

Mrd. US\$) gestrichen. (LHB und CP, 17.7.93) Das Bauprojekt für die 345 km lange Strecke sollte nach dem ursprünglichen Plan bis spätestens 1999 beendet werden und insgesamt 426 Mrd. NT\$ (16,4 Mrd. US\$) kosten. Im Hinblick auf die angespannte Finanzlage will die Regierung die Baufrist bis zum Jahr 2003 verlängern. Einschließlich der Zinsbelastung dürften sich die Baukosten schätzungsweise auf 7.000 - 8.000 Mrd. NT\$ oder noch mehr erhöhen. Daraufhin machte der Abgeordnete Wang Jianxuan (Wang Chien-shien), der früher Finanzminister gewesen war, den Vorschlag, privaten Investoren das Bauvorhaben zu überlassen. Bei der Abstimmung über diesen Vorschlag waren 49 Abgeordnete für und 48 dagegen. Die Fraktionsführer der Regierungspartei KMT (Kuomintang, Guomindang) forderten jedoch eine Wiederholung der Abstimmung und mobilisierten eiligst weitere Abgeordnete der eigenen Partei zur Stimmabgabe. Bei der zweiten Abstimmung waren 53 der 108 anwesenden Abgeordneten für und 54 gegen den Vorschlag von Wang. Zwar lag diesmal das Kontra mit einer Stimme mehr vor dem Pro, doch es wurde nicht die erforderliche Mehrheit von über der Hälfte der Anwesenden erreicht. Daher mußte eine dritte Abstimmung abgehalten werden. Wang erläuterte nochmals seinen Vorschlag und betonte, daß er das Bauvorhaben nicht ablehne, sondern eine private Finanzierung befürworte. Dies überzeugte offenbar wieder einige Abgeordnete, denn die Stimmen für seinen Vorschlag stiegen bei der dritten Abstimmung auf 58, während die Gegenstimmen auf 49 sanken. Damit war die Streichung der Investitionsausgaben der Regierung für die Hochgeschwindigkeitsbahn beschlossen.

Sowohl politisch als auch wirtschaftlich gilt der parlamentarische Beschluß als eine große Sensation. Die Anhänger der sogenannten "Nichthauptströmung" der Regierungspartei, zu denen auch Wang zählt, haben zum zweitenmal zusammen mit der Opposition DPP (Democratic Progressive Party) gemeinsam im Parlament gegen die Regierungspolitik gestimmt - im Juni war auf gleiche Weise gegen den Willen der Regierung ein "Sonnenschein-Gesetz" gegen Korruption verabschiedet worden (siehe dazu C.a., Juni 1993, Ü 34, S.564). Die Spaltung der KMT ist also deutlicher denn je. Wirtschaft-

lich bildet das Hochgeschwindigkeitsbahn-Bauprojekt einen wichtigen Teil des laufenden Sechsjahresplans für den nationalen Aufbau (1991-1996). Um den Auftrag bewerben sich Konsortien aus Deutschland, Frankreich und Japan. In den vergangenen zwei Finanzjahren waren vom Legislativ Yuan für die Planung und Vorbereitungsarbeiten bereits 2,65 Mrd. NT\$ gebilligt worden. Bei den gestrichenen Ausgaben handelt es sich um Gelder für die Landbeschaffung.

Da die privaten Unternehmen bislang kein Interesse an den gigantischen und langfristigen Investitionen gezeigt haben, will die Regierung das Bauvorhaben nicht aufgeben. Sie wird den Gesetzgebungs Yuan nach der Sommerpause veranlassen, darüber nochmals abzustimmen. Wie dies eingeleitet wird, ist noch nicht entschieden, und ob das Parlament seinen Beschluß wieder korrigieren wird, gilt ebenfalls als unsicher. Abgesehen von den Finanzproblemen bezweifeln viele Experten auch die Notwendigkeit einer Hochgeschwindigkeitsbahn, die eine neue Trasse brauche. Sie weicht von zahlreichen Großstädten ab und würde für die Gesamtstrecke im Vergleich zur bestehenden Linie zwischen Taipei und Kaohsiung nur 90 Minuten einsparen. (LHB, 21., 22.7.93)

Nicht nur das Eisenbahnprojekt, auch andere Vorhaben des Nationalen Sechsjahresplans werden zeitlich gestreckt oder vorläufig nicht durchgeführt. Dies ist das Ergebnis einer Sichtung und Bewertung durch den Council for Economic Planning and Development (CEPD), die oberste Planungsbehörde Taiwans.

