

Die maritime Integration Ostasiens

PATRICK ZILTENER

1. Einleitung

Auch wenn man die Region Ostasien¹ vorwiegend im Flugzeug bereist, ist die Bedeutung der Seeverbindungen erfassbar. Lange Küstenlinien, zahllose Inseln unterschiedlicher Größe und Gestalt, reger Schiffsverkehr und eine Vielzahl von Häfen sind durchs Fenster erkennbar. Im Vergleich zu den oft schmalen Autopisten auf dem durch viele Gebirgszüge geteilten Festland bietet das Meer scheinbar uneingeschränkte Bewegungsfreiheit. Es kommt vor, dass der Sitznachbar im Bus nach Jakarta Bugis-Seemann ist, der die Region von Yokohama bis Surabaya nur aus der Schiffsperspektive kennt – und bereitwillig von seinen Erfahrungen mit Piraten in der Straße von Malakka erzählt.

Historisch konstituierte sich Ostasien als Region stärker über meer- als über landvermittelte Prozesse. Die Funde der Ausgrabungen in Oc Eo im Mekong-Delta belegen die Bedeutung des Seehandels bereits in den ersten Jahrhunderten der westlichen Zeitrechnung (Higham 2001: 25ff). Dort bildete ein Proto-Staat, von chinesischen Quellen Funan genannt, einen wichtigen Umschlagplatz auf der Ost-West-Route. Archäologen fanden Gegenstände nicht nur aus verschiedenen Gegenden Ostasiens, sondern auch aus Indien, dem Nahen Osten, Afrika und sogar aus dem römischen Mittelmeerraum. In dieser frühen Phase folgte die Schiffshandelsroute eng dem kontinentalen Küstenverlauf (China, Vietnam, Kambodscha, Thailand). Die Waren wurden dann im Süden des heutigen Thailand ausgeladen und über den Isthmus von Kra rund 65 km über Land transportiert und an der Küste des Indischen Ozeans wieder verschifft. Erst im 4.–5. Jh. etablierte sich eine Route durch die 800 km lange Straße von Malakka. Diese bildet zwischen

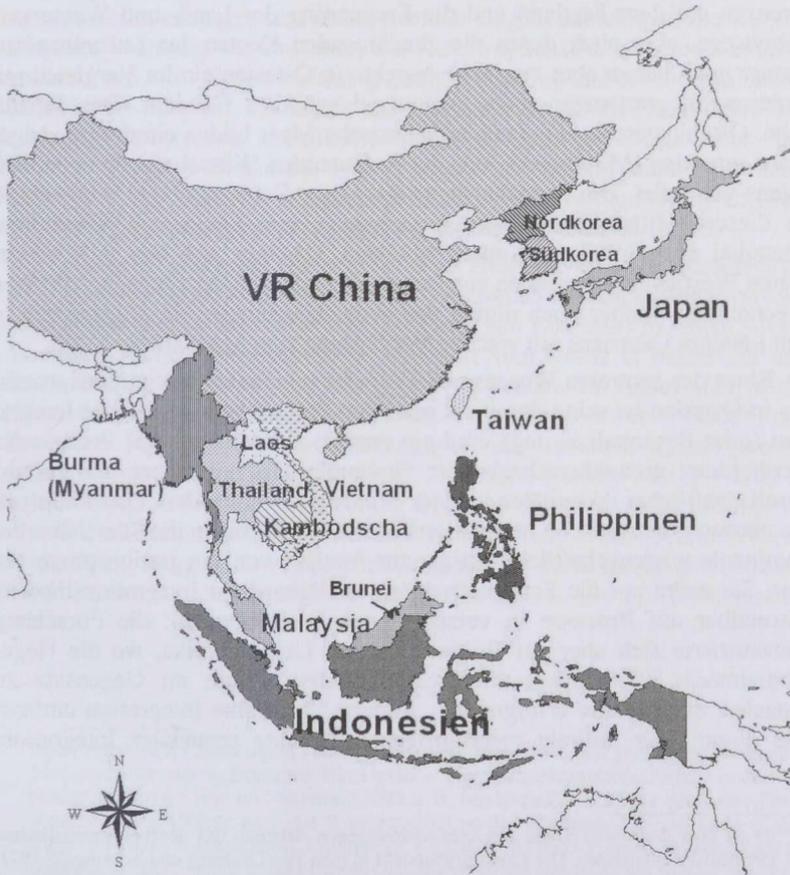
¹ Ostasien wird hier als Überbegriff für Nordostasien (Japan, Süd- und Nordkorea, China, Taiwan, Hongkong, Macao) und Südostasien (die Länder der Association of Southeast Asian Nations, ASEAN: Philippinen, Vietnam, Laos, Kambodscha, Thailand, Birma/Myanmar, Indonesien, Malaysia, Singapur und Brunei) verwendet. Vgl. Karte, S. 143.

der malaiischen Halbinsel (heute Malaysia) und der langgestreckten Insel Sumatra (heute Indonesien) ein natürliches Nadelöhr für die maritimen Austauschprozesse zwischen Ostasien und Südasiens/Westasien/Afrika/Europa. Aus dieser geographischen Tatsache ergibt sich eine jahrhundertealte, zweifache Konkurrenzsituation: zum einen zwischen Handelsplätzen um die zentrale Stellung im Warenumsatz, zum anderen zwischen Staaten und Reichen um die militärische Kontrolle dieser Handelsstraße (vgl. Abu-Lughod 1989: 310ff).

