

Raumwirtschaft als Erfolgserlebnis – Wie Vietnam seinen wirtschaftlichen Aufstieg untermauert

Weggel, Oskar

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Zur Verfügung gestellt in Kooperation mit / provided in cooperation with:

GIGA German Institute of Global and Area Studies

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Weggel, O. (2007). Raumwirtschaft als Erfolgserlebnis – Wie Vietnam seinen wirtschaftlichen Aufstieg untermauert. *Südostasien aktuell : journal of current Southeast Asian affairs*, 26(6), 79-97. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-335988>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer CC BY-NC-ND Lizenz (Namensnennung-Nicht-kommerziell-Keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Nähere Auskünfte zu den CC-Lizenzen finden Sie hier:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.de>

Terms of use:

This document is made available under a CC BY-NC-ND Licence (Attribution-Non Commercial-NoDerivatives). For more information see:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0>

Im Fokus

Raumwirtschaft als Erfolgserlebnis – Wie Vietnam seinen wirtschaftlichen Aufstieg untermauert

Vietnam's Policy of Economic Zoning

Oskar Weggel

Abstract

It took the Vietnamese reformers only five years to realize that quick development of their country's economy could be pushed forward not only by work and capital, but also by utilizing the factor space. Capitalizing on the experiences of several maritime Southeast Asian countries with "Growth Triangles" as well as of "Silicon Valley Industrial Park", of Taiwan and of China with their "Special Economic Zones", Vietnam decided in 1991 to establish its first "Special Economic Zone" (SEZ) in Tan Thuan/Saigon. During the following fifteen years three so-called "Key Economic Areas" and 140 "Industrial Zones", "Export Processing Zones" and other units with similar names have been created.

The SEZ have proven to be cornucopias on the one hand, because they helped to accelerate the transfer of capital, technology and management to Vietnam and provided almost 1 million jobs. Furthermore they served as catalysts for the industrialization and urbanization of some areas and served, moreover, as models of dealing with the complexities of modernization. On the other side, the SEZ are extremely unequally distributed over the country, and therefore tend to reinforce the social and regional differences within Vietnam. Moreover, foreign companies to be invested in the SEZ frequently have to lead a Robinson Crusoe existence and are therefore rather insulated from the domestic economy. Last but not least however, the Vietnamese legislation, facing the SEZ proves frequently to be a toothless tiger.

Keywords: Vietnam, Economy, Special Economic Zones, Industrial Zones, Export Processing Zones, Key Economic Areas, Growth Triangles, Tan Thuan

Einleitung

Nach klassischer Betrachtungsweise vollzieht sich Entwicklung hauptsächlich mit Hilfe der drei Faktoren Arbeit, Boden und Kapital. Im vorliegenden Zusammenhang soll die Variante Nummer 2, nämlich die wirtschaftsräumliche Vorgehensweise der politischen Führung beim Aufstieg Vietnams, näher betrach-

tet werden.

Etablierte und neu entstehende Wirtschaftsräume außerhalb Vietnams

Zu einem der Hauptschrittmacher des Entwicklungskurses haben sich im reformerischen Vietnam ausländische Investitionen entwickelt, die, wenn sie optimale Entwicklungsimpulse auslösen sollen, nach den Vorstellungen der staatlichen Planer am besten gleich in bestimmten Wirtschaftssonderzonen (WSZ) zu verankern seien (VER, Nr.5/117 (2004), S.35-40).

Als Grundbaustein bei der Verräumlichung bzw. Verortung dient das Dreieck. Wegen der unterschiedlichen Größenordnungen dieses Gebildes soll die Optik hier so gewählt werden, dass der Blick vom Groß- zum immer Kleineräumlichen, d.h. also vom Gesamtregionalen über das Zwischenregionale bis hin zu binnenwirtschaftlichen Raumbildungen, geführt wird.

Gesamtregional, d.h. bezogen auf sein südostasiatisches Umfeld, hat sich Vietnam in den 20 Jahren seit Reformbeginn (1986ff.) in erstaunlichem Tempo „ASEANisiert“, wie einige der Hauptstationen auf dieser Reise zeigen: 1995 Beitritt zur ASEAN, 1999 ASEAN+3, 2002 ASEAN+1 mit Verwirklichungsziel bis 2010 (Näheres in SOAa, 5/2004, S.428-431) und 1998 APEC-Mitglied.

Das Dreieck taucht allerdings erst im subregionalen Umfeld auf, nämlich in Form der so genannten „Growth Triangles“ (GT): Man denke an das 1989 ins Leben gerufene Singapore-Johor-Riau GT (SIJORI), das 1994 zum Indonesia-Malaysia-Singapore GT (IMS-GT) umgewandelt wurde, ferner an das (ebenfalls in den 1990er Jahren) gegründete Indonesia-Malaysia-Thailand GT (IMT-GT) – ein Produkt nachbarlicher Vernetzung zwischen Nordsumatra, Nordmalaysia und Südthailand – und nicht zuletzt an die Brunei-Indonesia-Malaysia-Philippines East ASEAN Growth Area (BIMP-EAGA).

Grundidee dieser Wachstumsdreiecke war, geografisch benachbarte Gebiete mehrerer Nationen so miteinander zu verzahnen, dass die unterschiedlich vorhandenen Gunstfaktoren möglichst synergetisch aufeinander abgestimmt würden. Vor der SIJORI-Gründung hatte Singapur zwar viel Kapital, aber wenig Fläche, während es sich beim indonesischen Riau gerade umgekehrt verhielt. Das malaysische Johor wiederum hatte Arbeitskräfte, aber wenig Kapital und Boden. Warum also nicht kooperieren und die bestehenden Lücken wechselseitig ausfüllen? Voraussetzungen für ein Gelingen im Sinne von Wachstumseffizienz waren, wie die SIJORI-Erfolgsgeschichte schon bald zeigte, wirtschaftliche Komplementen-

tarität, geografische Nähe, politischer Gestaltungswille und infrastrukturelles Zusammenwachsen.

Die in den 1990er Jahren erblühten maritimen Vorbilder wurden schon früh vom festländischen Südostasien bewundert und dort auch ziemlich schnell nachgeahmt, vor allem von Staaten des Mekong-Beckens. Es entstanden dort Allianzen, deren Raison d'être meist ebenfalls ökonomischer Natur war, so z.B. bei der Gründung der Greater Mekong Subregion, der Ayeyawady-Chao-Praya-Mekong Economic Cooperation, der ASEAN Mekong Basin Development Cooperation, des Cambodia-Laos-Vietnam Development Triangle, des damit eng in Verbindung stehenden West-East Economic Corridor (dazu SOAa, 2/2004, S.140ff.) sowie eines Entwicklungsvierecks zwischen Kambodscha, Laos, Vietnam und Myanmar (zum Mekong als Kristallisationspunkt vgl. ebenda, S.153-159). Die Entwicklungsdreiecke wirkten anfangs zwar etwas zusammengewürfelt, gewannen im Lauf der Jahre dann aber doch an Gestalt.

