

dern. (Zhongguo Xinwen She News Agency, Beijing, in English, 23.5.95, nach SWB, 25.5.95)

In einem Bericht der *International Herald Tribune* vom 4.5.95 findet sich ein Hinweis auf eines der zwölf Privatunternehmen, das sich an der Bankgründung beteiligen wird. Hierbei handelt es sich um die Hope Group Ltd. aus der Provinz Sichuan, die rd. 10.000 Beschäftigte aufweist und u.a. 32 Viehfutterfabriken in 20 Provinzen betreibt. Nach Einschätzung der Eigentümer dieses Unternehmens wird die Bank attraktiv für die "Neureichen" sein, die dort ihre Gelder anlegen und Kredite erhalten. -schü-

Taiwan

*(34)

Gegenseitige Anerkennung mit Papua-Neuguinea

Am 22.Mai haben Außenminister Qian Fu (Fredrick Chien) und der Vizepremier von Papua-Neuguinea, Chris Haiweta, ein Gemeinsames Kommuniqué zur gegenseitigen Anerkennung beider Staaten unterzeichnet. Papua-Neuguinea unterhält seit 1976 diplomatische Beziehungen zu Beijing. Taiwan hat 1990 in Port Moresby, der Hauptstadt von Papua-Neuguinea, eine Handelsmission mit diplomatischem Status errichtet. Eine im selben Jahr von dem südpazifischen Staat in Taipei eröffnete Honorarrepräsentation wurde im August des letzten Jahres zum Honorarkonsulat angehoben. Im Gemeinsamen Kommuniqué zur gegenseitigen Anerkennung wurde eine Aufnahme voller diplomatischer Beziehungen zwischen beiden Seiten nicht erwähnt. Ziel ist, so heißt es, vor allem die Zusammenarbeit in den Bereichen Wirtschaft, Handel und Technologie "gemäß den völkerrechtlichen Prinzipien" zu entwickeln.

Im Gegensatz zu Beijing hat die Regierung Taipei unter dem Motto "pragmatische Diplomatie" seit einigen Jahren bereits den Anspruch auf die Alleinvertretung für ganz China aufgegeben. Bei der Bekanntgabe des oben genannten Gemeinsamen Kommuniqués betonte der Stellvertretende Außenminister Fang Jinyan (Fang Chin-yen), daß durch die gegenseitige Anerkennung mit Papua-Neuguinea die Tatsache der

Existenz der Republik China (Taiwan) in der internationalen Gesellschaft noch einmal bestätigt worden sei. Vor Papua-Neuguinea hatte ein anderer südpazifischer Staat, Vanuatu, trotz seiner vollen diplomatischen Beziehungen zu Beijing am 24.September 1992 mit der Republik China auf Taiwan ein ähnliches Kommuniqué zur gegenseitigen Anerkennung unterzeichnet. (LHB und CP, 27.5.95; ZYRB, 28.5.95)

Gegenwärtig unterhält Taipei nur mit 29 Staaten volle diplomatische Beziehungen: 16 in Lateinamerika, 8 in Afrika, 4 im südpazifischen Raum und einer in Europa (Vatikanstadt). Darüber hinaus ist Taiwan noch in einigen internationalen Organisationen auf Regierungsebene vertreten wie ADB (Asian Development Bank), ICAC (International Cotton Advisory Committee), APO (Asian Productivity Organization), AARRO (Afro-Asian Rural Reconstruction Organization), CABEI (Central American Bank for Economic Integration), APEC (Asia-Pacific Economic Cooperation), PECC (Pacific Economic Cooperation Council) und PBEC (Pacific Basin Economic Council) (*The Republic of China Yearbook 1994*, S.178 f.). Am 29.September 1992 erhielt Taiwan wieder einen Beobachterstatus im GATT (General Agreement on Tariffs and Trade). Im Hinblick auf ihren Anspruch auf die Souveränität über Taiwan besteht die VR China darauf, vor Taiwan dem GATT und dessen Nachfolgeorganisation WTO (World Trade Organization) beizutreten. Darüber hinaus darf Taiwan statt seines offiziellen Staatsnamens nur die Bezeichnung "Separate Customs Territory of Taiwan, Penghu, Kinmen und Matsu" oder die Abkürzung "Chinesische Taipei" benutzen (C.a., Nov. 1992, Ü 43). Auch in anderen internationalen Organisationen, in denen Beijing ebenfalls Mitglied ist, wurde Taipei gezwungen, den Namen "Taipei, China" oder "Chinesische Taipei" zu verwenden. -ni-