Der erste bedeutende Anstoß für den Seehandel kam mit dem Ende der Han-Dynastie in China im 3./4. Jh., als nomadische Steppenvölker die Nordgrenze überrannten und die landgestützten Transportwege (die sog. Seidenstraße) unterbrachen. Dieser Nachfrageimpuls war von entscheidender Bedeutung für die Herausbildung Ostasiens als Region. Spätestens ab dem 5. Jh. hatte der maritime Austausch in Ostasien eine – im Vergleich mit dem landgestützten – größere Bedeutung für die Herausbildung der Region. Güter, Kapital, Waffen, Religionen, Staatsphilosophien und die sie transportierenden Menschen bewegten sich vorzugsweise auf Schiffen. Vom 10. bis 13. Jh. intensivierte sich der Seehandel, wurde dann aber durch die Kriegswirren des Mongolensturms beeinträchtigt. Während der *pax mongolica* (13./14. Jh.) gewann der landgestützte Ost-West-Handel wieder an Bedeutung (Abu-Lughod 1989). Als historischer Höhepunkt kann das 15. Jh. bezeichnet werden, als unter den frühen Ming-Kaisern die großen chinesischen Seeexpeditionen die Grundlage legten für ein regionenübergreifendes, sinozentrisches Handels-Tribut-System (Hamashita 1994). Eine chinesische Diaspora entwickelte sich (Chang 1991). Um 1500 waren chinesische Kupfermünzen wichtigstes Zahlungsmittel im südostasiatischen Archipel (Reid 1999: 141). Ein weiterer Beleg für den Integrationsgrad der Region im 15. Jh. ist, dass sich in dieser Periode aus südostasiatischen und chinesischen Schiffen ein hybrider Schiffstyp entwickelte, die sog. Dschunken (Manguin 1980, 1994). Der Wirtschaftshistoriker Anthony Reid kommt in einem Vergleich des Mittelmeers zwischen Europa und Afrika mit Ostasien zum Schluss: „the region was manifestly better integrated by the warm and placid waters of the South China Sea than were southern Europe, the Levant, and North Africa by the Mediterranean“ (Reid 1988: xiv).

Die Kriegswirtschaften des 20. Jhs., der 'ökonomische Nationalismus' der Unabhängigkeitsbewegungen und die Ost-West-Spaltung der Region führten dann zu einer dramatischen wirtschaftlichen Desintegration der Region. In der Nachkriegszeit, der Phase der Ost-West-Konfrontation und des sowjetisch-chinesischen Zerwürfnisses war aber gerade die Bedeutung maritimer Integration in Ostasien am größten, da sowohl auf dem südost-

Ostasien



asiatischen als auch auf dem nordostasiatischen Festland reguläre Austauschprozesse weitgehend unterbunden waren. Die westlich orientierten, mit der Hegemonialmacht USA mehr oder weniger eng verbündeten Länder Ostasiens bildeten einen langgezogenen „Archipel“ aus dem Festland vorgelagerten Inseln und Inselgruppen, Halbinseln und Hafenstädten: Von Japan und Südkorea über Hongkong und Taiwan in die malaiische Inselwelt; nur in Thailand erstreckte sich dieser Raum tief in das Festland hinein. Diese Situation hat sich verändert, in erster Linie durch die Öffnung der Grenzen auf dem Festland und die Erneuerung der Land- und Wasserverkehrswege, aber auch durch die abnehmenden Kosten des Lufttransports. Immer noch haben aber maritime Aspekte in Ostasien ein im Vergleich mit anderen Integrationsprozessen bedeutend größeres Gewicht. Das Japanische, Ostchinesische und das Südchinesische Meer bilden ein dreigliedriges *mare internum* (Mittelmeer), das die bedeutenden Wirtschaftsregionen Ostasiens verbindet. Die wirtschaftliche Kernzone Ostasiens besteht aus direkt an diesem Mittelmeer gelegenen Gebieten, von Tokio und Seoul über Shanghai und Hongkong/Kanton bis nach Singapur und den Industriegebieten Westjawas. Abgesehen von Laos haben alle Länder Ostasiens direkten Meerzugang. Immer noch nimmt das Wohlstandsniveau im allgemeinen in den Ländern Ostasiens mit wachsender Distanz zum Meer ab.

Eines der zentralen Wesensmerkmale des regionalen Integrationsprozesses in Ostasien ist seine dominant maritime Form. Unter regionaler Integration (oder Regionalisierung) wird ein empirisch beobachtbarer Prozess der Verdichtung grenzüberschreitender ökonomischer, politischer und (zivil-)gesellschaftlicher Aktivitäten in einer Weltregion verstanden. Dies knüpft an die neofunktionalistische Integrationstheorie an, die bis in die 70er Jahre der dominante wissenschaftliche Ansatz zur Analyse von Integrationsprozessen war. Sie zielte auf die Formulierung einer allgemeinen Integrationstheorie, anwendbar auf Prozesse in verschiedenen Weltgegenden; die Forschung konzentrierte sich aber auf Westeuropa und Lateinamerika, wo die Hegemonialmacht USA Integrationsprozesse aktiv – und, im Gegensatz zu Ostasien, auch relativ erfolgreich – förderte.² Maritime Integration umfasst alle direkt oder indirekt meerbezogenen Aspekte regionaler Integration.

² Es ist aber doch eine Reihe von ostasienbezogenen Arbeiten mit neofunktionalistischer Perspektive entstanden. Die Literaturübersicht in dem von Lindberg und Scheingold 1971 herausgegebenen Band *Regional Integration* listet unter dem Eintrag „Southeast and East Asia“ 21 Arbeiten auf, von denen allerdings einige auch südasianische Entwicklungen miteinschließen (Lindberg/Scheingold, Hg. 1971: 415f). Ernst Haas, einer der Mitbegründer der funktionalistischen Integrationstheorie, charakterisierte die „efforts at economic union in Asia“ als einen Fall, in dem die Integration in das globale System der Regionalisierung stark entgegenwirkt (Haas 1970: 620).

