

# Land med turbulent läge



*Taiwan är en ö rik på råvaror och vars geografiska läge inneburit en turbulent politisk historia. Handeln har alltid varit vital för landet, och hamnen i Kaohsiung har länge varit en av världens största. Än i dag behandlar denna hamn två tredjedelar av alla varor som går in och ut ur Taiwan. Hamnen i Kaohsiung spelar också en central roll för relationerna mellan Kina och Taiwan.*

Redan då holländarna kom till Kaohsiung 1624 fanns här en av det kinesiska kejsardömetts viktigaste hamnar. Ostindiska kompaniet började bygga ut hamnen men blev slagna på flykten av kineserna 40 år senare. Kaohsiung skulle nu förbli under kinesisk administration fram till 1860-talet, då Kina efter att ha förlorat det andra opiumkriget tvingades öppna en rad hamnar för handel med Europa. Kaohsiung blev en av dessa, där européer byggde tullhus och utsåg ambassadörer.

1895 tvingades Kina dock lämna över Taiwan till Japan efter ännu ett krig. Det militaristiska Japan hade vid denna tid expansionistiska tankar och tog väl vara på Taiwans strategiska position, endast 180 kilometer från det kinesiska fastlandet. Kaohsiung kom nu att bli en av världens största hamnar. Taiwan dammsögs på råvaror som skeppades

hem till Japan, och infrastrukturen byggdes ut för att kunna frakta allt till hamnen Kaohsiung.

## Total ödeläggelse

Hamnen användes också som vapenförråd under japanernas militära expeditioner i sydöstra Asien under 1930- och 40-talet. Andra världskriget slutade dock med total ödeläggelse, då hamnen bombades sönder av de allierade. Japanerna sänkte sedan hamnens samtliga skepp före sitt tillbakadragande. Den hamn som 1939 hade behandlat hela 3,2 miljoner ton gods låg nu helt i spillror.

1949 flydde drygt två miljoner man till Taiwan efter att kommunisterna vunnit inbördeskriget på det kinesiska fastlandet. Den plötsligt ökande befolkningen innebar en rad problem, men tack vare amerikanskt bistånd fick man snabbt ordning på ekonomin. En ny plan lades

upp för hamnen i Kaohsiung, som redan 1955 förklarades "återställd" och gick in i en ny fas av utbyggnad.

## Snabbaste återhämtningen

Taiwans ekonomi växte 1952–80 med i genomsnitt 9,21 procent, vilket var snabbast i hela världen. Siffran för exportens tillväxt under samma tid var otroliga 16,5 procent, vilket har sin förklaring i landets tidiga industrialisering. Från att ha exporterat socker och ris, gick den industriella exporten redan i början av 1960-talet förbi jordbruket. Det var innan länder som Kina och Korea erbjöd omvärlden lågprisvaror. Därför var utländska investeringar under denna tid många, och hamnen i Kaohsiung blev efter decennier av rekordtillväxt under 1980-talet världens tredje största hamn. Hamnen anses vara en så viktig institution att den än i dag är fristående från staden Kaohsiung och styrs av en särskild myndighet, som lyder under transportministeriet.

Under 2000-talet har Kaohsiungs hamn dock sett en stagnation i utvecklingen och inte vuxit lika mycket som andra asiatiska hamnar. Förklaringen finns i att flera andra länder nu har börjat tillverka liknande varor som Taiwan, men till ännu lägre priser. Kaohsiung var en av få hamnar vars trafik faktiskt sjönk i fjol jämfört med 2007, och för

► första gången på decennier ligger man nu utanför topp tio-listan av världens mest trafikerade hamnar.

Hamnföreståndaren har i media uttryckt sin oro, men ambitionen är att Kaohsiung återigen ska bli en av världens största hamnar genom den utbyggnad som ska vara klar 2013, och ge en ny containerterminal med fyra kajplatser, alla med ett djup på 16 meter. Den nya terminalen ska öka hamnens årliga kapacitet med 2 miljoner teu.

