdöl/Erdgas* (vgl. S. 162), für niedrig veredelte Güter oder Nahrungsmittel. *Exportorientierte Produktion* kann jedoch zulasten einer notwendigen Binnenmarktproduktion gehen. Armutserscheinungen in der Region lassen sich hiermit z. T. erklären.

In der Exportstatistik mancher Länder des asiatisch-pazifischen Raums erscheinende *High-Tech-Produkte* entstammen in der Regel japanischen Tochterunternehmen am Niedriglohnstandort. Nur z. T. gelang es Ländern wie z. B.



M 4.1 Stark vereinfachend und deshalb umstritten – das „Entwicklungsmodell der Fluggänse“

Singapur, der Fremdsteuerung durch den Weltmarkt bis zu einem gewissen Grad Eigenbestimmung von Wirtschaftsprozessen entgegenzusetzen und das Land auf das Niveau eines Industrielandes zu heben (vgl. M 1.7, S. 12–13). Länder der 1. Generation wie z.B. Taiwan oder Singapur treten ihrerseits als Investoren in nachgeordneten Ländern der Region auf. Dabei gewinnen Küstenstandorte Chinas zunehmend an Attraktivität. Die chinesische Politik der Sonderverwaltungszone (vgl. S. 136–137) kommt dieser Entwicklung ebenso entgegen wie die familiären chinesischen Netzwerke, die den gesamten asiatisch-pazifischen Raum durchziehen (vgl. S. 164). Die seit den 1990er Jahren anhaltende Wirtschaftskrise in Japan und insbesondere die *Wirtschaftskrise in Asien* 1997 (vgl. S. 34, 178–179) haben jedoch den bis dahin geltenden Optimismus einer erfolgreichen „*nachholenden Entwicklung*“ der asiatisch-pazifischen Schwellen- und Entwicklungsländer stark eingeschränkt. Tatsächlich

existieren nach wie vor ausgeprägte Entwicklungsunterschiede sowohl zwischen den Ländern als auch innerhalb eines jeweiligen Landes. Weiten Regionen lediglich landwirtschaftlicher Produktion steht eine begrenzte Anzahl von Standorten des sekundären und tertiären Sektors gegenüber, allen voran die Metropolen und Megastädte der einzelnen Länder. Räumliche *Disparitäten* können sich insbesondere in krisenhaften Zeiten verschärfen: Bisher kaum an wirtschaftliche Rückschläge gewöhnt, brechen nun spezifische kulturelle Eigenarten hervor. Beispiele dafür sind Ausschreitungen gegenüber *ethnischen Chinesen* (vgl. S. 167) oder eine religiöse Selbstbesinnung wie beim *Islam* in Malaysia (vgl. S. 156–157). Die Erlangung politischer und gesellschaftlicher Stabilität mit allen Mitteln war jedoch eine Voraussetzung für das bis zur Krise am Ende des 20. Jahrhunderts andauernde wirtschaftliche Wachstum. Die Prognosen für die Entwicklung im 21. Jahrhundert sind somit noch offen.

M 4.2 *Disparitäten in den asiatisch-pazifischen Schwellen- und Entwicklungsländern*



Malaysia – global orientierte Wirtschaft als Mittel „nachholender Entwicklung“

Wirtschaftliche Produktion auf Weltniveau, materieller Wohlstand und moderne Lebensformen, eine bildungsbeflissene Gesellschaft mit Zukunftsoptimismus: Merkmale eines Entwicklungsmodells, das der malaysische Ministerpräsi-

dent Mahatir in seiner Vision 2020 für die malaysische Gesellschaft des 21. Jahrhunderts entwarf. Lebens- und Arbeitswelt in der Hauptstadt Kuala Lumpur am Ende des 20. Jahrhunderts spiegeln Realisierungsversuche dieser Vision wider.

Vision 2020 – Technologische Aufrüstung und westliche Lebensformen: Malaysias Entwicklungsmodell für die Zukunft?

→ „Stromausfall im höchsten Haus der Welt. Die Rolltreppen stehen still, die Nobelboutiquen sind ohne Licht, selbst die sanitären Anlagen versagen ihren Dienst. Es ist, als habe die Zivilisation im Petronas-Hochhaus – Denkmal der Urbanität über Malaysias Dschungel – für eine kurze Weile den Atem angehalten. Die Besucher lassen sich davon wenig stören. Unverdrossen strömen sie den letzten beleuchteten Auslagen zu. ‚Shopping ist für uns Freizeitspaß‘, meint Melody Yeoh, eine Mittzwanzigerin im Bürokostüm. ‚Wenn wir heute nichts kaufen können, überlegen wir, was wir morgen anschaffen – so haben wir schon die Asienkrise überstanden.‘ Sie selbst kann diesem Hobby selten frönen. Zwischen Job und Nebenjob, Computer- und Sprachkurs bleibt der jungen Frau nur wenig Zeit.“

Jutta Hoffritz: *Die Rache des Marktes*. In: *Die Zeit*, Nr. 27 vom 28. Juni 2001, Hamburg: Zeitverlag 2001



Wirtschaftliche Wachstumsraten in Malaysia vor allem in den 1990er Jahren in einer Größenordnung, die bis dahin die „*Vier Kleinen Tiger*“ erzielten, verstärkten die Auffassung eines Gelingens der „*nachholenden Entwicklung*“ innerhalb des asiatisch-pazifischen Raums. Von der Anlehnung an die Wirtschaftsstrategien Südkoreas, Taiwans, Hongkongs und Singapurs versprach sich die malaysische Führung ein vergleichbares wirtschaftliches Wachstum. Dabei wurde auf symbolträchtige Zeichen wirtschaftlicher Stärke wie die 1999 als höchstes Gebäude der Welt eingeweihten „Petronas-Towers“ in Kuala Lumpur nicht verzichtet. Sie sind Endpunkt des *Multimedia Super Corridors* (MSC), einer 50 km langen Zone zwischen der Innenstadt und dem neuen Internationalen Flughafen Sepang. Innerhalb des MSC sollen neben dem neuen Regierungssitz Malaysias Putrajaya Standorte der Informationstechnologie auf höchstem internationalen Niveau errichtet werden. Dort zugelassene Unternehmen sollen eine optimale Forschungs-, Informations- und Verkehrsinfrastruktur vorfinden und von zahlreichen wirtschaftlichen Regulierungsvorschriften befreit sein. Das parkähnliche Arbeits- und Lebensumfeld (M 4.3) soll als weicher Standortfaktor wirksam werden.

Schon bei Fertigstellung der „Petronas-Towers“ zeigte die *Wirtschaftskrise in Asien* die Anfälligkeit dieser Entwicklungsstrategie. Die mehrheitliche Zugehörigkeit der Bevölkerung Malaysias zum *Islam* stellt einen weiteren Faktor dar, der westlich orientierten Modernisierungsbestrebungen nicht nur befürwortend gegenübersteht.

M 4.3 Petronas-Towers am Abschluss des Multimedia Super Corridors von Kuala Lumpur

Malakka-Straße – Malaysias historische Überprägung von außen

Die Malakka-Straße erhielt ihre Funktion als eine der Hauptseefahrtsrouten zwischen Indischem und Pazifischem Ozean nicht erst durch die moderne Wirtschaftsentwicklung. Sie begünstigte Handelskontakte, durch die der *Islam* seit dem Mittelalter seinen Weg auf die Malakka-Halbinsel fand. Von der gleichnamigen Stadt aus verbreitete er sich im insulären Südostasien. Gegen Ende des 18. Jahrhunderts nutzten die Briten die verkehrsgeographische Gunstlage der Westküste zum Beginn ihrer Kolonisation Südostasiens, indem sie die „*Strait Settlements*“ – u. a. Penang, Malakka und Singapur – aufbauten: Etappenstützpunkte entlang der Fernhandelsroute zwischen Ostasien, Britisch-Indien und Europa. Die Intensivierung des europäisch-asiatischen Handels durch die Fertigstellung des Suezkanals 1867 setzte im Zusammenhang mit der industriellen Revolution in Europa den Impuls für eine flächenhafte Erschließung des Westteils des malaysischen Abschnitts der Halbinsel: Plantagengebundene Kautschukproduktion und Zinnbergbau ließen den „tin and rubber belt“ zwischen den neu gegründeten Städten Ipoh und Kuala Lumpur entstehen. Der Mangel an Arbeitskräften und die Bindung der einheimischen Bevölkerung an die Landwirtschaft bewirkten eine umfangreiche Zuwanderung in das Kolonisationsgebiet, insbesondere aus Indien und China. Erst seit der Unabhängigkeit 1957 konnte Malaysia seine wirtschaftlichen und politischen Außenbeziehungen selbst gestalten. Es galt vor allem, die typischen Erscheinungen von Entwicklungsländern wie z. B. Armut und vornehmlich auf Rohstoffexport ausgerichtete Außenwirtschaft zu überwinden. Eine besondere Bedeutung hat in Malaysia das Verhältnis zu Singapur. Dort machen Chinesen 75 % der Bevölkerung aus. Die Stadt schied 1965 aus der malaiischen Föderation aus. Durch eine exportorientierte Marktwirtschaft und eine kontrollierte Lohnpolitik stieg der rohstoffarme Stadtstaat dann schnell zu einem der „*Vier Kleinen Tiger*“ auf.

Die wirtschaftliche Entwicklung Japans und der Erfolg der „*Vier Kleinen Tiger*“ beflügelten in Malaysia den Glauben, im 21. Jahrhundert den Status eines Industrielandes zu erreichen.



M 4.4 Administrative Gliederung West-Malaysias (mit Distriktnamen in der Internetbegleitung dieses Schulbuches) Nach Dietrich Kühne: *Malaysia. Tropenland im Widerspiel von Mensch und Natur*. Stuttgart: Klett 1980, S. 8–10

4.4 Beschaffen Sie sich geographische Grundinformationen – räumliche Lagemerkmale, naturräumliche Ausstattung, Städtesystem – über das Land Malaysia mithilfe selbst gewählter Medien. Tragen Sie Ihre Ergebnisse in Form eines Kurzreferats vor.

4.5 Vergleichen Sie Ihre persönlichen Vorstellungen von Entwicklungs- und Schwellenländern mit der Darstellung Malaysias in den Texten.

4.6 In der Zwischenzeit existieren ähnliche Projekte wie der Multimedia Super Corridor Kuala Lumpurs auch in anderen Räumen Südostasiens: Singapur One/Singapur, Gateway Business Park/Philippinen, Cyberport/Hongkong. Informieren Sie sich mithilfe des Internets über die genannten Projekte. Diskutieren Sie vor diesem Hintergrund die Erfolgsaussichten des Multimedia Super Corridors.

Bumiputras – Die „Söhne der Erde“

Die Eigenbezeichnung der Malayen als „*Bumiputras*“ spiegelt eines der gesellschaftspolitischen Hauptprobleme Malaysias wider. Bumiputras sind moslemische Malayen, die ca. zwei Drittel der Gesamtbevölkerung ausmachen. Politisch haben die Bumiputras zwar die Führung inne, die wirtschaftliche Entscheidungsmacht liegt jedoch bei nicht-malaiischen Volksgruppen, vor allem bei den Chinesen. Zu den Versuchen wirtschaftlicher Gleichstellung der Bumiputras gehörten seit der Unabhängigkeit des Landes u.a. die bevorzugte Einstellung im Sekundären Sektor und im Öffentlichen Dienst; bei Unternehmensbelegschaften und der Vergabe von Studienplätzen mussten Mindestquoten zugunsten der Malayen erfüllt werden. Der Anteil der Malayen an der städtischen Bevölkerung stieg. Hierzu trug auch ein relativ stärkeres natürliches *Bevölkerungswachstum* bei den Bumiputras bei. Gleichzeitig wurde der *Islam* als religiöse Grundlage der Bumiputras betont, um die Identifikation der Malayen mit ihrem Land zu erhöhen. Die Tat-

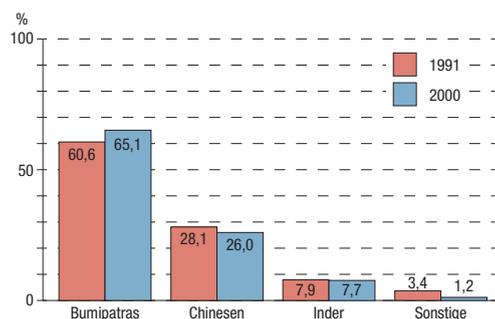
sache, dass der Islam überwiegend in seinen gemäßigten Formen auftritt, erleichtert die Bemühungen der Staatsführung um einen Modernisierungskurs, der nicht nur von der wirtschaftlichen Führungsschicht der Chinesen getragen wird. Nicht alle Malayen folgen jedoch einem solchen Kompromiss: Orthodoxe islamische Strömungen, die eine starke Ausrichtung am Koran propagieren, sind insbesondere in Bundesstaaten an der Ostküste der Malakka-Halbinsel zu finden. In Trengganu hat die seit 1999 regierende fundamentalistische Partei Islam Sa-Malaysia (PAS) u.a. den Verkauf von Alkohol untersagt und in Supermärkten getrennte Kassen für Frauen und Männer befürwortet. Getrenntgeschlechtliche Swimming-Pools sollen zur Auflage bei touristischen Neubauprojekten werden. Touristen sollen beim Baden „angemessene“ Kleidung tragen: Bikinis wären demnach nicht mehr erlaubt. Die Bumiputra-Politik löst bei den nichtmalaiischen Volksgruppen Unbehagen aus. Antichinesische Ausschreitungen können bei den Betroffenen bis zu Überlegungen führen, das Land zu verlassen (vgl. S. 167).