Darunter fallen zunächst die meerbasierten transnationalen Austauschbeziehungen (Personen- und Warentransport mittels Schiffen, aber auch Unterwasserpipelines und -kabel, etc.) und deren Sicherung und Kontrolle durch spezialisierte Agenturen der beteiligten Staaten. Aus dem Stellenwert des Seetransports ergeben sich die Bedeutung der Schiffsbauindustrie und infrastruktur- und handelsbezogene Funktionen (Werften, Häfen, Zoll etc.) Es gehören aber auch alle Aspekte der maritimen Grenzziehung dazu, sowie die Aufteilung oder gemeinsame Nutzung der Meeresressourcen, großräumige Meeresverschmutzungen und entsprechende Gegenmaßnahmen, die Koordination der Warnung vor Unwetter, des Katastrophenschutzes, von Rettungseinsätzen etc.³ In einer maritim geprägten Region haben die nationalen Marinekräfte eine im Verhältnis zum landgestützten Militär größere Bedeutung, woraus sich spezifische sicherheitspolitische Situationen und Probleme ergeben. Regionen wie Ostasien mit langen, dicht bewohnten Küsten und vielen Inseln mit geringen Erhebungen werden durch Umweltveränderungen, die den Meeresspiegel beeinflussen, stärker betroffen.

Der Begriff „maritime Integration“ wird zwar – in einem technisch-organisatorischen Zusammenhang – in der englischen Marinesprache verwendet⁴, ist aber neu in der integrationstheoretischen Literatur. In einem sozialwissenschaftlichen, integrationstheoretischen Sinn wurde er bisher nur einzeln und in verschiedenen Kontexten verwendet. Er findet sich in der Diskussion um eine „Maritime Union“ der Atlantikprovinzen Kanadas⁵, und ebenfalls in Kanada wird die Unabhängigkeit des Landes als „Scheitern der maritimen Integration Großbritanniens“ diskutiert (Halary 1997). Näher an die hier vorgeschlagene Verwendung kommen Mattos/Acosta (2003), die politische Maßnahmen im Hinblick auf die Schaffung eines „common regional maritime integration regime“ in Südamerika diskutieren, und Rozman (1998: 5), der von der „maritimen Integration Chinas in die Weltökonomie“ spricht.

³ Auch Prozesse im Binnenland können, vermittelt über Flüsse, zur grenzüberschreitenden Meeresverschmutzung beitragen. Der Unfall in einer petrochemischen Anlage in der chinesischen Provinz Jilin im November 2005 z. B. verschmutzte nicht nur den Amur-Fluss, sondern beeinträchtigte auch die Wasserqualität an der japanischen Meeresküste (China toxic spill may hit Japan coast, expert says, *Kyodo*, 4.12.2005). Angeblich hängt auch die gigantische Quallenplage in japanischen Gewässern mit der Belastung des Meeres durch das Wasser des Yangtse zusammen (Japanese scholars point to China as source of unwanted jellyfish, *Kyodo*, 15.12.2005).

⁴ Siehe Maritime Integration Support Centre, 23.4.2004, www.navynews.co.uk.

⁵ Siehe die Website des Institute of Island Studies an der University of Prince Edward Island, www.upei.ca/islandstudies.

Alle gegenwärtigen Prozesse regionaler Integration schließen maritime Aspekte ein. Im Vergleich mit den dominant kontinentalen Integrationsprozessen in Europa, Nordamerika, Südamerika und auch Afrika ist die Bedeutung maritimer Aspekte in Ostasien bedeutend größer. Andererseits umfasst regionale Integration in Ostasien auch landbasierte transnationale Austauschprozesse und schliesst somit kontinentale Aspekte mit ein.

Aufgrund der zentralen, aber aus integrationstheoretischer Perspektive wenig diskutierten Bedeutung der meerbezogenen Aspekte der Regionalisierung Ostasiens widmet sich dieser Artikel ausschliesslich der maritimen Integration. Kapitel 2 belegt die anhaltende Bedeutung des Meerzugangs und des meerbasierten Austausches für die wirtschaftliche Strukturierung der Region. Ungelöste Grenzdispute bilden bedeutende Integrationshindernisse (Kapitel 3). Kapitel 4 gibt eine knappe Übersicht über aktuelle meerbezogene Aspekte regionaler Konkurrenz und Kooperation in Ostasien, und einige Schlussfolgerungen bilden den Abschluss dieses Artikels.

2. Die maritime Grundlage der wirtschaftlichen Integration der Region

2.1 Das wirtschaftliche Kernzone um das ostasiatische „Mittelmeer“

Das Japanische, Ostchinesische und das Südchinesische Meer bilden ein dreigliedriges *mare internum*, das die bedeutenden Wirtschaftsregionen Ostasiens miteinander verbindet. Dieses Unterkapitel analysiert diesen Befund etwas detaillierter. Die wirtschaftliche Kernzone Ostasiens erstreckt sich über rund 6000 km C-förmig in Nord-Süd-Richtung und ist zwischen 500 und 1500 km breit. Sie kann untergliedert werden in Nordostasien (Japan-Südkorea-Nordostchina mit Shanghai), Südostchina mit Hongkong und Taiwan sowie in das wirtschaftliche Kerngebiet Südostasiens, Jakarta-Singapur-Kuala Lumpur-Bangkok. Die Hauptschiffsrouten verlaufen in Nord-Süd-Richtung zwischen den wirtschaftlichen Knotenpunkten. Tabelle 1 vermittelt anhand von Daten der Entwicklung des Handelsvolumens zwischen den großen Häfen Japans und Ostasiens in den 1990er Jahren einen Eindruck von der Dynamik und Strukturierung des maritimen Austausches in Ostasien. Die größte Volkswirtschaft Ostasiens ist vor allem mit Südkorea, China (Shanghai, Hongkong), Taiwan, Thailand und Singapur verbunden. Die Handelsvolumen mit Korea und Taiwan gingen zwar zurück, befinden sich aber immer noch auf hohem Niveau. Besonders dynamisch ent-

