

nenalen Aufbau nur 25% des "totalen Outputs" (normalerweise ist die Summe hiervon nach Guo dreifach höher als das BSP) von 1997, weit hinter den diesbezüglichen Schuldensätzen der USA und Japans mit 40 bzw. 60% zur Zeit. Ferner meinte sie, daß im allgemeinen ein Land mit einem Pro-Kopf-BSP von 6.000 US\$ anfangen sollte, die öffentlichen Investitionen durch erhöhte Kreditaufnahmen vom Staat zu erweitern. Dies sei für Taiwan dringend erforderlich, weil sein Pro-Kopf-BSP bereits knapp 8.000 US\$ erlangt habe und seine Straßen z.B. mit Autos fast verstopft seien. Sie betonte zugleich, daß im Rahmen des Sechsjahresplans ein Teil der öffentlichen Investitionen auch Gewinne bringen könne und ein Teil der Bauprojekte an die private Wirtschaft übergeben werden dürfe. Dazu habe die Regierung vor, einen Teil der Aktien von öffentlichen Unternehmen zu veräußern. Ferner wies der CEPD darauf hin, daß 4.900 Mrd.NT\$ des 8.200 Mrd.NT\$-Gesamtkapitalbedarfs in dem Sechsjahresplan für die Fortsetzung der noch nicht beendeten Bauarbeiten der 1984 beschlossenen 14 Großbauprogramme seien; die Kosten der neuen Projekte hätten nur einen Anteil von über 3.200 Mrd.NT\$.

Zur Zeit haben die ausstehenden Anleihen der Zentralregierung nach Angaben des Schatzmeisters der Staatskasse, Wang Rongzhou (Wang Jungchou), einen Anteil von 18,4% an den Gesamtausgaben vom laufenden Budgetjahr, weit niedriger als die von Südkorea und Singapur mit einem Anteil von 57,2% bzw. 269,7%. Er hat ebenso wie Frau Guo keine Bedenken gegen eine Schuldenexpansion des Staates zur Finanzierung des Sechsjahresplans. Dagegen befürchtet Finanzminister Wang Jianxuan (Wang Chien-shien) in Hinsicht auf die staatliche Finanzkraft eine Überstrapazierung durch das gigantische Schuldenvolumen von 6.300 Mrd.NT\$. Außerdem ist die Durchführbarkeit eines Teils des Sechsjahresplans für den nationalen Aufbau im Hinblick auf den seit einigen Jahren herrschenden Arbeitskräftemangel und den zunehmenden Widerstand der Umweltbewegung nicht ohne Schwierigkeit. Zahlreiche alte Großprojekte haben deswegen nicht rechtzeitig begonnen bzw. nicht abgeschlossen wer-

den können. (LHB, 1., 13./14. und 27.12.90, 4.-5. und 7.1.91, 1.2.91; ZYRB, 26. und 28.12.90, 2.2.91; ZZ, No.85, 18.1.91, S.6 und 11, No.88, 8.2.91, S.4; Xinxiwen, Taipei, No.199, 31.12.90-6.1.91, S.58, No.200, 7.-13.1.91, S.88 f., No.201, 14.-20.1.91, S.72 f.) -ni-

Hongkong und Macau

*(34)

Zuspitzung des sino-britischen Streits um das Bauprojekt Hongkonger Flughafen

Vom 10. bis 12. Januar hielten Experten aus China und Hongkong die zweite Gesprächsrunde über den Bau eines neuen internationalen Flughafens in Hongkong. Wie berichtet (C.a. Oktober 1989, Ü 53, S.777 f. und Dezember 1990, Ü 38, S.933 f.), plant die Hongkonger Regierung, im Gebiet von Chek Lap Koh mit riesigen zusätzlichen Landaufschüttungen zwischen Chek Lap Koh und Lantau einen neuen internationalen Flughafen zur Entlastung des jetzigen Kai-Tak-Flughafens, dessen Kapazität bald ausgeschöpft sein wird, zu bauen. Neuesten Berechnungen der Regierungsseite zufolge liegen die Kosten allein für den neuen Flughafen bei 38 Mrd.HK\$ (rd. 7,80 HK\$ = 1 US\$). Ein weiterer Betrag von 41 Mrd.HK\$ ist nach den neuen Voranschlägen für die Straßenanbindung des Flughafens an die Stadt erforderlich, womit sich die in unmittelbarer Verbindung zu dem Großbauprojekt eingeplanten Gesamtkosten auf 79 Mrd.HK\$ belaufen. Rechnet man die geplante Schnellbahn sowie andere Nebenprojekte wie eine Satellitenstadt in der Umgebung des Flughafens und zwei neue Container-Terminals hinzu, wird der erforderliche Gesamtaufwand für die Durchführung des Regierungsplans 160 Mrd.HK\$ statt der ursprünglich kalkulierten 127 Mrd.HK\$ übersteigen.