### Politik kan vara räddningen

Förutom handel, står Kaohsiung i dag även politiskt i centrum. Då relationerna mellan Kina och Taiwan sakta förbättras, är handel och turism två viktiga sektorer. Tidigare har skepp och flyg mellan Taiwan och Kina varit tvungna att gå genom ett tredje område – ofta Hongkong. Detta har inneburit komplikationer och onödiga utgifter, som säkert hindrat handeln från att nå sin fulla potential.

Efter 59 år av omvägar började dock flyg och skepp gå direkt mellan länderna i december i fjol. Kritiker menar att det bara är början på ett allt större kinesiskt inflytande över Taiwan, då Peking fortfarande ser landet som "kinesisk provins". Icke desto mindre innebär de nya lagarna en ökning av handeln i Kaohsiung under 2009 års första kvartal, jämfört med i fjol. I mitten av mars i år började även turistskepp gå mellan länderna, av vilka många kommer till Kaohsiung.

Taiwan är också ett av världens mest tätbefolkade länder, som på inget vis kan vara självförsörjande. Särskilt olja, kol och mineraler måste importeras i stora mängder för att hålla i gång landets industrier, råvaror som nästan uteslutande anländer till Kaohsiung. Även om 2000-talet hittills sett mörkt ut, så är framtidsutsikterna goda för en av världens historiskt viktigaste hamnar. ■

REPORTAGE  
JOJJE OLSSON

## FAKTARUTA



### Trafikutvecklingen

Den stabila utveckling som gjorde Taiwan till världens snabbast växande ekonomi 1952–1980, gjorde också Kaohsiung till världens tredje största hamn på 1980-talet. På senare år har man dock inte växt lika mycket som sina grannar, och ligger därför i dag just utanför topp tio-listan. I fjol var man den enda av världens 30 största hamnar som noterade en nedgång i trafiken.

Jämförelse i containertrafik under 2000-talet med världens största hamn, Singapore:

År	Kaoshiung	Singapore
2001	7 540	15 571
2002	8 493	16 941
2003	8 843	18 410
2004	9 714	21 329
2005	9 471	23 192
2006	9 775	24 792
2007	10 257	27 936
2008	9 676	29 918

(1 000 teu)

Även det totala antalet ton behandlat gods sjönk i fjol, till den lägsta nivån

sedan 2003. Här ligger man närmare de största hamnarna, men riskerar att komma efter om trenden inte vänder.

Totalt antal behandlat gods under 2008, miljoner ton:

<b>Shanghai</b>	582
<b>Singapore</b>	515
<b>Kaohsiung</b>	448
<b>Göteborg</b>	43

### Mutskandal

I slutet av juni blev hela 46 anställda i hamnen i Kaohsiung anklagade för att ha blåst upp och bett rederierna blåsa upp containervolymer i hamnen för att öka på sin bonus. Det uppgav Lloyd's List. Mer än 10 av dem påstods ha mutat rederierna med mer än 9 miljoner dollar (cirka 70 miljoner kronor) för att de skulle göra sådana falska redovisningar.

# Anrik fackförening

*På Taiwan återfinns en av de starkaste marina fackföreningarna i Asien. National Chinese Seamen's Union (NCSU) har i över 60 år verkat för kinesiska sjömäns bättre villkor.*

Redan 1946 bildades organisationen i Shanghai och flydde tre år senare med den gamla regeringen till Taiwan. 1951 sattes organisationens stadgar i det första mötet efter flykten från fastlandet. NCSU håller nu kongress och val vart tredje år. Enligt taiwanesisk lag måste varje sjöman vara medlem i NCSU, annars är en rad dokument gällande försäkring och arbete ogiltiga, och det är olagligt att gå till sjöss. I januari 2009

hade NCSU 21 839 taiwanesiska medlemmar, samt 6 061 från andra länder.

