

Wachstumsdreiecke in Südostasien als neue Form der subregionalen Kooperation: Das Beispiel des "Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle"

Arndt E. Focken

By using complementary resource endowments and comparative advantages of their sub-regions growth triangles are to become an attractive centre for local and foreign direct investment in order to strengthen the competitiveness of the area under consideration and to promote intra- and extra-regional trade. The ultimate objective is to generate prosperity in the sub-regions as well as in their respective countries. But growth triangles not only create economic gains for the players involved. They also may affect security and stability in the region in a positive as well as in a negative way. Hence, a judicious implementation of development strategies, taking into account a multitude of political, social and economic variables, is vital for the success of the programme. Most important is the long-term equal distribution of benefits among the partners. For the development of the Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle portrayed in this article a study has been conducted by the Asian Development Bank containing a strategy for the implementation of 97 initiatives. The majority of these apply to the triangle region as a whole and to the Malaysia-Thailand axis respectively.

1 Einleitung

Ein freier internationaler Gütertausch erfordert, soll er von Dauer sein, internationale Kompatibilität hinsichtlich der Arbeitsteilung. Die Unterschiede in der Ausstattung mit Produktionsfaktoren zwischen den zwar rohstoffarmen, aber höher industrialisierten Ländern Ost- und Südostasiens wie Japan, Südkorea, Taiwan, Hongkong, Singapur und zunehmend auch Malaysia und Thailand einerseits und den rohstoffreichen, weniger industrialisierten übrigen Ländern der Region andererseits sind der wichtigste Bestimmungsfaktor einer intra-regionalen Wirtschaftskooperation. Aufgrund der Hinwendung zur Marktwirtschaft und einer außenwirtschaftlichen Deregulierung und Liberalisierung unterschiedlichen Ausmaßes in mittlerweile allen Ländern Südostasiens entwickelten sich in den letzten Jahren rasch wachsende Wirtschaftsverflechtungen, induziert vor allem durch den privaten Sektor. Verstärkte Austauschbeziehungen der südostasiatischen Staaten untereinander auf der Basis vertikaler Spezialisierung, also der Arbeitsteilung nach Produktionsstufen, und unter Nutzung einer komplementären Ressourcenausstattung führen zu wachsender intra-regionaler Kapitalverflechtung durch Unternehmen, die durch grenzüberschreitende Investitionen industrielle Netzwerke für Beschaffung, Fertigung, Vertrieb und Marketing sowie für Technologie aufbauen. Diese komplementären Austauschbeziehungen ermöglichen es den fortgeschritteneren Ländern,

Knappeitsprobleme (Rohstoffe, Arbeitskräfte, Land) zu lösen und neue Märkte zu erschließen, während sie den weniger entwickelten Ländern die Chance bieten, Zulieferbeziehungen zu den Industrialisierungsschwerpunkten der Region unter Nutzung der eigenen Ressourcen aufzubauen und sich über den intra-regionalen Austausch langfristig dem internationalen Handel anzuschließen.¹

Diese Entwicklungen sowie die Lehre aus bisherigen Erfahrungen der ASEAN-Staaten mit Problemen und Hindernissen bei der Umsetzung wirtschaftlicher Zusammenarbeit auf nationaler Ebene² führten zur Kooperationsform der sogenannten Wachstumsdreiecke (*Growth Triangles*), die während der letzten Jahre in verschiedenen grenzübergreifenden Gebieten der ASEAN-Staaten etabliert wurden. Von ihnen verspricht man sich größere Flexibilität und Dynamik durch Zusammenarbeit auf in erster Linie subregionaler Ebene, die zu einer spürbaren Ausweitung des intra- und vor allem des extra-regionalen ASEAN-Handels beitragen soll.

Im weiteren Verlauf des vorliegenden Aufsatzes wird diese Kooperationsform auf ihre grundlegenden Charakteristika und Implikationen hin untersucht und ein Konzept zur Entwicklung eines Wachstumsdreiecks exemplarisch am Beispiel des *Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle* vorgestellt. Unter Heranziehung einer eigens angefertigten Studie der Asiatischen Entwicklungsbank (ADB) versucht der Beitrag, ein aktuelles Portrait dieses "Nördlichen Wachstumsdreiecks" der ASEAN zu zeichnen.

2 Generelle Charakteristika und Implikationen von Wachstumsdreiecken

Im nachfolgenden Abschnitt wird zunächst die Growth Triangle-Konzeption näher erläutert sowie ein Überblick über deren grundlegende Erfolgsfaktoren gegeben. Im Anschluß an die jeweils kurze Vorstellung der derzeit im ost- und südostasiatischen Raum existenten Wachstumsdreiecke erfolgt sodann eine Analyse der möglichen sicherheitspolitischen Auswirkungen dieser Kooperationsform.

2.1 Konzeption und grundlegende Erfolgsfaktoren

Der Begriff des Wachstumsdreiecks wurde vom damaligen stellvertretenden Premierminister Singapurs Goh Chok Tong geprägt und bezeichnete die 1989 beginnende Zusammenarbeit des Stadtstaates mit dem malaysischen Bundesstaat Johor und der zur indonesischen Provinz Riau gehörenden Insel Batam. Die durch das Wort Dreieck implizierte Zusammenarbeit dreier Partner ist heute zwar nicht mehr immer gegeben, daher wäre die Bezeichnung Wachstumszone zutreffender. Da sich

¹ Vgl. DEG: *Wandel*, 1996, S. 5 f.

² In diesem Zusammenhang sei an das faktische Scheitern der vier bedeutendsten Kooperationsvorhaben der achtziger Jahre erinnert: das Abkommen über ASEAN-Handelspräferenzen (*Preferential Trading Arrangements, PTA*), die ASEAN-Industrieprojekte (*ASEAN Industrial Projects, AIP*), das Programm zur Industriekomplementierung (*ASEAN Industrial Complementation Scheme, AIC*) sowie das Programm der industriellen Gemeinschaftsunternehmen (*ASEAN Industrial Joint Venture Scheme, AIJV*).

jedoch im englischen Sprachgebrauch der Terminus Growth Triangle durchgesetzt hat, wird er auch hier im folgenden weiter verwendet.³

Kennzeichnend für Wachstumsdreiecke ist die Symbiose benachbarter Gebiete über entwicklungshemmende nationalstaatliche Grenzen hinweg, wobei es sich bei diesen Gebieten sowohl um ganze Länder als auch um einzelne Provinzen bzw. Bundesstaaten oder auch nur um Landschaften handeln kann. In der Regel hat eines der beteiligten Gebiete einen deutlichen Entwicklungsvorsprung gegenüber seinen Partnern und erweitert durch die Kooperation, in der es die führende Rolle übernimmt, die ihm gesetzten Wachstumsgrenzen. Durch die gegebene geographische Nähe wird die Ausnutzung wirtschaftlicher Komplementaritäten und komparativer Kostenvorteile aufgrund unterschiedlicher Faktorausstattungen und -entgelte ermöglicht, wodurch das Kooperationsgebiet für heimische und ausländische Investoren attraktiv und seine Produkte auf dem Weltmarkt wettbewerbsfähiger werden. So verfügen die weniger entwickelten Gebiete in der Regel über kostengünstige Arbeitskräfte, Landflächen und natürliche Ressourcen, während die bereits weiter entwickelten Partner zum Infrastrukturaufbau benötigtes Kapital, Management-Know-how und Technologie sowie qualifizierte Arbeitskräfte in die Kooperation einbringen. Verstärkter intra- und extra-regionaler Handel, einhergehend mit der Schaffung neuer Arbeitsplätze, führt letztlich zur Wohlfahrtssteigerung im gesamten Kooperationsgebiet und begünstigt so alle beteiligten Partner.⁴

Was den wirtschaftspolitischen Handlungsspielraum der am Wachstumsdreieck beteiligten Gebiete anbelangt, so bedarf eine erfolgreiche subregionale Kooperation zwar der Duldung durch die jeweiligen Zentralregierungen, ist aber - ein ausreichendes Maß an Autonomie vorausgesetzt - auch ohne deren explizite Förderung durchaus funktionsfähig.⁵

Welches sind nun die unabdingbaren Bedingungen für den Erfolg von Wachstumsdreiecken? Die Asiatische Entwicklungsbank stellt in ihrer Studie zum *Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle (IMT-GT)* vier zum Teil bereits angesprochene Erfolgsfaktoren in den Vordergrund:⁶

1. wirtschaftliche Komplementarität, beruhend auf unterschiedlicher Ausstattung der beteiligten Gebiete mit Produktionsfaktoren, als Basis für Handel und Investitionen;
2. geographische Nähe zur Reduzierung von Transaktionskosten und Ausnutzung kultureller und sprachlicher Verwandtschaft in benachbarten Gebieten;
3. Koordination politischer Maßnahmen und politische Selbstverpflichtung sowohl auf regionaler als auch auf nationaler Ebene in Schlüsselbereichen der Kooperation;
4. adäquate Infrastruktur zur Reduzierung von Transaktionskosten, zur Förderung der Mobilität der Produktionsfaktoren Arbeit und Kapital sowie zur Herstellung wettbewerbsfähiger Exportgüter.

3 Vgl. Südhoff: "Subregionale Kooperation", 1995, S. 290.

4 Vgl. Pretzell: "Regionale Zusammenarbeit", 1994, S. 64 f.; O.V.: "Wachstumsdreiecke", 1996, S. 10.

5 Vgl. Pretzell: "Regionale Zusammenarbeit", 1994, S. 64.

6 Vgl. Asian Development Bank: *Overall Report*, 1994, S. 44.

Während andere Formen wirtschaftlicher Kooperation - allerdings auf staatlicher Ebene - wie bspw. die Freihandelszone, die Zollunion oder der Gemeinsame Markt in erster Linie der Förderung des intra-regionalen Handels dienen, verfolgen Wachstumsdreiecke das Ziel, Investitionen im Bereich der exportorientierten Produktion zu fördern und für deren optimale Allokation zu sorgen. Die Größe des subregionalen Marktes ist dabei verhältnismäßig unwichtig.⁷ Multinationalen Unternehmen (MNU) eröffnet sich die Möglichkeit einer Rationalisierung ihrer Produktion durch Spezialisierung und Ausnutzung von Skalenerträgen, während für klein- und mittelständische Unternehmen (KMUs) eine Verlegung arbeitsintensiver Produktion unter Ausnutzung von Lohnkostenvorteilen attraktiv wird.⁸

Der *Far Eastern Economic Review* brachte unter Hinweis auf die schleppende Entwicklung der ASEAN-Freihandelszone (*ASEAN Free Trade Area, AFTA*) die Notwendigkeit einer ökonomischen Kooperation in Form von Growth Triangles auf den Punkt:

The formation of the northern triangle underscores a broader interest in subregional growth areas as an engine of free trade. The newly created Asean Free Trade Area is developing at a snails-pace and requires a kick-start, some economists believe. Where better to start than at the conjunction of three borders?⁹

Trotz all ihrer Flexibilität und Dynamik können Wachstumsdreiecke mit ihren spezifischen, begrenzten Zielen jedoch nicht die auf nationaler Ebene stattfindenden Kooperationsformen ersetzen, sondern im Sinne einer Intensivierung des intra- und extra-regionalen Handels lediglich unterstützend wirken. Alle (wirtschafts-)politischen Maßnahmen zum Aufbau eines Growth Triangles, insbesondere die Handelspolitik, müssen mit dem AFTA-Abkommen sowie mit anderen internationalen Vereinbarungen des betreffenden Landes in Einklang zu bringen sein. Desweiteren dürfen politische Maßnahmen in den Wachstumsdreiecken nicht nationalem Recht zuwiderlaufen und bspw. gegen Beschäftigungsgesetze, Sicherheits- und Qualitätsstandards oder Umweltschutzaufgaben verstoßen. Vielmehr können Growth Triangles lediglich den Anstoß für eine Standardisierung und Harmonisierung politischer Maßnahmen und Abläufe zwischen den beteiligten Ländern sowie für die Entwicklung neuer, auf nationaler Ebene zu implementierender Schemata geben.¹⁰

