

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 scheiterte 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. Infolgedessen 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 Flugge sellschaften 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 chine sischen 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.



Die Erneuerung des Luftfahrtvertrages zwischen Hongkong und Taiwan steht nun auch in den Gesprächen der Sino-britischen Gemeinsamen Liaisonsgruppe über die Übergabe von Hongkong zur Diskussion und wird wohl auch hier entschieden. Ein möglicher Kompromiß zur Lösung des Problems scheint, daß statt CNAC eine zweite Hongkonger Fluggesellschaft, Dragon Airlines, in den Vertrag einbezogen werden dürfte, an der sich die CITIC mit 46% der Aktien, Cathay mit 30% und Swire mit 13% beteiligen. Nicht nur Cathay, sondern auch Taiwan will die Einbeziehung der CNAC nicht gern akzeptieren, weil die Regierung Taipeï bislang immer noch keine offiziellen Kontakte mit Beijing erlaubt und die CNAC, wie bereits erwähnt, zur zivilen Luftfahrtbehörde CAAC gehört. Auf der anderen Seite will offensichtlich Beijing, das Taiwan als Provinz der VR China betrachtet, Hongkong zwingen, bei der Unterzeichnung des neuen Vertrages von CAL den Verzicht auf die Benutzung der Nationalflagge der Republik China zu verlangen. (ZYRB, 20. und 30.4.95; LHB, 19., 29.4. und 31.5.95; CP, 19. und 29.4.95; AWSJ, 26.-27.4. und 1., 4.-5.5.95; SCMP, 20. und 28.4., 5. und 21.5.95; FT, 26.4. und 4.5.95; HB, 11.5.95)

Bei der Verlängerung der Luftfahrtverträge Hongkongs mit anderen Staaten gibt es keine ähnlichen Probleme wie mit Taiwan. So wurde der Luftfahrtvertrag zwischen Hongkong und der Bundesrepublik Deutschland am 5. Mai ohne weiteres verlängert. Vor Deutschland hatten noch zehn Staaten neue Luftfahrtverträge mit Hongkong unterzeichnet, es sind dies: die Niederlande, die Schweiz, Kanada, Brunei, Frankreich, Neuseeland, Malaysia, Brasilien, Sri Lanka und Australien. (XNA, 6.5.95) -ni-

\*(39)

### **Konjunkturabschwächung in Hongkong**

Jüngsten offiziellen statistischen Angaben zufolge hatte das Bruttoinlandsprodukt (BIP) Hongkongs 1994 einen Zuwachs von 5,5% zu verzeichnen, es lag damit also niedriger als 1993 mit 5,8%. (FT, 9.5.95) Im ersten Quartal d.J. blieb die Jahreszuwachsrate des BIP weiter bei 5,5%. Jedoch bereiten die zunehmende Inflation und Arbeitslosigkeit sowie die Vergrößerung des Handelsdefizits der britischen Kolonie, die in zwei Jahren an die VR China zu-

rückgegeben wird, große Sorgen. Der Verbraucherpreisindex CPI(A), der die breite Schicht der Bevölkerung mit niedrigen Einkommen (50% aller Haushalte) erfaßt, ist von 8,5% im letzten Quartal 1994 auf 9,5% gestiegen und der für die Mittelschicht (30% aller Haushalte) verwendete CPI(B) hat im selben Zeitraum von 9,3% auf 10% zugenommen. (XNA, 27.5.95) Die Arbeitslosenquote lag in den drei Monaten vom Februar bis April d.J. bei 3% (2% im letzten Quartal 1994), d.h. die höchste seit neun Jahren. Für das ganze Jahr 1995 wird von der Hang Seng Bank eine durchschnittliche Arbeitslosenquote von 3,2% erwartet, 70% höher als im letzten Jahr mit 1,9%. (SCMP und XNA, 31.5.95)

Die rapide Zunahme der Erwerbslosen ist darauf zurückzuführen, daß einerseits die Arbeitsplätze infolge der anhaltenden Auslagerung der arbeitsintensiven Produktionen in die Nachbarregionen reduziert wurden und daß andererseits die Ein- und Rückwanderung von Arbeitskräften aus dem Ausland wächst. 1994 sind die Exporte Hongkongs nach China für "outward processing" (ausgelagerte Verarbeitung) gegenüber 1993 weiter um 13% auf 181,17 Mrd. HK\$ (7,8 HK\$ = 1 US\$) angestiegen. Von Hongkongs Gesamtexporten nach China entfielen 48% auf die "outward processing" (von Eigenexporten 71% und Reexporten 43%). Bei Hongkongs Importen aus China handelte es sich zu 76% um "outward processing". (SCMP, 20.5.95)

In den ersten vier Monaten d.J. hatten Hongkongs Gesamtexporte beim Jahresvergleich ein Wachstum von 19% zu verzeichnen, darunter stiegen die Reexporte um 18% und die Eigenexporte um 9,9%. Da die Importe um 26%, also noch schneller zulegten, ist das Handelsdefizit von 24,4 Mrd. HK\$ (3,13 Mrd. US\$) auf 56,9 Mrd. HK\$ (7,29 Mrd. US\$) gestiegen. (XNA, 30.5.95) -ni-