M 4.5 Der Islam als verbindendes kulturelles Element der Bumiputras auf dem Weg in die Moderne – Islamisches Kulturzentrum im hauptstadtnahen Shah Alam



M 4.7 Bevölkerungsanteile und -entwicklung der Volksgruppen Malaysias 1991 und 2000 (in %); vgl. auch M 3.12 auf S. 103

Nach www.statistics.gov.my



M 4.8 *Bevölkerungsstrukturen und Religionszugehörigkeit in den Bundesstaaten Melaka und Kelantan im Vergleich zu Malaysia 2000 (in %)*

Nach www.statistics.gov.my

	Melaka	Kelantan	Malaysia
Gesamtbevölkerung absolut	635 791	1 313 014	23 274 690
städtische Bevölkerung absolut	67,2	34,2	62,0
ethnische Zusammensetzung			
Bumiputras	63,8	95,0	65,1
Chinesen	29,1	3,8	26,0
Inder	6,5	0,3	7,7
Sonstige	0,6	0,9	1,2
Bevölkerungsanteil zwischen 0–14 Jahren	32,0	41,5	33,3
Religion			
Moslem	64,2	94,5	60,4
Christen	3,9	0,2	9,1
Hindus	5,6	0,2	6,3
Buddhisten	24,1	4,4	19,4
Konfuzianisten, Taoisten und trad. chines. Religionen	1,5	0,1	2,6
Stammesreligionen	0,0	0,5	0,8
Sonstige	0,7	0,0	1,4

Zur Stärkung des malaiischen Unternehmertums setzt der Staat gezielte Fördermaßnahmen ein. So auch an einem der Hauptinvestitionsstandorte ausländischer *Transnationaler Konzerne (TNK)* in Malaysia, auf der Insel Penang (M 4.4 und M 4.12) u.a.:

- ein Ausbildungsprogramm für malaiische Zulieferer zur Umstellung von lokalen auf Anforderungen globaler Lieferstrukturen
- die Schaffung von Schnittstellen zur Vermittlung von Aufträgen Transnationaler Konzerne an Bumiputra-Unternehmen
- Förderprogramme für kleine und mittlere Bumiputra-Unternehmen zum Einstieg in E-Commerce
- ein Jungunternehmer-Programm an malaiischen Schulen mit Einführungskursen in Management und Marketing.

Wirtschaftsförderung erfolgt somit vor dem Hintergrund gesellschaftspolitischer Zielsetzungen. Folge der Verflechtung von *Islam* und wirtschaftlicher Modernisierung ist die allmähliche Herausbildung einer malaiischen Mittelklasse von selbstständigen Unternehmern, Wissenschaftlern und Industriearbeitern mit westlich geprägten Arbeits- und Lebensstilen. Sie können ein von den traditionellen Mächteliten unabhängiges wirtschaftliches und politisches Gewicht erreichen. Seit dem 11.9.2001 stehen dem jedoch verstärkt Versuche gegenüber, Malaysia als islamischen Staat zu definieren.

4.7 *Stellen Sie Beziehungen zwischen ethnischer Struktur und wirtschaftlicher Stellung verschiedener Volksgruppen der malaysischen Gesellschaft her.*

4.8 *Nennen Sie Maßnahmen, mit deren Hilfe die Bumiputras ihre wirtschaftliche und gesellschaftliche Dominanz ausbauen.*

4.9 *Beurteilen Sie kritisch das Quotensystem als Mittel zur gesellschaftlichen Vorrangstellung der Bumiputras.*

4.10 *Fundamentalistische Strömungen des Islam zeigen sich in den Bundesstaaten Trengganu und Kelantan (M 4.4). Stellen Sie einen Zusammenhang zu ethnischen und religiösen Strukturen Kelantans her und vergleichen Sie diese mit denen Melakas (M 4.8, auch M 3.12 auf S. 103).*

Made in Malaysia



M 4.10 Tochterunternehmen westlicher Konzerne im Industriepark Bayan Lepas (Penang)

Das Ausland investiert in Wachstumsbranchen

Insbesondere standardisierte und arbeitsintensive Fertigungsschritte können von Transnationalen Konzernen (TNK) dann aus dem Stammland ausgelagert werden, wenn sich Niedriglohnstandorte in anderen Ländern anbieten. Malaysia verfolgt eine Strategie gezielter Industrieansiedlung. Seit Anfang der 1970er Jahre lenkt es die *Ausländischen Direktinvestitionen (ADI)* z. B. auf die Insel Penang (M 4.12) als Standort für derartige Produktionsverlagerungen. Dabei wird besonders die *Elektronikindustrie* gefördert. Hieraus ergeben sich weitere Entwicklungsziele für das südostasiatische Land, u. a.:

- *technologischer Know-How-Transfer*, v. a. im Multimedia- und IT-Bereich,
- Aufbau einer einheimischen Zulieferindustrie,
- Förderung der Teilhabe der *Bumiputras* (vgl. S. 157) an Wirtschaftsprozessen von globaler Bedeutung.

Anfangs kam es lediglich zur Gründung von Niederlassungen der Transnationalen Konzerne. In deren Umfeld entwickelte sich schließlich eine malaysische Zulieferindustrie. Zunehmende Spezialisierung und Flexibilisierung der globalen Produktion förderten weitere Entwicklungen in diese Richtung. Produktionsschwerpunkte im Zulieferbereich sind heute:

- Metallverarbeitung, u. a. Herstellung von Präzisionswerkzeugen,

- Bereitstellung von Produktionsflächen und -gebäuden in erschlossenen Industrieparks
- Logistikzentrum, u. a. mit Air-condition-Lagerung und Luft- und Seespedition
- Management- und Finanzdienstleistungen
- High-Tech-Forschungsstätte im Industriepark Bayan Lepas:
- Ausbildungszentrum in Anpassung an die Anforderungen an Beschäftigte bei den Transnationalen Konzernen
- Medizinische Infrastruktur, Internationale Schule und Freizeiteinrichtungen

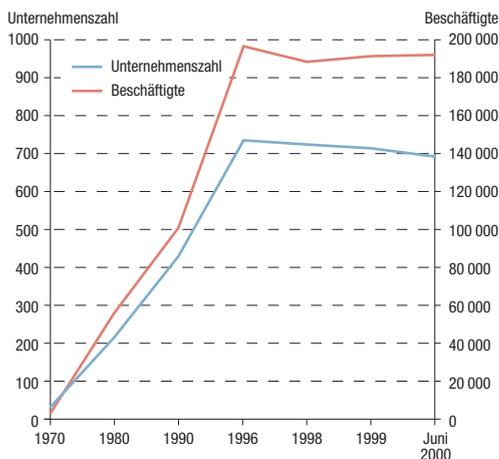
M 4.11 Leistungsspektrum der PDC

- Kunststoffproduktion, z. B. Computergehäuse,
- Montage elektronischer Bauteile,
- Herstellung von Verpackungen.

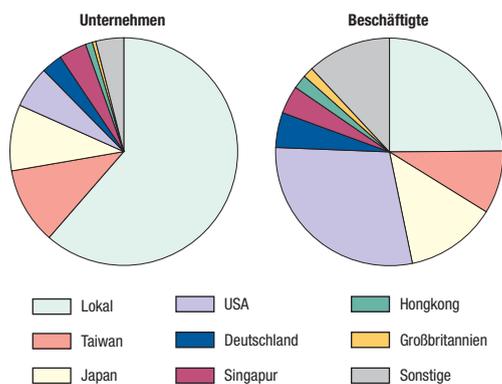
Um den Zufluss an Ausländischen Direktinvestitionen durch Transnationale Konzerne einschließlich der damit verbundenen Effekte für die Zulieferindustrie zu sichern, ist die ständige Anpassung und Optimierung der Standortfaktoren Penangs an die globalen Nachfragebedürfnisse der potenziellen Investoren notwendig. Waren es zu Beginn lediglich niedrige Löhne und eine englischsprachige Arbeiterschaft, so bietet die staatliche Entwicklungsgesellschaft für Penang – Penang Development Corporation (PDC) – mittlerweile umfassende Serviceleistungen (M 4.11), um ein positives Investitionsklima aufrechtzuerhalten.



M 4.12 Südostküste von Penang



M 4.13 Entwicklung von Unternehmenszahl und Beschäftigung in den Industrieparks der PDC von 1970 bis 2000



M 4.14 Herkunft von Unternehmen auf Penang und Verteilung der Beschäftigten auf diese Juni 2000

M 4.13–M 4.15 http://www.pdc.gov.my/industrial/body_stat.htm

Branche	Anzahl der Betriebe	Beschäftigung
Elektronik	151	113 790
Metallverarbeitung	167	19 702
Kunststoff	74	9 510
Chemie/Düngemittel	53	5 204
Papier/Druck	64	5 412
Textil/Bekleidung	22	12 425
Sonstige	162	26 198

M 4.15 Branchenstruktur in den Industrieparks der PDC im Juni 2000

M 4.16

Herkunftsländer von ADI	ADI insgesamt (in Mio. US-\$)
ADI insgesamt	7 755,08
davon aus:	
USA	2 378,95
Niederlande	1 450,93
China und Hongkong	853,39
Japan	731,40
Singapur	727,42
Deutschland	481,15
Taiwan	290,54
Republik Korea	219,76
Großbritannien	198,48

M 4.16 und 4.17 <http://www.mida.gov.my/press2001/press2001.htm>

M 4.17

Verteilung der Gesamtinvestitionen in der Elektrotechnik- und Elektronikindustrie Malaysias nach Elektrotechnik- und Elektronikbranchen 2000 (in Mio. US-\$)	Gesamtinvestitionen
Gesamtinvestitionen	4 783,27
davon:	
elektronische Komponenten (u. a. Halbleiterssektor)	2 991,14
Industrieelektronik (u. a. Mobiltelefone, PC)	1 383,03
elektrische Produkte	267,37
Verbraucherelektronik (u. a. DVD-Rekorder)	141,73

4.11 Erklären Sie die Struktur der Herkunftsländer von ADI in Malaysia (M 4.16).

4.12 Beschreiben Sie die Entwicklung der Industrieparks der Penang Development Corporation mithilfe von M 4.13–4.15.

4.13 Beschreiben Sie den Wandel des Standortfaktorenangebots auf Penang und erklären Sie die Notwendigkeit eines solchen Wandels.

4.14 Beurteilen Sie die räumliche Lage Penangs als Standort für ADI innerhalb des asiatisch-pazifischen Raums und aus globaler Perspektive.

4.15 Beurteilen Sie die Ergebnisse der malaysischen Politik der Industrieansiedlung sowie die Produktionsziele der Industrie auf Penang im Hinblick auf globale Märkte.

4.16 Überlegen Sie, mit welchen wirtschaftlichen Risiken die Industrialisierung Penangs verbunden ist.

Importsubstitution mit PROTON und PERODUA → RAWANG, Samstag, 5.8.2001.

Als einziges Schwellenland in Südostasien produziert Malaysia seit den 1980er Jahren eine eigenständige nationale Automobilmarke: PROTON, später zusätzlich PERODUA. Der Absatz beschränkt sich im Gegensatz zu den Vorbildern Südkorea und Japan jedoch im Wesentlichen auf den Binnenmarkt. Neben wirtschaftlichen Zielen besitzt die malaysische Automobilindustrie einen hohen politischen Stellenwert als nationales Prestigeobjekt, soll sie doch das technische Niveau des Landes nicht nur innerhalb des asiatisch-pazifischen Raumes demonstrieren.

M 4.18 *Entwicklung der nationalen Automobilindustrie Malaysias*

1985 verließ mit dem PROTON Saga das erste Automobil, das als eigenständiges malaysisches Fabrikat gilt, das Fließband in Shah Alam westlich von Kuala Lumpur. Der Beschluss der malaysischen Regierung von 1967, den Automobilimport über eine Produktion im eigenen Land zu ersetzen (Substitution), führte zur Ansiedlung von Unternehmen, in denen ausländische Marken in Lizenz montiert wurden. Zum Schutz des Absatzes auf dem Binnenmarkt wurde mithilfe von Einfuhr- und Steuerbestimmungen der Import fertig montierter Wagen fast vollständig unterbunden. Zur Umgehung derartiger Handelsbarrieren nutzten insbesondere die japanischen Hersteller die Möglichkeit zur Errichtung von Montagewerken; japanische Marken beherrschten den malaysischen Automarkt. Mit dem „National Car Programm“ von 1982 sollte schließlich eine selbständige malaysische Automobilproduktion aufgebaut werden. Es kam zur Gründung von Perusahaan Otomobil Nasional (PROTON). Der japanische Automobilkonzern Mitsubishi erhielt eine dreißigprozentige Beteiligung. Ein hoher Anteil inländisch produzierter Fahrzeugteile (local content) am Endprodukt sollte die Abhängigkeit von importierten Montagebausätzen senken und den Know-how-Transfer beschleunigen.



M 4.19
Made in Malaysia – PROTON-Wira

Das 500.000ste Fahrzeug der Perusahaan Otomobil Kedua Sdn Bhd (Perodua) lief in Anwesenheit von Premierminister Datuk Seri Dr. Mahatir Mohamad an seiner Produktionsstätte in Sungai Choh heute vom Band. Bei dem Auto handelt es sich um den Kelisa, der offiziell am 24. August in den Verkauf geht. Das Auto, ausgestattet mit einer 1.000 ccm-Maschine, wird wahrscheinlich zwischen RM^(*) 36.000 und RM 39.000 kosten. Es basiert auf dem Daihatsu Mira mit Veränderungen an Front und den Rückteilen. „Der Motor entstammt vollständig malaysischer Produktion, außer dem Getriebe“, sagte Dr. Mahatir. Peroduas einheimische Anteilseigner sind UMW Corp Sdn (38%), MBM Resources Bhd (20%) und PNB Resources Corp Sdn Bhd (10%), die ausländischen Eigentümer sind Mitsui Ltd (7%) und Daihatsu Motor Co (25%, einschließlich 5% Anteile der Daihatsu (M) Sdn Bhd). Manager Direktor Ab Rahman sagte, dass ca. 3.000 bis 4.000 Einheiten des Kelisa monatlich gebaut werden; er sei sicher, dass dieselbe Anzahl im gleichen Zeitraum verkauft werden kann. Er sagte, mit dem neuesten Modell erhoffe sich Perodua zumindest 30% Anteil am lokalen Automarkt verglichen mit gegenwärtig 28%.