Weil die Bauzeit des neuen Flughafens über 1997 - das Jahr, in dem Hongkong an China zurückgegeben wird - hinausreicht, hatte die Regierung in Beijing große Bedenken gegen das

kostspielige Investitionsprogramm geäußert. Sie beklagte sich darüber, daß sie von der Hongkonger Regierung keine ausreichenden Informationen über das Mammutprojekt bekommen habe. Es besteht nicht nur auf der chinesischen Seite, sondern auch bei vielen Experten in Hongkong die Befürchtung, daß die Umsetzung der Baupläne die Finanzkraft Hongkongs bei weitem übersteigen würde und man erst nach 1997 die Zeche werde zahlen müssen. Im letzten Oktober hatte die Hongkonger Regierung eine chinesische Expertendelegation zu Informationsgesprächen nach Hongkong eingeladen; ein Konsensus wurde jedoch nicht erzielt.

Die Meinungsverschiedenheiten erreichten einen Höhepunkt auf der zweiten Expertengesprächsrunde beider Seiten; die Sitzung wurde beinahe abgebrochen. Auf einer Pressekonferenz nach dem Zusammentreffen am 12. Januar attackierte der amtierende Leiter der chinesischen Gruppe und Direktor des Forschungsinstituts für die Angelegenheiten von Hongkong und Macau unter dem Staatsrat, Luo Jiahuan, die britische Seite mit sehr scharfen Worten. Er warf der Hongkonger Regierung vor, daß sie mit dem kostspieligen Großbauprojekt intransparent sei und unverantwortlich handle. Er betonte das chinesische Mitspracherecht bei dem Bauvorhaben des neuen Flughafens, weil es erst nach 1997 fertiggestellt werden kann. Ferner meinte er, daß Beijing jetzt auch in der Verantwortung stehe, für die Interessen der Hongkonger Bevölkerung gegenüber der britischen Kolonialregierung zu sprechen. Erst nach 1997, wenn die Sonderverwaltungszone Hongkong unter chinesischer Souveränität gegründet werde, könne Hongkong aufgrund seiner Autonomie über Bauprojekte allein entscheiden, ohne dabei eine Einmischung von Beijing befürchten zu müssen. Er warnte die Briten davor, in Hongkong in der letzten Phase eine "unrühmliche Tat" durch die mangelnde Kooperationsbereitschaft mit China beim Bau des neuen Flughafens zu hinterlassen.

Der Ärger auf chinesischer Seite ist darauf zurückzuführen, daß sich die britische Seite nach wie vor weigert, einen Finanzierungsplan für das Bauvorhaben des neuen Flughafens vorzulegen. Darüber hinaus hatten die Experten der Hongkonger Regierung

beim letzten Gespräch mit ihren chinesischen Kollegen noch eine letzte Entscheidung über 12 Bauprojekte vorgelegt. Grundsätzlich lehnt die Hongkonger Regierung ein Mitspracherecht Chinas in Angelegenheiten Hongkongs vor 1997 ab.