Im Falle des Cambodia-Laos-Vietnam Development Triangle (CLV-DT) dauerte es immerhin fünf Jahre, ehe im November 2004 endlich ein Masterplan for the CLV Development Triangle angenommen und gleichzeitig die Vientiane Declaration on the Establishment of the Development Triangle für zehn Provinzen und acht gemeinsame Aufgaben verkündet wurde. Von den zehn Provinzen liegen drei in Kambodscha, drei in Laos und vier in Vietnam. Die acht Sachgebiete, auf denen Zusammenarbeit stattfinden sollte, umfassen Infrastruktur, Handel, Landwirtschaft, Industrie, Umwelt, Tourismus, Gesundheit und Ausbildung (XNA, 28.11.04). Außerdem sei gemeinsam gegen grenzüberschreitende Verbrechen sowie gegen Terrorismusnetzwerke vorzugehen und die grenznahe Infrastruktur auszubauen (RH, in BBC, 22.7.04; zum Verlauf der Entwicklungen vgl. SOAa, 3/2005, S.38f.). Immerhin überspannt das CLV-DT zum größten Teil unwirtliches Gebirgsland und wird von unzufriedenen Minderheiten besiedelt, andererseits ist es ein Rohstofflager mit viel unerschlossenem Potenzial, angefangen von Mineralien (wie Gold, Eisenerz, Bauxit, Schwefel, Kupfer, Magnesium, Jade, Diamanten) über weitgehend intakte Waldflächen bis hin zu beträchtlichen Hydroenergieserven, die bisher wirtschaftlich kaum genutzt werden und die zwei Flusssysteme versorgen: den Mekong sowie die Flüsse Ba und Dong Nai.

Auch treffen hier zahlreiche Straßen der drei Nachbarstaaten zusammen, ohne allerdings optimal miteinander verknüpft zu sein. Die Straßen Nr. 78 (Kambodscha), 16, 18 (Laos) und 18, 19, 24, 49 (Vietnam) verbinden das Dreiecksgebiet mit den vietnamesischen Seehäfen. Die vietnamesische Straße Nr. 1 A führt

nach Hanoi und Ho-Chi-Minh-Stadt, die laotische Hauptstraße Nr. 13 nach Vientiane und die kambodschanische Nr. 7 nach Phnom Penh. Korridore für eine gemeinsame Erschließung des Dreiecks wären also zur Genüge vorhanden – zumindest im Ansatz. Was läge da näher, als Infrastrukturbauten, Forschungsvorhaben, landwirtschaftliche Erschließungsmaßnahmen und Erziehung sowie Ausbildung künftig möglichst gemeinsam miteinander anzugehen und überdies strategische Planungen, Umweltschutzmaßnahmen und Tourismusprojekte aufeinander abzustimmen (dazu VER, Nr.11/135 (2005), S.37-41). Langfristig sei es übrigens logisch, wenn auch noch Thailand einbezogen und ein Doppeldreieck gebildet würde – mit Kambodscha und Laos jeweils an der Basis und mit Vietnam an der Spitze des einen, mit Thailand aber an der Spitze des anderen Dreiecks.

Am 28. November 2004, wurde, und zwar ebenfalls am Rande des 10. ASEAN-Gipfels in Vientiane, zusätzlich zum CLV-DT, die Gründung eines Kambodscha-Laos-Myanmar-Vietnam-Vierecks (CLMV) beschlossen, dessen Hauptzweck sein sollte, das immer noch krasse Gefälle zwischen den sechs Altmitgliedern der ASEAN (Brunei, Indonesien, Malaysia, den Philippinen, Singapur und Thailand) auf der einen Seite und den neu hinzugekommenen CLMV-Ländern auf der anderen Seite zu verringern. (Beim Durchschnittseinkommen bestand hier ein Verhältnis von 1.600 zu 350 USD; XNA, 28.11.04).

Auch bei der Korridorstrategie, d.h. dem Bemühen, leistungsfähige Verbindungen über das gebirgig-sperrige Indochina hinweg zu erstellen, kommt der SR Vietnam (SRV), die ja wie eine virtuelle Drehscheibe zwischen China und Indien liegt, eine fundamentale Rolle zu, sei es nun auf der Ost-West-Achse (d.h. über die hier entstehenden Mekong-Brücken hinweg) oder sei es auf der Nord-Süd-Passage, wo die Verbindungen zwischen dem nördlichen Vietnam und dem südlichen China verlaufen (ausführlich hierzu SOAa, 5/2006, S.166-168). Überall könnten sich hier neue Wachstumsdreiecke oder Entwicklungsdreiecke entwickeln, der Phantasie sind in diesem Gebiet keine Grenzen gesetzt.

Wirtschaftsräume innerhalb der SR Vietnam

Administrative und wirtschaftsräumliche Einteilungen

Die Unterteilung Vietnams in administrative – und erst recht wirtschaftsgeografische – Einheiten scheint, ähnlich wie der Bau des Kölner Doms, kein Ende nehmen zu wollen. Ursächlich dafür sind Geschichte und Geografie: Geschichtlich hat sich Vietnam erst seit dem 16. Jahrhundert auf Kosten seiner Nachbarn

nach Süden ausgebreitet und dort bis zum 19. Jahrhundert eine dem alten Nil-Ägypten ähnelnde Gestalt angenommen, der die Zergliederung – und hier kommt nun auch noch die Geografie mit ins Spiel – gleichsam auf den Leib geschneidert zu sein schien. In der Tat kam es dann ja auch zweimal zu einer Spaltung zwischen Nord und Süd, nämlich von 1533 bis 1788 und von 1954 bis 1975, die allerdings jedes Mal wieder überwunden werden konnte, wenn auch nur mit militärischen Mitteln. Überdies hatte auch noch die Kolonisierung durch Frankreich mit ihren indochinesischen Korrekturen („Tonking“, „Annam“, „Cochinchina“ – nebst Kambodscha und Laos) Einfluss genommen. Kein Wunder, dass Nachbesserung bei den Gliederungen zum Alltag gehört.

Administrativ werden heutzutage (Stand 2006) 61 Provinzen (*tin*) und provinztgleiche Städte (*than pho*) unterschieden – darunter 56 Provinzen und fünf provinztgleiche Städte (Can Tho, Danang, Hanoi, Haiphong und Ho-Chi-Minh-Stadt). Allerdings liefern diese Angaben nur einen Zwischenstand, denn nach wie vor kommt es zu Neugliederungen und damit einhergehend zu Veränderungen in der Zahl der Einheiten.

Neuaufteilungen diese Art waren vor allem nach dem Rückzug der Kolonialmacht Frankreich (1954ff.) und nach der erzwungenen Wiedervereinigung von 1976 an der Tagesordnung gewesen, z.B. 1978, 1979, 1990, 1992, 1993, 1994, 1996, 2000, 2002 und 2003 (vgl. z.B. SOAa, 1/1997, S.35 und 2/1997, S.125f.). Wirtschaftsräumlich kommt es zu fast noch schnelleren Veränderungen. Hier hat sich eine Dreigliederung eingebürgert, und zwar nach (acht) Großregionen, nach (drei) Schlüsselregionen und nach Wirtschaftssonderzonen (WSZ), deren Zahl sich mittlerweile auf stattliche 140 beläuft.