RM = Ringgit; 1 Euro entsprach Ende 2002 3,919 RM
Übersetzt aus *New Sunday Times*, 05.08.2001. London : *Times Newspapers Ltd.*

M 4.20 *Produktpalette (Auswahl) der Marken PROTON und PERODUA nach Segmenten im Vergleich zu ausländischen Marken auf dem malaysischen Markt*

Nach Christopher Lange: Der Automobilssektor in Südostasien, Kaiserslautern 1995

Proton-/Perodua-Modell	Segment	ausländische Fabrikate
Kelisa	Kleinstwagen	
Juara	Kleinwagen	
Saga	untere Mittelklasse	
Wira	untere Mittelklasse	
	vor allem	Honda, Nissan
	Mittelklasse	Toyota
	vor allem	Toyota Lexus
	Oberklasse	BMW, Mercedes, Volvo

	Produktion		
	PROTON	PERODUA	gesamt
1994	127 200	–	127 200
1995	153 939	40 635	194 574
1997	212 941	60 000	272 941
1998	91 499	34 901	126 400
1999	164 201	86 419	250 620
2000	168 900	85 000	253 900

	Export*		
	PROTON	PERODUA	gesamt
1997	25 836	863	26 699
1998	18 431	2 575	21 006
1999 (Jan. – Sept.)	11 601	874	12 475

*Zielländer: u.a. Großbritannien, Irland, Singapur, Brunei (alle Linksverkehr), Indonesien, Deutschland

M 4.21 *Produktion und Export malaysischer Kraftfahrzeuge (PROTON und PERODUA) 1994 bis 2000*
 Produktion nach <http://www.geociies.com/>;
 Export nach <http://vs02.tvsecure.com/~vs021b5/figures>

Staatliche Rückendeckung für PROTON und PERODUA. Der hohe Marktanteil einheimischer Pkw von ca. 80% in Malaysia basiert auf staatlichen Fördermitteln, die einen konkurrenzlos niedrigen Verkaufspreis der einheimischen Fahrzeuge möglich macht:

- niedrige Zölle für importierte Komponenten für die einheimische Produktion,
- Finanzierungshilfen für Beamte beim Erwerb eines einheimischen Wagens,
- Subvention des PROTON-Exports,
- hohe Einfuhrzölle für FBU-Importe (Fully-built-up = komplett montierte Fahrzeuge),
- Festlegung von LC-Anteilen für Montageproduktion und einheimische Produktion, (LC = *Local Content*: Umfang der von lokalen Unternehmen zu liefernden Teile oder Komponenten; in der Regel gesetzlich vorgeschrieben).

Künftige Risiken. Nach der Wirtschaftskrise in Asien im Jahre 1997 (vgl. S. 34 und S. 178 – 179); gehört Malaysia zusammen mit Thailand, Indonesien und den Philippinen, die mit ausländischer Lizenz produzieren, zu den größten Automobilproduzenten der ASEAN. PROTON besitzt mit 20% den höchsten Marktanteil innerhalb der ASEAN, noch vor Toyota (19%); PERODUA erreicht 10%.

Mit dem „Local Content Program“ von 1972 wurde der LC-Anteil für die Pkw-Montage in Malaysia festgelegt. Der „2. Industrial Master Plan“ von 1992 steigerte nach dem zwischenzeitlichen Beginn einer eigenständigen malaysischen Produktion den anfänglichen Anteil von 26% gestaffelt nach Hubraum auf 45 bzw. 60%. Für Fahrzeuge über 3000 cm³ legt die „Mandatory Deletion List“ die einheimischen Zulieferteile eindeutig fest: Batterien, Teppiche, Auspuffanlagen, Kraftstofftank, Fensterglas, Wasserkühler, Sicherheitsgurte, Sitze, Reifen, Kabelbaum. Die einheimischen Zulieferer sind auf ausländische Lizenzvergabe angewiesen. So fertigt z.B. die Zahnradfabrik Friedrichshafen unter Lizenzvergabe in ihrem malaysischen Werk Lenkgetriebe für PROTON.

Für PROTON besteht ein Local Content-Anteil von 80%, PROTON selbst besitzt u.a. ein Karosseriewerk, eine Lackiererei, ein Motorenwerk und eine Gießerei.

M 4.22 *Local Contents für Malaysias PKWs*

Es besteht jedoch die Gefahr eines nur temporären Engagements der ausländischen Kapital- und Lizenzgeber. Noch ist kein internationaler Qualitäts- und Produktivitätsstandard erreicht, da die malaysischen Fabrikate dem internationalen *Wettbewerb* nicht ausgesetzt sind. Handelshemmnisse bremsen den Rationalisierungs- und Innovationsdruck auf die lokalen Produzenten. Zudem besteht auf dem Automobilsektor ein intensiver Wettbewerb zwischen einzelnen südostasiatischen Staaten (s. o.), der einen Export malaysischer Fahrzeuge innerhalb der Region erschwert. Die *WTO* hat Malaysia aufgefordert, bis 2003 den LC-Anteil von 60% bei Wagen bis 1 850 ccm aufzuheben. Fraglich ist, ob Malaysia zu derartigen Liberalisierungen bereit ist bzw. dem weltweiten Liberalisierungsdruck standhalten kann.

4.17 *Erläutern Sie die Faktoren, die für die Existenz einer eigenständigen malaysischen Automobilproduktion notwendig sind.*

4.18 *Beurteilen Sie künftige Marktchancen der malaysischen Autoproduktion im In- und Ausland.*

4.19 *Überlegen Sie, warum sich ausländische Lizenz- und Kapitalgeber aus der malaysischen Automobilproduktion zurückziehen könnten.*

4.20 *Legen Sie dar, inwieweit es sich bei der malaysischen Automobilproduktion um ein nationales Prestigeobjekt handeln könnte.*

**Erbe der Vergangenheit –
Malaysia als Rohstofflieferant**

Kautschuk und Zinn als Hauptexportgüter und damit wirtschaftliches Rückgrat bedeuteten für Malaysia zum Zeitpunkt seiner Unabhängigkeit 1957 typische wirtschaftliche Strukturen eines Entwicklungslandes, die einer vorangegangenen Kolonialzeit entstammten. Seit den 1970er Jahren jedoch setzte im Zusammenhang mit der beginnenden Industrialisierung auch eine Diversifizierung des Rohstoffsektors ein. Hintergrund war u. a. die steigende japanische Nachfrage insbesondere nach Energierohstoffen (M 2.28). Bis Mitte der 1980er Jahre überstiegen die Exportanteile von Palmöl, Holz und von Erdöl diejenigen der traditionellen Rohstoffe Kautschuk und Zinn.

Petronas. Dieses *Erdöl- und Erdgasunternehmen* wurde am 17.8.1974 gegründet. Es befindet sich zu 100 % in staatlichem Besitz. Seine einheimischen Rohstoffbasen liegen im Südchinesischen Meer vor der Ostküste der Malakka-Halbinsel sowie vor der Nordküste Borneos. Die Aktivitäten beschränken sich nicht nur auf Erdöl- und Erdgasförderung: Raffinerie- und petrochemische Produkte entstammen sowohl unternehmenseigenen Verarbeitungsstätten im In- und Ausland als auch *Joint Ventures*, z.B. mit BP und der BASF.



M 4.23 *Petronas-Verarbeitungsstätte*

M 4.26 *Einnahmen aus den Produktionssektoren von Petronas im Rechnungsjahr 2001**

RM = Ringgit; 1 Euro entsprach Ende 2002 3,919 RM
* für M 4.24 – 4.26 März 2000 – März 2001

→ BASF im Verbund mit Malaysias Petronas. KUANTAN. Am ersten Verbundstandort der BASF in Asien wurde gestern die offizielle Inbetriebnahme gefeiert: Der Chemiekomplex im malaysischen Kuantan ist ein Joint-Venture der BASF mit dem staatlichen Öl- und Gasunternehmen Malaysias, Petronas, und firmiert unter dem Namen BASF Petronas Chemicals Sdn Bhd. ... Auf dem etwa 150 ha großen Areal des Chemiekomplexes wollen BASF und Petronas chemische Produkte aus drei Wertschöpfungsketten herstellen. Ein Großteil der dafür notwendigen zwölf Anlagen hat die Arbeit bereits aufgenommen. Die Produktionskapazität des gesamten Werks soll bei mehr als einer Million Tonnen im Jahr liegen; zu über 80% will man Kunden im asiatisch-pazifischen Raum beliefern. Die Gesamtinvestitionssumme in den malaysischen Verbundstandort wird mit 900 Millionen Euro angegeben. Strategisches Ziel der BASF: Bis Ende der laufenden Dekade soll ein Fünftel des Chemieumsatzes aus der Region Asien/Pazifik stammen.

Rhein-Neckar-Zeitung vom 05.10.2001, Heidelberg

M 4.24 *Rohölförderung und -reserven in Malaysia und bei Petronas im Rechnungsjahr 2001**
(Mio. Barrel) *zu 80% Export auf asiatischen Markt

	Malaysia	Petronas
Rohöl- und Ölkondensate	248,8	193,6
Rohöllexport	...	111,3**
Verarbeitung in Raffinerien	...	82,3
Reserven (1.1.01)	3 390	

M 4.25 *Zielländer der Flüssiggasexporte durch Petronas im Rechnungsjahr 2001**

	Ziel-land	Export-anteil	Markt-anteil im Zielland
(Anteil des Gesamtflüssiggasexports in %)	Japan	73	20
	Südkorea	15	12
	Taiwan	12	39

Nach: www.petronas.my

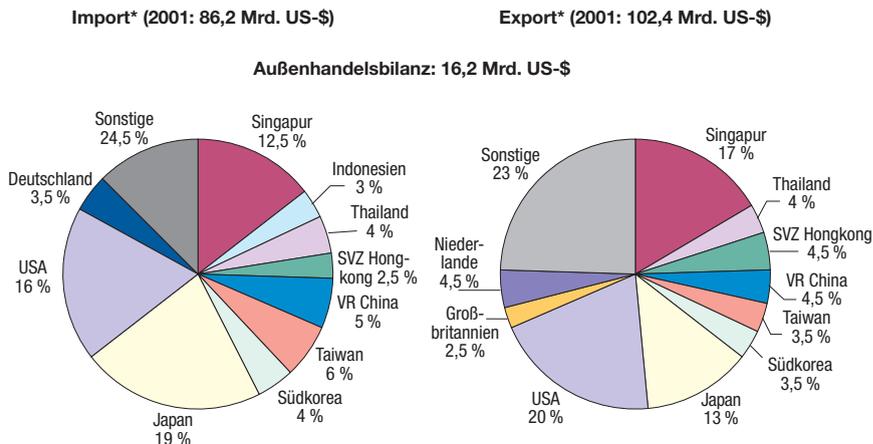
Produkt	Einnahmen (Mrd. RM)
Raffinerieprodukte (einschließlich Raffinerie-Flüssiggase)	26,7
Rohöl	17,9
Verflüssigtes Erdgas	14,4
Petrochemische Produkte	ca. 3,0
Sonstige	3,3

Außenhandel Malaysias

M 4.27

Die Außenhandelspartner Malaysias 2001

Nach <http://www.ahk.de/bueros/malaysia/wirtschaftsinfos> und World Bank: Countries at a glance, 2002



* Import bzw. Export von Waren und Dienstleistungen

Nachdem in den 1990er Jahren die jährlichen Zuwachsraten des Exports Malaysias noch zwischen 10 und 25 % lagen, betrug 2001 die Steigerung gegenüber dem Vorjahr nur noch knapp 5 %. Die *Wirtschaftskrise in Asien* (vgl. S. 34, S. 178–179) und der weltweite wirtschaftliche Abschwung zu Beginn des 21. Jahrhunderts werden für diese Entwicklung verantwortlich gemacht. Für den Umfang des Außenhandels ist u. a. die Ansiedlung von Unternehmen *Transnationaler Konzerne (TNK)* und deren Produktionsentwicklung mitentscheidend. Das Investitionsziel der TNK an Standorten wie z. B. Penang (vgl. S. 158–159) ist eine möglichst kostengünstige Produktion veredelter Güter, die auf dem Weltmarkt absetzbar sein sollen. Der globale Verkaufserfolg dieser Güter bestimmt die Menge der Produktion und somit die Höhe der Einfuhr notwendiger Zulieferer- bzw. die Ausfuhr der Endprodukte.

4.21 Beschreiben Sie die Entwicklung der Rohstoffwirtschaft Malaysias seit der Unabhängigkeit und legen Sie die Bedeutung des Rohstoffsektors für Malaysias Außenhandel unter besonderer Berücksichtigung von Erdöl/Erdgas dar.

4.22 Nennen Sie Gründe aus der Perspektive von Petronas und der BASF, eine Partnerschaft einzugehen. Berücksichtigen Sie dabei auch den Quellentext auf S. 162. Überlegen Sie, inwieweit diese wirtschaftliche Risiken für die beiden Partner und die malaysische Wirtschaft birgt.

Gummi	672,16
Palmöl und Palmölprodukte	3 790,85
Rohöl	3 723,14
Verflüssigtes Erdgas	2 954,25
Holz	1 440,26
Elektrische und elektronische Produkte	57 400,78
Textilien	2 244,97
Holzprodukte	1 158,17
Sonstige	11 177,78

M 4.28 Hauptexportgüter Malaysias 2000 (in Mio US-\$)

Nach www.statistics.gov.my

	1996	1999	2000
Import	90,2	96,6	119,4
Export	91,6	121,7	131,5

M 4.29 Malaysischer Import und Export von Gütern und Dienstleistungen (in % des BIP)

Nach World Bank Malaysia Data Profile

4.23 Vergleichen Sie die Außenhandelsstruktur Malaysias im Hinblick auf Ost-/ Südostasien und westliche Industriestaaten.