2.2 Derzeit existierende Wachstumsdreiecke im ost- und südasiatischen Raum

Die Greater South China Economic Zone

Die Idee des Growth Triangle ist im Grunde nicht neu und hat ihren Ursprung auch nicht in der ASEAN-Region. Der bekannteste Vorläufer der südasiatischen Wachstumsdreiecke - und gleichzeitig ein Paradebeispiel für die erfolgreiche Umsetzung des Konzepts - dürfte die *Greater South China Economic Zone* mit Hong-

7 Vgl. O.V.: "Wachstumsdreiecke", 1996, S. 10.

8 Vgl. Asian Development Bank: *Overall Report*, 1994, S. 43.

9 Vatikiotis: "Company", 1993, S. 59.

10 Vgl. Asian Development Bank: *Overall Report*, 1994, S. 44 f.

kong, Taiwan und den vier südchinesischen Wirtschaftssonderzonen Shenzhen, Zhuhai und Shantou in der Provinz Guangdong sowie Xiamen in der Provinz Fujian sein. Hierbei fiel Hongkong und Taiwan mit ihrem bedeutenden Potential an Kapital und Management-Know-how sowie dem Zugang zum Weltmarkt durch eine entwickelte Infrastruktur, gut ausgebaute Kommunikationsnetze und leistungsfähige Finanzmärkte die Rolle der am weitesten entwickelten Partner zu, die jedoch in den achtziger Jahren ihre Wettbewerbsvorteile in der Produktion arbeitsintensiver Güter zu verlieren drohten. Die Tatsache, daß die chinesischen Provinzen Guangdong und Fujian über ein nahezu unerschöpfliches Angebot an Land und billigen Arbeitskräften verfügten, führte zur Kombination dieser komparativen Vorteile in den genannten Sonderwirtschaftszonen. Der Status einer Sonderwirtschaftszone bedeutet, daß staatliche Regulierungen hinsichtlich der Ein- und Ausfuhr von Gütern, der Investitionstätigkeit ausländischer Unternehmen sowie der Zuwanderung von Arbeitskräften gelockert werden, daß also die Mobilität der Produktionsfaktoren erleichtert wird. Durch die Kooperation profitiert das südliche China von Exporten, Deviseneinkommen, Arbeitsbeschaffung und dem Zugang zur Weltwirtschaft, während Hongkong und Taiwan die durch steigende Löhne und Landpreise notwendig gewordene Restrukturierung im Produktions- und Exportbereich kostengünstig durchführen konnten. Darüber hinaus zeichnet sich bereits eine Expansion in die den Sonderwirtschaftszonen benachbarten Provinzen ab. Das südchinesische Wachstumsdreieck besitzt heute hinsichtlich seiner Kostenvorteile die größte Wettbewerbsfähigkeit in Asien, wobei für den Erfolg nicht unerheblich auch die kulturelle und ethnische Verwandtschaft der beteiligten Partner sein dürfte.¹¹

Das SIJORI-Dreieck

Ein weiteres Wachstumsdreieck, das erste und bekannteste innerhalb der ASEAN - *SIJORI-Dreieck*¹² oder *Southern Triangle* genannt -, verbindet den Stadtstaat Singapur mit dem malaysischen Bundesstaat Johor und den Inseln des indonesischen Riau-Archipels, vornehmlich Batam und Bintan.¹³ In diesem als Modell für grenzüberschreitende wirtschaftliche Zusammenarbeit innerhalb der ASEAN geltenden Gebilde bringt das hochentwickelte, industrialisierte Singapur Technologie und Management-Know-how sowie alle Vorteile eines Handels- und Dienstleistungszentrums in die Kooperation ein, während die Partner in erster Linie Landflächen sowie billige, zum Teil ausgebildete Arbeitskräfte und Rohstoffe zur Verfügung stellen - allesamt Produktionsfaktoren, an denen es dem Stadtstaat mangelt. Der ist angesichts seiner in den letzten zehn Jahren dramatisch knapper werdenden Produktionsfaktoren auf ausländisches Hinterland angewiesen, da viele seiner einheimischen Unternehmen die Subregion als Basis für ihre Internationalisierungsbestrebungen im Auge haben.¹⁴

Der Nutzen, den die Partner Singapurs aus dieser Kooperation ziehen, ist jedoch unterschiedlich zu beurteilen. Während Singapur einen bedeutenden Anteil an der wirtschaftlichen Entwicklung der indonesischen Subregion - und hier insbesondere

11 Vgl. Kumar; Lee: *Growth Triangles*, 1991, S. 1; O.V.: "Wachstumsdreiecke", 1996, S. 10.

12 Die Bezeichnung ist eine Kombination aus den Anfangsbuchstaben der beteiligten Regionen.

13 Vgl. Südhoff: "Subregionale Kooperation", 1995, S. 290.

14 Vgl. Usanee: "Trade Winds", 1994, S. 25; O.V.: "Wachstumsdreiecke", 1996, S. 10.

Batams - durch seine maßgebliche Rolle bei der Errichtung eines kompletten Industrieparks mit allen notwendigen Einrichtungen hat, ist die Verbindung des Stadtstaates zu Johor, die bereits vor Gründung des Growth Triangle sehr intensiv war, nur einer von vielen Gründen für den wirtschaftlichen Aufschwung des südmalaysischen Bundesstaates. Makroökonomische Statistiken zeigen zwar keine nennenswerten Auswirkungen des Growth Triangle auf die Wirtschaft Singapurs, dennoch lassen jüngere Erhebungen auf ein nicht unbeträchtliches Investitionsvolumen singapurischer Unternehmen in Johor und Batam sowie auf eine bereits erfolgte bzw. in der Zukunft beabsichtigte verstärkte Verlagerung von Produktionskapazitäten in diese lohnkostengünstigen Gebiete schließen.¹⁵

Obwohl die Kooperationsform aufgrund der positiven Einschätzung der bisherigen Zusammenarbeit im Dezember 1994 im malaysischen Johor Baru formell unter dem neuen offiziellen Titel *Indonesia-Malaysia-Singapore Growth Triangle (IMS-GT)* etabliert und die Zusammenarbeit auf sämtliche Gebiete der indonesischen Provinz Riau ausgeweitet wurde, gibt es nichtsdestotrotz Vorbehalte der indonesischen und malaysischen Zentralregierungen hinsichtlich der dominanten Rolle Singapurs, das im Verdacht steht, seinen wirtschaftlichen Expansionskurs auf Kosten der Partnerregionen voranzutreiben. Angeführt werden in erster Linie Probleme wie Arbeitskräftemangel, Verkehrsprobleme und Wohnraumknappheit sowie explosionsartig steigende Lebenshaltungskosten.¹⁶ Auch die Tatsache, daß in der grenzüberschreitenden Wirtschaftstätigkeit vor allem chinesischstämmige Unternehmer engagiert sind, gibt Anlaß zu politischen Klagen über ungleiche Anteile am Gewinn.¹⁷

Die EAGA-Kooperation

Das Konzept des *East ASEAN Growth Area (EAGA)*, oder auch *Eastern Growth Quadrangle*,¹⁸ sieht eine verstärkte subregionale Zusammenarbeit zwischen der südphilippinischen Insel Mindanao, dem Sultanat Brunei, den malaysischen Bundesstaaten Sabah und Sarawak und den indonesischen Provinzen Nordsulawesi sowie Ost- und West-Kalimantan vor und umfaßt somit ausschließlich Gebiete des östlichen Teils der ASEAN. Bei dieser Kooperation steht jedoch weniger die Ausnutzung wirtschaftlicher Ergänzungspotentiale im Vordergrund, da sich die Wirtschaftsstruktur der beteiligten Regionen und ihre geostrategische Lage innerhalb der jeweiligen Länder sehr ähneln: Gemeinsam ist allen Partnern, daß sie als Randregionen ihrer Heimatländer bezeichnet werden können und sich nahezu ausschließlich auf den primären Sektor mit land- und forstwirtschaftlicher Produktion und Fischerei sowie reichhaltigen Rohstoffvorkommen stützen. Gegenstand der Zusammenarbeit ist hier vielmehr eine gemeinsame Erschließung natürlicher Ressourcen sowie die Nutzbarmachung des Kooperationsgebietes für den Tourismus, was vor allem den Ausbau der (Verkehrs-)Infrastruktur und der Kommunikationsverbindun-

15 Vgl. Lee: "Effect", 1995, S. 272 ff.

16 Vgl. Südhoff: "Subregionale Kooperation", 1995, S. 291, sowie Lee: "Effect", 1995, S. 278 f. Für eine detailliertere Analyse der bisherigen Zusammenarbeit sowie der Problembereiche im Sijori-Dreieck siehe auch Pohl: "Hinterland", 1995, S. 72-76, sowie den Sammelband von Lee: *Growth Triangle*, 1991 und die Studie von Marty: *Wachstumsdreieck*, 1996.

17 Vgl. O.V.: "Wachstumsdreiecke", 1996, S. 10.

18 Vgl. Kumar, Siddique: "Beyond Economic Reality", 1994, S. 47.

gen erfordert. Ziel ist die Verbesserung der Standortqualität, um die Subregion für rohstoffverarbeitende Industrien attraktiv zu machen, sowie ein beträchtlicher Ausbau des Tourismussektors. Darüber hinaus könnte Brunei in die Rolle eines Transport- und Kommunikationszentrums wachsen und die malaysische Insel Labuan zum Finanz- und Bankenzentrum der Subregion avancieren. Erfolgshemmnisse werden allerdings in der aus einer langjährigen Isolation der Kooperationsgebiete voneinander resultierenden Infrastrukturschwäche sowie in einer wahrscheinlich unzureichenden Autonomie der Provinzen gegenüber ihren jeweiligen Zentralregierungen gesehen.¹⁹

Das Hexagon

Eine Wachstumsregion in Festland-Südostasien, die bereits die neuen ASEAN-Mitgliedsländer einbezieht, hat die Kooperationsform des sogenannten Hexagons im Auge, das die drei indochinesischen Staaten Vietnam, Kambodscha und Laos, die südchinesische Provinz Yunnan sowie Thailand und Myanmar umfaßt.²⁰ Hierbei findet Kooperation im Rahmen diverser Gebilde statt, innerhalb derer verschiedene Partnerländer bzw. -regionen zusammenarbeiten. Dies sind auf der Ebene der Zentralregierungen die *Greater Mekong Subregion (GMS)*, die die sechs genannten Teilnehmer umschließt, die 1995 rekonstituierte *Mekong River Commission (MRC)*, der weder Yunnan noch Myanmar angehören, sowie das *Forum for Comprehensive Development of Indochina (FCDI)*, an dem in erster Linie die drei Staaten Indochinas sowie Thailand und Japan beteiligt sind. Während sich die MRC mit der Nutzung des Mekong durch die vier Anrainerstaaten beschäftigt, konzentriert sich die Zusammenarbeit innerhalb der Greater Mekong Subregion auf die sozio-ökonomische Entwicklung der GMS durch Verbesserung des Transportnetzes zwischen den beteiligten Staaten sowie durch Projekte in den Bereichen Energie, Telekommunikation, Handel, Tourismus, Umwelt und Bildungswesen. Zu diesem Zweck sind diverse Straßen- und Schifffahrtsprojekte, die Verbesserung der Stromleitungssysteme, Wasserkraftprojekte sowie die Errichtung von Gas- und Ölpipelines geplant bzw. bereits in Arbeit.²¹ Das FCDI schließlich hat sich die Identifizierung möglicher Kooperationsfelder sowie eine umfassende Verwaltung der zur Entwicklung der Subregion vorgesehenen Finanzmittel zum Ziel gesetzt. Bei zwei weiteren, erst in jüngster Zeit angeregten Gebilden, die jeweils nahezu die gesamte ASEAN umfassen und an denen zusätzlich einmal Japan und einmal China beteiligt sind, handelt es sich zum einen um die *Working Group on Economic Co-operation in Indochina and Myanmar*, besser bekannt als *AEM-MITI*,²² zum anderen um die *ASEAN-Mekong Basin Development Co-operation (ASEAN-MB)*. Auch diesen Gruppierungen ist die Zielsetzung der wirtschaftlichen Entwicklung der GMS und der Durchfüh-

19 Vgl. Südhoff: "Subregionale Kooperation", 1995, S. 292.

20 Eine eingehende Untersuchung des Hexagons, und hier insbesondere des Golden Quadrangle, findet sich in Südhoff: "Subregionale Kooperation", 1995, S. 292-308. Vgl. hierzu auch DEG: *Wandel*, 1996, S. 5-11.