Die acht Wirtschaftlichen Großregionen (WGR)

Die Zahl acht ist kaum mehr als eine statistische Kopfgeburt, die allerdings in den für die Selbstdarstellung des Landes so wichtigen Statistischen Jahrbüchern (*Nien Giam Thong Ke*) auftaucht und Einblicke in die Sichtweise der vietnamesischen Führung zur Unterschiedlichkeit der Leistungsfähigkeit einiger Großregionen gewährt. In der Tat bewegen sich die Gefälle hier zwischen Zweiter und Dritter Welt, wenn man beispielsweise die WGR Östliches Südvietsnam zur WGR Westliches Nordvietsnam in Beziehung setzt.

Folgende WGR (mit jeweils zugehörigen Provinzen) werden unterschieden:

- Delta des Roten Flusses: Hanoi, Haiphong, Ha Tay, Hai Duong, Hung Yen, Ha Nam, Nam Dinh, Thai Binh und Ninh Binh

- Östliches Nordvietnam: Ha Giang, Cao Bang, Lao Cai, Bac Can, Lang Son, Tuyen Quang, Yen Bai, Thai Nguyen, Phu Tho, Vinh Phuc, Bac Giang, Bac Ninh und Quang Ninh
- Westliches Nordvietnam: Lai Chau, Son La und Hoa Binh
- Nördliches Zentralvietnam: Thanh Hoa, Nghe An, Ha Tinh, Quang Binh, Quang Tri und Thua Thien-Hue
- Südliches Zentralvietnam: Quang Nam, Danang, Quang Ngai, Binh Dinh, Phu Yen und Khanh Hoa
- Zentrales Hochland: Tay Nguyen, Kon Tum, Gia Lai und Dac Lac
- Östliches Südvietnam: Ninh Thuan, Binh Thuan, Ho-Chi-Minh-Stadt, Lam Dong, Binh Phuoc, Tay Ninh, Binh Duong, Dong Nai und Ba Ria-Vung Tau
- Mekong-Delta: Long An, Dong Thap, An Giang, Tien Giang, Vinh Long, Ben Tre, Kien Giang, Can Tho, Tra Vinh, Soc Trang, Bac Lieu und Ca Mau

Die drei Schlüsselwirtschaftszonen (SWZ)

Während die WGR-Gliederungen lediglich statistisch relevant sind, kommt den SWZ wirtschaftspolitisches Gewicht, z.B. bei Auswahlentscheidungen, zu. In der Regel stehen hier allerdings nicht alle 61 Provinzeinheiten, sondern lediglich ein gutes Dutzend handverlesener – und hochleistungsfähiger – Provinzeinheiten im Vordergrund.

Spätestens seit 1997, dem Jahr der Asienfinanzkrise, hat die Regierung ja zur Kenntnis nehmen müssen, dass sich Vietnam nicht schematisch mit Wirtschafts-sonderzonen überziehen lässt, sondern dass vor allem ausländischen Investoren Schwerpunktareale angeboten werden müssen. In diesem schwierigen Moment reifte der Entschluss, langfristig drei Schlüsselwirtschaftszonen (mit besonders attraktiven Provinzen) zu errichten, die im Süden, im Norden und im Zentrum entstehen und als solche eine den Gesamtstaat überspannende Brücke bilden sollten. Parallel zu dem im maritimen ASEAN-Bereich bewährten Rezept, Entwicklungsdreiecke zu schaffen, wurden also nun auch hier drei – virtuell trianguläre – Wirtschaftsregionen ins Auge gefasst.

Mit der Errichtung dieser konzentrierten Zonen sollten die bisher eher punktuell hochgezogenen Exportverarbeitungs- und Industriezonen stärker gebündelt und – damit einhergehend – die Infrastrukturkosten reduziert und die Umweltprobleme verringert sowie bessere Voraussetzungen für das Management geschaffen werden (XNA, 7.7.96). Gleichzeitig sollten die neuen Schlüsselregionen dafür Sorge tragen, dass es zu einer gleichgewichtigeren Entwicklung in der Gesamt-

volkswirtschaft kam.

Das Zentrale Dreieck: noch am wenigsten vom Durchschnitt abgehoben

Die Zentrale SWZ umfasst fünf zentralvietnamesische Provinzen und Städte (Danang, Thua Thien-Hue, Quang Nam, Quang Ngai und Binh Dinh) mit einer Gesamtfläche von 22.853 km² (= 6,9% des vietnamesischen Territoriums) und 4,5 Mio. Einwohnern (= 5,6% der Gesamtbevölkerung). Es handelt sich hier – in der geografischen Mitte des Landes gelegen – um die wirtschaftlich schwächste Region Vietnams, die vom Krieg am stärksten betroffen war und von den Planern lange Zeit am stärksten vernachlässigt worden ist; und dies, obwohl hier die bedeutendsten Tourismuspotenziale liegen – angefangen von der kulturellen Erbschaft Hues und der Umgebung Danangs (Hoi An) bis hin zu den weiten Sandstränden. Da das Zentrale Dreieck Hauptausgangspunkt für Verbindungen nach Laos, Kambodscha und Nordostthailand ist, gilt es hier, die Ost-West-Verbindungen, gleichzeitig aber auch den Haupttransportkorridor von Nord nach Süd zu modernisieren und gleichzeitig auch die innervietnamesischen Hauptverbindungswege, nämlich die Nationalstraße Nr. 1 und die *Thong Nhat*- („Wiedervereinigungs“-)Eisenbahn, nicht zu vernachlässigen. Ebenfalls liegen hier der drittgrößte Flughafen, der drittgrößte Hafen des Landes (beide in Danang) und die 2008 zu eröffnende Ölraffinerungszone Dung Quat.

Das Nördliche Dreieck: bereits mehrere Stufen höher angesiedelt

Die Nördliche SWZ ist mit den acht Provinzen und Städten Hanoi, Haiphong, Quang Ninh, Hai Duong, Hung Yen, Ha Tay, Vinh Phuc und Bac Ninh umschrieben. Sie umfasst eine Gesamtfläche von 10.912 km² (= 3,3%) und ist die Heimat von 8,5 Mio. Menschen (= fast 10%).

Die Wachstumsraten liegen hier zwar weit unter denen des Südens, doch werden dem Nördlichen Dreieck drei besonders vorteilhafte Eigenschaften zugeschrieben, nämlich Rohstoffreichtum, billige Arbeitskräfte sowie drei immer wichtiger werdende Grenzübergangspunkte (Mong Cai, Hoanh Mo und Bin Lieu) zum nördlichen Nachbarn China. Auch infrastrukturell ist die Gegend gut erschlossen, sei es nun durch die beiden Flughäfen von Hanoi (Noi Bai International Airport) und Haiphong (Cat Bi) oder sei es durch den Hafen von Haiphong sowie durch mehrere Nationalstraßen und durch zwei Eisenbahnlinien, die nach China hinüberführen. Im Nördlichen Dreieck entsteht zudem der Tiefseehafen von Cai Lam, der nach seiner Fertigstellung für 40.000-t-Frachter zugänglich

sein und eine Kapazität von 10 Mio. t pro Jahr erhalten soll. Der Hafen Cai Lam entsteht in der Stadt Ha Long, rund 50 km vom Hafen Haiphong entfernt und nahe der weltberühmten Ha-Long-Bucht, die mittlerweile von der UNESCO zum WeltNaturerbe erklärt worden ist. Außerdem besitzt die Nördliche SWZ das modernste Stromverteilungssystem des Landes.