Die Meinungsverschiedenheiten über den Bau des neuen Flughafens sind damit auch immer mehr zu einer politischen Auseinandersetzung geworden. Die Briten betonen, daß sie allein für Hongkong bis 1997 zuständig seien. Dagegen ist Beijing der Meinung, daß die Briten die Zukunft Hongkongs nach 1997 nicht bestimmen können. In der letzten Phase vor der Übergabe Hongkongs an China müßten sie sich bei allen Großbauprojekten mit der chinesischen Seite einigen. Beide Seiten stützen sich auf die Vereinbarung von 1984. (Dazu vgl. DGB, 13./14.1.91; XNA, 11.-13.1.91; FT, 14.1.91; AWSJ, 18./19.1.91) Die Hongkonger Regierung hat im Oktober 1989 den Bau des neuen Flughafens beschlossen, um ihre Verantwortung für Hongkong in der Übergangszeit zu demonstrieren und besonders das Vertrauen der Bewohner Hongkongs in die Zukunft, das durch die blutige Niederschlagung der chinesischen Demokratiebewegung im Juni 1989 in Beijing stark beeinträchtigt wurde, wiederherzustellen. Aber die zunehmenden leidenschaftlichen Auseinandersetzungen zwischen Beijing und der britischen Kolonialregierung verunsichern die Hongkonger jetzt eher noch mehr. Trotz der genannten Beteuerung Luo Jiahuan, daß die chinesische Regierung für die Interessen der Bewohner Hongkongs eintrete und daß sie nach 1997 die Entscheidung Hongkongs über Großbauprojekte nicht mehr beeinflussen werde, denken die Bewohner Hongkongs, daß Beijing seinen Einfluß auf Hongkong vor 1997 geltend machen wird, wodurch die nach 1997 versprochene Autonomie als Sonderverwaltungszone unter chinesischer Souveränität unglaubwürdig werde. (Dazu vgl. z.B. T.L. Tsim, "Beijing Hijacks Hong Kong Autonomy", in: AWSJ, 29.1.91)

Gleich im Anschluß an die zweiten erfolglosen Expertengespräche erteilte die Hongkonger Regierung der Firma Kumagai Gumi (Hongkong) einen Auftrag in Höhe von 311 Mio.HK\$ für die ersten Bauarbeiten des neuen Flughafens. (FT, 16. und 31.1.91) Der Gouverneur von Hongkong, Sir David

Wilson, hielt sich vom 21. bis 24. Januar in Beijing auf und führte dort Gespräche mit Ministerpräsident Li Peng und den für Hongkong zuständigen Politikern. Nach seiner Rückkehr bezeichnete Wilson vor der Presse den Meinungsaustausch mit den führenden chinesischen Politikern als "nützlich". Weitere Expertengespräche beider Seiten seien geplant. Auf die Frage eines Journalisten deutete der Gouverneur auf eine eventuelle Änderung des Flughafenprojekts hin, um Beijings Einwilligung doch noch zu gewinnen. So könnten einige Nebenprojekte wie z.B. der Bau der geplanten Schnellbahn verschoben oder sogar gestrichen werden. (DGB, 25./26.1.91; FT, 25.1.91; AWSJ, 28.1.91) Eine Einwilligung Beijings ist im Hinblick auf die Finanzierung erforderlich, weil die Schuldentilgung erst nach 1997 beginnen soll. Die Hongkonger Regierung hofft auf einen Anteil von 40-60% privater Investitionen. Besonders potentielle japanische Unternehmen haben bereits wissen lassen, daß ihnen an einer kooperativen Haltung Beijings gelegen ist. (FAZ, 8.1.91)

Beijing ist auch - wie es betont - nicht grundsätzlich gegen die Baupläne Hongkongs. Chinesische Unternehmer haben sich nicht nur am Ausbau des Hongkonger Containerhafens beteiligt, sondern bemühen sich auch, einen Auftrag für den Bau einer mit dem Flughafenprojekt direkt in Zusammenhang stehenden Hängebrücke (10 Mrd.HK\$) zu bekommen. (NfA, 30.1.91; FT, 16.1.91) -ni-

*(35)

Aktuelle Wirtschaftsdaten von Hongkong für 1990

1. Wieder Defizit im Außenhandel

Das Wertvolumen der Gesamtexporte Hongkongs vom vergangenen Jahr betrug nach vorläufigen offiziellen Statistiken 639.874 Mio.HK\$ (umgerechnet 82.035, 12 Mio.US\$), davon entfielen 225.875 Mio.HK\$ (28.598 Mio.US\$) auf Eigenexporte und 413.999 Mio.HK\$ (53.076,79 Mio.US\$) auf Reexporte. Im Vergleich zu 1989 hatten die Gesamtexporte einen Zuwachs von 12,2%, die Eigenexporte 0,8% und die Reexporte 19,5% zu verzeichnen. Das Importvolumen ist mit 642.534 Mio.HK\$ (82.376,15 Mio.US\$) um 14,2% gestiegen. Die Jahresbilanz wies damit ein Handelsdefizit von 2.660 Mio.HK\$