21 Vgl. hierzu Südhoff: "Subregionale Kooperation", 1995, S. 304 f., sowie Anuraj: "River of Dreams", 1996, S. 13.

22 Benannt nach ihren Gründern, der ASEAN-Außenministerkonferenz (AEM) und dem japanischen Handels- und Industrieministerium MITI.

rung der hierzu notwendigen Projekte in den Bereichen Infrastruktur, Landwirtschaft, Industrie, Tourismus, Bildungswesen etc. gemeinsam.²³

Ein in diesem Zusammenhang ernstzunehmender Kritikpunkt ist die nicht unbegründete Sorge, daß es durch die Vielzahl der an der Entwicklung der Mekong-Subregion beteiligten Partner und Gruppen zu einer Überschneidung von Zielen, Programmen und Maßnahmen kommt, die leicht zu doppelter Arbeit und Ausgaben für im Grunde gleiche Projekte führen kann.²⁴

Dem hier vorgestellten Konzept der Wachstumsdreiecke am nächsten kommt die *Quadrupartite Economic Co-operation (QEC)* - oder auch *Golden Quadrangle* - als die flexibelste und dynamischste der Kooperationsformen. Auf subregionaler Ebene wird hier eine verstärkte wirtschaftliche Zusammenarbeit innerhalb eines Gebietes angestrebt, welches Provinzen und Distrikte von Myanmar, Yunnan, Thailand und Laos verbindet, und das sich zwischen dem nordthailändischen Chiang Mai, Mandalay im nordöstlichen Myanmar, dem südchinesischen Jinghong und Luang Prabang im nördlichen Laos erstreckt.²⁵ Hierbei streben die myanmarischen und laotischen Gebiete eine Entwicklung zu attraktiven Standorten für rohstoffverarbeitende Unternehmen und arbeitsintensive Leichtindustrien an, die weitreichende Beschäftigungsmöglichkeiten für die einheimische Bevölkerung mit sich bringt und die Schaffung einer industriellen Grundstruktur ermöglicht. Hierzu sind jedoch dringend der Ausbau der Infrastruktur sowie weitere wirtschaftspolitische Reformen notwendig. Yunnan indes sieht sich selbst als potentiellen Standort für ressourcenintensive Wirtschaftszweige sowie für im industriellen Fertigungssektor mittleren Niveaus tätige Unternehmen, wozu es allerdings einer intakten Infrastruktur in der Subregion bedarf. Die nordthailändische Provinz Chiang Rai schließlich könnte als subregionales Handels- und Dienstleistungszentrum die Standortqualitäten des Quadrangles vervollständigen und sich langfristig auch als potentieller Standort für High-tech-Industrien empfehlen, vorausgesetzt es werden die nötigen Rahmenbedingungen wie bspw. ein größeres Potential an qualifizierten Arbeitskräften geschaffen. Diese von den beteiligten Gebieten angestrebte, komplementäre Rollenverteilung erfordert jedoch dringend die wirtschaftliche Deregulierung einzelner und Integration aller Gebiete unter Berücksichtigung sowohl der unterschiedlichen Entwicklungsniveaus der Partner als auch zahlreicher kultureller und politischer Faktoren.²⁶

Das Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle

Dieses Wachstumsdreieck hatte im Juli 1993 seine Geburtsstunde auf der Insel Langkawi im Rahmen einer trilateralen Konferenz von Regierungsvertretern und ähnelt in seiner Konzeption dem SIJORI-Dreieck. Es umfaßt die indonesische Provinz Nordsumatra sowie die Sonderregion Aceh, die vier nordmalaysischen Bundes-

23 Vgl. Anuraj: "River of Dreams", 1996, S. 13. Die ASEAN-MB wurde von Malaysia und Singapur initiiert, die sich von den Entwicklungen in der GMS ausgeschlossen fühlten.

24 Vgl. ebenda.

25 Vgl. Pretzell: "Regionale Zusammenarbeit", 1995, S. 65; Südhoff: "Subregionale Kooperation", 1995, S. 292; Anuraj: "River of Dreams", 1996, S. 13.

26 Vgl. Südhoff: "Subregionale Kooperation", 1995, S. 303, sowie DEG: *Wandel*, 1996, S. 7 f.

staaten Kedah, Perak, Penang und Perlis sowie die fünf südthailändischen Provinzen Satun, Songkhla, Yala, Narathiwat und Pattani.²⁷

In seinem dritten Teil beschäftigt sich dieser Aufsatz mit einer genaueren Untersuchung des Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle.

2.3 Sicherheitspolitische Implikationen des Growth Triangle-Konzepts

Obwohl die in der Region existierenden und in der Entstehung begriffenen Wachstumsdreiecke scheinbar in erster Linie auf wirtschaftlich rationalem Verhalten der beteiligten Staaten basieren, nämlich auf der transnationalen Güterproduktion durch grenzübergreifende Nutzung der Produktionsfaktoren Arbeit, Boden und Kapital, liegen ihnen auch (sicherheits-)politische Überlegungen zugrunde. Gerade in den südostasiatischen Ländern wird der äußeren und inneren Sicherheit von jeher eine große Bedeutung beigemessen, was sich sehr anschaulich in den Motiven zeigt, die zur Gründung der ASEAN im Jahre 1967 führten. Als Bollwerk gegen den scheinbar in der Region um sich greifenden Kommunismus gedacht, sah sie ökonomische Kooperation lediglich als potentiell hilfreich, um die Legitimität der beteiligten Regierungen zu untermauern und sie in der Auseinandersetzung mit dem Kommunismus zu stärken. Wirtschaftlicher Zusammenarbeit wurde bis zum Ende des Kalten Krieges, welches das weltpolitische Klima einschneidend veränderte, nur eine untergeordnete Priorität eingeräumt, und tatsächlich hinkte ihre Entwicklung, zum Teil gebremst durch ASEAN-interne Spannungen, stets den Fortschritten auf politischer Ebene hinterher. Die Bedeutung der sicherheitspolitischen Dimension im Zusammenhang mit Wachstumsdreiecken wird ferner deutlich, wenn man die Rolle des Staates bei der Umsetzung des Konzepts betrachtet. Zwar soll die private Wirtschaft Schrittmacher der Entwicklung sein, dennoch kann letztere nicht losgelöst von staatlicher Beschränkung und Kontrolle erfolgen, da der Staat es ist, der die nötigen politischen Rahmenbedingungen schafft und eine wichtige Rolle bei der Bereitstellung von Infrastruktur spielt. Ist wirtschaftliche Zusammenarbeit in Form eines Growth Triangle nicht mit den sicherheitspolitischen Interessen eines Staates vereinbar, so wird dieser konsequenterweise die erfolgreiche Umsetzung des Konzepts verhindern.²⁸

Die Auswirkungen transnationaler Produktion auf Sicherheit und Stabilität in der südostasiatischen Region können sowohl positiv als auch negativ, das heißt sicherheitserhöhend oder sicherheitsvermindernd sein.

Sicherheitserhöhende Auswirkungen von Wachstumsdreiecken

Zu den positiven Begleiterscheinungen transnationaler Produktion im Rahmen von Growth Triangles zählt sicherlich, daß sie das Risiko einer bewaffneten, zwischenstaatlichen Auseinandersetzung als Mittel zur Konfliktbereinigung tendenziell vermindert:

The intricately interwoven economic ties binding states together will reduce incentives to resort to violence in resolving inter-state disputes. Given the dis-

27 Vgl. Usanee: "Trade Winds", 1994, S. 24.

28 Vgl. Acharya: "Transnational Production", 1995, S. 174 ff.

ruptions that would occur to each state's economy, the costs of regional conflict are growing rapidly. Today and in the future, any war conducted with one's neighbours will penetrate deeply into the very marrow of one's own economic system.²⁹

Des Weiteren tragen Wachstumsdreiecke auf zwei Arten zur Festigung der nationalen Stabilität bei. Zum einen binden sie ökonomisch benachteiligte und daher sicherheitspolitisch sensitive Grenzregionen, die die klassischen Zielgebiete ethnisch und religiös motivierter Infiltration sind, in ein wohlfahrtsorientiertes Wirtschaftskonzept ein, welches die Lebensbedingungen in diesen Gebieten verbessern und somit das dortige Unruhepotential und die von ihm ausgehende Bedrohung der inneren Sicherheit vermindern soll. Zum anderen resultieren Wohlfahrtssteigerungen in erfolgreichen Growth Triangles in einer Festigung der Legitimation der beteiligten Regierungen - ein besonders in Südostasien wichtiger Wirkungszusammenhang, wobei die Legitimation in diesem Falle als *performance legitimacy* bezeichnet werden kann, im Gegensatz zur Legitimation, die sich auf Charisma, Loyalität oder ideologische Übereinstimmung stützt.³⁰

Abgesehen von ihrem positiven Beitrag zur Verminderung der Risiken inner- und zwischenstaatlicher Konflikte sind Wachstumsdreiecke als Form der wirtschaftlichen Kooperation geeignet, den Weg für nachfolgende (sicherheits-)politische Zusammenarbeit zu ebnen. Dieser Überlegung liegt die Erfahrung zugrunde, daß Staaten eher einen Konsens in wirtschaftlichen als in sicherheitspolitischen Fragen erzielen und daß diese Zusammenarbeit ihnen hilft, gemeinsame Normen und Handlungsmuster zu entwickeln sowie Erfahrungen bei der Schaffung von Konfliktlösungsmechanismen zu sammeln, die bei einer späteren sicherheitspolitischen Zusammenarbeit von großem Nutzen sind.³¹

Schließlich tragen Wachstumsdreiecke in ihrer Eigenschaft als Magneten für internationales Kapital zu einer Steigerung des Interesses der Großmächte an Stabilität und Wohlstand in der Region bei und reduzieren gleichzeitig deren Interesse und Handlungsspielraum bezüglich nationaler Alleingänge zur Durchsetzung von Großmachtansprüchen unter Androhung von Zwangsmaßnahmen.³²

Sicherheitsvermindernde Auswirkungen von Wachstumsdreiecken

Ungeachtet der positiven sicherheitspolitischen Implikationen von Growth Triangles können diese jedoch unter Umständen auch destabilisierende und damit sicherheitsvermindernde Wirkung haben. Aufgrund der Tatsache, daß das zu einem Wachs-

29 Scalapino, Robert A.: "Challenges to the Sovereignty of the Modern State", in: Bunn Nagara / K.S. Balakrishnan: *The Making of a Security Community in the Asia-Pacific*, Kuala Lumpur: ISIS Malaysia, 1994, S. 49 (zitiert nach Acharya: "Transnational Production", 1995, S. 176). Ein Beispiel hierfür ist das überwiegend von Chinesen bevölkerte Singapur, das, in vollem Bewußtsein der wachsenden ökonomischen Stärke seiner mehrheitlich muslimischen Nachbarn, versucht, durch enge wirtschaftliche Verflechtungen mit der sich hieraus ergebenden, gegenseitigen Durchdringung von Interessen eventuellen späteren Reibungen vorzubeugen.