*(35)

"Exterritoriales Schiffahrtszentrum" für Gütertransithandel von und nach dem chinesischen Festland eröffnet

Im ersten Quartal d.J. erreichte der Warenaustausch zwischen beiden Seiten der Taiwan-Straße dem Außenhandelsamt des Taipeier Wirtschaftsministeriums zufolge eine Werthöhe von 4,7 Mrd.US\$, 40% mehr als im Vorjahreszeitraum. Während Taiwans Exporte nach dem chinesischen Festland um

34% auf rd. 4 Mrd.US\$ stiegen, hatten die Importe aus dem Festland mit 0,7 Mrd.US\$ eine Zunahme von 98% zu verzeichnen. Daraus ergab sich ein Handelsüberschuß von 3,3 Mrd.US\$ für Taiwan, 25% mehr als vor einem Jahr. Im Hinblick auf die rapide Steigerung der Importe als Folge der ständigen Reduzierung des Einfuhrverbots von Waren aus dem Festland rechnet das Außenhandelsamt aber damit, daß Taiwans Handelsüberschuß gegenüber dem Festland in zehn Jahren auf Null sinken wird. (LHB, 31.5.95)

Aus politischen Gründen besteht in Taiwan z.Z. nicht nur immer noch eine starke Einschränkung der Gütereinfuhren aus dem chinesischen Festland, sondern auch nach wie vor ein strenges Verbot direkter Handelsverbindungen zwischen beiden Seiten. Der Warenaustausch mit dem Festland wird über Dritorte, vor allem Hongkong, getätigt. Im Hinblick auf die Rückgabe der britischen Kolonie 1997 an Beijing hat die Regierung Taipei am 4.Mai die Errichtung eines "exterritorialen Schiffahrtszentrums" (*jingwai hangyun zhongxin*) in der südtaiwanesischen Hafenstadt Gaoxiong (Kaohsiung) beschlossen, um damit in Zukunft Hongkong zu ersetzen. Nach dem Plan dürfen im ersten Schritt ausländische Containerschiffe einschließlich FOC (flag of convenience, d.h. also einheimische Schiffe unter ausländischer Flagge) zwischen Gaoxiong und den Häfen des chinesischen Festlands verkehren. Ihnen wird aber nur erlaubt, Güter aus Drittregionen nach dem Festland oder umgekehrt im "exterritorialen Schiffahrtszentrum" von Gaoxiong umzuladen. Taiwans Güter nach dem Festland oder Festlandsgüter nach Taiwan können nicht über das "exterritoriale Schiffahrtszentrum", sondern müssen weiter über Drittregionen befördert werden. Damit soll das Verbot der direkten Verkehrs- und Handelsverbindung formell nicht aufgehoben sein, so heißt es. Nach der offiziellen Definition gilt solcher Schiffsverkehr gemäß der neuen Regelung weder als "internationale" noch als "inländische" Linienfahrt, sondern als "Sonderlinienfahrt". (LHB und CP, 5.5.95; ZYRB, 6.5.95)

Wie berichtet (C.a., Jan. 1995, Ü 32), hat die Regierung Taipei Anfang d.J. den ehrgeizigen Plan beschlossen, Taiwan bis zum Jahr 2005 zu einer neuen Verkehrs-, Wirtschafts- und Finanzdrehscheibe im asiatisch-pazifischen Raum zu entwickeln. Dem Verkehrsministerium zufolge können noch weite-

re "extritoriale Schifffahrtszentren" in den nord- und mitteltaiwanesischen Häfen Jilong (Keelung) und Taizhong (Taichung) errichtet werden, falls Beijing bei der Eröffnung der "Sonderschifffahrtslinien" positiv mitwirkt. Auch sollen 1997 "extritoriale Flugverkehrscentren" in den internationalen Flughäfen bei Taipei und Gaoxiong eröffnet werden. (FCJ, 12.5.95; ZYRB, 6.5.95)