4.24 Erklären Sie mithilfe der Auswertung von Tabelle M 4.25 und des Diagramms M 4.27 die Wirtschaftsbeziehungen zwischen Malaysia und Japan.

4.25 Die malaysische Wirtschaft ist extrem abhängig vom Funktionieren des Außenhandels. Erklären Sie diesen Sachverhalt mithilfe des Textes.

Formen asiatischer Zusammenarbeit – regional und global

Ethnische Netzwerke am Beispiel der Chinesen

Land	Bevölkerung (Mio.)	Anteil Ethnischer Chinesen (%)
Indonesien*	ca. 210	1,9
Malaysia	22,2	27
Philippinen	82,8	1,5
Singapur	4,3	76,7
Thailand	61,8	14,0

M 4.30 Ethnische Chinesen in Südostasien – Anteile an der Gesamtbevölkerung ausgewählter Staaten 2001

Nach CIA-The World Factbook, versch. Länder; Recherche 02.05.2002; * nach Länder- und Reiseinformation des Auswärtigen Amtes der Bundesrepublik Deutschland 2003: www.auswaertiges-amt.de

→ Herr Lim, ein Auslandschinese in Indonesien. „Herr Lim lebt in Semarang, einem Industriehafen an der Nordküste Javas. Seine Vorfahren, die aus Fujian stammten, waren bereits um die Jahrhundertwende nach Indonesien eingewandert und hatten bereits in den 30er Jahren den indonesischen Namen Hartono angenommen. Herrn Lims Frau stammte ebenfalls aus Fujian. Er hatte sie in Semarang in der protestantischen Kirchengemeinde kennengelernt. Herr Lim hat einen Bruder in Singapur, einen anderen in Hongkong, seine Schwester ist mit einem Ingenieur in Australien verheiratet. Er war zwar persönlich nie in China, hält aber engen Kontakt mit Freunden und Bekannten, die ebenfalls aus seiner Heimatprovinz stammen. Als Unternehmer hat er eine Fabrik aufgebaut, die Plastikgegenstände für den Haushaltsbedarf herstellt. Rohmaterialien bezieht er von einer großen multinationalen Firma, in der zwei seiner Neffen als Angestellte beschäftigt sind. Die Erzeugnisse seiner Firma gehen fast vollständig an drei Großhändler in verschiedenen Landesteilen

Javas, von denen zwei Fujianesen sind, der dritte ist Kantonese. Sein Konto unterhält Herr Lim bei einer indonesischen Bank, die einem aus Fujian stammenden Auslandschinesen gehört, und bei der einer seiner Neffen sowie zwei seiner Nichten angestellt sind.

Als Nachfolger von Herrn Lim ist sein ältester Sohn vorgesehen, der am Kalifornischen Institut für Technologie studiert hat. Sein zweiter Sohn ist Rechnungsführer bei einer lokalen Consultingfirma, die wiederum einem Chinesen gehört; langfristig will er jedoch nicht Angestellter bleiben, sondern sich selbständig machen. Der dritte Sohn befindet sich gegenwärtig in Australien zu einer ärztlichen Ausbildung.

Herr Lim bekleidet eine Reihe von Ehrenämtern in der chinesischen Community von Semarang; u.a. gehört er zum Vorstand des lokalen Krankenhauses, das von chinesischen Geschäftsleuten unterhalten wird, und ist in der evangelischen Kirchengemeinde aktiv. Daneben trifft er sich regelmäßig mit einer Gruppe von Freunden, die alle Geschäftsleute sind und leidenschaftlich Mahjong spielen.

Zweimal im Jahr begibt sich Herr Lim auf Geschäftsreise, um alte Freundschaften und Bekanntschaften zu erneuern. Normalerweise übernachtet er bei Verwandten und fliegt mit der ‚Economy Class‘. Bei ausgedehnten Festessen mit Geschäftsfreunden pflegt es allerdings äußerst großzügig zuzugehen. Auch ausgedehnte gesellige Gespräche über Finanzierungsmöglichkeiten, neue Produkte oder Absatzmärkte finden meist in diesem lockeren Rahmen statt. Herr Lim knüpft aber über die chinesische Community hinaus Beziehungen zu ‚Einheimischen‘; so ist er an Joint Ventures mit staatlichen Unternehmen und Betrieben, die vermutlich dem Militär gehören, beteiligt.“

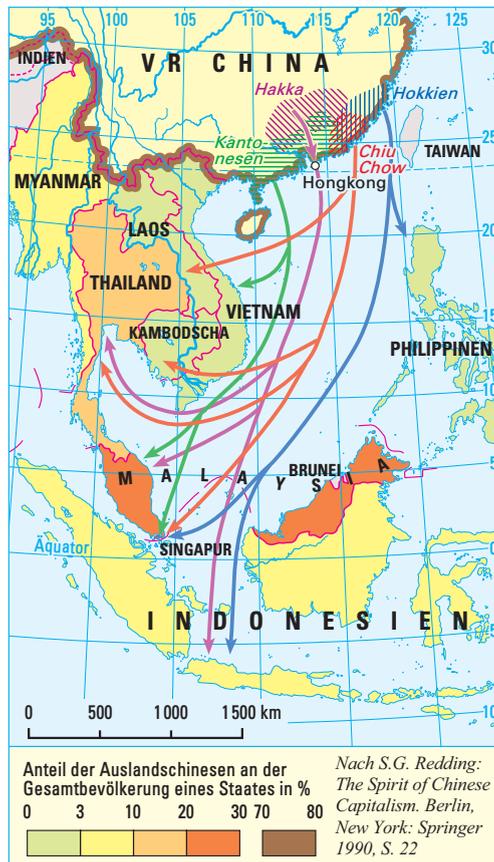
Nach S.G. Redding zitiert nach: O. Weggel: Auslandschinesentum und Eigenblutimpfung. In: China aktuell 1/96, S.185/186

Chinesische Zuwanderung und wirtschaftliche Entfaltung im asiatisch-pazifischen Raum

Die Malakka-Halbinsel war ebenso wie andere Regionen des ost- und südostasiatischen Raums schon vor dem Eintreffen der Europäer Ziel chinesischer Zuwanderung. Die europäische Kolonisation seit dem 16. Jh. gab den Impuls für erneute umfangreiche Zuwanderung v.a. aus den südchinesischen Provinzen Fujian (Hokkien und Hakka) und Guangdong (v.a. Hakka). Die wirtschaftlichen Betätigungsfelder der zuwandernden Chinesen erweiterten die traditionelle Beschäftigung im Handel:

- Landwirtschaft in Form des Anbaus von Handelsgewächsen in der Nähe von Handelsstützpunkten seit dem 17./18. Jh.,
- Aufbau eigenständiger Kautschuk produzierender Betriebe neben den europäischen Plantagen,
- Beschäftigung im Zinnbergbau als Arbeiter oder selbstständige Minenbetreiber seit dem 19. Jh.

Das Eigentum an Grund und Boden war den Chinesen im malaiisch-indonesischen Raum im allgemeinen verwehrt. Daher konzentrierte sich die chinesische Wirtschaft zunehmend auch auf den tertiären Sektor: Neben den traditionellen Handel trat seit dem 19. Jh. die Funktion des Kreditgebers. Das Bewußtsein ihrer ursprünglichen Herkunft ist bei den Ethnischen Chinesen Außerchinas bis heute vorhanden. Die Pflege der chinesischen Gemeinschaft innerhalb eines kulturell anders geprägten Gastlandes, z.B. im *Islam* Malaysias oder Indonesiens, fördert die Abgrenzung gegenüber der einheimischen Bevölkerung. Die gemeinsame Herkunftsregion im Mutterland China ist dabei eine wichtige gemeinschaftsbildende Grundlage und prägt das gesamte soziale und wirtschaftliche Leben im Gastland. Nur selten kommt es zur Annahme der Kultur des Gastlandes wie z.B. bei den „Mestizen“ auf den Philippinen oder den „Perekanan“ in Indonesien. Das Bewußtsein als „Überseechinese“ kristallisierte sich verstärkt mit der Zuwanderung ab 1900 heraus. Städtebaulich wahrnehmbar war die innerchinesische Vernetzung von wirtschaftlichen Aktivitäten auf lokaler Ebene an der „Chinatown“. Diese zentral gelegenen chinesischen Wohn- und Dienstleistungsstandorte verlieren angesichts der jungen dynamischen *Stadtentwicklungsprozesse* heute allerdings zunehmend an Bedeutung.



M 4.31 Auswanderungsrouten der Chinesen in den südostasiatischen Raum

Chinesen als Wirtschaftselite in den asiatisch-pazifischen Schwellenländern

Die Charoen Pokphand (CP)-Gruppe – ein transnational tätiges Unternehmen unter chinesischer Leitung.

Bangkok	CP Foods Pcl.	Agro-Industrie
	Telecom Aisa Corp. Pcl.	Telekommunikation
	Siam Macro Pcl.	Handel
	Vinythai Pcl.	Petrochemie
Shanghai	Shanghai Dajiang Stock Co. Ltd.	Agro-Industrie
Hongkong	CP Pokphand Co. Ltd.	Agro-Industrie
	Hongkong Fortune Ltd.	Immobilien
Jakarta	P.T. Central Proteina Prima	Agro-Industrie
	P.T. CP Indonesia	Agro-Industrie
	Supya Hidup Satwa	Agro-Industrie
Taipeh	CP Enterprise Co. Ltd.	Agro-Industrie
Nordamerika		
New York	Ek Chor China Motorcycle Co. Ltd.	Automobilindustrie
Europa		
London	CP Pokphand	

M 4.33 Liste der zur CP-Gruppe gehörenden Unternehmen weltweit

Der Aufbau einer *marktwirtschaftlichen, exportorientierten Wirtschaft*, verbunden mit der Öffnung gegenüber dem Weltmarkt, ist kennzeichnend für viele Länder des asiatisch-pazifischen Raums seit den letzten Jahrzehnten des 20. Jh. Mit den traditionell bestehenden transnationalen Netzwerken der *Ethnischen Chinesen* bot sich diesbezüglich ein hervorragender Anknüpfungspunkt.

Die Gruppe ist hervorgegangen aus dem 1970 gegründeten Unternehmen Arbor Acres C., Ltd., einem 50 : 50 – thailändisch – US-amerikanischen *Joint-Venture*, mit dessen Hilfe amerikanische Geflügelprodukte auf den thailändischen Markt gebracht werden sollten; der thailändische Partner fungierte als Zulieferer für ergänzende Produktionslinien: Futtermittel, Brut- und Legehennen, Masthähnchen, Eier, Enten, Schweinezucht. Chareon Pokpand, ein Ethnischer Chinese, baute den Zulieferbetrieb zu einem international agierenden, führenden Konzern aus. Kennzeichnend sind vertikale und horizontale Strukturierungen, wie z.B. die Produktions- und Verkaufspalette der 1985 als Filialbetrieb der CP-Gruppe gegründete Shanghai Dajiang Stock Co., Ltd. zeigt:

- Futtermittel und Konzentrate für Vieh und Aquakulturen,
- Kükenproduktion,
- Geflügelprodukte,
- weiterverarbeitete Geflügelprodukte wie Chicken-Burger, Geflügel-Wurst,
- Fütterungsmaschinen, Brutmaschinen,
- Fast Food,
- Getränke,
- Bio-pharmazeutische Produkte.

M 4.34 Entwicklung des Betriebszweigs „Agro-Industrie“ der CP-Gruppe Nach www.cpthailand.com, 2001

Die ohnehin dominante Stellung der Chinesen im Sekundären und Tertiären Wirtschaftssektor erfuhr auf diese Weise eine weitere Verstärkung. Die Leitung *transnational agierender Konzerne* des asiatisch-pazifischen Raums liegt in der Regel in der Hand von Chinesen. Sie besetzen wichtige wirtschaftliche Schnittstellen in den meisten Staaten dieser Region.

Die Anteile der Kapitalströme, die chinesischer Kontrolle unterliegen, können in einzelnen Staaten des asiatisch-pazifischen Raums 60– 90 % erreichen. Bei der Aktivierung von Kapital für den wirtschaftlichen Aufbau der weniger entwickelten Staaten, wie z.B. Kambodscha, als auch für den Fortschritt in den hochentwickelten Staaten, wie z. B. Singapur, können die Chinesen somit nicht umgangen werden.

Die Gefahr gesellschaftlicher Spannungen, die sich aus solchen Abhängigkeiten ergeben können, ist insbesondere dann gegeben, wenn der Bevölkerungsanteil der Chinesen gering ist.

- konfuzianische Prägung,
- individuelle, der wirtschaftlichen Entwicklung förderliche Eigenschaften wie Fleiß, Bildungswille und Lernbereitschaft, Sparsamkeit, Risikobereitschaft, rasches Aufgreifen von Innovationen, Aufstiegswille, Gewinnorientierung und Anstreben wirtschaftlichen Erfolgs,
- Harmoniebedürfnis und Gruppenorientierung,
- Familie als Basis v. a. für Klein- und Mittelunternehmen,
- Pflege informeller chinesischer Netzwerke als Basis wirtschaftlichen Handelns,
- Pflege überfamiliärer sozialer Organisationen.

M 4.35 Chinesische Persönlichkeitsmerkmale und Verhaltensweisen aus westlicher Sicht

Nach verschiedenen Quellen

Der wirtschaftliche Erfolg der Ethnischen Chinesen basiert u. a. auf typischen Persönlichkeitsmerkmalen und Verhaltensweisen, mit denen sich die Chinesen von anderen Bevölkerungsgruppen absetzen (M 4.35 und 4.36).