30 Vgl. Acharya: "Transnational Production", 1995, S. 177 f.

31 Vgl. ebenda, S. 178 f.

32 Vgl. ebenda, S. 179 f. So gaben wirtschaftliche Interessen im Jahre 1994 den Ausschlag für den Verzicht der USA, die Verlängerung des *Most Favoured Nation Status* für China an die Forderung nach Beachtung der Menschenrechte zu koppeln.

tumsdreieck gehörende Gebiet in der Regel nur einen verhältnismäßig kleinen Teil seines jeweiligen Landes umfaßt, könnten eine unzureichende Verteilung des dieser Region aus dem Growth Triangle erwachsenden Nutzens auf die anderen Gebiete des Landes, der Abfluß dringend anderswo benötigter Ressourcen in das Kooperationsgebiet und von diesem ausgehende inflationäre Tendenzen sowie die eventuelle Bevorzugung der Dreiecksregion durch die Regierung zu einer Verschärfung politischer, ethnischer und administrativer Differenzen führen. So bestehen im Falle des SIJORI-Dreiecks z.B. Vorbehalte von malaysischer und indonesischer Seite gegen die starke wirtschaftliche Stellung der ethnischen Chinesen in Johor und Riau.³³ Die Sorgen um die negativen Auswirkungen von Growth Triangles auf die innere Stabilität eines Landes werden noch verstärkt durch die sozialen Folgen unkontrollierter Migration von Arbeitskräften und eines zu raschen Wirtschaftswachstums. Wohnungsprobleme und die mit ihnen einhergehende Entstehung von Barackensiedlungen, der Mangel an sozialen Einrichtungen und signifikante Disparitäten in der Einkommensverteilung sind potentielle Ursachen für soziale Unruhen.³⁴

Die mit einer ungleichen Nutzenverteilung einhergehenden Probleme beschränken sich jedoch nicht nur auf die nationale Ebene, sondern können auch Einfluß auf die zwischenstaatlichen Beziehungen der beteiligten Länder haben. So sehen Malaysia und Indonesien ihren Partner Singapur als Hauptbegünstigten der wirtschaftlichen Zusammenarbeit im Rahmen des SIJORI-Dreiecks, "der sich auf Kosten seiner Nachbarn einen neuen Wachstumsschub verschaffen will".³⁵

Darüber hinaus könnten sich Probleme ergeben, wenn bilaterale Beziehungen innerhalb eines Wachstumsdreiecks nicht gleichmäßig ausgeprägt sind oder wenn sich nicht beteiligte Nachbarstaaten von der Kooperation bewußt ausgeschlossen fühlen.³⁶

Schließlich besteht noch die Gefahr, daß der ökonomische Erfolg einiger südostasiatischer Staaten - verstärkt durch subregionale Wirtschaftskooperation - zu gespannteren politischen (und auch sicherheitspolitischen) Beziehungen zu den westlichen Industrienationen führt, da man sich aufgrund eines durch die zunehmende Unabhängigkeit von westlicher Hilfe neu entstandenen "asiatischen" Selbstbewußtseins nicht mehr in die internen Angelegenheiten hineinreden lassen will.³⁷

3 Das Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle

Nachfolgend wird das Konzept zur Entwicklung benachbarter Subregionen zu einem Wachstumsdreieck anhand des *Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle (IMT-GT)*, auch *Northern Triangle* genannt, exemplarisch veranschaulicht. Die beiden folgenden Abschnitte befassen sich mit der Zielsetzung des IMT-GT sowie mit einem Überblick über die Profile der beteiligten Subregionen. Sodann werden wirtschaftliche Ergänzungspotentiale und, daran anschließend, die eine Entwicklung

33 Vgl. Acharya: "Transnational Production", 1995, S. 180 f.

34 Vgl. Kumar; Lee: "Growth Triangles", 1991, S. 1.

35 Pohl: "Hinterland", 1995, S. 72.

36 Vgl. Acharya: "Transnational Production", 1995, S. 183.

37 Vgl. ebenda.

des IMT-GT möglicherweise hemmenden Faktoren herausgearbeitet. Es folgt schließlich eine Vorstellung der Strategie zum Aufbau des Wachstumsdreiecks.

Informationsgrundlage für dieses Kapitel ist im wesentlichen eine im Jahre 1994 angefertigte ADB-Studie, die Möglichkeiten und Grenzen einer ökonomischen Kooperation im Rahmen des IMT-GT aufzeigt sowie eine Strategie zur Umsetzung des Vorhabens anbietet.

3.1 Die Zielsetzung der Kooperation

Ziel der Zusammenarbeit im Rahmen des IMT-GT ist die Beschleunigung subregionalen Wachstums und wirtschaftlicher Integration durch Steigerung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit sowie Ausnutzung wirtschaftlicher Ergänzungspotentiale und komparativer Kostenvorteile zur Ausweitung des intra- und extra-regionalen Handels und zur Belebung der Investitionstätigkeit, um schließlich das Wohlstandsniveau der in den Subregionen ansässigen Bevölkerung sowie das ihrer jeweiligen Länder zu erhöhen.³⁸

Durch die im Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle gegebenen bzw. noch zu entwickelnden Standortvorteile wirtschaftlicher Komplementarität, komparativer Kostenvorteile, geographischer Nähe der Subregionen zueinander sowie einer adäquaten Infrastruktur sollen in- und ausländische Unternehmen, und zwar sowohl multinationale als auch mittelständische Firmen (MNUs und KMUs) zu einer Steigerung ihrer Investitionstätigkeit in der Wachstumsregion bewogen werden. Dieser Zustrom an Direktinvestitionen soll zu einer Ausweitung des intra-regionalen und, über eine Steigerung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit, vor allem des extra-regionalen Handels führen, wobei die Folge dieser Ausweitung des Handelsvolumens wirtschaftliches Wachstum in den Subregionen sein wird. Dieses wiederum dient dem Oberziel der Wohlfahrtssteigerung sowohl im Gebiet des Dreiecks als auch, über eine Distribution des Nutzens, in den restlichen Regionen der betreffenden Länder.

3.2 Profile der beteiligten Subregionen

Nordsumatra und Aceh

Die indonesischen Gebiete Nordsumatra und Aceh erstrecken sich über eine Fläche von 130.000 qkm und beherbergen eine Bevölkerung von 13,7 Millionen Einwohnern, davon 3,5 Millionen in Aceh. Mit 1,8 Millionen Einwohnern ist Nordsumatras Hauptstadt Medan die größte Stadt und zugleich industrielles Zentrum dieser Provinz.³⁹

Der Norden Sumatras besitzt, im Vergleich zu den malaysischen und thailändischen Partnerregionen, die reichsten Vorkommen an natürlichen Ressourcen mit großen Waldbeständen sowie Öl- und Gasvorkommen insbesondere in Aceh. Darüber hinaus werden in großem Umfang Gemüse angebaut sowie Palmöl und Kautschuk

38 Vgl. Asian Development Bank: *Overall Report*, 1994, S. 36.

39 Vgl. Usance: "Trade Winds", 1994, S. 26.

verarbeitet. Während die Wirtschaftsstruktur der Provinz Nordsumatra agrarisch geprägt ist (mit einem Anteil der Landwirtschaft am Bruttoinlandsprodukt dieses Gebietes [Gross Regional Domestic Product, GRDP] von 34% in 1991), dominiert in Aceh, bedingt durch die Öl- und Erdgasförderung, der diese Aktivitäten einschließende Bergbau mit einem Anteil von 58% am GRDP. Das produzierende Gewerbe der Subregion hat in Nordsumatra mit 19% den zweitgrößten Anteil an der gesamten Wertschöpfung, wogegen dieser in Aceh lediglich 13% beträgt.⁴⁰

Nordmalaysia

Die vier nordmalaysischen Bundesstaaten Penang, Kedah, Perak und Perlis haben zusammen vier Millionen Einwohner und umfassen eine Fläche von 50.000 qkm. Die Wirtschaftszentren sind Georgetown und Butterworth im Staat Penang sowie Ipoh in Perak, wobei die Insel Penang Standort für Montagebetriebe der Elektronikindustrie ist, während Butterworth in zwei großen Industriegebieten Unternehmen der Stahlbranche sowie diverse High-tech-Industrien beherbergt.⁴¹

Was die Anteile der Wirtschaftssektoren am GRDP betrifft, so weisen Perak, Kedah und Perlis mit Anteilen des Sektors Land- und Forstwirtschaft sowie Fischerei zwischen 28% und 37% in 1990 eine weitgehend ähnliche Wirtschaftsstruktur auf; an zweiter Stelle folgt das produzierende Gewerbe mit rund 20%. Dieses dominiert in Penang dagegen deutlich mit einem Beitrag von nahezu 50% an der Bruttowertschöpfung, gefolgt vom tertiären Sektor mit Groß- und Einzelhandel sowie Transport, Lagerhaltung und Kommunikation und Anteilen von respektive 13% bzw. 11%. Demgegenüber trug der primäre Sektor Penangs im Jahre 1990 nur zu 3,3% zum GRDP bei.⁴²

Südthailand

Die thailändische Subregion des IMT-GT trennt eine 400 km lange Grenze von Malaysia, und die fünf südlichsten Provinzen des Landes - Satun, Songkhla, Pattani, Yala und Narathiwat - erstrecken sich über ein Gebiet von 20.000 qkm mit 2,8 Millionen Einwohnern, von denen allein 40% in der Provinz Songkhla leben. Das einzige Wirtschaftszentrum der Region ist die ebenfalls in dieser Provinz liegende Stadt Hat Yai.⁴³

Alle fünf Provinzen weisen eine ähnliche Wirtschaftsstruktur auf, in der der primäre Sektor der dominierende ist - mit Anteilen am GRDP zwischen 35% und 50% in 1991.⁴⁴ Auf 11.000 qkm werden landwirtschaftliche Produkte - in erster Linie Reis, Parakautschuk sowie diverse Frucht- und Gemüsesorten - angebaut, und nahezu 5.000 qkm sind von Waldflächen bedeckt. Kautschuk bleibt jedoch das Hauptanbauprodukt in dieser Subregion.⁴⁵

An zweiter und dritter Stelle bei der Entstehung des GRDP stehen ebenfalls in allen fünf Provinzen der Groß- und Einzelhandel mit Anteilen von 15 bis 20% sowie

40 Vgl. Asian Development Bank: *Overall Report*, 1994, S. 49.

41 Vgl. Usanee: "Trade Winds", 1994, S. 26.

42 Vgl. Asian Development Bank: *Overall Report*, 1994, S. 48.

43 Vgl. Usanee: "Trade Winds", 1994, S. 26.

44 Vgl. Asian Development Bank: *Overall Report*, 1994, S. 48.

45 Vgl. ebenda, S. 55 ff.

Dienstleistungen. Der sekundäre Sektor, also das produzierende Gewerbe, spielt in dieser Region nur eine untergeordnete Rolle und erreicht seinen höchsten Anteil in der Provinz Songkhla mit bescheidenen 5,1%.⁴⁶

3.3 Komparative Vorteile und wirtschaftliche Ergänzungspotentiale

Die ADB identifiziert in ihrer Studie die komparativen Vorteile der jeweiligen Subregionen, das heißt relative Vorteile hinsichtlich des Ressourcenpotentials und der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit gegenüber den anderen beiden Dreieckspartnern. Darauf aufbauend werden die aus diesen Vorteilen resultierenden Komplementaritäten, also mögliche grenzübergreifende Kombinationen der jeweiligen subregionalen Stärken, lokalisiert und als Grundlage für die Entwicklungsstrategie des Wachstumsdreiecks mit herangezogen. Die jeweiligen komparativen Vorteile und Ergänzungspotentiale der einzelnen Subregionen seien nachfolgend kurz dargestellt.