Beijing hat zwar seit Ende der 70er Jahre immer wieder zu direkten Post-, Verkehrs- und Handelsverbindungen zwischen beiden Seiten der Taiwan-Straße aufgefordert, zeigt sich aber Taiwans "extritoriale Schifffahrtszentren" für den Gütertransithandel zwischen dem Festland und Drittregionen gegenüber sehr zurückhaltend. Das Verkehrsministerium der Beijinger Regierung kritisierte die einseitige Entscheidung Taiwans. Es lehnt ferner grundsätzlich den Verkehr ausländischer Schiffe zwischen beiden Seiten der Taiwan-Straße ab, da Beijing Taiwan als Provinz Chinas und den Verkehr zwischen beiden Seiten der Taiwan-Straße als inländische Fahrverbindung betrachtet.

Zahlreiche Seetransportunternehmen, denen die Lizenz für die "Sonderschifffahrtslinien" von der Hafenverwaltung Gaoxiongs bereits erteilt wurde, erhalten von den Behörden auf dem Festland keine Erlaubnis. Ein zu der US-Reederei APL (American President Line) gehörender Frachter wurde am 11. Mai daran gehindert, von Fuzhou direkt nach Gaoxiong zu fahren. (LHB, 11.5.95; CP und SCMP, 12.5.95) -ni-

*(36)

US-Einreisevisum für Präsident Li Denghui - eine Wende in Washingtons Taiwan-Politik?

Die US-Regierung hat ihre Politik der Einreiseverweigerung für führende Politiker Taiwans revidiert. Staatspräsident Li Denghui (Lee Teng-hui) wurde erlaubt, Anfang Juni zur Teilnahme an einem Treffen ehemaliger Absolventen der Cornell-Universität im Bundesstaat New York eine sechstägige "private" Reise in die USA zu machen. Washington hatte Anfang 1979 diplomatische Beziehungen zu Beijing aufgenommen und zugleich seine diplomatischen Beziehungen mit Taiwan abgebrochen. Einem Report des *Asian Wall Street Journal* (17.5.95) zufolge wollte Li schon im letzten Jahr die Cornell-Uni-

versität, wo er 1968 promovierte, besuchen. Aus Rücksicht auf Beijings Reaktion hatte Washington dies abgelehnt. Während seiner Lateinamerikareise im Mai vorigen Jahres wurde ihm lediglich erlaubt, zum Auftanken seiner Sondermaschine eine Zwischenlandung in Hawaii zu machen. Ursprünglich war in seinem Programm während seines kurzen Verbleibs dort ein Golfspiel mit einem alten Freund vorgesehen. Nachdem er noch im Flugzeug von der Untersagung des Spiels durch die US-Regierung erfahren hatte, war er aus Verärgerung nicht ausgestiegen.

Um eine US-Reise Lis zu realisieren, verstärkte Taiwan in der letzten Zeit seine Lobby in Washington. Das im letzten Jahr von der Regierungspartei KMT (Kuomintang) gegründete "Taiwan Research Institute" unter der Leitung von Lis Vertrautem, Liu Taiying, hat für ein ansehnliches Honorar von 4,5 Mio. US\$ für drei Jahre die amerikanische Public-Relations-Firma, Cassidy & Associates, beauftragt, die Lobby für die Zustimmung zu Lis US-Reise zu verstärken. Am 2. Mai hat das Repräsentantenhaus tatsächlich mit 396:0 einstimmig und der Senat am 9. Mai ebenfalls mit einer deutlichen Mehrheit von 97:1 die Regierung Clinton aufgefordert, Li Denghui "private Reise" in die USA zu gestatten. Auch die US-Presse setzte sich für Lis Einreise ein.