Der CEPD legte kürzlich einen Zwischenbericht zum Stand des Sechsjahresplans vor. Von den zu Beginn am 1.7.91 vorgesehenen 775 Projekten bleiben 634 übrig. Das finanzielle Gesamtvolumen wird von rd. 8,3 Billionen NT\$ auf 6,5 Billionen NT\$ reduziert. Inzwischen ist sogar nur noch von Ausgaben in Höhe von 5 Billionen NT\$ die Rede, und weitere Kürzungen sind nicht ausgeschlossen.

Eine aktuelle Liste der Vorhaben und ihrer Einstufung war nicht erhältlich, doch wurde bekannt, daß der Sektor Transport und Telekommunikation am stärksten von den Einsparungen betroffen ist. Hier sollen nur noch 88 (ur-

sprünglich 100) Projekte mit einem Aufwand von 1.973,3 (2.771,4) Mrd. NT\$ realisiert werden. Für die Entwicklung des Energiesektors veranschlagt der CEPD in seinem Zwischenbericht jetzt 596,3 (999,8) Mrd. NT\$. Die Mittel für Vorhaben im Umweltschutz sollen um 8% auf 266,8 Mrd. NT\$ gekürzt werden. Demgegenüber plant die Behörde für Vorhaben des Städte- und Wohnungsbaus nunmehr 1.110,7 (931,2) Mrd. NT\$ ein.

Der Hauptgrund für die starken Kürzungen im Transportsektor ist, daß zahlreiche Vorhaben im Zeitplan weit zurückliegen. Verantwortlich hierfür sind u.a. Probleme bei der Landbeschaffung, die Arbeitskräfteknappheit und Verzögerungen im Parlament bei der Genehmigung von Mitteln.

Als Folge hat der CEPD die Laufzeit der Pläne teilweise bis ins nächste Jahrhundert verlängert. Der zweite Central-Southern Freeway soll z.B. statt 1998 nun erst im Jahre 2003 fertig sein.

Revidiert wurden auch die Zeitpläne für die Nahschnellverkehrssysteme in Taipei und Kaohsiung, für die Westküsten-Autobahn, die Autobahn zwischen Taipei und Ilan sowie für den Ost-West-Express-Highway. (NfA, 26.7.93; vgl. auch LHB, 4. und 10.7.93) -ni-

Hongkong und Macau

*(37)

Politisches Aprilwetter bei den sino-britischen Verhandlungen über Hongkong hält an

Im Berichtsmonat wurde zwischen London und Beijing weiter intensiv über Hongkong verhandelt; doch trotz einer verbesserten Atmosphäre ist noch kein Zeichen einer Einigung über die Zusammensetzung des vor der Übergabe an China (1997) letzten Legislativrats (Parlament) der britischen Kolonie in Sicht. Wie berichtet (C.a. Oktober 1992, Ü 42, S. 706 f.) hatte Gouverneur Chris Patten am 7. Oktober des vergangenen Jahres in seinem Regierungsbericht eine Novellierung des Wahlgesetzes angekündigt, wodurch die Anzahl der direkt gewählten

Mitglieder des Legislativrats bei den kommenden Wahlen 1995 auf Umwegen erheblich erhöht werden könnte als ursprünglich zwischen London und Beijing vereinbart worden war und es das chinesische Grundgesetz für Hongkong ab 1997 vorsieht. Die chinesische Regierung verlangte darauf von Patten, seinen Plan zurückzuziehen, um die Wende in Hongkong nicht zu erschweren. Dies lehnte der Gouverneur strikt ab und forderte Beijing auf, einen Gegenvorschlag zur Diskussion zu unterbreiten. Nach halbjährig heftigen Wortgefechten und Drohungen einigten sich London und Beijing im April d.J. darauf, Gespräche zu diesem Thema wieder aufzunehmen.