Im Nördlichen Dreieck sind bereits zahlreiche Industrieparks aus dem Boden gewachsen, z.B. Sai Dong und Nomura. Weitere Exportverarbeitungszone befinden sich noch im Bau, nämlich in Soc Son, Haiphong und Quang Ninh. In einem westlichen Vorort von Hanoi, rund 30 km vom Zentrum entfernt, entsteht die Hightech-Zone Hoa Lac in drei Phasen in den Jahren von 1998 bis 2020. Nach ihrer Fertigstellung soll sie rund 10.000 Arbeitskräfte beschäftigen.

Die weiteren wirtschaftlichen Vorzüge des Nördlichen Dreiecks bestehen in Rohstoffvorkommen (98% der Kohlereserven, 40% der Kaolinreserven), den bereits genannten Seehäfen (40% der Kapazitäten Vietnams), in Tourismusmöglichkeiten (Hanoi und Umgebung) und im hohen Urbanisierungsgrad der Region. Unter den lokalen Arbeitskräften befinden sich beispielsweise nicht weniger als 25% der Werkstätigen mit höherer Ausbildung und 37% des gesamtvietnamesischen Personenkreises mit einer Postgraduiertenausbildung.

Inzwischen ist auch eine Satellitenstadt für Hanoi geplant, in der sich künftig die Außenhandelsdienste konzentrieren sollen. Die Satellitenansiedlung, die als Treffpunkt zwischen Vietnam und dem Rest der Welt gedacht ist, soll mit Wohnungen für 25.000 Menschen ausgestattet werden. Geplant in dem neuen Zentrum sind Hauptquartiere für Handel-, Banken- und Finanzgeschäfte. Außerdem sollen in der Satellitenstadt Ausstellungs-, Sport- und Kulturzentren sowie Schulen und Krankenhäuser entstehen (XNA, 12.8.96).

Das Südliche Dreieck als „Über-SWZ“

Die Charakterisierung „klein, aber fein“ trifft besonders auf die Südliche SWZ zu, die gerade einmal 4% der vietnamesischen Fläche und 12% der Bevölkerung umfasst, zur gleichen Zeit aber (Zahlen von 2005, referiert vom damaligen stellvertretenden Ministerpräsidenten Nguyen Tan Dung, XNA, 19.3.05) über 40,6% des nationalen BIP erarbeitet, 58% des Industriererts produziert und 70% der Exporte bestreitet. Sie vereinigt außerdem 55% der WSZ und rund 65% aller ausländischen Investitionen auf sich.

Die Südliche SWZ umfasst die sieben Städte und Provinzen Ho-Chi-Minh-Stadt, Dong Nai, Ba Ria-Vung Tau, Binh Duong, Tay Ninh, Binh Phuoc und Long

An (Gesamtfläche 12.661 km², 9,2 Mio. Einwohner). Als wirtschaftliche Vorzüge gelten Rohstoffvorkommen (Mineralien, Öl und Gas), eine gut ausgebildete Bevölkerung und die beste Infrastruktur des ganzen Landes mit Eisenbahn- sowie Straßenanbindungen an den größten Seehafen Vietnams (Ho-Chi-Minh-Stadt/Saigon) und den größten Flughafen.

Innerhalb des Dreiecks bestehen bereits mehrere Industrieparks, die sich auf Textilien, Lederproduktion, Baumaterialien, Nahrungsmittelverarbeitung, elektronische Güter, Autos, Motorräder und Haushaltsgeräte spezialisiert haben. Die Öl- und Gasindustrie in dem Hafen- und Badeort Vung Tau erbringt (Zahlen von 2004) nahezu 33% der südlichen Industrieproduktion und 15,8% der Volkswirtschaft des ganzen Landes. Die Industrieproduktion von Ho-Chi-Minh-Stadt liegt bei 57,9% der Region und bei 23% der gesamten Volkswirtschaft. Bien Hoa repräsentiert 4,7% der regionalen Industrieproduktion und 2,3 % der gesamten Industrieproduktion des Landes.

Innerhalb des Südlichen Dreiecks sind ferner schon in den 1990er Jahren zwei Exportverarbeitungszone, nämlich in Tan Thuan und in Linh Trung, in Betrieb gegangen. Hunderte von Unternehmen mit Auslandskapital haben sich dort niedergelassen und Erfahrungen sammeln können, die künftig auch dem übrigen Vietnam zugute kommen sollen.

Angesichts dieser überragenden Position des Südlichen Dreiecks entwickeln sich dort auch das Bankenwesen, Informationstechnologie, Tourismus, Telekommunikation und das internationale Transportwesen besonders gut (XNA, 19.3.05).

„Region der Regionen“ und nationaler Schrittmacher: Ho-Chi-Minh-Stadt

Selbst die Südliche SWZ aber wird als ganze noch einmal durch einen ihrer ureigensten Bestandteile in den Schatten gestellt, nämlich durch die Wirtschaftslokomotive Ho-Chi-Minh-Stadt, die trotz bescheidener Anteile am gesamt-nationalen Territorium (0,6%) und an der Bevölkerung (6,5%) wahrhaft unbescheidene Volumina erwirtschaftet, nämlich nicht weniger als 18% des vietnamesischen Gesamt-BIP, 23% der Industrieproduktion und 19% aller Dienstleistungen Vietnams. Darüber hinaus bestreitet die Wirtschaft der Stadt rund 30% aller Exporte, erhält gleichzeitig den Löwenanteil ausländischer Investitionen und vereinigt im Übrigen nicht weniger als 19% aller WSZ auf sich (Zahlen von 2004).

Da das frühere Saigon besonders nahe an der asiatisch-pazifischen Meeresachse liegt und Schiffe in Richtung der Straße von Malakka fast schon in Sichtweite

vorbeiziehen, dürfte dieser Vorsprung von anderen vietnamesischen Regionen kaum einzuholen sein.

Es ist vor allem die Privatindustrie, die hier das Tempo vorgibt. Schon Ende 2001 gab es in Ho-Chi-Minh-Stadt 15.429 GmbHs mit einem Gesamtkapital von 15,2 Mrd. VND (= 60% aller lokalen Betriebe und 66% des lokalen Industriekapitals), ferner 9.172 Privatunternehmen (36%) und 927 Aktiengesellschaften (mit einem Gesamtkapital von 5 Mrd. VND (= 22%). Die meisten dieser Betriebe sind im Handel tätig (48%), gefolgt von der Verarbeitungsindustrie (26%), der Bauindustrie (2%) und dem Transportgewerbe (2%) (siehe Tabelle hierzu SOAa, 2/2004, S.140-142).

Ho-Chi-Minh-Stadt ist und bleibt der Wachstumsmotor der vietnamesischen Volkswirtschaft, zumal ja die – juristisch selbstständigen – Provinzen Dong Nai, Ba Ria-Vung Tao und Binh Duong de facto nichts anderes sind als bloße Vorstadtregionen, denen ohne Saigon das Herz fehlte.