Tabelle 1: Gütertausch zwischen den wichtigsten Häfen Japans und Ostasiens, 1989–1998 (10.000 t)

	Tokyo		Yokohama		Nagoya		Osaka		Kobe		Kita Kyushu		Fukuoka	
	1989	1998	1989	1998	1989	1998	1989	1998	1989	1998	1989	1998	1989	1998
Südkorea														
Pusan	3,5	8,5	13,3	5,9	5,0	4,7	9,5	6,9	11,6	4,8	4,9	3,4	0,7	2,6
China														
Hongkong	5,5	21,5	11,1	16,0	4,1	12,2	2,5	11,3	17,5	15,5	1,2	2,3	0,1	2,7
Dalian	0,0	2,8	0,0	3,7	0,0	2,1	0,0	3,5	0,0	2,2	0,0	1,8	0,0	0,0
Xiamen	0,0	0,7	0,0	3,1	0,0	1,8	0,0	1,6	0,0	1,8	0,0	0,9	0,0	0,3
Tianjin	0,0	0,3	2,3	5,8	1,3	4,0	0,6	2,1	3,9	4,8	0,0	1,1	0,0	0,0
Shanghai	0,3	6,1	2,8	9,7	1,6	9,3	1,3	14,4	6,5	9,0	0,5	3,1	0,0	0,4
Qingdao	0,0	2,8	0,0	3,4	0,0	3,7	0,0	3,3	0,0	4,1	0,0	0,9	0,0	1,0
Taiwan														
Jilong	7,4	6,7	7,8	6,5	5,3	7,2	5,2	4,6	10,4	5,6	1,5	1,5	0,0	0,3
Gaoxiong	4,0	4,3	5,9	3,4	2,4	3,2	1,8	3,4	6,1	3,4	1,1	1,0	0,0	0,2
Südostasien														
Manila	1,1	2,6	1,7	1,8	1,4	3,7	0,4	1,0	3,9	2,2	0,3	0,9	0,0	0,2
HCMC	0,0	1,0	0,0	1,3	0,0	0,9	0,0	1,0	0,0	1,3	0,0	0,2	0,0	0,3
(Saigon)														
Bangkok	2,3	6,8	10,5	4,5	4,1	5,6	0,6	3,0	8,8	4,1	1,7	2,0	0,0	1,1
Singapur	7,0	7,6	7,8	5,8	3,4	4,1	1,4	3,4	8,4	5,7	1,1	0,6	0,0	1,0
Penang	0,3	1,0	0,8	1,4	0,4	0,9	0,1	0,7	1,3	0,9	0,6	1,4	0,0	0,4
Port Klang	1,5	3,0	1,1	2,5	1,4	2,9	0,3	2,3	3,2	5,5	0,4	0,8	0,1	0,5
Laem Cha-bang	0,0	4,6	0,0	1,8	0,0	3,5	0,0	1,7	0,0	2,1	0,0	0,3	0,0	0,8
(Thailand)														
Jakarta	1,7	2,9	0,8	1,2	2,2	2,9	0,3	3,6	3,7	2,3	0,1	0,4	0,1	0,4

Quelle: Japanisches Ministerium für Land, Infrastruktur und Transport, zit. nach Hisatake 2004: 23.

wickelten sich die Verbindungen der großen japanischen Häfen mit Hongkong und Shanghai sowie Tokio-Bangkok.

Die wichtigsten transregionalen Schiffsverbindungen sind diejenigen ostwärts über den Pazifik nach Nordamerika und westwärts durch die Straße von Malakka nach Südasien/Westasien/Afrika/Europa. Durch die rund 800 km lange Straße von Malakka fahren etwa 60.000 Handelsschiffe im Jahr, und ca. 80% des Rohöls für die Region Ostasien wird auf dieser Route transportiert (etwa die Hälfte des weltweiten Öltransports per Schiff). Damit weist diese südostasiatische Wasserstraße dreimal so viel Verkehr auf wie der Suez-Kanal und fünfmal so viel wie der Panama-Kanal.

2.2 Hafenstädte in maritimer Konkurrenz

Wie erwähnt, gibt es nur ein ostasiatisches Land ohne Meerzugang, Laos. Abgesehen von dessen Hauptstadt Vientiane, verfügen alle anderen Hauptstädte der Region entweder unmittelbar (Jakarta, Singapur, Brunei, Manila, Bangkok) oder in geringer Entfernung über einen Hafen:

- Tokio – Yokohama, 29 km,
- Seoul – Incheon, 40 km
- Pjöngjang – Nampo, 50 km,
- Beijing – Tianjin, 130 km (Beijing ist mit Tianjin und Südchina über den 1800 km langen sog. „Kaiserkanal“ verbunden, dessen Konstruktion im 7. Jh begonnen wurde),
- Taipei – Chilung, 20 km;
- Hanoi – Hai Phong 100 km,
- Kuala Lumpur – Port Klang/Westport, 40 km.