Am 5. und 6. Juli trafen die Vertreter beider Seiten zum siebten Mal in Beijing zusammen. Wie bei den vorausgegangenen sechs Verhandlungsrunden wurde im abschließenden Kommuniké außer der Terminvereinbarung für die achte Runde kein Ergebnis bekanntgegeben. (DGB, 8.7.93) Am 8. und 9. Juli kam der britische Außenminister Douglas Hurd nach Beijing. Er wurde vom chinesischen Staatspräsidenten Jiang Zemin empfangen, und die Stimmung bei der Begegnung wurde als freundlich bezeichnet. Mit seinem chinesischen Amtskollegen Qian Qichen erörterte Hurd nach eigenen Angaben neben der Frage über die Verbesserung der Wahlmodalitäten für 1994/95 in Hongkong im Hinblick auf mehr Demokratie auch das Thema des sogenannten "Direktzugs" (*zhitongche*) für die Abgeordneten, d.h. der Aufrechterhaltung des Mandats der Mitglieder des letzten kolonialen Legislativrats im ersten Legislativrat nach der Übergabe Hongkongs 1997. Er betonte, daß die Wahlmethoden 1994/95 offen, fair und akzeptabel für die Bevölkerung Hongkongs sein müßten. Die Probleme seien schwierig. Beide Seiten hätten sich darauf geeinigt, die Verhandlungen weiter zu beschleunigen und seien sich auch darüber im klaren, daß nicht endlos ohne Ergebnisse weiterverhandelt werden könne. Es gebe zwar keine Zeitbeschränkungen, aber die Zeit sei auch nicht grenzenlos. (DGB, 11.7.93; SCMP, 10.7.93; FT, SZ und FAZ, 10./11.7.93)

Vom 20. bis 22. Juli fand dann die achte Runde der Verhandlungen beider Seiten über die Wahlen 1994/95 in Beijing statt, aber auch sie brachte außer einer neuen Terminvereinba-

rung für die neunte Runde am 16./17. August 1993 keinen Fortschritt. (DGB, 24.7.93) Im September werden die zwei Außenminister am Rande der UNO-Vollversammlung in New York wieder persönlich über Hongkong sprechen.

Am 27. Juli hielt ein Sprecher des chinesischen Außenministeriums der britischen Kolonialregierung vor, mit der neuen Regelung der Wahlbezirke und der Gründung des Wahlkomitees am 21. bzw. 23. Juli die Wahlen für 1994/95 einseitig vorzubereiten. Dies sei eine Störung der Verhandlungen und unannehmbar für China. (XNA, 28.7.93) Auf der anderen Seite hat Beijing am 2. Juli eine offizielle Arbeitsgruppe für die Gründung eines "Vorbereitungskomitees zur Übernahme von Hongkong" gebildet, obwohl es bis zu dessen Gründung (1996, nach einem Beschluß des Chinesischen Nationalen Volkskongresses vom 4.4.1990) noch eine Zeitspanne von über zwei Jahren gibt. -ni-

*(38)

Pro-Kopf-BSP von Macau im letzten Jahr auf 13.527 US\$ gestiegen

Den jüngsten statistischen Angaben der Macauer Regierung zufolge belief sich das Bruttosozialprodukt (BSP) der portugiesischen Kolonie 1992 zu Marktpreisen auf 5,03 Mrd. US\$, 12% höher als 1991. Damit ist das Pro-Kopf-BSP um 19% auf 13.527 US\$ gestiegen. Mit 1,4 Mrd. US\$ lagen die Inlandsanlageinvestitionen 30,6% höher als im Vorjahr und der Privatverbrauch stieg um 7,7% auf 1,56 Mrd. US\$. Die gesamten Exporte von Gütern und Dienstleistungen erhöhten sich um 6,4% auf 4,12 Mrd. US\$. (XNA, 6.7.93; AWSJ, 5.7.93)

In den ersten fünf Monaten d.J. sanken die Warenexporte gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 2,5% auf 601,12 Mio. US\$ und die Warenimporte um 0,5% auf 790,89 Mio. US\$. Damit wies die Bilanz ein Handelsdefizit von 189,76 Mio. US\$ auf. Von den Exporten entfielen 72% auf Textilien, Kleidung und Leder. 32% der Exporte gingen in die USA, 30% in die EG und 34% nach asiatisch-pazifischen Staaten einschließlich des chinesischen Festlands. (AWSJ, 21.7.93) -ni-