Nordsumatra und Aceh

Das nördliche Sumatra besitzt aufgrund seiner niedrigen Lohnkosten und des reichhaltigen Potentials an ungelernten Arbeitskräften klare Kostenvorteile in der Produktion von einfachen, arbeitsintensiven Gütern und verhält sich damit komplementär zu Nordmalaysia, in dem sich Unternehmen mit hohen Lohnkosten sowie zunehmender Knappheit und damit Verteuerung von Landflächen konfrontiert sehen; allerdings ist die Produktivität in der Region relativ gering. Darüber hinaus verfügt der Norden Sumatras über die größten Land- und Seeressourcen in der Dreiecksregion, welche einhergehen mit einem mehr als reichhaltigen Angebot an Rohöl, Erdgas, Holz, frischem Fisch, diversen Gemüsesorten, unverarbeitetem Palmöl, Düngemitteln und Kautschukprodukten. Im Gegensatz zu Südthailand sind die Wälder noch nicht von übermäßigem Holzeinschlag betroffen, und es existiert keine Überfischung der Gewässer. Dies wiederum eröffnet nicht zuletzt auch Möglichkeiten für die touristische Erschließung der Subregion insbesondere durch malaysische Investoren.⁴⁷

Südthailand

Auch die fünf südthailändischen Provinzen besitzen gegenüber Nordmalaysia Vorteile hinsichtlich der Verfügbarkeit von Arbeitskräften, allerdings nicht im gleichen Maße wie Nordsumatra und schon gar nicht in puncto Lohnkosten, welche mit den indonesischen nicht konkurrieren können. Dieser Nachteil wird jedoch durch eine längere Wochenarbeitszeit teilweise wieder ausgeglichen. Neben Kautschuk ist Südthailand Anbieter von Fisch und Fischprodukten, frischen Früchten und Gemüse, Holzzeugnissen und einer Vielzahl von Gütern aus anderen Regionen des Landes, wie z.B. einfachen Industriezeugnissen, Ersatzteilen für Automobile, einfachen Maschinen, Küchengeräten und ausgewählten Baustoffen. Hieraus ergeben sich starke Komplementaritäten mit Malaysia. Der Eindruck, daß Südthailand allenfalls eine schwache positive Komplementarität zu Nordsumatra aufweist,

46 Vgl. ebenda, S. 48 f.

47 Vgl. Asian Development Bank: *Overall Report*, 1994, S. 67-81.

täuscht nicht. Umgekehrt trifft dies jedoch nicht zu, da die petrochemische Industrie der indonesischen Subregion mit ihren Produkten eine Bedarfslücke des thailändischen Partners schließt.⁴⁸

Nordmalaysia

Seine stark exportorientierte Wirtschaft mit einem Potential an gut qualifizierten und produktiven Arbeitskräften verschafft Nordmalaysia deutliche Vorteile gegenüber den anderen beiden Subregionen in der Herstellung wissens- und kapitalintensiver Güter. Zu Ausfuhrzwecken werden hauptsächlich elektrische Geräte, Elektronikartikel sowie Kleidung und raffiniertes Palmöl produziert, womit das Exportprofil der Region dem des Landes ähnelt. Komplementaritäten mit den thailändischen Nachbargebieten ergeben sich bei raffiniertem Palmöl, elektrischen Geräten und Ersatzteilen, Computer- und Büroausstattung, hochwertigen Holzprodukten sowie bei Zement, Bodenbelägen, speziellen Baustoffen sowie Verpackungsmaterialien aller Art. Auf dem Tourismussektor wiederum ergänzen sich die bereits gut erschlossenen Spots Malaysias mit den eher natur- und abenteuerbetonten Plätzen Nordsumatras. Schließlich besitzt die Subregion die besten Einrichtungen für die Seeschifffahrt im Gebiet des Wachstumsdreiecks und könnte so als regionaler Seeverkehrsknotenpunkt dienen.⁴⁹

Als Quintessenz der obigen Ausführungen bleibt festzuhalten: Aufgrund der hohen Lohn- und Landkosten in Nordmalaysia suchen rohstofforientierte Betriebe und Unternehmen der arbeitsintensiven Leichtindustrien neue Investitionsstandorte zur Auslagerung ihrer Produktion, die sie in Südthailand und Nordsumatra finden. Diese Regionen besitzen nicht nur ein ausreichendes Potential an den Produktionsfaktoren Boden und Arbeit, sondern sie verhalten sich aufgrund ihrer vorwiegend agrarischen Wirtschaftsstruktur mit einer Fülle an natürlichen Ressourcen und landwirtschaftlichen Erzeugnissen ihrerseits komplementär zum industrialisierten Nordmalaysia. In einem zukünftigen Szenario könnte dieses, und hier vor allem Penang, die Rolle eines Handels- und Dienstleistungszentrums für die Dreiecksregion übernehmen und technologie- und wissensintensiven Industrien als Standort dienen, während sich rohstoffverarbeitende Unternehmen und solche mit arbeitsintensiver Produktion im Norden Sumatras sowie in Südthailand ansiedeln könnten.⁵⁰

3.4 Entwicklungshemmende Faktoren

Ungeachtet der zahlreichen Möglichkeiten zur wirtschaftlichen Zusammenarbeit der Subregionen des IMT-GT gibt es jedoch auch ökonomische und außerökonomische Faktoren, die einer Intensivierung des Handels und verstärkter Investitionstätigkeit in den Gebieten des Wachstumsdreiecks zur Zeit noch entgegenstehen.

48 Vgl. ebenda.

49 Vgl. ebenda.

50 Vgl. Südhoff: "Subregionale Kooperation", 1995, S. 291.

Ökonomische Hindernisse

Wirtschaftliche Hemmfaktoren existieren im Bereich des Arbeitskräftepotentials, bezüglich der Verfügbarkeit von Land und industriellen Einrichtungen sowie auf den Gebieten der Verkehrs- und der Versorgungsinfrastruktur.

Wie bereits ausgeführt, herrscht in Nordsumatra und Südthailand ein Mangel an qualifizierten Arbeitskräften, der zum einen auf einer unzureichenden Ausbildungsqualität und zum anderen auf einem Mangel an entsprechender beruflicher Erfahrung beruht. Zudem ist die Arbeitsproduktivität in diesen Subregionen niedriger als in Malaysia, was zu einer Erhöhung der Lohnstückkosten führt. Demgegenüber stehen Arbeitskräftemangel und hohe Lohnkosten in Nordmalaysia.⁵¹

Was die Landverfügbarkeit anbetrifft, so ist Boden in Nordmalaysia inzwischen knapp und teuer, doch auch in Südthailand explodieren mittlerweile die Bodenpreise. Zudem sind hier die Länderschließungskosten sehr hoch, und es herrscht ein Mangel an staatseigenem Land zur Erschließung von dringend benötigten Industriegebieten, insbesondere in urbanen Gegenden. Nordsumatra fehlt es in erster Linie an industriellen Einrichtungen für die adäquate Lagerung von frischen Agrarerzeugnissen, Fleisch, Fisch und Meeresfrüchten.⁵²

Hinsichtlich der Verkehrsinfrastruktur bestehen generelle Defizite bei den Transportverbindungen. Dem Straßennetz in Nordsumatra mangelt es vor allem an Instandhaltung und Erneuerung sowie an zusätzlichen Streckenverbindungen. Das Schienennetz ist in seiner Länge begrenzt (538 km), und die meisten lokalen Seehäfen weisen Beschränkungen hinsichtlich der Kapazität oder der Tiefe ihrer Hafenbecken auf. Schiffsverbindungen zu den anderen beiden Subregionen sind schlecht bzw. nicht existent. Der Ausbau einiger lokaler Flughäfen sowie die Verlegung des Polonia Airport (Medan) ist im Hinblick auf zukünftige Entwicklungen angezeigt.⁵³

Nordmalysias Straßennetz ist relativ gut ausgebaut, ist jedoch im Hinblick auf eine erwünschte Intensivierung des Schwerverkehrs sowie generell des grenzüberschreitenden Verkehrs mit Südthailand erweiterungsbedürftig, was in gleichem Maße für das Schienennetz zutrifft. Dem Padang Besar Container Terminal fehlt es in erster Linie an Ausrüstung und Lagerflächen, und auch der Hafen von Penang bedarf dringend eines Ausbaus sowie der Anbindung an das North Butterworth Container Terminal und an den North-South Expressway. Der Flughafen Penangs schließlich muß seine Kapazitäten für die Passagier- und Güterbeförderung aufstocken.⁵⁴

Südthailand verfügt im wesentlichen über ein gut strukturiertes Straßennetz, welches jedoch dem rasch steigenden Verkehrsaufkommen nicht mehr genügt. Zudem sind bestimmte, strategisch bedeutende Orte durch ineffiziente Ringstraßen miteinander verbunden, und ländliche Routen werden nur unzureichend instand gehalten. Hinsichtlich des Schienenverkehrs herrscht Mangel an Eisenbahnwaggons, und die Gleise sollten zu einer doppelspurigen Gleisführung ausgebaut werden. Aufgrund der begrenzten Tiefe des Hafenbeckens kann der Hafen Songkhal seine Kapazitäten nicht voll auslasten, ebenso wie alle anderen Häfen der Subregion. Was die Flug-

51 Vgl. Asian Development Bank: *Overall Report*, 1994, S. 87-94

52 Vgl. ebenda, S. 88.

53 Vgl. ebenda, S. 89 ff.

54 Vgl. ebenda.

verbindungen anbetrifft, so fehlt insbesondere ein Service zwischen Hat Yai und Medan sowie Banda Aceh.⁵⁵

Die Versorgungsinfrastruktur des Wachstumsdreiecks kann im großen und ganzen als gut bezeichnet werden. Hohe Wasserpreise in Nordsumatra wirken sich jedoch negativ auf die Landwirtschaft und andere wasserintensive Wirtschaftsaktivitäten aus, während hohe Strompreise und Netzanschlußkosten die ressourcenintensive, mit einem hohen Energieverbrauch verbundene Produktion in Südthailand beeinträchtigen. Im Hinblick auf zukünftige wirtschaftliche Entwicklungen ist eine deutliche Verbesserung der Energieversorgung in den Subregionen dringend erforderlich. Im Telekommunikationsbereich herrscht in Südthailand ein akuter Mangel an Telefonverbindungen, einhergehend mit hohen Gebühren und Installationskosten. Letzteres trifft auch für den Norden Sumatras zu.⁵⁶

Außerökonomische Hindernisse

Die größten Hindernisse für die Entwicklung des IMT-GT-Gebietes stellen außerökonomische Faktoren dar, also politische Maßnahmen, Verfahrensabläufe und institutionelle Einflußgrößen. Die ADB identifizierte potentielle Hemmfaktoren in Gestalt restriktiver staatlicher Investitionspolitik sowie tarifärer und nichttarifärer Handelshemmnisse, bei der Abwicklung von Ein- und Ausfuhren, im Finanzwesen, in der staatlichen Beschäftigungspolitik, bezüglich industrieller Standards sowie im institutionellen Bereich.⁵⁷

Es würde den Rahmen dieses Aufsatzes sprengen, alle potentiell hemmend wirkenden Faktoren für jede Subregion zu analysieren. Daher seien nachfolgend die wichtigsten lediglich kurz genannt, verbunden mit dem Hinweis, daß sie selektiv und unterschiedlich stark in den einzelnen Gebieten des Wachstumsdreiecks wirken.