(341,02 Mio.US\$) auf - 1989 ergab sich ein Handelsbilanzüberschuß von 7.728,14 Mio.HK\$ (990,79 Mio.US\$). (XNA, 25.1.91; FT und IHT, 25.1.91)

Im November fielen die vorrätigen Order gegenüber dem Vorjahresmonat um 1%, blieben aber gegenüber dem Vormonat unverändert. (XNA, 20.1.91; AWSJ, 21.1.91)

2. Anzahl der Touristen wieder angestiegen

Die Zahl von Touristen erreichte 1990 eine neue Rekordhöhe von über 5,93 Millionen, 10,7% mehr als im Vorjahr. Ein großer Teil der Touristen waren Chinabesucher, die in Hongkong Zwischenstation machten. 1989 ging die Zahl der Hongkong-Touristen infolge der blutigen Ereignisse vom 4. Juni in Beijing gegenüber 1988 um 4,1% auf 5,46 Millionen zurück. Trotz der Zunahme ist die Auslastung der Kapazitäten der Hotelbranche wie im Vorjahr bei 79% geblieben. Dies ist darauf zurückzuführen, daß im letzten Jahr auch die Anzahl der Hotelzimmer um 2.000 zunahm. (XNA und AWSJ, 26.1.91; FT, 25.1.91)

3. Niedrige Arbeitslosenquote

In den drei Monaten von September bis November 1990 lag die Arbeitslosenquote saisonbereinigt bei 1,4%, nur etwas höher als im Vorjahreszeitraum mit 1,3%, aber niedriger als in den drei Monaten davor mit 1,8%. Für das 4. Quartal 1990 wurde ebenfalls eine niedrigere Arbeitslosenquote von 1,3% erwartet.

Vom September bis November waren den Regierungsstatistiken zufolge insgesamt 40.000 Menschen erwerbslos, in den drei Monaten davor 48.600 und im Vorjahreszeitraum 37.000. (AWSJ, 16.1.91)

4. Beschleunigung der Inflation

Die Inflationsrate lag 1990 im Durchschnitt gemäß CPI (A) bei 9,7% (im Vorjahr 10,1%), gemäß CPI (B) ebenfalls bei 9,7% (9,7%) und gemäß Hang Seng CPI bei 11,2% (11%). Sie decken jeweils rd. 50%, 30% und 10% der städtischen Haushalte mit Monatsausgaben von 2.000-6.499 HK\$, 6.500-9.999 HK\$ und 10.000-24.999 HK\$ im Zeitraum Oktober 1984 bis September 1985 als Berechnungsbasis. (AWSJ, 26.1.91) -ni-

*(36)

Wirtschaftswachstum von Macau im vergangenen Jahr auf rd. 6% geschätzt

Im vergangenen Jahr hatte die Wirtschaft der portugiesischen Kolonie Macau nach verschiedenen Schätzungen ein reales Wachstum von 5,5-6% zu verzeichnen, etwa wie im Vorjahr mit 5,7%. Jüngsten offiziellen Schätzungen zufolge betrug das Gesamthandelsvolumen in den ersten acht Monaten 1990 17,688 Mrd. Patacas (umgerechnet 2,197 Mrd.US\$), 5,7% mehr als im Vorjahr. Die Exporte stiegen um 11%, und die Bilanz wies einen Handelsüberschuß von 1,6 Mrd. Patacas auf. Die Textilexporte hatten einen Anteil von 74% an den Gesamtexporten, höher als im Vergleichszeitraum 1989 mit 72%.

Im gleichen Zeitraum nahm die Touristenzahl mit 4,1 Millionen um 6,5% gegenüber der Vorjahresperiode zu. Für das ganze Jahr 1990 werden 6 Millionen Touristen erwartet. Über 98% der Touristen kamen aus bzw. über Hongkong.

Im Baugewerbe sind in den ersten sieben Monaten die neu fertiggestellten Bauflächen mit insgesamt 690.000 qm um 6,6% zurückgegangen. Aber die Regierungsausgaben für Investitionen lagen 1990 mit 1,6 Mrd. Patacas (198,75 Mio.US\$) doppelt so hoch wie im Vorjahr.