Unter dem starken parlamentarischen und öffentlichen Druck hat sich Präsident Clinton am 19. Mai schließlich entschieden, Li das Einreisevisum zu erteilen. In einer offiziellen Erklärung vom 22. Mai sagte der Sprecher des US-Außenministeriums, Nicholas Burns, daß Lis Reise in die USA eine rein "private" Sache sei. Es gebe keine Veränderung in Washingtons Politik gegenüber Taiwan und Beijing. Auf der anderen Seite bewertet Taiwan Clintons Entscheidung aber als Aufwertung des internationalen Status der Regierung Taipei. Man hofft darauf, daß andere große Industriestaaten dem US-Beispiel folgen werden. Die Regierung Beijing, die Taiwan als abtrünnige Provinz der VR China betrachtet, warf Washington vor, "zwei chinesische Staaten" oder "ein China und ein Taiwan" zu schaffen. Am 23. Mai wurde der US-Botschafter in Beijing, J. Stapelton Roy, zum chinesischen Außenministerium zitiert, um sich den offiziellen Protest anzuhören. Außenminister Qian Qichen drohte den Amerikanern Konsequenzen an, falls die USA weiter diesen Weg beschreiten würden. Eine chinesische Militärdelega-

tion unter der Leitung des Oberbefehlshabers General Yu Zhenwu hat ihre US-Reise unterbrochen, und der geplante USA-Besuch des State Councillor (Minister ohne Geschäftsbereich) Li Guixian wurde gestrichen. (LHB, ZYRB und CP, 22.-25.5.95; AWSJ, 17.5.95; NZZ, 23.-24.5.95; SCMP, 24.-28.5.95; FAZ, 29.5.95; SWB, 24. und 29.5.95; DGB, 25.-27.5.95) -ni-

*(37)

Zweites Gipfelgespräch der halbamtlichen Kontaktorganisationen beider Seiten der Taiwan-Straße im Juli?

Die halbamtlichen Kontaktorganisationen beider Seiten der Taiwan-Straße, die SEF (Straits Exchange Foundation) von Taiwan und die ARATS (Association for Relations Across the Taiwan Straits) vom chinesischen Festland, haben während der zweitägigen Gespräche ihrer stellvertretenden Vorsitzenden, Jiao Renhe (Chiao Jen-ho) und Tang Shubei, am 27./28. Mai in Taipei überraschend einen Konsensus über das zweite Gipfeltreffen ihrer Vorsitzenden, Gu Zhenfu (Koo Chen-fu) und Wang Daohan, erzielt. Dies soll am 20. Juli in Beijing stattfinden und drei bis vier Tage dauern. Vereinbart sind auch die Themen des nächsten Gipfelgesprächs: Regelungen über die Beilegung von Fischereistreitigkeiten, Auslieferung von Flugzeugentführern und Abschiebung von illegalen Einwanderern, Schutz der taiwanesischen Investitionen auf dem chinesischen Festland, Einberufung einer inoffiziellen Konferenz für Wirtschaftsaustausch, Veranstaltung regelmäßiger Seminare zur Diskussion von Wirtschafts- und Handelsstreitigkeiten und über den Rechtsschutz geistigen Eigentums, Verstärkung des Austauschs zwischen beiden Seiten in den Bereichen Kultur, Bildung, Presse, Landwirtschaft, Wissenschaft und Technik sowie auf anderen Gebieten. (LHB und CP, 28.-29.5.95; ZYRB, 29.-30.5.95; FCJ, 2.6.95)

Nach wie vor gibt es z.Z. noch keine offiziellen "chinesisch-chinesischen" Kontakte. Um die Angelegenheiten und Probleme hinsichtlich des seit Ende der 80er Jahre stetig steigenden Personen- und Güterverkehrs zwischen beiden Seiten der Taiwan-Straße zu behandeln, wurden 1991 die SEF und ARATS aufeinanderfolgend gegründet. Sie sind zwar formell inoffizielle Organisationen, haben aber den Auftrag ihrer jeweiligen Regierung, miteinander zu verhandeln. Aufgrund der politischen