Land	Anteil (%)	
Thailand	81	<i>Nach J. Naisbitt:</i>
Singapur	81	<i>Megatrends Asien. Acht</i>
Indonesien	73	<i>Megatrends, die unsere</i>
Malaysia	61	<i>Welt verändern.</i>
Philippinen	50	<i>Wien 1995</i>

M 4.37 Anteil der Unternehmen im Eigentum von Auslandschinesen an der Gesamtzahl der börsennotierten Unternehmen

Die besondere Rolle im Wirtschaftsleben der Gastländer war seit langem regelmäßig Anlass zu gewalttätigen Ausschreitungen gegen Ethnische Chinesen. Massenvergewaltigungen, Plünderungen und Zerstörungen von chinesischen Geschäfts- und Wohnvierteln mit schätzungsweise mehreren Tausend Getöteten kennzeichneten die Ausschreitungen in Indonesien im Zusammenhang mit der Wirtschaftskrise in Asien 1997. Die fehlende Bereitschaft Indonesiens, die Chinesen – immerhin die fünfgrößte Ethnie des Landes – als gleichwertige Bewohner anzuerkennen, lässt sich bis in die Kolonialzeit zurückverfolgen.

M 4.36 Ressentiments gegenüber Ethnischen Chinesen

Eine besondere Rolle nehmen die Chinesen Taiwans ein. Ihr Staat ging aus der Flucht der Nationalchinesen vor den im Chinesischen Bürgerkrieg siegreichen Kommunisten hervor (vgl. M 3.2 auf S. 92–93). Es bestehen deshalb starke politische Spannungen zur VR China bezüglich der staatlichen Eigenständigkeit. Trotzdem zählen taiwanische Unternehmen zu den Hauptinvestoren in der Volksrepublik (M 4.39, auch M 3.44 auf S. 130).

4.26 Fertigen Sie ein Fließdiagramm über die familiären Beziehungen Herrn Lims (Quellentext S. 164) an, die für sein Unternehmen von Bedeutung sind und erläutern Sie mögliche Vorteile.

4.27 Belegen Sie am Beispiel von Herrn Lim Verhaltensweisen und Persönlichkeitsmerkmale, die aus Sicht der westlichen Industrieländer als typisch chinesisch betrachtet werden (vgl. M 4.35).

4.28 Informieren Sie sich in Form von Gruppenarbeit mithilfe des Internets – z. B. über www.sccci.org.sg/index_e.html – über chinesische Netzwerke im Sekundären und Tertiären Sektor.

4.29 Überlegen Sie, inwieweit transnationale Unternehmen Ethnischer Chinesen wie z. B. die Charoen-Pokphand-Gruppe von Globalisierungsprozessen profitieren und ihrerseits mit ihren wirtschaftlichen Aktivitäten den Globalisierungsprozess vorantreiben. Ziehen Sie hierzu auch das einleitende Kapitel zur Globalisierung heran (vgl. S. 26–29).

4.30 Erläutern Sie die gesellschaftliche und wirtschaftliche Problematik, die mit der Bevölkerungsgruppe der Ethnischen Chinesen in den Ländern des asiatisch-pazifischen Raums verbunden ist. Differenzieren Sie dabei länderweise (vgl. auch S. 155–157).

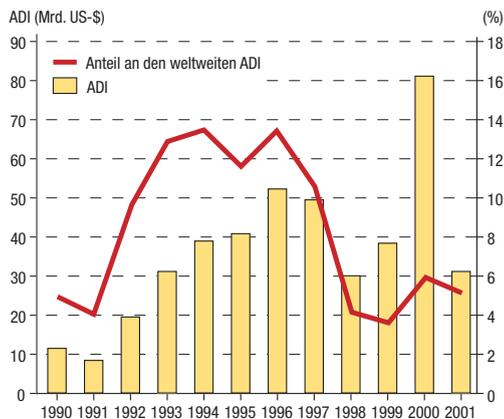
Grenzüberschreitende regionale Kooperation im asiatisch-pazifischen Raum

Herkunftsregion	Entwicklungsländer in S-, SO-, O-Asien u. im Pazifik*	Zielregion	
		Industriestaaten	Weltweit
		1996/1997	2001 z. Vgl.
Hongkong*	25,25	0,38	25,63 9
Malaysia	1,54	1,55	3,73 0,3
Philippinen	0,02	0,11	0,14
Südkorea	1,45	1,07	3,10 2,7
Singapur*	10,69	0,58	11,26 10
Taiwan	0,79	0,68	2,89 5,5
Thailand	0,27	0,12	0,55

M 4.39 Räumliche Verteilung von ausländischen Direktinvestitionen (ADI) aus asiatisch-pazifischen Schwellenländern – Investitionsvolumen in Mrd. US-\$ 1997/1996/2001

* Die UN-Investitionsstatistik fasst die NICs unter die Gruppe der Entwicklungsländer

M 4.39 und M 4.40 nach United Nations: World Investment Report(s) 1999, 2000, 2002. New York, Genf 1999, 2000, 2002 auf <http://www.unctad.org>



M 4.40 Dynamik der ausländischen Direktinvestitionen (ADI) aus Asiens NICs 1990–2001

Asiatisch-pazifische Unternehmen investieren in der eigenen Region

Ausländische Direktinvestitionen (ADI) aus den asiatisch-pazifischen Schwellenländern und die damit verbundenen wirtschaftlichen Verflechtungen konzentrieren sich stark auf den asiatischen Raum selbst (M 4.39 und 4.40). Erst in jüngster Zeit werden solche Aktivitäten auf die USA und Europa ausgedehnt. Bei der Auswahl der Zielländer ihrer Investitionen stehen für asiatisch-pazifische Transnationale Konzerne (TNC) Faktoren wie die Sicherung von bereits erlangten Exportmärkten, das Umgehen von Handelsrestriktionen wie sie z. B. innerhalb der ASEAN bestehen oder die Existenz bestimmter ethnischer Strukturen wie z. B. Netze *Ethnischer Chinesen* (vgl. S. 164–167) im Vordergrund. Nur z. T. spielen Lohnkostenvorteile eine Rolle. Vor allem eine auf geringerer Veredlungsstufe basierende arbeitsintensive Massenproduktion ist Ursache für die Gründung von Filialbetrieben durch asiatisch-pazifische Transnationale Unternehmen. Der Aspekt des *Technologietransfers* ist dagegen bei Investitionen in Europa oder den USA von größerer Bedeutung. Eine besondere Stellung für Auslandsinvestitionen *Ethnischer Chinesen*

nimmt das chinesische Mutterland selbst ein: Insbesondere die ursprünglichen Herkunftsregionen im Süden Chinas sind räumliche Investitionsziele. Allerdings müssen Taiwanesen ihre Investitionen in der VR China aufgrund der dortigen politischen Vorbehalte durch nichttaiwanesischen Tochterfirmen tarnen. Bei einem beträchtlichen Teil der Investitionen aus der Sonderverwaltungszone Hongkong in die VR China handelt es sich um derartige Umwegfinanzierungen (vgl. M 3.44 auf S. 130). Die Vorbehalte gegenüber ethnischen Chinesen in Gastländern wie z. B. Indonesien (M 4.35) verstärken den Abfluss chinesischen Kapitals ins Ausland. Als Folge der Asienkrise kam es zu einem deutlichen Rückgang der Investitionen aus der asiatisch-pazifischen Region.

4.31 Beschreiben Sie Volumen und räumliche Verteilung der ADI asiatisch-pazifischer Transnationaler Konzerne.

4.32 Erklären Sie die besondere Rolle Hongkongs als Quellregion für asiatisch-pazifische ADIs. Berücksichtigen Sie dabei auch Taiwan als Investitionsquelle.

SIJORI – grenzüberschreitendes Wachstumsdreieck

Der rapide anwachsende Umfang globaler Kapitalströme verschärft den regionalen *Wettbewerb* um ausländische Investitionen. Um als Standort bei der Anwerbung von Investitionen erfolgreich zu sein, bedarf es einer gezielten Standortpolitik.

Das Ergebnis solcher Bemühungen sind innerhalb der ASEAN-Staaten die so genannten Wachstumsdreiecke. Diese sollen wirtschaftliche Aktivitäten grenznaher Regionen von drei benachbarten Staaten so bündeln, dass sich ihre jeweiligen regionalen wirtschaftlichen Potenziale und Kostenvorteile gegenseitig ergänzen, um Wachstumsprozesse in Gang zu setzen.

Am weitesten fortgeschritten ist dieses Standortmodell zwischen Singapur, Malaysia und Indonesien, SIJORI (SI = Singapur, JO = malaysische Provinz Johor, RI = indonesische Provinz Riau; M 4.41). Im Jahre 1995 wurde SIJORI von den drei beteiligten Staaten formal eingerichtet. Geringere Fortschritte zeigen sich hingegen im „Norddreieck“ zwischen Penang (Malaysia), Medan (Indonesien) und Südthailand. Dies trifft ebenfalls für die „East ASEAN Growth Area“ (EAGA) mit Sabah/Sarawak (Malaysia), Brunei, Kalimantan (Indonesien) und Mindanao (Philippinen) zu.

→ Der Status einer Freihandelszone aller drei Teilräume (SIJORIs) soll zur Verlagerung von Produktionskapazitäten nach Johor und auf die Riau-Inseln führen. Ziel der Region ist es, günstige Standortbedingungen für die (multinationalen) Unternehmen zu schaffen, die eine ausgewogene Mischung an ausgebildeten und billigen Arbeitskräften sowie eine hoch entwickelte Infrastruktur suchen. Für Singapur und singapurische Unternehmen ist v. a. von Interesse, Produktionen, ..., an Standorte im Einzugsbereich des Stadtstaats mit günstigen Bedingungen für sachkapital- und arbeitsintensive Produktion auszulagern, um sich in Singapur selbst auf humankapital- und technologieintensive Produkte konzentrieren zu können.

Knut Koschatzky: Die ASEAN-Staaten zwischen Globalisierung und Regionalisierung. In: Geographische Rundschau 49, H. 12. Braunschweig: Westermann 1997, S. 702–707



M 4.41 Übersichtskarte über die zum Wachstumsdreieck SIJORI gehörenden Territorien

Nach <http://matrix-batam.hypermart.net/>. Recherche 08.05. 2002

Innerhalb der indonesischen Teilregion Riau entwickeln sich v. a. die südlich der Singapurstraße gelegenen Inseln zu wichtigen Investitionsstandorten. Der Energiebedarf wird u. a. durch einen Pipelineanschluss an die *Erdgasförderung* auf Sumatra sichergestellt. Während Batam v. a. ein industrielles Profil anstrebt, bildet auf Bintan insbesondere der *Tourismus* einen Schwerpunkt. Geplant ist der Einbezug von Bintan und Batam in ein *Freihandelsabkommen* zwischen Singapur und den USA. Ein zollfreier Zugang zum US-Markt wäre für Produkte, die in singapurischen Unternehmen auf diesen Inseln hergestellt werden, dann möglich.

Batam als verlängerte Werkbank Singapurs?

Batam ist mit 415 km² Fläche eine der Hauptinseln des indonesischen Riau-Archipels. Mit einer Entfernung von nur 20 km über See nach Singapur entwickelte es sich zu einem bevorzugten Investitionsstandort im SIJORI-Dreieck (M 4.41). Die mit ca. 6 000 Einwohnern 1970 nur dünn besiedelte Insel bietet ausreichend Flächen für den unter Flächenmangel leidenden Stadtstaat Singapur. Mehrere Brücken zu den Nachbarinseln Rempang und Galang entwickeln diesen Standortfaktor weiter. Neben dem Hafenanchluss, u. a. mit mehrfachen internationalen Fährverbindungen, ist die Verkehrsinfrastruktur durch den 1995 eröffneten Flughafen mit Start-/Landekapazitäten für Großraumfrachtflugzeuge wie die Boeing 747 erheblich verbessert worden. Dominierende Industriebranchen sind die *Erdöl- und Erdgasverarbeitung* sowie die *Elektronikindustrie*. Letztere beschäftigt in ihren nahezu 200 Werken über 200 000 meist weibliche Arbeitskräfte. Bürokratie und komplizierte Investitionsvorschriften erschweren jedoch bis heute weitergehende ausländische Investitionen. So werden beispielsweise die niedrigen Mieten für Gewerbeflächen (M 4.42) als Gunstfaktor für den Standort Batam dadurch aufgehoben, dass sie nicht monatlich,

sondern für mehrere Jahre im Voraus bezahlt werden müssen. Insbesondere für kleinere Unternehmen stellt dieser hohe Investitionsaufwand ein außerordentliches Hemmnis dar. Eine ausgewogene Betriebsgrößenstruktur kann sich vor diesem Hintergrund nur schwer entwickeln.

Der 1991 gegründete Batamindo Industrial Park (BIP) ist Teil des wirtschaftlichen Kooperationsabkommens, das zwischen Singapur und Indonesien für die Riau-Provinz abgeschlossen wurde. Sein Branchenprofil umfasst u.a. die Produktion von Computerteilen, elektronische und elektrische Artikel, Pharmazeutika und Kunststoffformung.

-
- Asia Matsushita (Japan)
 - Groupe Schneider (Deutschland)
 - Infineon Technologies (Deutschland, USA)
 - Philips Singapore Pte Ltd. (Niederlande)
 - Sanyo Precision Singapore (Japan)
 - Sumitomo Electric (Japan)
 - Varta Batteries (Deutschland)
-

M 4.44 Liste bedeutender Investoren im Batamindo Industrial Park (Auswahl)

<http://www.sembspark.com.sg/bip/>; Recherche: 06.05.2002

M 4.42 Vergleich der Mieten (in US-\$/m²) für Gewerbeflächen zwischen Batam und Singapur

	Singapur (Jurong Marine Basis)	Batam (PT Persero)
Büroraum	12,85	10
Überdachte		
Lagerhalle	6,40	2–4
Freifläche	1,22	0,50

M 4.43 Vergleich der Monatslöhne (in Singapur-\$*) zwischen Batam und Singapur

	Singapur	Batam
Angestellter	1 250	700
Arbeiter	2 500	900
Unausgebildeter	1 250	200

M 4.42 und M 4.43 aus <http://www.matrix.batam.hypermart.net/>; Recherche: 11.05.2002

* 1 Euro = 1,79 S-\$

4.33 Nennen Sie die Vorteile, die sich für ausländische Investoren durch den Aufbau des SIJORI-Dreiecks ergeben können (Quellentext S. 169).