Hohes Wachstum wies auch der Finanzsektor auf. Bis Ende September stiegen die Depositen der einheimischen Bewohner um 26% auf 27,7 Mrd. Patacas (3,5 Mrd.US\$) und die Darlehen um 17% auf 15,8 Mrd. Patacas (2 Mrd.US\$). Die Gesamtgewinne der Banken vor Steuer legten im ersten Halbjahr gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 31% zu. Infolge der Anhebung des Lebensstandards der Einwohner sind die Importe von Konsumgütern in den ersten acht Monaten um 10,1% gegenüber dem Vorjahreszeitraum gestiegen. Der Preisindex kletterte zugleich um 7,35% nach oben. (XNA, 25.12.90 und 9.1.91)

Am 11. Januar 1991 ist Macau 101. Mitglied des Allgemeinen Zoll- und Handelsabkommens (GATT) geworden. China und Portugal haben gemeinsam die Aufnahme Macaus bei der internationalen Handelsorganisation beantragt. (XNA, 13. und 15.1.91; AWSJ, 14.1.91) -ni-

Oskar Weggel

China und der Golfkrieg

Gliederung:

1. Reaktionen Beijings auf die Golfkrise
 - 1.1. Reaktionen im Gefolge des 2. August 1990
 - 1.2. Reaktionen im Gefolge des 17. Januar 1991: China steckt den Kopf in den Sand
 2. Hauptelemente der etablierten chinesischen Nahostpolitik
 - 2.1. Nahostpolitik in den 70er und 80er Jahren
 - 2.2. Die beiden irrtümlichen Hauptprämissen der chinesischen Nahostpolitik
 - 2.2.1. "Wachsende Friedenskräfte": Ergebnis von Falschprognosen aus dem Jahr 1988
 - 2.2.2. "Wachsende Einheit der Völker des Nahen Ostens"
 3. Die Interessen Chinas
 - 3.1. Allgemein
 - 3.2. Chinesische Wirtschaftsinteressen
 - 3.3. Chinesischer Waffenhandel in Nahost
 4. Die Angst der Regierung vor Unruhen - und sei es auch nur durch Friedensdemonstrationen

1. Reaktionen Beijings auf die Golfkrise

1.1. Reaktionen im Gefolge des 2. August 1990

Am 2. August 1990 überfielen Truppen Saddam Husseins das benachbarte Kuwait und erklärten das Ölscheichtum zu einer Provinz des Irak.

Die Weltgemeinschaft reagierte ohne Zögern. Bereits am 7. August 1990 begannen die USA mit der "Operation Wüstenschild" und entsandten die ersten Truppen nach Saudi-Arabien und in die Golfregion. Da auch Großbritannien, Frankreich und eine Reihe von arabischen Staaten der Anti-Irak-Front Streitkräfte bereitstellten, hatten die multinationalen Truppen am Golf zur Jahreswende 1990/91 bereits eine Gesamtstärke von 530.000 Mann erreicht und verfügten über mehr als 100 Kriegsschiffe sowie über rd. 1.000 Flugzeuge.

Als Reaktion darauf kündigte der Irak an, er werde seine Armee um 250.000 Mann auf 680.000 aufstocken.

Die multinationalen Streitkräfte begannen auch mit gemeinsamen Manövern, auf die wiederum der Irak mit Drohgebärden antwortete. Die Kriegsgefahr wuchs von Tag zu Tag.

China verfolgte diese Entwicklungen mit "offizieller" Besorgnis - und übrigens auch mit Verlegenheit; war Beijing doch von den Entwicklungen am Golf nicht weniger überrascht worden als seinerzeit vom "Dezember-Coup" auf den Philippinen oder aber von den Umbrüchen in Osteuropa Ende 1989. Zwar hatte der chinesische Militärattaché in Bagdad den Angriff des Irak auf Kuwait bereits eine Woche vor der Invasion prognostiziert,¹ doch niemand hatte dies offensichtlich ernstgenommen.

So dauerte es denn fast einen ganzen Monat, ehe Beijing auf den Überfall vom 1./2.8.1990 eine umfassende Strategie des Vorgehens zur Hand hatte. Ende August 1990 traten einige Politbüromitglieder sowie mehrere Senioren i.R., u.a. Deng Xiaoping, zu Beratungen zusammen. Dabei kam es, wie