Von diesem Muster weicht Phnom Penh, die Hauptstadt Kambodschas, ab. Der gegenwärtig wichtigste kambodschanische Hafen, Sihanoukville, liegt 230 km von der Hauptstadt entfernt und ist erst wenige Jahrzehnte alt. Dies ist historisch zu erklären. Der traditionelle Zugang Kambodschas zum Meer war der Mekong. Dessen Deltaregion wurde aber in das vietnamesische Reich eingegliedert. Dieser Verlust war ein Faktor, der zur wirtschaftlichen Stagnation Kambodschas beigetragen hat.

Innerhalb der Kernzone liegen die wirtschaftlichen Knotenpunkte rund 1000 km (oder weniger) voneinander entfernt. Nicht in allen Fällen handelt es sich dabei um die politischen Hauptstädte der jeweiligen Länder. Chinas wirtschaftliche Kerngebiete befinden sich an der Küste, um Shanghai und

Kanton/Shenzhen/Hongkong (Catin et al. 2005). Die maritim orientierte wirtschaftliche Dynamik führte zu einem „Losreißen der Küstenstädte von ihrem kontinentalen Hinterland“ (Gipouloux 1995: 31). Das wirtschaftliche Schwergewicht Vietnams liegt im Süden des Landes, in und um Saigon (Ho Chi Minh City). In den meisten Fällen richteten die Regierung wirtschaftliche Sonderzonen in der Nähe der Haupt- und Hafenstädte ein, in denen ein Großteil der ausländischen Direktinvestitionen angesiedelt sind und der Hauptteil der exportorientierten Produktion stattfindet. In Südkorea befinden sich diese in unmittelbarer Nähe zu Koreas zweitgrößtem Hafen und neuem internationalen Flughafen in Incheon, auf neu dem Meer abgerungenem Land. Die regierungseigene südkoreanische Korea Container Terminal Authority wird in einem *joint venture* mit ihrem nordkoreanischen Partner Pyöngyangs Hafen Nampo mit Zugang zum größten nordkoreanischen Industriekomplex modernisieren.⁶ Im Falle Thailands handelt es sich um die Industriegebiete in Rayong südöstlich der Hauptstadt, in der das Zentrum der südostasiatischen Automobilproduktion entstand („the Detroit of the East“). In der Nähe Manilas wurde die Subic Bay Freeport Zone (SBFZ) auf dem Gebiet der ehemaligen US-Flottenbasis eingerichtet. In den Fällen Hongkong und Singapur sind Wirtschaftszonen, die sich nicht auf dem eigenen Territorium befinden, eng mit der Hafenstadt-Ökonomie verbunden. Hongkongs Wirtschaft (wie auch diejenige Taiwans) ist eng mit der südchinesischen Wirtschaftszone Shenzhen verflochten. Im Falle Singapurs wurden zwei indonesische Inseln in die Ökonomie der Hafenstadt eingegliedert: Die Riau-Inseln Bintan und Batam sind 45 bzw. 20 km von Singapur entfernt und in 60 bzw. 45 Min. per Schiff zu erreichen. Die Wirtschaftszonen wurden Anfang der 90er Jahre eingerichtet, als Singapur mit steigenden Kosten seine Wettbewerbsfähigkeit in arbeitsintensiven Industriezweigen zu verlieren begann, und bilden zusammen mit dem malaysischen Bundesstaat Johor das sog. SIJORI-Wachstumsdreieck (dazu Grundy-Warr et al. 1999, Jordan 2002). Die Produktion auf den Inseln beruht auf indonesischen Arbeits- und Infrastrukturkosten verbunden mit singapurischen Dienstleistungen.⁷ Singapur und Indonesien werben gemeinsam um die Ansiedlung ausländischer Investitionen in diesem Gebiet.⁸

⁶ South Korea to develop N Koran port of Nampo, *Yonhap* 4.1.2005.

⁷ Siehe die von der singapurischen Wirtschaftsförderung publizierte Broschüre *The Singapore-Riau Advantage* (www.sedb.comf).

⁸ Das Vorhaben der indonesischen Regierung, nach dem Vorbild von Entwicklungsplänen der Karibik und Australiens kleine Inseln als ganze langfristig zu vermieten, dürfte an souveränitätspolitischen Bedenken scheitern (Indonesiens belasteter Weg zu einer maritimen Nation, *Neue Zürcher Zeitung*, 5.8. 2000).

Singapurs und Hongkongs Wohlstand verdankt sich der Übernahme von Hub-Funktionen für größere Wirtschaftsräume mit weniger kapitalfreundlichen Regulierungen und geringerer Investitionssicherheit. Dieses Umfeld hat sich in den letzten 10–15 Jahren deutlich geändert. Die Regierungen der Nachbarländer verwenden wiederum Inseln, um mit den beiden Stadtstaaten zu konkurrieren, sei es um Freihandelszonen, Häfen – oder *offshore*-Finanzgeschäfte: Die malaysische Regierung verfolgt seit 1990 das Projekt, die kleine Insel Labuan vor Borneo zu einem International Offshore Financial Centre zu entwickeln (Skully 1995). Die Insel steht seither unter der direkten Kontrolle des Premierministers, nicht mehr einer Provinzregierung. In rascher Folge wurden sechs Gesetze als Grundlage für den Spezialstatus verabschiedet. Ein *offshore*-Unternehmen muss eine physische Minimalpräsenz auf Labuan haben und bezahlt eine geringe Steuer von 3%. Die „Grenze“ zwischen der malaysischen Ökonomie und dem *offshore*-Zentrum ist streng kontrolliert. Malaysische Staatsbürger können nicht Anteilseigner von *offshore*-Unternehmen auf Labuan werden. Da Labuan Teil Malaysias ist, gelten die Doppelbesteuerungsabkommen mit anderen Ländern⁹, was vor allem von japanischen Unternehmen als großer Vorteil genannt wird. Sie gehören auch den großen „Investoren“ auf der Insel, neben anderen bekannten international tätigen Finanzunternehmen.