Differenzen kamen die Verhandlungen nur im Schnecken tempo voran. Das erste Gipfeltreffen der Vorsitzenden der SEF und der ARATS fand erst Ende April 1993 statt (siehe dazu C.a., 1993/4, Ü 37). Seitdem sind wieder zwei Jahre vergangen, in denen sieben Verhandlungen auf unterer Ebene stattfanden. Für das zweite Gipfeltreffen ist noch ein weiteres Vorbereitungsge spräch vom 27. Juni bis 1. Juli in Taipei geplant, weil zu den jüngsten vereinbar ten Verhandlungsthemen noch substan tielle Meinungsverschiedenheiten zwi schen beiden Seiten bestehen. Vor allem ist man beim Entwurf der Vereinbarung über die Beilegung von Fischereistreit igkeiten auf die Souveränitätsfrage ge stoßen. Während Taiwan vom Stand punkt zweier gleichberechtigter politi scher Gebilde auf beiden Seiten der Taiwan-Straße ausgeht, will Beijing die Insel Taiwan nach wie vor als eine Pro vinz unter seiner Souveränität sehen (siehe dazu C.a., 1995/1, Ü 31). Noch kurz vor der Vereinbarung über das zweite Treffen von Gu Zhenfu und Wang Daohan hatte die Administration Clinton einen "privaten" US-Besuch von Präsident Li Denghui (Lee Teng hui) im Juni genehmigt. Beijing warf Washington scharf vor, eine Politik von "zwei chinesischen Staaten" oder "ei nem China, einem Taiwan" (Unabhän gigkeit Taiwans von China) zu betrei ben. (Siehe dazu die entsprechende Übersicht in diesem Heft.) Ob dies den genannten Termin für das zweite halb amtliche Gipfeltreffen beider Seiten der Taiwan-Straße beeinflussen wird, ist noch offen. -ni-

Hongkong und Macau

*(38)

Luftfahrtvertrag zwischen Hongkong und Taiwan provisorisch um ein halbes Jahr verlängert

Nach mehrmonatigen langwierigen Verhandlungen ist es Hongkong und Taiwan nicht gelungen, ihren Luftfahrtvertrag für weitere fünf Jahre zu ver längern. Jedoch konnten sich beide Sei ten am 28. April, dem Vorabend des Vertragsablaufs, noch auf eine proviso rische Verlängerung um sechs Monate einigen. Hongkong und Taiwan haben keine offiziellen Beziehungen. Bei dem genannten Luftfahrtvertrag handelt es sich formell um eine Vereinbarung zwi

schen den zwei führenden Fluggesell schaften Cathay Pacific Airlines von Hongkong und China Airlines (CAL) von Taiwan. Eine Verlängerung des Vertrages um weitere fünf Jahre schei terete daran, daß Hongkong dem Vor schlag Taiwans, weitere Fluggesell schaften in den Vertrag aufzunehmen, nicht entsprechen will. Laut provisori schem Übereinkommen sollen beide Seiten bis zum 29. Oktober d.J. eine Lösung des Problems anstreben.

Die britische Kolonie wird Mitte 1997 an die VR China übergeben. Infolgedes sen erhebt Beijing Anspruch auf Mitsprache bei der Verlängerung des Luftfahrtvertrages zwischen Hongkong und Taiwan. Cathay behauptet, daß Beijing gegen die Liberalisierung der Flugstrecke Hongkong-Taiwan sei. Der Stellvertretende Direktor der Beijinger Behörde für zivile Luftfahrt CAAC (Civil Aviation Administration of Chi na), Li Zhao, hatte jedoch am 18. April am Rande eines Seminars in Taipei vor der Presse das Gegenteil geäußert. Dar über hinaus möchte die der CAAC unterstehende Fluggesellschaft CNAC (China National Aviation Corporation) ein Stück des Kuchens von der Flugrou te Hongkong-Taiwan abbekommen. Die CNAC ist ein Unternehmen, das noch vor 1949 in Shanghai gegründet und nach dem Sieg der Kommunisten im Bürgerkrieg gegen die Kuomintang Regierung von Beijing übernommen wurde. In Hongkong ist sie zwar als Fluggesellschaft registriert, sie verfügt z.Zt. aber über kein Flugzeug. Ihre Tä tigkeit beschränkte sich bislang auf die Vertretung anderer chinesischer Flug gesellschaften im internationalen Linien verkehr. Erst im April d.J. hatte sie von der Hongkonger Behörde für zivilen Flugverkehr CAD (Civil Aviation Department) die Lizenz für Charterflüge zwischen Hongkong und den chinesi schen Städten Chengdu, Chongqing und Nanjing erhalten. Es ist inzwischen auch bekannt geworden, daß sie vor neun Monaten bei Boeing eine neue Maschine vom Typ B 757 mit 185 Sitzen für sich bestellt und Ende März d.J. bei CAD auch die Lizenz für Linien verkehr beantragt hat. Ihr erstes Ziel ist das Flugrecht für die Route Hongkong-Taiwan.