Im Rahmen der staatlichen Investitionspolitik wirken sogenannte *Local-Content*-Bestimmungen (LC-Bestimmungen)⁵⁸ hemmend auf die Bereitschaft von Unternehmen, sich in der betreffenden Region niederzulassen; sehr enggefaßte Investitionsförderungsgesetze mit schwachen Anreizen für Unternehmen und Privatleute sowie schleppende Genehmigungsverfahren für ausländische Direktinvestitionen tun ein übriges. In allen drei Subregionen existieren unterschiedliche Bestimmungen über die steuer- und zollrechtliche Behandlung von Exportförderungszone. Darüber hinaus bestehen oftmals restriktive Regelungen bezüglich ausländischer Eigenkapitalanteile sowie ausländischer Landbesitz- und Pachtrechte, und es werden sogenannte *Business Licenses* nur für einen befristeten Zeitraum vergeben, deren Verlängerung nach Ablauf nicht garantiert wird.⁵⁹

Tarifäre und nicht-tarifäre Handelshemmnisse (NTBs) wirken ebenfalls hinderlich bei der Entwicklung des IMT-GT. Hierunter fallen im wesentlichen hohe Importzölle und Ausfuhrsteuern, Im- und Exportverbote, Mengenkontingentierungen und

55 Vgl. ebenda.

56 Vgl. ebenda, S. 93.

57 Vgl. ebenda, S. 9 ff.

58 LC-Bestimmungen schreiben vor, daß ein bestimmter Prozentsatz der Wertschöpfung bei der Herstellung eines Produkts im jeweiligen Land, also lokal, zu erfolgen hat. Hierdurch sollen heimische Anbieter geschützt werden, die sonst unter Umständen nicht wettbewerbsfähig wären.

59 Vgl. Asian Development Bank: *Overall Report*, 1994, S. 94 ff.

staatliche Preisfestsetzungen, Handelsmonopole für bestimmte Güter sowie abermals LC-Bestimmungen.⁶⁰

Was die Ein- und Ausfuhrprozeduren betrifft, so sind in erster Linie die schleppende Abwicklung der Zoll- und Lizenzierungsverfahren sowie die uneinheitliche Anwendung von Vorschriften durch die Zollbehörden zu nennen.⁶¹

Zu den Haupthindernissen im Finanzwesen gehört zunächst die Zurückhaltung der meisten Banken im IMT-GT-Gebiet bei der Vergabe von Krediten zum Zweck grenzübergreifender Investitionen. Hemmend wirken darüber hinaus eine konservative staatliche Mindestreservenpolitik, hohe Kreditkosten, hohe Anforderungen der Banken an akzeptable Sicherheiten, ein niedriges Service-Niveau sowie eine restriktive Politik gegenüber ausländischen Kreditinstituten.⁶²

Auf dem beschäftigungspolitischen Sektor existieren in der IMT-GT-Region keine einheitlichen Regelungen hinsichtlich der Migration von Arbeitskräften aus den Anbieterländern Indonesien und Thailand nach Malaysia. Komplizierte Prozeduren und schleppende Verfahrensabwicklung bei der Beschaffung von Reise- und Arbeitspapieren sowie hohe Provisionen von arbeitsvermittelnden Agenturen haben zu wachsender illegaler Migration und zu Verzögerungen bei der Zulassung ausländischer Arbeitskräfte geführt.⁶³

Der Eintritt in den Weltmarkt erfordert ein institutionelles System, welches in der Lage ist, den lokalen Unternehmen Informationen über Technologiequellen, Beratungsmöglichkeiten, Qualitätssicherung, Testverfahren, Design und eventuell sogar Grundlagenforschung zur Verfügung zu stellen. Bisher hat lediglich Malaysia, in dem viele Firmen in letzter Zeit das Qualitätssicherungssystem nach ISO 9000 ff. eingeführt haben, einen Schritt in diese Richtung unternommen. Ein Hindernis für transnationale, export-orientierte Produktion ist darüber hinaus die Verwendung unterschiedlicher industrieller Standards in den drei Ländern.⁶⁴

Der institutionelle Rahmen des Growth Triangle ist bisher nur sehr schwach entwickelt. Zwar waren die Kommissionen der privaten Wirtschaft⁶⁵ auf den IMT-GT-Ministertreffen bisher sehr aktiv hinsichtlich der Erteilung von Ratschlägen und der Aussprache von Empfehlungen; jedoch scheinen sie mehr an den jeweiligen subregionalen Vorteilen als am Aufbau der Dreiecksregion als Ganzes interessiert zu sein und sind offensichtlich nicht in konkrete Entwicklungen involviert. Die Ausschüsse des öffentlichen Sektors sind mehrheitlich mit Repräsentanten der Zentralregierungen besetzt - entgegen der erklärten Absicht, den Entscheidungsprozeß auf die lokale Ebene zu verlagern. Hinderlich ist ferner die Tatsache, daß keine der intra-

60 Vgl. ebenda, S. 98 f.

61 Vgl. ebenda, S. 100 f.

62 Vgl. ebenda, S. 101.

63 Vgl. ebenda, S. 102 f.

64 Vgl. ebenda, S. 102.

65 Hier sind in erster Linie die sogenannten *Business Councils* der jeweiligen Partnerländer zu nennen, welche sich aus Repräsentanten der Handelskammern, industrieller Verbände sowie Bankenvereinigungen der Provinzen zusammensetzen. Ihre Aufgabe ist die abschließende Beurteilung von Projektvorschlägen des privaten Sektors sowie die Einleitung ihrer Umsetzung. Desweiteren fungieren sie als Bindeglied zwischen der Privatwirtschaft der einzelnen Subregionen und dem periodisch zusammentretenden IMT-GT Ministerial Meeting. Vgl. Usanee: "Trade Winds", 1994, S. 25 f.

regionalen Institutionen, einschließlich der zahlreichen ASEAN-Körperschaften, über eine Charta verfügt, die die Förderung IMT-GT-spezifischer Programme erlauben würde, und daß auch viele Institutionen der Zentralregierungen nicht befugt sind, auf bi- oder trilateraler Ebene zu agieren (z.B. gemeinsame Investitionen zu tätigen oder den Export zu fördern). Schließlich existiert zur Zeit noch keine Institution, die eine zufriedenstellende Informations- und Datenbasis hinsichtlich der Entwicklung des IMT-GT sowie der Überwachung ihrer Fortschritte zur Verfügung stellt. Die malaysische Zentralregierung hat inzwischen die Wirtschaftsplanungsbehörde des Bundesstaates Kedah mit einer derartigen Aufgabe betraut.⁶⁶

Basierend auf der Analyse komparativer Vorteile der einzelnen Subregionen und der hieraus erwachsenden Ergänzungspotentiale einerseits sowie der Untersuchung ökonomischer und außerökonomischer Hemmfaktoren andererseits hat die ADB eine Strategie zur Entwicklung des Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle ausgearbeitet. Der folgende Abschnitt gibt einen Überblick über ihre Kernelemente.

3.5 Die Strategie zur Entwicklung des IMT-GT

Bei der Ausarbeitung strategischer Empfehlungen zum Aufbau des Wachstumsdreiecks ließ sich die ADB von folgenden, aus der vorangegangenen Untersuchung von Komplementaritäten und Hindernissen resultierenden Überlegungen leiten:

Wirtschaftliches Wachstum in der Dreiecksregion soll in erster Linie durch die private Wirtschaft in Form konkreter Projekte und durch Beteiligung an der Formulierung wirtschaftspolitischer Maßnahmen vorangetrieben werden, wohingegen sich die Rolle des öffentlichen Sektors soweit wie möglich auf die Bereitstellung eines investitionsfreundlichen Umfeldes beschränken soll.⁶⁷ Der Notwendigkeit einer führenden Rolle des Privatsektors bei der Entwicklung der Region sind sich auch führende Politiker der beteiligten Staaten bewußt wie Sanyoto Sastrowardoyo, Indonesiens Minister für Investitionspolitik, oder Malaysias Finanzminister Anwar Ibrahim.⁶⁸

Darüber hinaus muß die Entwicklungsstrategie mit der jeweiligen bisherigen und zukünftigen nationalen Politik und den damit verbundenen internationalen Verpflichtungen sowie mit bereits existierenden Institutionen vereinbar sein. Anstatt eine *across-the-board-action* anzustreben, soll sie sich auf ausgewählte Gebiete des Dreiecks konzentrieren und dort bestimmte Projekte priorisieren. Die ADB legt Wert auf eine phasenweise Modifizierung politischer Maßnahmen, die von der Beseitigung politischer und prozeßbedingter Hindernisse sowie der anschließenden Koordinierung und Harmonisierung der Politik der beteiligten Länder über eine Standardisierung politischer Maßnahmen und Verfahren bis hin zur gemeinsamen Ausarbeitung neuer Vorhaben reichen. Die Strategie soll eine die Wohlfahrt der einheimischen Bevölkerung steigernde Entwicklung ermöglichen, welche jedoch nicht zu Lasten der Umweltqualität gehen soll. Sind Umweltbelastungen unvermeidlich, so sind sie so gering wie möglich zu halten. Schließlich müssen zukünft-

66 Vgl. Asian Development Bank: *Overall Report*, 1994, S. 107 f.

67 Vgl. ebenda, S. 38.

68 Vgl. Usanee: "Trade Winds", 1994, S. 25.

tige Entwicklungen in der Dreiecksregion berücksichtigt und in das Konzept mit einbezogen werden. Ein dynamischer, jederzeit modifizierbarer Entwicklungsansatz ist daher einem statischen vorzuziehen.⁶⁹

Die empfohlenen strategischen Maßnahmen zur Entwicklung der Region werden von der ADB in vier Kategorien eingeteilt. Dies sind zum einen politische Maßnahmen, die auf die Beseitigung derzeit existierender, hemmender politischer Regelungen und Abläufe, auf Koordination, Harmonisierung und Standardisierung sowie auf die gemeinsame Ausarbeitung neuer politischer Maßnahmen zielen. Die zweite Kategorie umfaßt diverse, vom öffentlichen und privaten Sektor durchzuführende Programme, deren vornehmliche Aufgabe es ist, subregionale Kooperation durch die Bereitstellung meritorischer Güter zu ermöglichen bzw. zu erleichtern. Hierzu zählen bspw. die Verbreitung von Informationen, Forschungs- und Entwicklungstätigkeit, Weiterentwicklung des Humankapitals, Management der natürlichen Ressourcen und Umweltschutz, gemeinsame Qualitäts- und Sicherheitsstandards sowie die Einrichtung von Informations- und Dokumentationszentren für die Bereiche Handel und Arbeit. Eine dritte Kategorie beinhaltet Empfehlungen für konkrete Projekte, bspw. zum Ausbau der Infrastruktur, während das letzte, institutionelle Maßnahmenbündel Vorschläge zur Restrukturierung und Stärkung existierender Institutionen sowie zur Errichtung neuer organisatorischer Gebilde bei fortschreitender subregionaler Kooperation enthält.⁷⁰

Desweiteren erfolgt eine Differenzierung der empfohlenen Maßnahmen nach ihrem Wirkungsbereich, der entweder auf eine Subregion beschränkt sein kann (*single-country proposals*) oder aber zwei bzw. alle drei Partnerregionen (*multi-country proposals*) umfassen kann.⁷¹