Aufgrund der maritimen Integration und der Exportorientierung vieler Ökonomien finden sich in der Region Ostasien mehr bedeutende Häfen als in jeder anderen Weltregion. Je nach Kriterium (Umschlagvolumen TEU¹⁰, Containeranzahl, Stichjahr) befinden sich fünf bis sieben der zehn weltgrößten Häfen¹¹ in Ostasien. Nach verschiedenen Kriterien sind Singapur und Hongkong die beiden größten Häfen der Welt, gefolgt von Shanghai. Des weiteren gehören Ulsan/Pusan/Kwangyang (Südkorea), Kobe/Nagoya/Chiba/Yokohama (Japan) und Kaohsiung (Taiwan) dazu. Der Hafen von Shanghai¹² wies in den letzten Jahren ein Umschlagswachstum von bis zu

⁹ Bereits 1993 hatte Malaysia Doppelbesteuerungsabkommen mit insgesamt 35 Ländern, darunter Japan und fast allen europäischen Ländern. Dies sind Abkommen zur Vermeidung der Doppelbesteuerung, also völkerrechtliche Verträge zwischen zwei Staaten, in denen geregelt wird, in welchem Umfang den Vertragsstaaten das Besteuerungsrecht für die in ihrem Hoheitsgebiet erzielten Einkünfte zusteht.

¹⁰ TEU steht für Twenty-foot Equivalent Unit, eine statistische Hilfsgröße auf der Basis eines ISO-Containers von 6,10m Länge.

¹¹ Daneben gehören dazu, je nach Kriterium, zwei bis drei in Westeuropa (Rotterdam, Antwerpen, Hamburg) und zwei bis vier in den USA (Los Angeles, Long Beach, Houston, South Louisiana); vgl. Hilpert (1998:178); Ausbau der Container-Hafenanlagen in Asien, *Neue Zürcher Zeitung*, 11. 1. 2006.

¹² Quellen: *World Cargo News*: Yangshan opened to overseas operators, June 2004; Shanghai to outline port stake strategy, July 2004; Ningbo set to challenge Shanghai's new box

50% jährlich auf und ist dank ehrgeiziger staatlicher Ausbauprogramme auf dem Weg zur Weltspitze. Shanghai liegt am Fluss Huangpu, der unweit der Stadt in den drittlängsten Fluss der Welt, den Yangtse, mündet. Da beide Flüsse nur 7–8 m tief sind, können sie nicht von den gigantischen Containerschiffen der nächsten Generation(en) befahren werden.

Die chinesischen Planer bestimmten die Yangshan-Inseln in der Bucht von Hangzhou als Standort für den neuen Tiefseehafen. Die kleinen, bergigen Inseln wurden verbunden, mit Aufschüttungen vergrößert und mittels einer 30 km langen, achtspurigen Seebrücke ans Festland angeschlossen. Der Hafen, der rund 45 km südlich von Shanghais internationalem Flughafen Pudong liegt, nahm im Dezember 2005 seinen Betrieb auf. Eine neue Hafenstadt für 350.000 Einwohner auf einer Fläche von 80 km² wird gebaut. Für die zweite Ausbaustufe des Hafens (2. Terminal) wird zur Zeit ausländisches Kapital zu Investitionen aufgefordert. Bis 2010 soll die Länge des Docks insgesamt 11 km betragen. Gleichzeitig wird auch der rund 120 km südlich von Shanghai gelegene Ningpo-Hafen ausgebaut, um mit dem Hafen von Shanghai in Konkurrenz zu treten. Die Regierung Ningpos hat dazu insbesondere Investitionen aus Hongkong eingeladen, dem mit Shanghai rivalisierenden Wirtschaftszentrum Südchinas. Ebenfalls Ambitionen auf eine internationale Rolle als Hafenstadt hat das knapp 1 Mio. Einwohner zählende Zhoushan, eine Inselstadt 80 km von Shanghai entfernt, deren Territorium sich über 1.390 Inseln mit mehreren natürlichen Tiefseehäfen erstreckt. Die Stadt hat historische Verbindungen zu Singapur und wirbt um dortiges Kapital zur Entwicklung des Hafens und der Tourismusindustrie.¹³

Die südkoreanische Regierung reagiert auf diese Entwicklungen und will den Hafen von Pusan, den größten Koreas und vor dem Aufstieg der chinesischen Konkurrenz drittgrößten der Welt, zum zentralen Umschlagplatz Nordostasiens machen (Armbruster 2005). In der geographischen Mitte Nordostasiens gelegen, soll Pusan die Funktion übernehmen, die Singapur für den Süden erfüllt, nämlich als die des logistischen Knotenpunkts, "trans-shipment point", für den Export nach Amerika und Europa. Güter aus der ganzen Region sollen hier zusammenkommen und zielortgerecht umgeladen werden. Bis 2011 wird die Kapazität des 16–17m tiefen Hafens um 150% erweitert und eine neue Freihandels- und Hightech-Zone geschaffen. Um mit Shanghai konkurrenzfähig zu werden, wird die Regierung ausländischen

port, February 2005; Shanghai sets out its stall, February 2005; Shanghai leads the race west, July 2005 (www.worldcargonews.com). Shanghai's deep-water port starts operation, *Xinhua*, 10.12.2005; Maritime industry sees vigorous development, *Xinhua*, 10.12.2005. Yangshan Port Development (www.port-technology.com/projects/yangshan/, 1.9.2005).