Da es zur Zeit immer noch keine direkte Verkehrsverbindung zwischen beiden Seiten der Taiwan-Straße gibt, müssen jedes Jahr über eine Million taiwanesi scher Bürger bei ihrem Besuch des chi nesischen Festlands über Hongkong rei sen. Mit insgesamt rund vier Millionen

Passagieren im Jahr gilt Hongkong-Taiwan als eine der lukrativsten Flug rou ten in der Welt. Hier setzt Cathay jeden Tag 12 planmäßige Pendelflüge ein und CAL elf. 20% der Einnahmen von Cathay stammen aus dieser Strecke. Wenn CNAC das Flugrecht für diese Route erhält, wird in erster Linie das Interesse von Cathay betroffen. Daher bemüht sie sich, dies zu verhindern. Der Vorstandsvorsitzende von Cathay, Peter Sutch, behauptet, daß die CNAC unter hundertprozentiger Kontrolle der chinesischen Regierung nicht als eine Hongkonger Fluggesellschaft gelte. Er wies ferner auf die sino-britische Ge meinsame Erklärung von 1984 zur Übergabe Hongkongs hin, nach der nur eine solche Fluggesellschaft Hongkongs die Lizenz für Linienflüge erhalten kann, die nicht nur in Hongkong regi striert ist, sondern Hongkong als Ort ihrer Haupttätigkeit hat. Die CNAC hat ihrerseits eine eventuelle Reorganisation des Unternehmens für den Notfall an gekündigt, um dadurch die Lizenz für die Flugroute Hongkong-Taiwan zu er halten.

Die CNAC gehört mit 5% zu den Ak tionären von Cathay. Weiter haben noch zwei andere chinesische Firmen, CITIC Pacific Ltd. und China Travel Service Ltd., 12,5% bzw. 5% der Ak tien von Cathay im Besitz. 25,1% der Aktien von Cathay werden an der Börse in Hongkong gehandelt. Mit 52,4% der Aktien ist die Swire Pacific Ltd. in London, die der reichen britischen Fa milie Swire gehört, der Hauptbesitzer von Cathay. Kenner der Branche glauben nicht daran, daß China nach der Übernahme der Souveränität Hong kongs Cathay als führende Fluggesell schaft des Territoriums noch weiter un ter ausländischer Kontrolle dulden wird. Swire Pacific hat nach eigenen Angaben nicht die Absicht, ihre Mehr heit an Cathay aufzugeben.

Die Bearbeitung des Lizenzantrags der CNAC für die Flugroute zwischen Hongkong und Taiwan dürfte bei den Hongkonger Behörden zwei Jahre bean spruchen. Bislang hat die britische Ko lonialregierung die Politik "one airline, one route" verfolgt. Auf der anderen Seite drängt Taiwan Hongkong, vor dem 29. Oktober den Luftfahrtvertrag zu erneuern. Falls dies nicht der Fall sein wird, will Taiwan nicht ausschlie ßen, Cathays Flugrecht in Taiwan ein zuschränken, nämlich bei der Zwi schenlandung ihrer Maschinen in Tai wan auf Flugrouten nach Japan, Korea und anderen Ländern die Aufnahme von Passagieren zu verbieten.