Zur Erreichung des erklärten Oberziels des IMT-GT, nämlich der Wohlfahrtssteigerung in den einzelnen Subregionen, sieht die ADB Handlungsbedarf in sieben Bereichen, wobei die jeweiligen Bereichsziele als dem Oberziel dienende Subziele zu verstehen sind. Diese sieben Handlungsfelder werden in fünf produktive Bereiche (Investitionen, Handel, Industrie, Landwirtschaft und Fischerei, Tourismus) einerseits und in zwei die Ziele der produktiven Sektoren unterstützende Bereiche (Arbeitskraftmobilität und Aus- und Weiterbildung sowie Transport, Kommunikation und Energie) andererseits eingeteilt. Dabei werden folgende Bereichsziele verfolgt:

Im Investitionssektor soll es zu einer Steigerung der in- und ausländischen Direktinvestitionen sowie zu verstärkten transnationalen Produktionsverflechtungen aufgrund grenzübergreifender Investitionen durch MNU und KMU kommen. Der Handel soll durch die Reduzierung bzw. den Abbau tarifärer und nicht-tarifärer Handelshemmnisse sowohl intra- als auch extra-regional eine Ausweitung erfahren, wobei vor allem eine Steigerung und Diversifizierung der Exporte in Nicht-IMT-GT-Länder angestrebt wird. Im Bereich der Industrie soll der Anteil der industriellen Aktivitäten an der Wertschöpfung in der Dreiecksregion in einem ökologisch verträglichen Ausmaß gesteigert und die Wettbewerbsfähigkeit von KMU verbessert

69 Vgl. Asian Development Bank: *Overall Report*, 1994, S. 39.

70 Vgl. ebenda, S. 110.

71 Vgl. ebenda.

sert werden. Was den primären Sektor betrifft, so bestehen die Bereichsziele in einer Steigerung der Produktion, des Handels und der Investitionen im Bereich Land-, Forst- und Fischereiwirtschaft innerhalb ökologischer, durch die natürlichen Ressourcen vorgegebener Grenzen. Schließlich soll die Attraktivität der IMT-GT-Region für den Tourismus erhöht werden, allerdings unter Berücksichtigung der Umwelt sowie der Bewahrung kultureller Traditionen und Besonderheiten in den Subregionen. Unterstützend sollen hier die Bereichsziele der anderen beiden Sektoren wirken, nämlich einerseits die Ermöglichung und Steuerung der Mobilität des Faktors Arbeit sowie die Verbesserung der Qualifikation von Arbeitskräften und die Steigerung ihrer Produktivität, und andererseits die gezielte Entwicklung der Infrastruktur mit dem Ausbau von Transport- und Telekommunikationsverbindungen sowie einer intensiveren Zusammenarbeit der Subregionen bei der Energieerzeugung, -übertragung und -verteilung.⁷²

Insgesamt werden von der Asiatischen Entwicklungsbank 97 Initiativen vorgeschlagen, die außer nach den oben bereits genannten Kriterien noch nach ihrem Prioritätsgrad (hoch, mittel, niedrig) differenziert werden. So sind Maßnahmen mit hoher Prioritätsstufe entscheidend für den Erfolg des IMT-GT-Vorhabens und verlangen sofortige Umsetzung. Eine letzte Klassifizierung der Initiativen erfolgt nach dem Zeitpunkt ihrer Implementierung (sofort bzw. kurz- oder mittelfristig).⁷³ Sofortige Umsetzungsmaßnahmen sollten bereits 1995 beginnen, kurzfristige im Zeitraum 1996 bis 1997 und mittelfristige zwischen 1998 und dem Jahr 2000.⁷⁴

Die Mehrzahl der von der ADB angeregten Initiativen, insbesondere der für die indonesische Subregion, besteht aus konkreten Projekten, die auf die Verbesserung der Infrastruktur abzielen. Desweiteren erfolgt eine gleichmäßige Verteilung der Maßnahmen über die gesamte IMT-GT-Region, welche den Wirkungsbereich für die meisten Initiativen darstellt. Die übrigen Maßnahmen sollen mehrheitlich bilaterale zwischen Nordmalaysia und Südthailand implementiert werden, während nur sehr wenige Initiativen für die Achse Nordmalaysia - Nordsumatra vorgesehen sind. Bilaterale Maßnahmen für Indonesien und Thailand sind nicht geplant; sie sind bereits durch die Initiativen auf trilateraler Ebene abgedeckt. Zehn Vorschläge erfordern die Umsetzung auf nationaler anstatt auf subregionaler Ebene, da sie, wie bspw. handelspolitische Maßnahmen, landesweite Gültigkeit besitzen müssen, um effektiv wirken zu können.⁷⁵

Im einzelnen kann an dieser Stelle nicht auf alle von der ADB empfohlenen Initiativen eingegangen werden, doch ist zumindest ein kurzer Überblick über die Kernvorschläge der ADB-Studie sinnvoll. Diese Initiativen repräsentieren das erforderliche Minimum an Maßnahmen und sind von essentieller Bedeutung für die Entwicklung des Wachstumsdreiecks.⁷⁶

72 Vgl. ebenda, S. 111 f.

73 Vgl. ebenda, S. 16 f.

74 Vgl. ebenda, S. 113.

75 Vgl. ebenda, S. 17.

76 Zu den folgenden Ausführungen vgl. ebenda, S. 26.

Tabelle 1: Core IMT-GT Development Proposals⁷⁷

Code	Proposal Title	Specific Action
TILM-4	Introduce Measures to Accelerate Tariff and Nontariff Barrier Reductions among the IMT-GT Countries	Undertake unilateral, bilateral, or trilateral tariff and NTB reductions on selected goods, especially those important to agriculture, marine fishing and tourism
TILM-5, TRCO 3	Simplify Trade and Transport Procedures and Promote Thai-Malaysian Trucking/Bus Services	Execute MOU on containerized and transit shipments; coordinate and standardize customs treatment; set up joint 24-hour customs facility; harmonize ground transport and insurance regulations; relax regulations on tourism transport services
TILM-6	Facilitate and Regularize Labor Migration	Strengthen MOUs; enhance border pass system; expand legal foreign labor employment in Malaysia to manufacturing and tourism
TILM-7	Enhance Investment Regulations and Incentives in Northern Sumatra	Extend land leases for foreigners; accelerate program for land titling; remove mandatory divestment requirement; allow 100 percent deduction of approved infrastructure costs and 200 percent deduction of approved training costs
TILM-8	Enhance Investment Regulations and Incentives in Southern Thailand	Expand industry coverage of Zone 3 incentives in five provinces; allow 200 percent income tax deduction of approved training costs
TILM-9	Facilitate Direct Investment	Restructure and strengthen BKPMs; devolve licensing authority; enhance promotion capabilities; set up clearing houses for post-investment licensing, promotional events, and information dissemination
TILM-10	Develop a Special Economic Zone	Establish cross-border free zone complexes at border-crossing points; Thai-Malaysian Border Zone; Joint Development Zone; strengthen IE/bonded zones and establish new joint-venture bonded zones; set up a commercial free zone at Belawan port
TILM-11	Upgrade Investment and Trade Infrastructure in Southern Thailand	Set up IE/EPZ in Hat Yai; industrial zones in Hat Yai and Songkhla
TILM-12	Upgrade Investment and Trade Infrastructure in Northern Malaysia	Set up a free commercial zone at Penang/Butterworth port
INEN-1	Promote Human Resource Development for Industry	Establish training and skills development centers in southern Thailand and northern Malaysia; improve industrial training curricula, equipment, funding, methods
AGFI-1-B	Develop Strait of Malacca Coastal Zone Management Program	Establish program and set up Joint Coastal Resources Management Committee
AGFI-3	Improve Fruit and Vegetable Marketing Infrastructure in Southern Thailand	Establish marketing and wholesaling complex in Padang Besar

⁷⁷ Die Initiativen sind mit Codes versehen, die aus einer vierstelligen Buchstabenkombination und einer Zahl bestehen. Aus ihnen gehen die Bereiche hervor, die von der Implementation der Maßnahmen betroffen sind. So stehen die Kürzel AGFI, INEN, TILM, TOUR und TRCO für die Bereiche "Agriculture and Fisheries", "Industry and Energy", "Trade, Investment and Labour Mobility", "Tourism" sowie "Transportation and Communications".

TRCO-4	Jointly Develop Padang Besar Container Terminal	Expand complex, acquire handling equipment, improve railway and road access
TRCO-5	Improve IMT-GT Shipping Services and Coastal Ports	Conduct study to rationalize and optimize IMT-GT area coastal port development and evaluate the feasibility of public investment in shipping services
TRCO-6	Implement Rural Road Maintenance, Rehabilitation, Access, and Improvement Programs	Rehabilitate roads to access agricultural areas in Tapanuli, Dairi, Karo, Simalungun; improve road access to Belawan and Lhokseumawe ports; improve selected roads from Medan, Pinjai, Tanjung Morawa and Tebingtinggi
TRCO-7	Introduce Double Track on the Ipoh - Butterworth - Padang Besar - Hat Yai - Songkhla Railroad	Double-tracking Padang Besar - Penang port and Songkhla - Hat Yai - Butterworth links; eventual extension to Singapore; improve road access to NBCT
TRCO-11	Expand Container Service at Belawan Port	Expand container area and acquire handling equipment
TRCO-12	Provide Container Equipment for Lhokseumawe Port	Acquire container handling equipment for port
TOUR-1	Institute Manpower Development Program for Tourism	Set up IMT-GT tourism training center in Medan
TOUR-8	Complete Lake Toba Area Development Plan	Conduct study to optimize development of this tourism resource

Abkürzungen:

- BKPMD - Badan Koordinasi Pananaman Modal Darah (Investment Coordinating Board), Indonesia
 EPZ - Export Processing Zone
 IE - Industrial Estate
 MOU - Memorandum of Understanding
 NBCT - North Butterworth Container Terminal

Quelle: In Anlehnung an Asian Development Bank, *Overall Report*, 1994, S. 175 f.

Dem Ziel einer beschleunigten Handelsliberalisierung und der Beseitigung von Überregulierungen zwecks effizienterer grenzüberschreitender Bewegungen von Gütern und Produktionsfaktoren dienen die Maßnahmen TILM 4-6 sowie TRCO 3.

Eine Steigerung der grenzübergreifenden Investitionen, vor allem durch malaysische MNU's, wird durch die Maßnahmen TILM 7-9 begünstigt, die auf eine Verbesserung des Investitionsklimas in Südthailand und Nordsumatra abzielen, während die Projekte TILM 10-12, AGFI 3 sowie TRCO 4-7, 11 und 12 die Bereitstellung der für dieses Klima notwendigen Infrastruktur und Einrichtungen vorsehen. Desweiteren soll das generelle Interesse an einem Engagement im Wachstumsdreieck durch eine Reihe von Werbeveranstaltungen im Rahmen von TILM 9 geweckt werden. Die Maßnahmen INEN 1, TOUR 1 und 8 sowie AGFI-1-B schließlich haben die qualitative Verbesserung des Humankapitals in den Subregionen, eine Erschließung touristischen Potentials sowie ein gemeinsames Management der maritimen Ressourcen der Region zum Ziel.