Fazit

Obwohl die drei SWZ insgesamt nur 14% der Landfläche und 28% der Bevölkerung Vietnams stellen, vereinigen sie doch rund 80% aller WSZ auf sich und erwirtschafteten in einem Jahr wie 2005 nicht weniger als 65% des gesamtnationalen BIP. Dieser Anteil soll, wenn es nach Regierungsplänen geht, in den kommenden Jahren nicht etwa heruntergefahren, sondern ganz im Gegenteil sogar noch weiter gesteigert werden, und zwar bis zum Jahr 2010 auf 70,5% und bis zum Jahr 2020 auf 79,5% (XNA, 24.8.04).

Denselben Planungen zufolge soll die Nördliche SWZ, die im Jahr 2005 21% des Gesamt-BIP erwirtschaftete, bis zum Jahr 2010 23-24% und bis zum Jahr 2020 sogar 28-29% schaffen. Die entsprechenden Zielsetzungen wurden für die Zentrale SWZ auf 5,5% bzw. 6,5% und für die Südliche SWZ auf 40-41% bzw. 43-44% festgelegt (XNA, 24.8.04). In solchen Projektionen steckt allerdings – wieder einmal – allzu viel Wunschdenken: Als ob die Südliche SWZ die nächsten Jahre über einfach stillhielte und die Nördliche SWZ aus dem Stand mit Siebenmeilenstiefeln an sich vorbeiziehen ließe.

Bei allen Erfolgen, derer sich die drei Schlüsselregionen rühmen dürfen, haben sie allerdings auch unter den Schattenseiten schnellen wirtschaftlichen Wachstums besonders zu leiden, vor allem in Form von Umweltverschmutzung (von der Ho-Chi-Minh-Stadt mit ihren grünen Parks allerdings möglichst ausgenommen werden soll) und von explodierenden sozialen Problemen (Wohnungsnot,

Verkehrsunfälle, Drogenmissbrauch). Darüber hinaus gibt es in der Rangfolge der drei SWZ ein keineswegs unproblematisches weiteres Gefälle zugunsten der Schrittmacherzone Saigon.

Industrie-, Exportverarbeitungs- und andere Wirtschaftssonderzonen (WSZ)

Drei große Vorbilder: Silicon Valley, VR China, Taiwan

Am 25. November 1991 hatte in Vietnam ein neues Zeitalter begonnen. Unter dem Eindruck dreier Vorbilder (Silicon Valley, VR China, Taiwan) war nämlich die erste WSZ im sozialistischen Vietnam entstanden: die Exportverarbeitungszone (EVZ) Tan Thuan im Stadtbereich von Ho-Chi-Minh-Stadt, der im August 1992 – und zwar ebenfalls in Ho-Chi-Minh-Stadt – die EVZ Linh Trung folgte.

Mitbegründer des für die KPV-Politik wahrhaft revolutionären Tan-Thuan-Projekts war bezeichnenderweise die Republik Taiwan, die ja überhaupt als Erfinderin des Export-Processing-Zone-Modells (EPZ) gilt und die sich die Erschließung der 300 ha großen Tan-Thuan-Parzelle den Betrag von damals immerhin 89 Mio. USD kosten ließ, wobei sie als Form der Zusammenarbeit ein Joint Venture mit der SRV wählte. Tan Thuan hatte sich bereits zehn Jahre später zur erfolgreichsten EPZ im asiatisch-pazifischen Raum entwickelt, obwohl das Gesamtareal bis dahin lediglich zu 72% verpachtet war – eine Folge der Asienfinanzkrise von 1997 (VER, Nr.1/89 (2002), S.41-44). Hauptkunden für Produkte aus Tan Thuan und Linh Trung waren in einem Jahr wie z.B. 2001 Japan (45,3%), die EU (42,1%), Taiwan (9,8%), die ASEAN (3,6%), China (2,8%) und die USA (2,5%; VER, Nr.10/98 (2002), S.39-40). So ermutigend waren diese Erfolge, dass sogar Kreditgeber schon bald Schlange standen und dass es z.B. am 14. November 2002 zu einer Vereinbarung zwischen 16 Handelsbanken und 7 WSZ-Entwicklungsgesellschaften über die Gewährung von Millionen-Anleihen kam (VNA, in BBC, 14.11.02).

Taiwan beteiligte sich aber nicht nur im Süden, sondern auch im Norden Vietnams nach Kräften an der Erschließung von WSZ, vor allem im Raum Hanoi, wo u.a. drei offene Industriezonen (IZ) (Sai Dong B, Noi Bai und Thang Long) aus dem Boden gestampft wurden, und zwar gemeinsam mit der Hanoi Authority for Industrial and Export Processing Zones (HAIEPZ).

Bezeichnenderweise gehörte Taiwan nicht nur zu den Pionieren der WSZ-Gründerbewegung in Vietnam, sondern auch zu den Hauptinvestoren. In einem

Jahr wie 2003 stand es – mit 39 von 121 Projekten – sogar an der Spitze, gefolgt von Hongkong, Japan und Südkorea (XNA, 6.8.03).

Allerdings wäre die SRV-Führung wohl kaum so weit über ihren Schatten gesprungen, hätte nicht auch das reformerische China mit der Errichtung solcher kapitalistischer Enklaven mutige Zeichen gesetzt. Beijing hatte bereits im Jahr 1979 beschlossen, in den beiden südlichen Provinzen Fujian und Guangdong die Fenster aufzustoßen und zu diesem Zweck im Jahr 1980 vier WSZ in Shenzhen und Shantou (nahe Hongkong), in Zhuhai (nahe Macao) und in Xiamen (gegenüber Taiwan) zu eröffnen und diese so überaus gewinnbringenden Zonen im Jahr 1988 durch weitere auf der Insel Hainan zu ergänzen. Die SRV-Führung hatte diesen vor ihrer Haustür stattfindenden Experimenten zuerst lange Zeit verblüfft zugeschaut, um dann plötzlich 1990/91 selbst zur Tat zu schreiten, und zwar, wie wohl kaum anders zu erwarten, in Ho-Chi-Minh-Stadt.

Ein drittes Vorbild, das schon deshalb viel gerühmt wird, weil es die Schrittmacherrolle der VR China relativieren lässt, war Silicon Valley, das einerseits zwar lange Zeit entmutigend wirkte, weil es allzu führend war, das andererseits aber doch immer wieder als Groborientierung fungierte. Silicon Valley liege, wie man in Hanoi erkannt zu haben glaubte, ideal zwischen der Universität Stanford und Forschungslabors von Hightech-Konzernen (Hewlett-Packard, Xerox, BELL Labs), sei des Weiteren infrastrukturell bestens eingebunden, werde ausreichend mit Risikokapital versorgt, besitze außerdem hoch qualifizierte Mitarbeiter und lasse sich von niemandem ins Forschungsgeschäft hineinreden. Vietnam sei gut beraten, diese fünf Voraussetzungen so bald und so eng wie möglich nachzuvollziehen (VER, Nr.10/98 (2002), S.20-25).