4.34 Das Management des Batamindo Industrial Parks ist ein singapurianisch-indonesisches Konsortium. Erläutern Sie das besondere Interesse Singapurs an der industriellen Entwicklung der indonesischen Riau-Provinz.

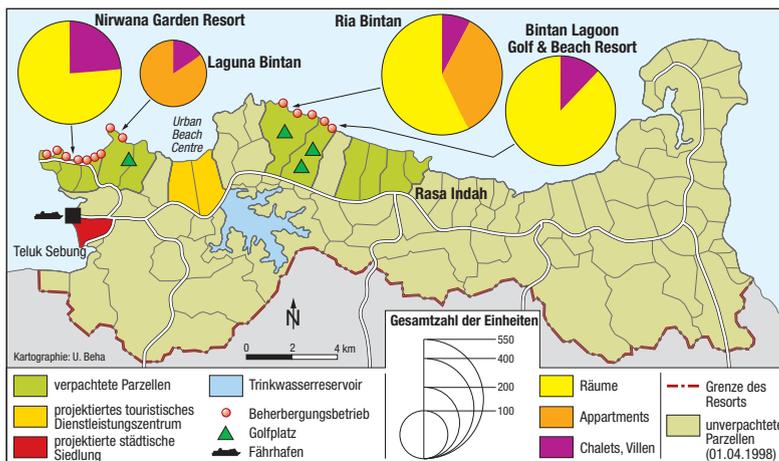
4.35 Indonesien befürchtet im Zusammenhang mit der wirtschaftlichen Entwicklung Batams Benachteiligungen im Vergleich zu Singapur. Erklären Sie, worin derartige Befürchtungen liegen könnten.

4.36 Fassen Sie mögliche Investitionshemmnisse auf Batam zusammen.

4.37 Überprüfen Sie mithilfe des Internets, z. B. <http://www2.bps.gov.id>, die wirtschaftliche Stellung der Riau-Provinz innerhalb Indonesiens.

M 4.45 Raumstruktur und Entwicklungsstand der Bintan Resorts 1998

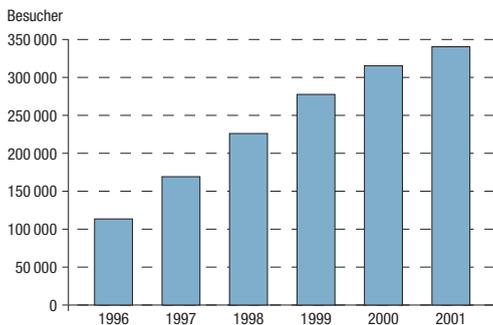
Nach Karl Vorläufer: Integrierte touristische Plansiedlungen in Südostasien. In: Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie 42, H.3-4, Frankfurt am Main 1998, S. 214-230



Tropenträume auf Bintan? – Das Megaprojekt Bintan Resorts

Die Bintan Resorts (M 4.45) wurden 1996 eröffnet. Die Gesamtfläche des Projektgebietes von 23000 ha wird in einzelne Parzellen mit einer Größe von einigen hundert ha unterteilt wie z. B. das 330 ha große Nirwana Garden Resort. Der Aufbau der *touristischen Infrastruktur* erfolgt für jede Parzelle separat. Die Beherbergungsformen

umfassen neben Hotels auch Ferienwohnungen und Chalets/Villen. 67 km Küste sind Strand. Die Lage der Resorts an der Nordküste Bintans ermöglicht eine nur 45 Minuten dauernde Fähranbindung direkt an den Changi International Airport in Singapur. In den ersten fünf Jahren sind ca. 3000 ha entwickelt worden.



M 4.46 Entwicklung der Besucherzahlen in den Bintan Resorts 1996–2001

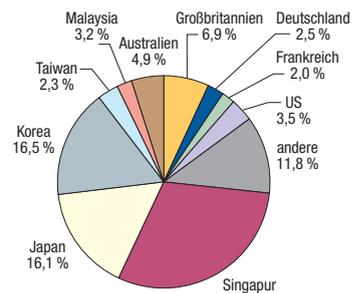
Herkunft	Tagesbesucher	Übernachtende	1-2 Nächte	3-5 Nächte
Singapur	12	87,1	69,9	11,2
Expats*	19,6	80,4	70	k. A.
International	14,5	84,8	k. A.	67

*Expats: Ausländische Bewohner Singapur

M 4.48 Aufenthaltsdauer der Besucher in den Bintan Resorts 2001 (in %)

M 4.47 Herkunftsländer der Besucher in den Bintan Resorts 2001

M 4.46–M 4.48 aus www.bintan-resorts.com



4.38 Beschreiben Sie die Entwicklung der Besucherzahlen in den Bintan Resorts (M 4.46) und die Struktur ihrer Herkunft (M 4.47).

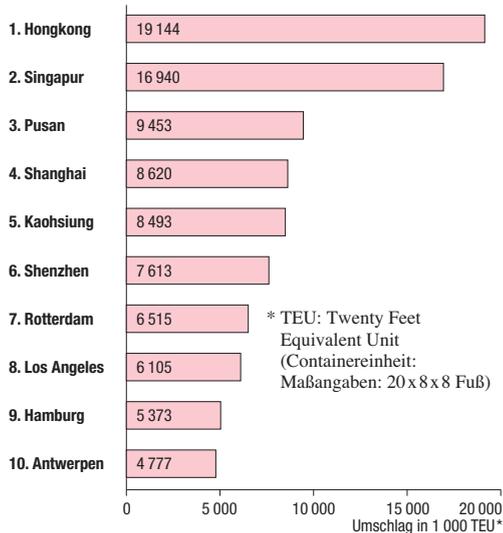
4.39 Stellen Sie einen Zusammenhang zwischen Besucherherkunft und Aufenthaltsdauer her (M 4.47 und M 4.48).

4.40 Untersuchen Sie mithilfe eines Atlases Singapurs touristisches Angebot im Hinblick auf mögliche ergänzende Potenziale zwischen Singapur und Bintan.

4.41 Nehmen Sie kritisch Stellung zur Gesamtentwicklung der Bintan Resorts.

Singapur – eine Drehscheibe des globalen Seegüterverkehrs

Hafen	Umschlag	Rang
Singapur	325,591	1
Shanghai*	186,287	4
Hongkong	174,642	5
Chiba (Japan)	169,043	6
Nagoya	153,370	8
Ulsan	151,067	9
Kwangyang (Südkorea)	139,476	10
Inchon (Südkorea)	120,398	13
Pusan	117,229	14
Yokohama	116,994	15
Kaohsiung (Taiwan)	115,287	16
Guangzhou* (VR China)	101,521	18
Qinhuangdao* (VR China)	97,430	19
Ningbo* (VR China)	96,601	20
Osaka	92,948	22
Kitakyushu (Japan)	88,000	24
zum Vergleich Hamburg	85,863	26
Rotterdam	319,969	2



M 4.50 Top Ten der Containerhäfen 2002

Nach <http://www.hafen-hamburg.de>

M 4.49 Güterumschlag (in Mio. t) in Häfen des asiatisch-pazifischen Raums 2000 und Rangfolge im weltweiten Vergleich * 1999

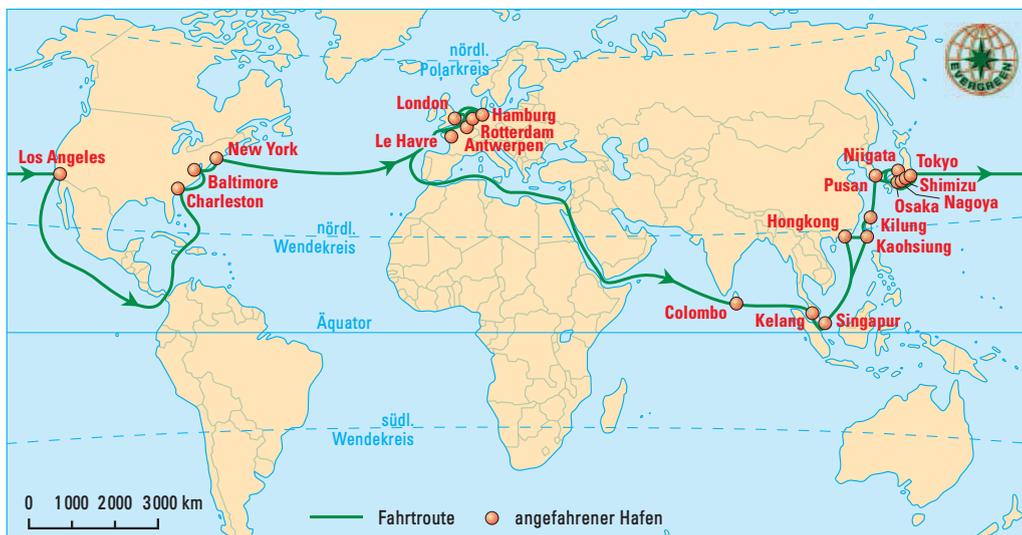
Mario von Baratta (Hrsg.): Fischer Weltalmanach 2003. Frankfurt: Fischer Taschenbuch Verlag 2002, Sp. 1239

M 4.51 Ostwärtiger Rund-um-die-Welt-Containerservice der Evergreen Line

Nach Markus Exler: Containerverkehr – Subsystem der Weltwirtschaft. In: Geographische Rundschau 49, H. 12. Braunschweig: Westermann 1997, S. 745

Der Hafen Singapur

Die Malakka-Halbinsel bildet ein natürliches Hindernis für die Seeverbindung zwischen Pazifischem und Indischem Ozean. Die Entwicklung des Hafens Singapur an dieser Verbindung am Scheitelpunkt der Halbinsel wurde u. a. durch die



Verlandungsgefahr entlang der West- und Ostküste begünstigt. Der Warenumsatz in Singapur erhielt v.a. während der britischen Kolonialzeit entscheidende Entwicklungsimpulse, als Singapur eines der „*Strait Settlements*“ bildete (vgl. S. 155). Heute konzentrieren sich die Hafenaktivitäten v.a. auf handelsstrategisch bedeutende Güter bzw. Güterarten. Bei *Rohöl/Ölprodukten* und im *Containerverkehr* gehört Singapur zu den weltweit führenden Häfen. Die geographische Lage Singapurs innerhalb Südostasiens macht den Hafen zur hochbedeutenden Warendrehscheibe sowohl für den festländischen als auch insulären Teil Südostasiens. Computergestützte Hafenlogistik und Landgewinnung gehören zu den Maßnahmen, mit denen das Flächenproblem (Liegplätze, Lagerkapazität) und die Umschlagszeiten laufend verbessert werden. Konkurrernde Häfen in der Region entstehen in jüngster Zeit in Malaysia im Zuge der *nachholenden Wirtschaftsentwicklung*. Es handelt sich dabei v.a. (vgl. S. 169) um Penang und Johor Bahru (durch das neue Container-Terminal Port of Tanjung Pelepas). Mithilfe niedrigerer Servicegebühren und staatlicher Fördermittel sollen Singapur 30 % seines Containerverkehrs entzogen werden. Nach der Reederei Maersk verlagerte auch Taiwans größter Reeder, die Evergreen Marine Corp., sein Container-Geschäft nach Tanjung Pelepas.



M 4.54 Containerhafen Singapur, im Hintergrund CBD

M 4.52

Herkunft und Anzahl der im Durchschnitt täglich ankommenden Containerschiffe im Hafen Singapur

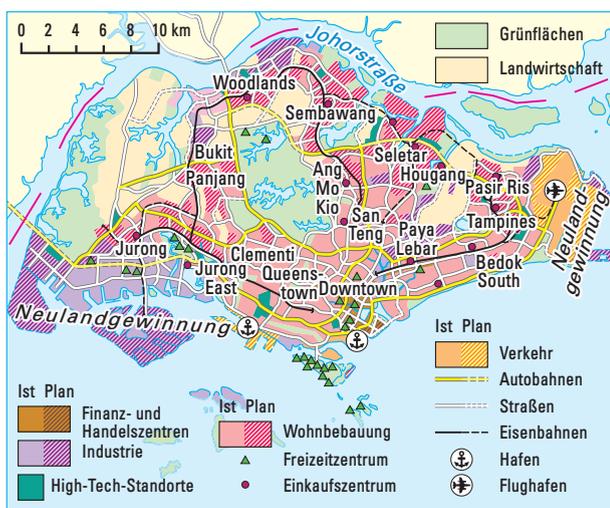
M 4.52 und M 4.53 nach www.psa.com.sg/container

Land/Region	Anzahl
USA	2
Europa	5
Südostasien	72
Südasien	7
Japan	5
SVZ Hongkong,	
China, Taiwan	10

Terminal	Haupt- Feeder-*		Fläche (ha)	Tiefgang (m)	
	liegeplätze				
Tanjong	6	2	80	11	-14,8
Keppel	4	10	96	9,6	-14,6
Brani	5	4	79	12	-15
Pasir Panjang	6	-	84	15	
gesamt	21	16	339		

* Feeder: kleinere Zubringerschiffe zu Haupthäfen

M 4.53 Technische Angaben zum Containerhafen Singapur



M 4.55 Funktionale Gliederung Singapurs

4.42 Leiten Sie aus der Lage des Hafens Singapur dessen globale Bedeutung und Funktion im asiatisch-pazifischen Raum ab. Belegen Sie Ihre Aussagen (M 4.49 – 4.52).

4.43 Erläutern Sie, warum sich die malaysischen Häfen auf Penang und in Johor Bahru zu Konkurrenzhäfen für Singapur entwickeln können.

4.44 Vergleichen Sie per Internetrecherche die Häfen Singapurs und Hamburgs im Hinblick auf den Containerschiffsverkehr und -umsatz.

4.45 Bewerten Sie die globale Bedeutung der Häfen des asiatisch-pazifischen Raums. Differenzieren Sie dabei nach Ländern der Region (M 4.49 – 4.50).