Für die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen mit hoher und mittlerer Prioritätsstufe rechnet die ADB mit einem Kapitalbedarf zwischen 15 und 20 Milliarden US-Dollar über einen Zeitraum von zehn Jahren. Während die finanzielle Unterstützung des öffentlichen Sektors, also des Staates, für die Umsetzung politischer Maßnahmen und Programme unerlässlich ist, bestehen bei der Realisierung konkreter

Projekte weitreichende Möglichkeiten einer Finanzierung durch den privaten Sektor. Dieser soll denn nach den Vorstellungen der ADB auch die Hauptfinanzierungsquelle bei der Entwicklung des Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle sein.⁷⁸

4 Schlußbetrachtung und Ausblick

Die seit dem Ende der achtziger Jahre im südostasiatischen Raum entstehenden Wachstumsdreiecke stellen die neuartige Form einer subregionalen Wirtschafts Kooperation innerhalb der ASEAN dar. Sie sind durch die räumliche Nähe der Subregionen zueinander und durch deren komparative Kostenvorteile gekennzeichnet, aus denen wiederum wirtschaftliche Komplementaritäten erwachsen, die eine ökonomische Zusammenarbeit für alle Beteiligten lohnenswert machen. Growth Triangles sollen aufgrund ihrer Standortvorteile in- und ausländische Direktinvestitionen anziehen und somit die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Kooperationsgebietes stärken, was zu einer Ausweitung des intra- und vor allem des extra-regionalen Handels führen soll. Hierzu sind jedoch eine adäquate Infrastruktur sowie ein hinreichendes Engagement auf politischer Ebene essentielle Voraussetzungen. Oberstes Ziel der Zusammenarbeit ist die Wohlfahrtssteigerung sowohl in den beteiligten Subregionen als auch in der Region als Ganzes.

Das *Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle*, das in diesem Beitrag ausführlich vorgestellt wurde, bildet insofern einen Sonderfall unter den Wachstumsdreiecken, als daß für dieses Gebilde erstmals eine 1,5-Millionen-Dollar-Studie der ADB angefertigt wurde, die eine Strategie zur Umsetzung des Vorhabens anbietet. Darüber hinaus wurde Malaysias früherem Finanzminister Tun Daim Zanuddin ministerieller Status zur Koordination des Projekts verliehen.⁷⁹

Welche von der ADB vorgeschlagenen Maßnahmen auch tatsächlich umgesetzt werden, wird sich erst in der Zukunft zeigen. Fest steht jedoch bereits, daß am IMT-GT bedeutendes privatwirtschaftliches Interesse vorhanden ist, was Investitionsvereinbarungen in einer Höhe von ca. 2 Mrd. US\$ bis Ende 1994 belegen. Die vereinbarten Projekte reichen dabei von Hotels und Fabriken bis hin zu Binnenschiffahrtshäfen und Kraftwerken.⁸⁰ Jüngstes Vorhaben ist die Überbrückung der Landenge zwischen der Andamanensee und dem Golf von Thailand an der Grenze zwischen Thailand und Malaysia durch einen 195 km langen und 200 m breiten Korridor, durch den eine Straße, eine Hochgeschwindigkeitszugverbindung sowie Erdölpipelines verlaufen sollen, welche die (geplanten) Tiefwasserhäfen und Industriezonen mit petrochemischen Komplexen und anderen Industrien auf beiden Seiten der Landenge verbinden.⁸¹

78 Vgl. ebenda, S. 31 f.

79 Vgl. Kumar; Siddique: "Beyond Economic Reality", 1994, S. 49.

80 Vgl. Südhoff: "Subregionale Kooperation", 1995, S. 291.

81 Dieses Projekt wurde von der Regierung Chuan Leekpai geplant, von Banharn Silpa-archa aufgegriffen und präzisiert und nun von der Regierung Chaovalit fortgeführt. Dies ist insofern bemerkenswert, da es nicht gerade zur Angewohnheit thailändischer Minister(präsidenten) gehört, Projekte ihrer Amtsvorgänger fortzusetzen. Vgl. *Südostasien aktuell*, März 1997, S. 102 f.

Im Hinblick auf eine stärkere wirtschaftliche Integration der ASEAN-Staaten und die Schaffung der gemeinsamen Freihandelszone AFTA können auch die Growth Triangles einen wertvollen Zielbeitrag leisten. Einerseits stärken sie die Wettbewerbsfähigkeit der ASEAN als Region gegenüber anderen Wachstumszonen, speziell in Asien. Zum anderen können sie als Modell für eine intra-regionale, ökonomische Kooperation auf ASEAN-Ebene gesehen werden, sozusagen als Mini-AFTAs. Verläuft die Zusammenarbeit zwischen den Subregionen erfolgreich, dann bewirkt ein sich über das gesamte Gebiet der ASEAN erstreckendes Netz von Growth Triangles sicherlich einen kräftigen Schub in Richtung AFTA.⁸²

Was die Erweiterung der ASEAN-Gemeinschaft betrifft, die im Juli 1995 mit der Aufnahme Vietnams begonnen wurde und mit dem Beitritt Myanmars und Laos ihre Fortsetzung erfahren hat, so können Wachstumsgebiete wie das Golden Quadrangle als Brückenköpfe dienen, um neue Mitgliedstaaten wie Myanmar an die ASEAN anzubinden, wobei jedoch nicht darüber hinweg getäuscht werden soll, daß außenpolitische Differenzen (z.B. ausgelöst durch Grenzstreitigkeiten) die durch subregionale Kooperation verbesserten Beziehungen auch sehr leicht wieder stören können.⁸³

Der Vorteil der Kooperationsform der Wachstumsdreiecke gegenüber einer Zusammenarbeit auf nationaler Ebene liegt in ihrer größeren Flexibilität und Dynamik. Das modifizierte Konsensprinzip der ASEAN findet auch bei ihr Anwendung: Eine Partnerregion muß einem Vorhaben nicht beitreten, solange sie dem Vorgehen der anderen Partner zustimmt.⁸⁴

Dennoch kann subregionale Zusammenarbeit, wie bereits ausgeführt, nationale nicht ersetzen, sondern nur ergänzend im Hinblick auf eine engere wirtschaftliche Integration der gesamten Region wirken. Daß diese Funktion sehr wohl kalkuliert ist, spiegeln die Namengebungen Northern Triangle und Southern Triangle sowie Golden Quadrangle und Eastern Quadrangle wider, die sich auf die Lage des jeweiligen Wachstumsgebietes in der ASEAN-Region beziehen und deutlich machen, daß Growth Triangles quasi als subregionale Institutionen innerhalb der ASEAN betrachtet werden.⁸⁵

Das Konzept der Wachstumsdreiecke besitzt also beträchtliches Potential zur wirtschaftlichen Integration sowohl auf subregionaler wie auch auf nationaler Ebene. Bei der Umsetzung der einzelnen Kooperationsvorhaben ist jedoch eine Vielzahl ökonomischer, politischer und sozialer Faktoren zu berücksichtigen, welche die Ausgestaltung und Auswirkungen von Wachstumsdreiecken entscheidend mitbestimmen. Maßgeblich für den Erfolg des Konzepts ist, daß sich der aus der Zusammenarbeit erwachsende Nutzen mittel- bis langfristig gleichmäßig auf die jeweils beteiligten Regionen verteilt. Sobald ein Partner die Kooperation auf Kosten der anderen Subregionen erdrückend dominiert und diese übervorteilt, wird langfristig

82 Vgl. Südhoff: "Subregionale Kooperation", 1995, S. 290; siehe auch Kumar; Siddique: "Beyond Economic Reality", 1994, S. 53.

83 Vgl. Kumar; Siddique: "Beyond Economic Reality", 1994, S. 53 f., sowie Südhoff: "Subregionale Kooperation", 1995, S. 307.

84 Vgl. Vatikiotis: "Company", 1993, S. 59.

85 Vgl. Kumar; Siddique: "Beyond Economic Reality", 1994, S. 55.

eine erfolgreiche Zusammenarbeit sehr erschwert, wenn nicht gar verhindert. Bei einer weitsichtigen Umsetzung des Konzepts jedoch sind die hieraus erwachsenden Chancen sowohl für die Subregionen als auch für die ASEAN als Ganzes.

Literaturverzeichnis

- Acharya, Amitav [Transnational Production, 1995]: "Transnational Production and Security: Southeast Asia's Growth Triangles", *Contemporary Southeast Asia*, 17 (Sept. 1995) 2, S. 173-185
- Anuraj Manibhandu et al. [River of Dreams, 1996]: "Duplication on the river of dreams", *Bangkok Post*, 27.08.1996, S. 13
- Asian Development Bank (Hrsg.) [Overall Report, 1994]: *Indonesia-Malaysia-Thailand. Growth Triangle Development Project - Overall Report (Vol. I)*, o.O.: o.V., 1994
- DEG - Deutsche Investitions- und Entwicklungsgesellschaft mbH (Hrsg.) [Wandel, 1996]: *Wandel in Ostasien: Länderberichte Kambodscha, Laos, Myanmar*, Köln: o.V., 1996, (Materialien 16)
- Kumar, Sree / Lee Tsao Yuan [Growth Triangles, 1991]: "Growth Triangles, Belts and Circles", *Trends (ISEAS)*, 28.04.1991, S. 1
- Kumar, Sree / Siddique, Sharon [Beyond Economic Reality, 1994]: "Beyond Economic Reality: New Thoughts on the Growth Triangle", *Southeast Asian Affairs 1994*, Singapore: Institute of Southeast Asian Studies, 1994, S. 47-56
- Lee Tsao Yuan (Hrsg.) [Growth Triangle, 1991]: *Growth Triangle. The Johor-Singapore-Riau Experience*, Singapore: Institute of Southeast Asian Studies / Institute of Policy Studies, 1991
- Lee Tsao Yuan [Effect, 1995]: "The Johor-Singapore-Riau-Growth Triangle: The Effect of Economic Integration", in: McGee; Robinson: *Regions*, 1995
- Marty, Frank [Wachstumsdreieck, 1996]: *Das Singapur-Johor-Riau-Wachstumsdreieck: Eine Studie zur Strategie des transnationalen Wirtschaftsraums*, Hamburg: Institut für Asienkunde, 1996 (Mitteilungen des Instituts für Asienkunde, Nr. 268)
- McGee, T.G. / Robinson, Ira M. (Hrsg.) [Regions, 1995]: *The Mega-Urban Regions of Southeast Asia*, Vancouver: UBC Press, 1995.
- O.V. [Wachstumsdreiecke, 1996]: "Wachstumsdreiecke in Asien - Wirtschaftskooperation auf subregionaler Ebene", *Neue Zürcher Zeitung, Internationale Ausgabe*, 08.10.1996, S. 10
- Pohl, Manfred [Hinterland, 1995]: "Hinterland für einen Stadtstaat: Wachstumsdreieck Singapur - Johor (Malaysia) - Batam (Indonesien)", in: Pretzell: *ASEAN heute*, 1994, S. 72-76.
- Pretzell, Klaus-Albrecht [Regionale Zusammenarbeit, 1994]: "Regionale Zusammenarbeit der ASEAN", in: Pretzell: *ASEAN heute*, 1994, S. 64-65
- Pretzell, Klaus-Albrecht (Hrsg.) [ASEAN heute, 1994]: *Die ASEAN heute*, Sonderausgabe Südostasien aktuell, Hamburg: Institut für Asienkunde, 1994
- Südhoff, Ralf [Subregionale Kooperation, 1995]: "Subregionale Kooperation und Wachstumsdreiecke in Südostasien: Das Beispiel des Goldenen Vierecks", in: *Südostasien aktuell*, Juli 1995, S. 289-308
- Usanee Hararuck [Trade Winds, 1994]: "Trade Winds A-Blowin", *The Nation's Year End Report 1993: A World of Trade*, Jan. 1994, S. 24-26
- Vatikiotis, Michael [Company, 1993]: "Three's Company", *Far Eastern Economic Review*, 05.08.1993, S. 58-59