Seit der Eröffnung von Tan Thuan sind 15 Jahre vergangen, in denen Vietnam pausenlos gelernt und seine Scheu vor den ursprünglich als subversiv empfundenen WSZ so gut wie verloren hat. Bereits am 6. August 1996 erging der Beschluss Nr.519/TTg des Ministerpräsidenten, der die konkrete Planung von 33 neuen IZ im Zeitraum von 1996 bis 2010 vorsah. Insgesamt sollten bis zum Jahr 2010 125 IZ und EVZ entstehen.

Die Vielzahl der WSZ

Zu Beginn des 15. Jubiläumsjahrs, d.h. Anfang 2006, besaß Vietnam 130 WSZ mit einer Gesamtfläche von 26.517 ha in 45 Provinzen und provinzgleichen Städten, die 2.202 ausländische Projekte mit einem Gesamtwert von 17,5 Mrd. USD sowie 2.314 inländische Projekte (im Werte von 6,5 Mrd. USD) angelockt hatten.

Im gleichen Jahr hatten all diese Unternehmen 28% der gesamtvietnamesischen Industrieproduktion geschaffen, hatten 650 Mio. USD an Steuern entrichtet und 740.000 Arbeitnehmer direkt sowie weitere 740.000 indirekt beschäftigt (XNA, 14.7.06). Von den 130 WSZ firmierten 124 als Industrie-, vier als Exportverarbeitungs- und zwei als Hochtechnologiezentren.

Besonders häufig taucht in diesem Zusammenhang die IZ Dung Quat für Ölraffinerung auf, die von westlichen Beobachtern häufig als willkürlich-bürokratisches „Weiße-Elefanten“-Projekt kritisiert, von vietnamesischer Seite aber als strategischer Standort für Zentralvietnam und als Ausgangspunkt für Verbindungen nach Laos, Kambodscha sowie Nordostthailand bezeichnet wird (WSJ, 9.8.06). Neben der Erdölraffinerie sollen in Dung Quat auch Werften und Schiffsreparaturanlagen sowie Stahlverarbeitungsbetriebe und Industrien für Nahrungsmittelverarbeitung entstehen.

Größenverhältnisse

Die Größe der bisherigen WSZ liegt im Durchschnitt bei 156 ha. Die ausgedehnteste IZ (mit immerhin 954 ha) ist die Phu-My-IZ, die kleinste dagegen (mit gerade einmal 28 ha) die Binh-Chieu-IZ. Mit der neuen Hiep-Phuoc-IZ (in Ho-Chi-Minh-Stadt) werden, verglichen damit, neue Dimensionen angestrebt, denn im Endstadium soll sich der Park auf 2.000 ha erstrecken. Man sieht: Ehrgeiz – und bisweilen auch schon Übermut – hat die vietnamesischen Planer gepackt! Man stelle sich einen Augenblick lang vor, dass die Weltkonjunktur nicht mehr so auf Hochtouren liefe wie zwischen den Jahren 2004 und 2006! Was geschieht dann mit all den Hallen, Infrastrukturen und Arbeitskräften, die zurzeit in wachsendem Ausmaß die WSZ beleben?

Geografische Verteilung: ungerecht und unlogisch?

Was die geografische Verbreitung der WSZ angeht, so fällt sie, entsprechend dem ökonomischen Gewicht der einzelnen Gebiete, überaus unterschiedlich und ungleichmäßig aus. Nach dem Stand vom Juni 2005 waren von den damaligen 110 IZ 52 im Östlichen Südvietnam (also um Ho-Chi-Minh-Stadt herum) angesiedelt, 23 im Delta des Roten Flusses, 18 entlang der Zentralküste und 14 im Mekong-Delta, aber gerade einmal drei im Westlichen Nordvietnam und im Zentralen Hochland (VER, Nr.7/143 (2006), S.26-29).

Obwohl Zentralvietnam bei diesem Überblick immerhin schon an dritter Stelle stand, machte es doch sogleich besonderen Nachholbedarf geltend: Mit

seinen 14 Küstenprovinzen bestreite es zwar nicht weniger als 29% des nationalen Territoriums, 24% der Gesamtbevölkerung und 55% der vietnamesischen Küstenlinie, sodass ihm sowohl in wirtschaftlicher als auch in verteidigungspolitischer Hinsicht überragender Stellenwert zukomme, doch finde dieses Gewicht in der aktuellen Förderungspolitik Hanois kaum Berücksichtigung: So komme es, dass in einem Jahr wie 2002 nur 16,2% des BIP auf Zentralvietnam entfallen seien und dass sich die Region auch beim Pro-Kopf-Einkommen mit gerade einmal 68% des Durchschnitts habe begnügen müssen. Die wenigen WSZ in der Region hätten sich ebenfalls nicht gerade als Lokomotiven für die lokale Entwicklung erwiesen, sodass das gesamte Zentrum eigentlich immer noch auf sich allein gestellt im Regen stehe – und dies mit all den für die Gegend so typischen Naturkatastrophen und Minderheitenproblemen!

Hier gebe es Nachholbedarf. In der Tat hat die Regierung zugunsten der Region ein Förderprogramm für den Zeitraum von 2001 bis 2010 aufgelegt, das mit 8-9% BIP-Zuwachs p.a. höher liegen soll als der nationale Durchschnitt. Bis zum Jahr 2010 soll Zentralvietnam, verglichen mit dem Gesamtstaat, im Primär-, Sekundär- und Tertiärsektor bei 28%, 38% und 34% liegen (VER, Nr.2/126 (2005), S.34-39). Dies sind schöne Pläne, denen allerdings zumindest im WSZ-Bereich allzu wenig Taten folgen. Vor allem für ausländische Investoren dürfte Zentralvietnam noch auf lange Zeit keine attraktive Alternative zu Ho-Chi-Minh-Stadt sein. Durchfahrtsgebiet ja, aber Investitionsstandort?

Wachsende Vielfalt der WSZ

Im Vergleich zum Jahr 1991 hat sich auch die Vielfalt der WSZ erheblich erweitert: Unterschieden wird mittlerweile zwischen Exportverarbeitungszone (EVZ, englisch: Export Processing Zones), Hightech-Zonen, Offenen Wirtschaftszonen, Industrie-Zonen (IZ), Spezialisierten Industrieparks etc.

IZ sind sozusagen die grauen Mäuse unter den WSZ. Besondere Eigenschaften kommen ihnen nicht zu. Häufig werden sie auf der grünen Wiese geschaffen: ohne besondere Vorbereitung, mit geringem Kapitaleinsatz und in der Hoffnung, dass das Kind schon schwimmen lernt, wenn man es ins Wasser wirft.