Global Cities im asiatisch-pazifischen Raum (vgl. S. 66–69)

→ „Singapur löst Hongkong als Top-Standort ab.

Hongkong (AP) – Singapur hat Hongkong als besten Wirtschaftsstandort in Asien abgelöst. Das geht aus einer Analyse des Forschungsinstituts Economist Intelligence Unit (EIU) hervor, die in Hongkong veröffentlicht wurde. Hongkong hatte den Spitzenplatz von 1997 bis 2001 inne. Wegen nachteiliger politischer Entwicklungen, einem großen Haushaltsdefizit, einer für hoch qualifizierte Aufgaben unzureichend ausgebildeten Arbeitnehmerschaft und zunehmender Konkurrenz Chinas habe es die Top-Position in Asien verloren. Die wichtigsten Vorteile Singapurs seien gesunde öffentliche Finanzen und eine unternehmer- und wettbewerbsfördernde Politik.“

Eine asiatische Spitzenposition (M 4.56) animiert Singapur, auch im weltweiten *Wettbewerb* eine führende Rolle einzunehmen. Es beansprucht damit wirtschaftliche Führungspositionen nicht nur für eine begrenzte Region wie z. B. für Asien, sondern sieht sich als eine der Leitzentralen und Knotenpunkte im Netzwerk einer globalisierten Wirtschaft. Solche als Global Cities bezeichneten Standorte üben Kontrolle über weltweite wirtschaftliche Abläufe aus. Entscheidend für das Erlangen einer solchen Position ist die Kombination mehrerer Faktoren: insbesondere die Konzentration von Entscheidungszentralen *Transnationaler Konzerne* und höchstrangiger Dienstleistungen v. a. der Finanzwirtschaft, die Funktion als Innovationszentrum und als globaler Handelsplatz. Die Bündelung globaler Waren-, Finanz- und Informationsströme erlaubt es der Global City mit ihren wirtschaftlichen und politischen Entscheidungsträgern, die weitere Steuerung und Verteilung dieser Ströme zu bestimmen. Singapurs industrielle Ansiedlungspolitik zielt auf ein klares industrielles Profil, gekennzeichnet durch Hochtechnologie und eine hohe Wertschöpfung: v. a. *Elektronik*, *Biotechnologie*, *Chemie* und *Mineralölverarbeitung*. Für arbeitsintensive Produktionsprozesse werden Niedriglohnstandorte in Nachbarländern genutzt. Das wirtschaftliche Profil wurde durch die erfolg-

reiche Anwerbung internationaler Unternehmen des Finanz- und Dienstleistungssektors und den Ausbau als Standort für *Forschung und Entwicklung (FuE)* konsequent v. a. seit den 1990er Jahren erweitert. Die Erweiterung der City Singapurs seit dem Ende des 20. Jahrhunderts erfolgte vor dem Anspruch, den Rang als Global City langfristig zu sichern. Die städtebauliche Entwicklungsplanung betont daher die Funktion als internationales Dienstleistungszentrum. Als entscheidend werden hierbei weiche Standortfaktoren erachtet, die eine hohe Arbeits- und Lebensqualität innerhalb der tropischen Metropole versprechen sollen:

M 4.56 Rangfolge von Weltstädten gemessen nach der Zahl der Unternehmenszentralen der 100 größten Unternehmen der Welt sowie nach erstrangigen Tochterunternehmen

nach verschiedenen Quellen aus Werner Kreisel/Stefan Melzer: *Städte des Weltmarktes oder Leitzentralen des globalen Wirtschaftssystems*. In: *Praxis Geographie*, 31, H. 5, Braunschweig: Westermann 2001, S. 38

Rang	Anzahl der Unternehmen	Metropolitane Agglomeration 1 000 Ew.		
		1995	2015	
1	New York, USA	69	16 332	17 602
2	Tokio, Japan	66	26 959	28 887
3	London, Großbritannien	50	7 640	7 640
4	Hongkong, China	40	5 817	6 325
5	Singapur	35	3 227	4 009
6	Mailand, Italien	30	4 251	4 251
7	Paris, Frankreich	29	9 523	9 694
8	Mexiko Stadt, Mexiko	28	16 562	19 180
8	Madrid, Spanien	28	4 072	4 072
10	Seoul, Südkorea	26	11 609	12 980
11	São Paulo, Brasilien	25	16 533	20 320
11	Zürich, Schweiz	25	909	1 108
13	Osaka, Japan	24	8 800	
14	Peking, China	23	7 050	
15	Bangkok, Thailand	22	6 547	9 844
15	Brüssel, Belgien	22	1 122	1 123
15	Chicago, USA	22	8 009	
15	Frankfurt am Main, Deutschland	22	1 614	
15	Sydney, Australien	22	3 590	3 990
20	San Francisco, USA	21	1 686	

u. a. Bau der neuen City im Küstenbereich mit weitläufigen küstenorientierten Grünzonen, Wohnen in der City in unmittelbarer Nähe zum Arbeitsplatz, Bau zahlreicher kultureller Einrichtungen und Einkaufsmöglichkeiten.

→ „Siemens investiert und stellt ein in Singapur. Im Gegensatz zu vielen anderen ausländischen Unternehmen in Singapur plant Siemens, die Zahl seiner Mitarbeiter von gegenwärtig ca. 5 000 in den nächsten 2 Jahren deutlich aufzustocken und zusätzlich 50 Mio. US-\$ zu investieren. Die Investitionsmittel sind für ein Bauvorhaben bestimmt, in dem Siemens zukünftig alle Geschäftsbereiche in Singapur zusammenführen will. In dem Gebäude, das 2003 fertiggestellt sein soll, sollen u. a. die technischen Laboratorien, die Forschungsabteilungen, Büros und Ausstellungsräume untergebracht werden. In den letzten 5 Jahren hat Siemens 5 000 Mio. US-\$ im Stadtstaat investiert und ist damit zum größten deutschen Investor in Singapur aufgestiegen; die erste Investition wurde im Jahr 1970 getätigt, es handelte sich um ein Testlabor und eine Fertigung für Halbleiter. Vom singapurischen Zentrum aus will Siemens seine Aktivitäten in Asien so weit ausbauen, dass sie zu 20% zum weltweiten Gesamtumsatz beitragen, bisher sind es 13%.“

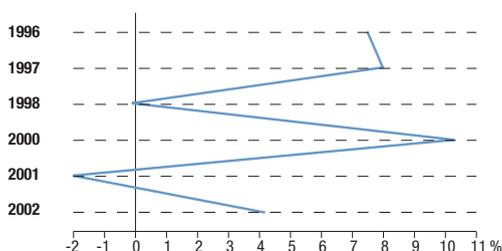
Übersetzung aus: SINGAPUR, The Strait Times online vom 3. 11. 2001. Manfred Pohl in: Südostasien aktuell, 19, H. 11. Hamburg: Institut für Asienkunde 2001, S. 526

Rückschläge

Das in Lausanne ansässige Institut für Managemententwicklung (IMD) stuft Singapur 2002, gemessen an seiner internationalen Wettbewerbsfähigkeit, nur noch auf Rang 5 ein, nachdem es in 2001 noch Rang 2 eingenommen hatte. Auch im verarbeitenden Sektor kam es gegen Ende des Jahres 2001 zu deutlichen Produktionsrückgängen, insbesondere aufgrund des starken Nachfragerückgangs nach elektronischen Erzeugnissen. Der Nationale Lohnausschuss (NWC), der sich aus Vertretern der Gewerkschaften, Arbeitgebern und der Regierung zusammensetzt und für die Festsetzung der Löhne verantwortlich ist, hat für 2002 Verzicht auf Lohnerhöhung und sogar Lohnkürzungen gefordert, um Arbeitsplätze zu erhalten.



M 4.57 Skyline Singapur



M 4.58 Veränderung des BIP Singapurs 1996 bis 2002 (in %)

Die Zeit vom 27. 06. 2002. Hamburg: Zeitverlag, S. 24

4.46 Vergleichen Sie die Stellung von Global Cities des asiatisch-pazifischen Raums mit denen anderer Regionen 1995 und 2015 (M 4.56).

4.47 Beschreiben Sie mithilfe des Internets – z. B. www.ura.gov.sg – die städtebauliche Entwicklung Singapurs bis 2010.

4.48 Erläutern Sie die Investitionsabsichten des Siemens-Konzerns (Quellentext oben) vor dem Hintergrund der Entwicklungsplanungen in Singapur.

4.49 Ermitteln Sie mithilfe des Internets (ebenda) die aktuelle Präsenz Transnationaler Konzerne in Singapur.

4.50 Die Regierung von Singapur äußerte 1991: → „Wir können zum Weltzentrum für Handel, Finanzen, Luft- und Schifffahrt, Information, Gewerbe und Industrie werden.“

Erläutern Sie mögliche Risiken, die die Verwirklichung dieser Zielsetzung gefährden können. Ziehen Sie dabei auch die Seiten 172–173 und 178–179 hinzu.

Auswertung komplexer Tabellen

Die vornehmlich politische Ausrichtung der ursprünglich fünf Gründungsmitglieder der ASEAN – Indonesien, Malaysia, Philippinen, Singapur und Thailand (vgl. M 1.1 auf S. 6) lag v. a. darin begründet, ein Gegengewicht gegen die Staaten Südostasiens zu bilden, die kommunistischem Einfluss unterlagen, z. B. Vietnam. Die Frage nach einer Existenzberechtigung der ASEAN nach dem Ende des Ost-West-Konfliktes wurde seit den 1990er Jahren mit der Erweiterung der Zahl ihrer Mitgliedsstaaten und einer verstärkten wirtschaftlichen Ausrichtung beantwortet (s. u. a. Beschluss über Gründung der ASEAN

Free Trade Association – AFTA – 1992 in Singapur). Sowohl eine stärkere Verflechtung im asiatisch-pazifischen Raum als auch der Ausbau der Beziehungen zu anderen Regionen der Welt wurde angestrebt. Die jüngsten Vorschläge sehen die Einrichtung einer gemeinsamen Freihandelszone der ASEAN mit China bis 2011 vor. Das Marktpotenzial Chinas verspricht dabei u. a. eine starke Ausweitung des Handels um ca. 50 % des derzeitigen Umfangs in der gesamten Region. Voraussetzung hierfür ist jedoch, dass es gelingt, bestehende Handelshemmnisse, nationale Egoismen und gegenseitiges Misstrauen abzubauen.

M 4.59 Exportumfang ausgewählter ASEAN-Staaten untereinander und mit anderen Regionen der Welt 2001 [in Mrd. US-\$ (in %)] *Nach Andreas Ufen: Der 7. ASEAN-Gipfel und das Projekt einer ASEAN-China-Freihandelszone. In: Südostasien aktuell, 20, H. 1, Hamburg: Institut für Asienkunde 2002, S. 72–78*

Von \ Nach	Asiatisch-pazifischer Raum								USA	übrige Staaten	Gesamt
	ASEAN						Japan	China			
	Indonesien	Malaysia	Philippinen	Singapur	Thailand	Vietnam					
Indonesien	–	1,76 (3,25)	1,14 (2,1)	4,00 (7,4)	1,94 (3,6)	0,43 (0,8)	13,61 (25,1)	3,43 (6,3)	7,56 (13,9)	20,40 (37,6)	54,26
Malaysia	1,26 (1,4)	–	2,34 (2,7)	17,64 (20,1)	5,17 (5,9)	0,35 (0,4)	11,33 (12,9)	5,35 (6,1)	17,24 (19,7)	27,05 (30,8)	87,72
Philippinen	0,40 (1,4)	0,64 (2,2)	–	1,33 (4,7)	2,95 (10,3)	0,13 (0,5)	4,62 (16,1)	1,54 (5,4)	8,17 (28,5)	8,87 (31,0)	28,65
Singapur	2,88 (2,3)	18,75 (14,9)	5,02 (4,0)	–	7,38 (5,9)	3,73 (3,0)	12,35 (9,8)	11,63 (9,2)	21,00 (16,7)	43,06 (34,2)	125,80
Thailand	1,20 (1,8)	2,94 (4,3)	1,48 (2,2)	6,30 (9,2)	–	1,04 (1,5)	13,40 (19,5)	4,68 (6,8)	12,21 (17,8)	25,49 (37,1)	68,74
Vietnam	0,20 (2,7)	0,87 (11,9)	0,44 (5,9)	0,47 (6,4)	0,12 (1,7)	–	1,81 (24,6)	0,48 (6,5)	0,26 (3,6)	2,71 (36,8)	7,36
Japan	9,62 (2,0)	15,66 (3,2)	6,53 (1,4)	26,89 (5,6)	18,77 (3,9)	0,71 (0,2)	–	50,60 (10,5)	132,28 (27,4)	222,54 (46,0)	483,59
China	2,65 (0,9)	2,53 (0,9)	2,00 (0,7)	8,30 (2,9)	3,12 (1,1)	0,68 (0,2)	47,16 (16,6)	30,17 (10,6)	64,44 (22,7)	123,34 (43,4)	284,39
USA	3,83 (0,5)	9,32 (1,3)	5,52 (0,8)	19,01 (2,7)	9,01 (1,3)	0,22 (0,03)	85,81 (12,0)	27,51 (3,8)	–	557,11 (77,7)	717,35
Übrige Staaten	26,99 (0,7)	27,53 (0,7)	14,97 (0,4)	48,35 (1,3)	35,03 (0,9)	2,20 (0,1)	584,92 (15,3)	224,87 (5,9)	132,50 (3,5)	2720,75 (71,3)	3818,11
Σ											5 675,96

M 4.60 Erwartetes Wachstum ausgewählter ASEAN-Exporte nach China nach Einrichtung der Freihandelszone AFTA-China bei verschiedenen Exportgütern (Mio. US-\$) *Quelle s. M 4.59*

	Landwirtschaftliche Produkte (ohne Pflanzenöl)	Textilien Bekleidung	Chemikalien	Fahrzeuge	Elektronische Güter Elektrogeräte
Indonesien	139	735	95	288	28
Malaysia	146	466	168	619	495
Philippinen	12	69	15	5	59
Singapur	73	102	369	756	1 344
Thailand	291	1 699	165	60	230
Vietnam	30	9	9	150	0

Perspektiven der ASEAN: Das Projekt einer ASEAN-China-Freihandelszone

1. Tabellenaufbau

Überschrift: Inhalt, räumliche und zeitliche Einordnung, Maßeinheit

Vorspalte	Zeitpunkte, -reihen, Maßeinheiten, inhaltliche/räumliche Bezugseinheiten
Zeilenkopf	Spalten (senkrecht)/Zeilen(waagrecht)
Messgegenstand	Zahlen: absolute, relative, Indexwerte (Ausgangswert = 100) fehlende Werte: k.A. = keine Angabe, · = nicht vorhanden, – = nichts
Summenzeile	kann von addierten Zahlenwerten abweichen, z. B. bei Abrundungen

Quelle: Verfasser, Titel, Erscheinungsort: Verlag, Erscheinungsjahr, Seitenangabe

2. Beschreibung

(Welche Zahlenausprägungen liegen vor?)