¹³ Fishing port seeks S'pore help to realise its dream, *Straits Times*, 9.4.2004.

Unternehmen einen Quadratmeter-Preis von weniger als einem halben Dollar garantieren, was weniger als ein Zehntel dessen ist, was am Yangtse anfällt. Große Pläne hat Südkorea auch in Bezug auf den Landtransport nach Europa, quer durch Russland. Mittels einer „Trans-Korea-Eisenbahn“ soll für Pusan ein Anschluss an die transsibirische Verbindung geschaffen werden (unter dem Namen „eiserne Seidenstraße“). Die Bedeutung der 9288 km langen transsibirischen Eisenbahn wird in den kommenden Jahren zweifellos wachsen. Sowohl die neuen zentralasiatischen Republiken, alle ohne direkten Meerzugang, als auch die Pazifikanrainerstaaten haben ein großes Interesse an dieser Verbindung. Allerdings planen die russischen Fernosthäfen, davon vorrangig zu profitieren. Das 1860 gegründete und zur Zeiten der Sowjetunion für Ausländer geschlossene Wladiwostok ist schon lange der wichtigste Pazifikhafen des Landes. In den 90er Jahren wurden von Südkorea, Japan und den zentralasiatischen Republiken bedeutende Investitionen in den russischen Häfen – in der Region Primorski (dt.: maritim) gibt es die drei Häfen Wladiwostok, Wostochny und Nachodka – getätigt, mit Hilfe aus G7-Fonds.¹⁴

Auch der größte Hafen Südostasiens, Singapur, sieht sich zunehmender Konkurrenz ausgesetzt. Insbesondere der von der malaysischen Regierung vorangetriebene Ausbau von Port Klang mit seinem 1995 eröffneten modernsten Containerterminal Westport auf Pulau Indah zielt darauf ab, den bisher in Singapur getätigten Warenumsatz umzulenken. Preise werden gezielt unterboten, große Handelsunternehmen abgeworben und malaysische Produzenten, deren Exporte bisher bis zur Hälfte über Singapur abgewickelt wurden, sehen sich unter sanftem Druck, dies zu ändern.¹⁵ Singapurs Hafen reagiert mit speziellen Preisabschlüssen für Schiffe, die in Südostasien abschließlich Singapur anlaufen. Indonesien will bis 2010 für 500 Mio US-Dollar in Ost-Ancol (Jakarta) einen neuen Großhafen mit 15 Terminals fertig stellen, um den überlasteten, 150-jährigen Tanjung Priok-Hafen abzulösen und mit den anderen Häfen in der Region konkurrieren zu können.¹⁶ Die chinesische und auch die thailändische Wirtschaft haben ein großes Interesse an einem Ausbau der Transportwege nach und in Birma, wozu auch die Schaffung eines birmanischen Tiefseehafens gehören müsste.¹⁷ Ein wei-

¹⁴ *Far Eastern Economic Review (FEER)*, 8.7.1993; Der Westen im Osten – Nach dem Ende der Sowjetunion sucht Wladiwostok nach neuer Normalität, *Neue Zürcher Zeitung*, 8.3.2004.

¹⁵ Mitte der 90er Jahre war Malaysia bereits die 19. größte Handelsnation, Port Klang rangierte aber nur auf 35. Rang der weltweit größten Häfen (*FEER*, 6.6.1996).

¹⁶ Jakarta to build \$870m seaport, *Straits Times*, 30.6.2004.

¹⁷ Vgl. Better infrastructure, streamlined trade and investment rules sought, *Bangkok Post* 24.9.2005.

terer Anstoß ging vom Projekt einer ASEAN-Freihandelszone aus, das den Aufbau regionaler Produktionsnetzwerke in der Automobilindustrie mit *just in time*-Zulieferungen ermöglichen soll. Eine bald 2000 Jahre alte Konkurrenzsituation in Südostasien erreicht somit zur Zeit eine neue Stufe, und angesichts mehrerer anderer neuer und/oder jüngst modernisierter Hafenplätze in der Region wird sich dies nicht so bald ändern.

Eine neue Rolle könnte dabei dem historisch bedeutsamen Isthmus von Krah zukommen. Unter dem Titel „Strategic Energy Land Bridge“ treibt die thailändische Regierung ein Projekt voran, das je einen neuen Tiefsee-Ölterminal mit bedeutenden Lagerkapazitäten auf beiden Seiten des Isthmus und eine landüberquerende Pipeline mit einer Gesamtlänge von 240 km vorsieht.¹⁸ Mit der neuen Pipeline würde sich der Transportweg des Öls aus dem Nahen Osten nach Ostasien um rund 1000 km verkürzen. Die Kosten würden sich auf knapp 4 Mia. US-Dollar belaufen. Die Regierung schätzt das Projekt als profitabel ein, würde es doch den Preis für ein Barrel Öl in Ostasien um zwei US-Dollar senken. Bisher bezahlen die Nachfrager in Ostasien genau diesen Betrag (das sog. Asian Premium) mehr als diejenigen in Nordamerika und Europa, der mit dem längeren Transportweg begründet wird. Thailand bemüht sich um Investitionen seitens öllexportierender Golfstaaten und seitens koreanischer und chinesischer Firmen auf der Abnehmerseite. China hat sein Interesse angemeldet, nicht nur aus ökonomischen Gründen, sondern auch weil „bestimmte Mächte“ (gemeint waren die USA) versuchten, die Straße von Malakka unter ihre Kontrolle zu bringen, und damit die langfristige Energiesicherheit Chinas gefährdeten. Die chinesische Regierung möchte sogar japanische Investoren für den Plan gewinnen, während der thailändische Öligigant PTT eine Beteiligung am Ölgeschäft der philippinischen Subic Bay Group sucht. Der ehemalige thailändische Premierminister Thaksin hatte angekündigt, dass Thailand innert fünf Jahren den ostasiatischen Ölhandel dominieren werde. Es ist jedoch fraglich, ob das Projekt angesichts der gewaltigen logistischen Herausforderungen ökonomisch tragfähig sein wird und wirklich den Großteil des ostasiatischen Öltransports umzuleiten vermag – was ein harter Schlag für den bedeutenden Ölhandelsplatz Singapur wäre. Singapur weist jedoch weitere Standortvorteile auf: Nicht nur findet bisher dort der ostasiatische Ölhandel statt, das singapurische Finanz- und Rechtssystem – von großer Bedeutung für das Risikomanagement im Ölgeschäft – wird im Allgemeinen als deutlich besser als das thailändische eingeschätzt. Angesichts der immer weiter zunehmen-