### Skeppet viktigast

I uppgifterna ingår naturligtvis att medla i tvister. Huang Yu-Sheng är ansvarig för verksamheten i Kaohsiung och berättar om ett fall i fjol, där skeppet *Jang Xin* hade blivit lämnat i hamnen av sin kinesiska ägare. Kvar ombord fanns 12 kinesiska besättningsmän:

– De hade inte mat, inte vatten, ingenting. Vi förhandlade med regeringen i Kina och till slut var det någon som betalade deras flygbiljetter hem och förhoppningsvis även lönen. Ägaren ville väl ha tillbaka skeppet och blev trött på att vänta ut de anställda.

Under de sex månader som besättningen tvingades stanna på skeppet, försåg NCSU dem med förnödenheter. Hur besättningsmännen annars hade tagit sig hem, eller ens haft mat för dagen, är enligt Huang Yu-Sheng ”oklart”. Förmodligen hade regeringen i Kina inte brytt sig om deras klagomål. Han understryker dock att dessa situationer inte är särskilt vanliga på Taiwan, vilket delvis kan bero på NCSUs över sex decennier långa arbete.

### Positiva till direkttrafik

Såväl Huang Yu-Sheng som sekreteraren och för dagen tolken Gavin Hsu ser väldigt positivt på att det nu går skepp direkt mellan Kina och Taiwan.

## FAKTARUTA

### Jämförelse med Sverige

	Taiwan	Sverige
Yta, km <sup>2</sup>	34 507	449 964
Befolkning	23 milj	9,2 milj
BNP/cap (USD)	31 900	36 900

– Det underlättar otroligt för handeln och därmed för våra medlemmar. Vi är inte en politisk organisation och ser därför hellre till våra medlemmars arbetsmiljö än att delta i rena politiska diskussioner, säger Huang Yu-Sheng.

Förutom en fackförenings sedvanliga tjänster erbjuder NCSU bland annat gratis resor för medlemmar med familjer under ledighet, en rad stipendier för utbildning åt medlemmarnas barn och extra stöd samt ansvar för begravning vid dödsfall. En mindre pension erbjuds också, baserad på antal tjänsteår. Kostnaden för medlemskap i NCSU varierar beroende på arbete och rank, men kostar i snitt cirka 50 kronor i månaden.

Det finns i dag 695 skepp med taiwanesiska ägare, varav 495 är bekvämlighetsflaggade. NCSU har 28 kontorsanställda som tar hand om de byråkratiska ärendena, och en av de främsta uppgifterna är att genom fortbildning se till att medlemmarna mäter arbetsgivarnas krav på kompetens. Man har också nära samarbete med den marina fackföreningen i Indonesien, och har som uppsatt mål att skapa nya band och samarbeta med ”broderföreningar”. Då Taiwans politiska klimat under lång tid varit stabilare än vad som är norm i Asien, har NCSU kunnat utvecklas och nått framgångar som förmodligen kan inspirera andra länder i regionen. ■

## FAKTARUTA

### Relationen till Kina

1949 slutade det kinesiska inbördeskrig som gav Mao Zedong och kommunistpartiet makten. Chiang Kai-Shek och hans parti Kuomintang tvingades fly till Taiwan.

Kuomintang satte på Taiwan upp en stat med namnet ”Republiken Kina”, som gjorde anspråk på fastlandet och bland annat representerade Kina i FNs säkerhetsråd fram till 1971. Ekonomisk och politisk utveckling har dock sört för att Peking i dag anses vara den ”riktiga” kinesiska regeringen.

Politisk instabilitet har varit norm vid det 18 mil breda sund som skiljer de två länderna åt. Missiler har avlossats men fullt krig har aldrig brutit ut, dels för att USA ser som sitt ansvar att skydda Taiwan militärt.

Taiwan är en demokrati där politiken domineras av två partier; Kuomintang som vill stärka banden med Kina, och Democratic Progressive Party som värnar om Taiwans självständighet. Kuomintang återfick makten efter valet i fjol, och länderna har sedan dess rört sig närmare varandra.

Kina ser Taiwan som en ”provins” och har erbjudit landet en lösning likt den i Hong Kong, med ”ett land, två system”. Majoriteten av taiwaneserna föredrar dock status quo.