Seit der Jahrtausendwende werden allerdings zunehmend mehr spezialisierte statt Einheits-WSZ hergestellt. Ein Beispiel hierfür ist der bereits erwähnte Hiep Phuoc Industriepark nahe Ho-Chi-Minh-Stadt. Auf rund 2.000 ha wurde hier ein Park geplant, der von Anbeginn auf die Wünsche künftiger Investoren zugeschnitten war, angefangen von der Infrastruktur (Straßennetz von bis zu

teilweise zehn Spuren, das Kurzwege zum Flughafen und zum neuen Tiefseehafen herstellt) über den Gerätepark (vor allem für die Fertigung mechanischer Bauteile und für die Metallverarbeitung) bis hin zur organisatorischen Verklammerung, z.B. zur Festlegung einer Mindestquote für die Beteiligung von Einheimischen. Die WSZ soll also künftig stärker als bisher mit der Binnenwirtschaft verknüpft werden. Die Planer haben hier offensichtlich aus früheren Fehlern gelernt (zum Hiep Phuc Industriepark vgl. NfA, 5.7.06). Vietnam scheint in der Tat immer mehr bemüht zu sein, WSZ zum Paradies ausländischer Investoren werden zu lassen (in diesem Sinne VER, Nr.5/117 (2004), S.29-31), und es fährt damit auch schon erste Erfolge ein, weil sich nicht nur führende IT- und Elektronikgrößen wie IBM, LG, Nokia, Samsung, Panasonic und HP in den neuen Parks niedergelassen haben, sondern weil – im Gefolge dieser Firmen – allein im Jahr 2005 21 internationale Auszeichnungen für Spitzenelektronik nach Vietnam gegangen sind.

IZ, die besonders anspruchsvoll ausgestattet sind, werden schnell der Kategorie Spezialisierter Industrieparks zugerechnet (VER, Nr.3/91 (2002), S.39f.), wie ja neuerdings überhaupt von drei IZ-Spielarten die Rede ist – von Spezialisierten IZ, Universellen IZ und Ökologischen IZ (VER, Nr.12/112 (2003), S.28).

Ginge es den Planern nach, so würden in und um Ho-Chi-Minh-Stadt künftig überhaupt nur noch Spezialisierte IZ entstehen, deren Fläche sich im Jahr 2010 bereits auf 4.000 ha erstreckte und in denen rund 2.500 Unternehmen mit einem registrierten Kapital von mindestens 4 Mrd. USD Platz fänden.

Ökologische oder Grüne Zonen, wie sie seit wenigen Jahren in Ho-Chi-Minh-Stadt bestehen, sind fast ausschließlich umweltfreundlichen Industrien, wie Elektronik oder Gentechnologie, vorbehalten. Unabhängig von genereller Begrünung haben einige IZ-Verwaltungen in Ho-Chi-Minh-Stadt schon früh für eine organisierte Müllabfuhr, für systematische Geländesäuberung und für „umfassende Lösungen von Umweltproblemen“ gesorgt (XNA, 18.10.04). Sie hatten mit anderen Worten erkannt, dass ihre IZ mit ökologischen Verbesserungen an Attraktivität hinzugewannen. Allerdings verfügten im Jahr 2004 nur 15% aller WSZ in Vietnam über eine geregelte Müllbeseitigung (ebenda).

EVZ sind dadurch gekennzeichnet, dass sie, wie der Name schon sagt, vornehmlich für die Ausfuhr arbeiten und dass sie dabei in aller Regel mit der Produktion von Leichtindustriegütern wie Textilien, Schuhen, Plastikgütern sowie mit der Montage von Elektronikteilen befasst sind, während IZ sich eher schwerindustriellen Aufgaben widmen (VER, Nr.3/91 (2002), S.40).

Hightech-Zonen stellen hohe Ansprüche an Infrastruktur, Personal, Lage und Ausstattung und sind daher dünn gesät, zumal sie, wie oben erwähnt, dem Silicon-Valley-Vorbild folgen sollen. Bisher gibt es nur die beiden Zonen von Ho-Chi-Minh-Stadt und von Hanoi. Der Saigon Hightech-Park, der seit dem Jahr 2002 auf einem 300 ha großen Grundstück im 9. Bezirk von Ho-Chi-Minh-Stadt errichtet wird, verfolgt hohe Zielsetzungen und will sich mit Elektronik, Informationstechnologie, Telekom, Feinmechanik, Automation und angewandter Biotechnologie für den pharmazeutischen, landwirtschaftlichen und ökologischen Bereich befassen. Zu diesem Zweck werden ausländische Investoren mit einem Höchstmaß an anspruchsvollen Einrichtungen und mit Steuernachlässen für einen Zeitraum von bis zu acht Jahren nach Gewinnbeginn angelockt (XNA, 27.12.02).

Offene Wirtschaftszonen gibt es in Vietnam erst seit Juni 2004. Die erste ihrer Art, die Chu Lai Open Economic Zone, entstand in der zentralen Provinz Quang Nam, weitab also von Hanoi (860 km) und von Ho-Chi-Minh-Stadt (865 km), aber günstig auf das 400 km entfernte Grenzgebiet zu Südlaos und Nordostthailand ausgerichtet (XNA, 7.6.04). Schwerpunkte sollen hier Industrie und Tourismus sein.

Haupterfolgselemente der WSZ

15 Jahre Erfahrungen mit WSZ haben Vietnam gelehrt, dass der Schlüssel für Verortungserfolge vor allem dreifach gezackt ist: geografische Lage, Dienstleistungsinfrastruktur und Managementfähigkeit (dazu VER, Nr.9/145 (2006), S.35-41). Hinzu kommen müssen außerdem günstige Voraussetzungen im Welt-handel, da sonst die bestausgestattete WSZ unbesiedelt bliebe – die Jahre nach 1997 lassen grüßen!

Die Bilanz der WSZ

Vorteile: Was haben die WSZ eingebracht?

Überzeugend nimmt sich seit Anbeginn (1991) die Produktions- und Exportbilanz aus: Von 2001 bis 2005 beispielsweise stieg der Wert der hergestellten Waren um jährlich fast 32% p.a. – mit der Folge, dass die WSZ-Produktion 28% des gesamtnationalen Industrierwerts und 29% der Gesamtausfuhr bestritt (VER, Nr.7/143 (2006), S.26-29). Von den Summen an investiertem Kapital (24 Mrd. USD zwischen 1991 bis Anfang 2006) war oben bereits die Rede. Am

meisten haben davon, wie erwähnt, die Bereiche Textilien, Schuhe und Elektronik profitiert.

Zudem wurden im WSZ-Bereich rund 900.000 Arbeitsplätze geschaffen. Allerdings hapert es hier häufig noch an der fachlichen Ausbildung. Auch die indirekt Beschäftigten, nämlich die Lieferanten, müssen hier meist erst noch auf einen gewissen Qualitätsstandard gebracht werden, sei es nun, was den Fertigungsprozess selbst oder was Materialien und Fremdpatente anbelangt. Gerade hier findet allerdings jener Transfer statt, auf den die vietnamesische Wirtschaft so großen Wert legt.

Die WSZ haben ferner als Katalysatoren bei der Industrialisierung und bei der Verstärkung ihres lokalen Umfelds entscheidende Beiträge geleistet. So haben sich beispielsweise die TZ Tam Thang (in der Provinz Dac Lac), Tra La (in Gia Lai) oder Luong Son (in Hoa Binh) als Industrialisierungskerne bewährt und um sich herum die Voraussetzungen für die Ansiedlung größerer Einwohnerzahlen ermöglicht – mit der Folge, dass das bisherige bäuerliche Subsistenzmilieu zum Teil bereits durch Warenwirtschaft abgelöst wurde (dazu VER, Nr.3/115 (2004), S.13-15). In einigen Regionen sind regelrechte industrielle Ballungskomplexe entstanden, z.B. ein metallurgischer, ein Schiffsbau- und Schiffsreparatur-, ein Textilfärber- oder ein Automontage-Komplex (ebenda, S.14).