Beschreibungspfade: zeilen- bzw. spaltenweise; dabei Auswahl von Zahlenwerten treffen wie z. B. Extremwerte (höchste/tiefste Werte), besondere Entwicklungen (z. B. Stagnation, auffällige Veränderung); Vergleiche verschiedener Pfade bzw. besonderer Einzelwerte durchführen;

Darstellungstransfer: Umrechnung absoluter Werte in relative oder grafische Umsetzung erleichtern Vergleiche, können bestimmte Entwicklungen/Ausprägungen verschiedener Messgegenstände sichtbar machen; abschließend geordnete Zusammenstellung der wesentlichen Einzelaussagen.

3. Erklärung (Warum sind die Zahlenwerte wie beschrieben ausgeprägt?)

Hierfür sind Vorkenntnisse oder Zusatzmaterial notwendig; für dieses Buch z. B.: Material der Tabelle M 1.7 von S. 12–13 – Entwicklungsunterschiede und Investitionen im asiatisch-pazifischen Raum; oder besondere wirtschaftliche Merkmale Malaysias (z. B. M 4.16/4.17 auf S. 159) und Singapurs (z. B. M 4.39, S. 168; M 4.49, 4.50, 4.52 auf S. 172–173) oder chinesische Netzwerke (M 4.30, S. 164; M 4.37, S. 167). Angegebene Internetadressen oder weitere Fachliteratur können hinzugezogen werden. Erklärungen können getrennt von der Beschreibung oder direkt mit dieser verknüpft erfolgen; beides muss für den Leser/Zuhörer aber klar unterscheidbar sein.

4. Bezüge zu anderen Materialien

Vor allem Übereinstimmungen/Widersprüche zwischen vergleichbaren Messgegenständen der aufeinander bezogenen Materialien feststellen. Zweck: Bekräftigung bzw. Erklärung von Aussagen, die an einem Einzelmaterial gewonnen wurden.

5. Hypothesenbildung

Herstellen von Aussagen, die durch das vorliegende Material als weitergehende Problematisierung abgeleitet werden können, wie z. B. Vermutungen über Erklärungszusammenhänge, über mögliche künftige Entwicklungen (Prognose).

6. Materialkritik

Zum Beispiel Unvollständigkeit des Tabellenaufbaus, Grenzen des Aussagewertes in Bezug auf vorgegebene Fragestellung, Auswahl/Vertiefungsgrad der Messgegenstände, ungünstige Abstufung von Maßeinheiten oder Zeitreihen.

4.51 Beschreiben Sie in Partnerarbeit mithilfe von M 4.59 den Handel innerhalb der ASEAN, indem Sie:

a) für jedes Land den Hauptexportpartner ermitteln und

b) Handelsbilanzdefizite bzw. -überschüsse zwischen den Hauptexportpartnern herausarbeiten. Differenzieren Sie klar zwischen absoluten und relativen Zahlenwerten.

4.52 Beschreiben Sie den Handel innerhalb des asiatisch-pazifischen Raumes, indem Sie die ASEAN-Staaten bezüglich ihres Handels mit Japan und China vergleichen.

4.53 Untersuchen Sie beispielhaft, welche Stellung der Handel innerhalb der ASEAN bzw. innerhalb des asiatisch-pazifischen Raumes im Vergleich zum Handel mit anderen Regionen der Welt besitzt.

4.54 Ziehen Sie zu Erklärungen ausgewählter Außenhandelsbeziehungen Informationen dieses Buchkapitels 4. sowie M 1.7 von S. 12/13 heran.

4.55 Vergleichen Sie die unterschiedlichen Erwartungen der ASEAN-Staaten an das Exportwachstum nach Einrichtung der ASEAN-China-Freihandelszone (M 4.60).

4.56 Stellen Sie Zusammenhänge zwischen dem Exportvolumen von ASEAN-Staaten nach China 2001 und dem erwarteten Wachstum her.

Wirtschaftskrise in Asien

Noch 1993 von der Weltbank als „East Asian Miracle“ bezeichnet, zeigte sich ab Frühsommer 1997 die Kehrseite der vorangegangenen boomartigen Entwicklung verschiedener Volkswirtschaften im asiatisch-pazifischen Raum. Zur Demonstration nationaler Stärke sowohl der eigenen Bevölkerung als auch den westlichen Industriestaaten gegenüber hatten ost- und südostasiatische Staaten im Zuge der „nachholenden Entwicklung“ in kurzer Zeit massiv in zahlreiche Großprojekte investiert. Südkoreas Großkonzerne (*Chaebols*), wie Hyundai, Samsung, Daewoo oder Lucky Goldstar, verdankten ihre konkurrenzlose Stellung im eigenen Land und auch ihre Exporterfolge auf dem Weltmarkt einer ungebremsten Kreditvergabe durch die Banken. Nationales Prestigedenken äußerte sich z. B. in Indonesien im Aufbau einer eigenen Flugzeugindustrie, in Malaysia in gigantischen Bauprojekten wie den Petronas-Towers, (vgl. S. 154). Thailands Hauptstadtregion erlebte einen Bauboom, bei dem zwischen 1988 und 1997 1,25 Mio. Wohneinheiten fertiggestellt wurden.

Rentabilität stand bei diesen Projekten jedoch nie im Vordergrund. Statt dessen kam es zu Überkapazitäten wie z. B. in der südkoreanischen *Automobilindustrie* oder zu Leerstandsdaten bis zu 50 % in Wohngebieten Bangkoks. Die besonderen politischen und wirtschaftlichen Strukturen der betreffenden Länder hatten diesen tatsächlichen Bedarf vorbeigehende Entwicklung erst möglich gemacht, u. a. durch:

- ungeprüfte Vergabe von Krediten durch die Banken,
- Verfilzung von Politik und Wirtschaft,
- politischen Einfluss auf die Banken u. a. durch Besetzung mit ehemaligen Beamten,
- massive Mängel bei der Kontrolle der Buchführung,
- Korruption.

Tatsächlich handelte es sich also um eine „Seifenblasen-Wirtschaft“ (*Bubble-Economy*): Da die Wirtschaftlichkeit der Projekte, in die investiert wurde, nur im geringen Maße den Ausschlag gegeben hatte, entsprachen die eingesetzten Finanzmittel nicht dem tatsächlichen Sachwert. Währungsverfall, Verschuldung, ausbleibende Kreditrückzahlung, *Bankenkonkurse* und -schließungen führten schließlich Mitte 1997 zunächst in Thailand zu einer *Finanzkrise*, die sich in der Folgezeit rasch auf weite Teile der Wirtschaft im asiatisch-pazifischen Raum ausdehnte.

Für die Bevölkerung direkt spürbar wurde die Krise durch die Verteuerung zunächst von Importwaren und schließlich der gesamten Lebenshaltungskosten als Folge des Verfalls der heimischen Währungen gegenüber dem Dollar, durch zahlreiche Betriebsschließungen und millionenfache Entlassung, durch die Verarmung von Teilen der Bevölkerung und z. T. Rückwanderung städtischer Bewohner in ihre ländlichen Heimatregionen. Langjährige positive Wirtschaftsdaten kehrten sich in ihr Gegenteil um: Abstürzende Börsenkurse, Abzug ausländischen Kapitals und negatives Wirtschaftswachstum kennzeichneten nun die Situation.

M 4.62 Veränderung des Bruttoinlandsproduktes gegenüber dem Vorjahr von 1996 bis 2002 in ausgewählten Staaten des asiatisch-pazifischen Raums (in %) *Jutta Hoffritz: Elefant aus Glas. In: Die Zeit vom 27. Juni 2002. Hamburg: Zeitverlag, S. 24*

	1996	1997	1998	2000	2001	2002*
Taiwan	5,7	6,8	-0,1	10,3	-2,0	3,1
Malaysia	8,6	7,7	-7,4	8,4	-0,4	4,1
Thailand	5,5	-0,4	-10,8	4,0	1,8	3,7
Indonesien	8,0	3,7	-13,0	4,8	3,3	3,4

*Prognose von Anfang Juni 2002

Südkorea – früheres Erfolgsmodell ohne Fortsetzung?

42 % des südkoreanischen Großkonzerns Daewoo sind 2002 von Daimler-Chrysler übernommen worden. Tatsächlich waren bis zur Wirtschaftskrise Beteiligungen ausländischer Konzerne in Südkorea kaum möglich. Die Vergabe von 57 Mrd. US-\$ Hilfe an Südkorea zur Behebung der Krise koppelte der *Internationale Währungsfond (IWF)* daher auch an strenge Auflagen. Diese sollten zu grundlegenden Strukturveränderungen in der südkoreanischen Wirtschaft führen. Zu den Reformen gehören u. a.:

- Schließung maroder Banken,
- Öffnung der Finanzmärkte für ausländische Investoren,
- Erwerb von Grund und Boden durch nicht-koreanische Investoren,
- Privatisierung von Staatsunternehmen,
- Veröffentlichung der Unternehmensbilanzen,
- Schließung unrentabler Betriebsteile,
- Begrenzung der Verschuldung auf 200 % des Eigenkapitals eines Unternehmens,
- *Chaebol*-übergreifende Verschmelzung gleicher Produktionsbereiche wie z. B. der *Automobilproduktion*, die zum Abbau von Überkapazitäten führen soll.

Die Umstrukturierung der *Chaebols* erzielte nur langsame Fortschritte. Das Streben nach persönlichem Machterhalt wirkte ebenso bremsend wie die Gefahr von Massenentlassungen aus den Großbetrieben mit der Folge sozialer Unruhen. Soziale Instabilität wiederum könnte ausländischen Investitionen hinderlich sein.

Ergebnisse. 1998–2002 gelang es, mit 52 Mrd. US-\$ mehr ausländisches Kapital anzuwerben als in den 40 Jahren vorher. In diesem Zeitraum erreichte das BIP Südkoreas erneut positive Zuwächse, die z. T. deutlich vor denen anderer Staaten des asiatisch-pazifischen Raumes lagen. Die für Südkorea zwischenzeitlich hohe offizielle Arbeitslosigkeit von 5 % konnte auf 3 % gesenkt werden. Die frühere lebenslange Arbeitsplatzgarantie wird jedoch zunehmend aufgegeben zugunsten flexiblerer Arbeitsmarktbedingungen. Trotz Lohneinbußen konnte der Binnenkonsum wieder angekurbelt werden.

Skepsis.

→ „Nicht die Gefahr einer Verelendung der Arbeiterschaft bewegt Limb, enger Vertrauter des südkoreanischen Präsidenten Kim Dae Jung. Wohl aber die Sorge, dass sich schon bald wieder die traditionellen, undurchschaubaren Geschäftsgebaren einschleichen könnten. ‚Die alten Methoden funktionieren noch‘, warnt der Kim-Vertraute. Südkorea muss bei der Fußballweltmeisterschaft nur überraschend gut abschneiden – und schon wäre der derzeitige Präsident des südkoreanischen Fußballverbandes, Chung Mong-Joon, ein aussichtsreicher Kandidat für das höchste Amt im Staat. Chung ist Sohn des legendären Hyundai-Gründers Chung Ju-Yung und Erbe des Schiffbauers Hyundai Heavy Industries. Gewinnt der weltgewandte, gut aussehende Populist die Wahl im Dezember, wäre die südkoreanische Politik wieder fest in der Hand der *Chaebols*.“

Georg Blume: Korea spielt Amerika. In: Die Zeit vom 06.06. 2002. Hamburg: Zeitverlag, S. 26

M 4.63 Veränderung des BIP Südkoreas gegenüber dem Vorjahr 1996 – 2003 (in %)

*Prognose	Korea Development Institut							
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002*	2003*
	6,8	5,0	-6,7	10,9	9,3	3,0	5,8	6,1

4.57 Vergleichen Sie Südkorea mit anderen Staaten des asiatisch-pazifischen Raums anhand ausgewählter sozialer und wirtschaftlicher Daten (M 1.7 auf S. 12–13).

4.58 Informieren Sie sich – z. B. im Internetauftritt Ihres Buches – über die koreanischen *Chaebols*.

4.59 Erklären Sie am Beispiel Südkorea den Begriff „*Bubble-Economy*“ (vgl. S. 33).

4.60 Die Asienkrise erfasste weite Teile des asiatisch-pazifischen Raums. Erklären Sie diesen „*Domino-Effekt*“ auch unter Heranziehung anderer Kapitel des Buches, z. B. S. 34, S. 58–59.

4.61 Vergleichen und beurteilen Sie mithilfe der Entwicklung des BIP die Auswirkungen der Wirtschaftskrise auf Südkorea und andere ost-/südostasiatischer Staaten (M 4.62 und 4.63).

4.61 Überlegen Sie, warum die Kreditvergabe des IWF mit den genannten Reformauflagen verbunden wurde.