Beschleunigt wurde überdies der Transfer von Technologie- und Managementwissen, ja angeblich sogar von Umweltbewusstsein, wobei Letzteres aber offensichtlich weniger gefragt war. Das Management habe sich im Übrigen, wie es immer wieder heißt, durch die Einübung des für WSZ – angeblich – zur zweiten Natur gewordenen „One-Stop on the Spot“- (oder: „One Door“-) Mechanismus von bürokratischen Denkrückständen befreien und sich besser mit den Normen der Marktwirtschaft anfreunden können. Großzügige Autonomievorgaben (durch die Delegation von behördlichen Befugnissen auf WSZ-Treuhandstellen) hätten darüber hinaus für eine Konkretisierung der von den Reformern offiziell befürworteten Dezentralisierungspolitik gesorgt. Auch haben sich das Qualitätsbewusstsein bei den Arbeitern und das Kontrollvermögen der Leiter durch die WSZ-Praxis wesentlich erhöht (VER, Nr.12/112 (2003), S.29-31, Nr.2/114 (2004), S.39-41).

Nicht zuletzt aber dienen WSZ als Modelle für den gesamten Modernisierungsprozess, angefangen vom Umgang mit Technik und Management über ökologischen und sozialen Erfahrungsgewinn bis hin zur Einübung von Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit. WSZ gehören somit zu den Reformvehikeln mit einem fast schon konfuzianischen Lernanreiz.

Manche südostasiatischen Länder, wie z.B. Malaysia, sind zwar weitgehend ohne WSZ ausgekommen. Bei ihnen war aber auch der Nachholbedarf weniger krass gewesen als in Vietnam, dessen siegreicher Norden ja immerhin jahrzehntelang im Geiste stalinistischer Planwirtschaft gesteuert worden war, sodass viele marktwirtschaftliche Fertigkeiten von der Pike auf erst wieder eingeübt werden mussten. Immerhin wäre aber wohl auch Malaysia kaum zu seinen Erfolgen gekommen, hätte es – wenn auch auf andere Weise – nicht genügend Technologie und Kapital von außen absorbieren können.

Defizite und Negativerfahrungen

Erstens sind die WSZ nach wie vor allzu ungleich übers Land verteilt und gelten, zweitens, als meist nur wenig mit der vietnamesischen Binnenwirtschaft verklammert. Auf der „isolierten Insel“ Tan Thuan (VER, Nr.1/89 (2002), S.41-44) seien z.B. jahrelang regelmäßig 100% der dort hergestellten Waren in den Export gegangen. Angesichts dieser Produktionsweise könne sich nur selten eine Brücke zum vietnamesischen Markt herausbilden und schon gar nicht eine vietnamesische Handelsmarke, selbst wenn jedes einzelne Teil aus Vietnam stamme (ebenda, S.43).

Drittens lässt eine Gleichbehandlung von In- und Ausländern nach wie vor auf sich warten. Teilweise gebe es auch heute noch verschiedene Gesetzesregeln, verschiedene Strom-, Telefon- und Pachttarife sowie unterschiedliche Arbeitskosten. Viertens fehlt es wegen der oft unzulänglichen Erschließung der WSZ an einer ausreichenden sozialen Infrastruktur, d.h. an Wohnungen, Transport und ärztlicher Versorgung (dazu VER, Nr.2/114 (2004), S.39-41). Nicht zuletzt aber ist es der Mangel an ausreichenden Schutzvorschriften zugunsten ausländischer Investoren, der Investitionsbarrieren aufbaut – angefangen vom Schutz vor Plagiaten über angemessene Zollbehandlung bis hin zu Justiz- und Schiedsgerichtsbarkeitsregelungen. Unbefriedigend geregelt ist nicht zuletzt das Nutzungsrecht an Grund und Boden.

Angesichts all dieser Mängel erscheint die Gründung einer gesamtvietnamesischen Industriepark-Behörde wünschenswert, die vielleicht sogar Ministerialrang erhalten sollte und deren Aufgabe es wäre, für die planerische und infrastrukturelle Vorbereitung neuer WSZ, für Personal- und Managementausbildung, für Umweltschutzmaßnahmen, für eine gerechtere Verteilung der WSZ über das gesamt nationale Territorium und für eine gewissenhaftere Befolgung der bestehenden Gesetze zu sorgen. Auch gälte es, den Wettbewerb zwischen WSZ

benachbarter Provinzen besser aufeinander abzustimmen (VER, Nr.7/143 (2006), S.29).

Fazit

Die vietnamesische Reformpolitik hat sich bereits fünf Jahre nach ihrem Start auf einen Weg begeben, auf dem nicht nur – wie schon in Zeiten der Planwirtschaft – der Faktor Arbeit und auch nicht nur – wie in den Jahren 1986ff. – vornehmlich das Kapital als Schrittmacher diente, sondern auf dem die Entwicklung mit Nachdruck auch in raumwirtschaftliche Bahnen gelenkt wurde.

Als Vorbild dienten dafür in erster Linie Erfahrungen aus dem maritimen Südostasien mit so genannten Growth Triangles, die – über nationale Grenzen hinweg – dadurch für Synergien gesorgt hatten, dass geografisch einander nahe liegende – und komplementär ausgestattete – Gebiete infrastrukturell zu Wachstumsregionen zusammengefasst wurden. Hinzu kamen drei weitere Vorbilder (nämlich Taiwan, China und der Silicon-Valley-Industriepark) für die Ausgestaltung von Wirtschaftszone.

Überall um und in Vietnam entstanden seit Beginn der 1990er Jahre Entwicklungsdreiecke, sei es nun subregional (d.h. im Zusammenwirken mit Laos und Kambodscha) oder sei es binnenwirtschaftlich (durch Begründung von drei Schlüsselwirtschaftszonen sowie von 140 Industrie- und Exportverarbeitungs-, aber auch noch anders benannten Zonen).

Die WSZ haben sich einerseits als Zugpferde erwiesen, weil sie den Transfer von Kapital, Technologiewissen und Managementfertigkeiten kraftvoll beschleunigt und überdies fast 1 Mio. Arbeitsplätze geschaffen haben. Außerdem dienen sie als Katalysatoren für die Industrialisierung sowie Urbanisierung vieler Gegenden und liefern überhaupt Anschauungsunterricht für komplexe Modernisierungszusammenhänge.

Auf der anderen Seite sind sie höchst ungleich über das Land verteilt, verstärken also die ohnehin schon überall virulente Gefällebildung. Überdies führen sie häufig ein Inseldasein, sind also vom übrigen binnenwirtschaftlichen Geschehen weitgehend isoliert. Nicht zuletzt aber erweist sich die vietnamesische Gesetzgebung gerade im Umgang mit den WSZ als Tiger mit immer noch stumpfen Zähnen.