¹⁸ Pipe of Prosperity, *FEER*, 19.2.2004; Energy Hub: Prommin in talks with Manila, *Bangkok Post*, 18.2.2004; Chinese and Korean oil firms wooed, *Bangkok Post*, 24.7.2004.

den Ölnachfrage in Ostasien ist nicht auszuschließen, dass es Raum für einen zweiten ostasiatischen Hauptumschlagplatz gibt.

2.3 Schiffbau

Ostasien setzt weltweit Standards im Schiffbau. Südkoreanische und japanische Firmen führen je etwa ein Drittel der globalen Schiffbaus durch, China inzwischen 13%.¹⁹ Insgesamt werden mehr als drei Viertel des weltweiten Schiffsvolumens in Ostasien gebaut. Die US-amerikanischen Häfen konnten Anfang dieses Jahrhunderts die Anpassung an noch größere Containerschiffe (8.000 TEU) kaum bewerkstelligen²⁰, während die großen Werften Japans, Chinas und Südkoreas bereits an der nächsten Schiffsgeneration (12.000 und 15.000 TEU) arbeiten. Nach wie vor sind die japanischen und südkoreanischen Werften den chinesischen produktivitätsmäßig weit voraus. Je nach Schiffstyp kann die Bauzeit eines Frachters in China um 50–80% über jener in Japan liegen. Arbeitskosten machen rund 30% des Preises eines Handelsschiffes aus; die Arbeitskraft kostet in China 20–30% im Vergleich zu der japanischen, und Technologie und Ausbildungsgrad der Arbeiter in den chinesischen Werften verbessern sich rasant. In einigen Jahren dürfte China mit Südkoreas Werften gleichgezogen haben, und Prognosen gehen davon aus, dass China 2015–2020 der größte Schiffbauer der Welt werden wird.²¹ Schiffbau ist einer der Prioritäten nationaler Wirtschaftspolitik in China. Die zwei größten chinesischen Werftkonglomerate²² sind beides Staatsbetriebe, befinden sich in Konkurrenz untereinander um einheimische und ausländische Aufträge und werfen Profit ab. Auf der Insel Changxing, nicht weit von der Mündung des Yangtse und Shanghai gelegen, entsteht zur Zeit auf einer Küstenstrecke von 8 km die größte Werft der Welt, die die bisher größte in Ulsan, Südkorea, übertreffen wird. Erst seit 1996 im internationalen Geschäft für Schiffsreparaturen tätig, verdrängte China jüngst Singapur von Platz eins in Ostasien.²³ Die singapurischen Werften in

¹⁹ Gemessen in *compensated gross tonnes*, ein Maß, das Größe und Schiffstyp berücksichtigt; Daten nach FEER, 18.9.2003.

²⁰ Ports digging deep to service bigger ships, *Los Angeles Business Journal*, 25.8.2003.

²¹ Lukrative Perspektiven für Chinas Schiffbau, *Neue Zürcher Zeitung*, 24.2.2004. Laut chinesischen Quellen überholte China Japan und Korea als größte Schiffbauer bereits in den 90er Jahren (Ship-Building Stands In a Leading Position, *Beijing Review*, 16.4.1999; www.china.org.cn).

²² Es handelt sich um die China State Shipbuilding Corp. (CSSC) in Shanghai und die China Shipbuilding Industry Corp. (CSIC) im Norden Chinas. Sie produzieren zusammen fast zwei Drittel der Bruttoregistertonnen in China.

²³ China overtakes S'pore as favourite ship repair center, *Straits Times*, 16.8.2004.

Jurong vermögen dem Preiswettbewerb nicht standzuhalten, während die chinesischen wegen vollständig ausgelasteter Kapazitäten Kunden abweisen müssen. Singapurische Unternehmen hoffen nun auf eine Beteiligung an den logistik- und technologieintensiveren Aspekten der geplanten chinesischen Öl- und Gasförderungen im südchinesischen Meer (siehe Kapitel 4) und investieren direkt in der Volksrepublik.²⁴ China hat nach Japan und Griechenland bereits die drittgrößte Handelsflotte der Welt (Japan verfügt über 2722 Schiffe, Griechenland über 2915, China über 2033 ohne Hongkongs 551 Schiffe). China hat mit über 2200 Schiffen zudem die größte Fischfangflotte der Welt.

An dieser Stelle ist anzumerken, dass sich dies auf den kommerziellen Schiffbau bezieht; die Welt des militärischen Schiffbaus sieht komplett anders aus. Die chinesische Marine ist technologisch weit entfernt von den Kapazitäten der US-amerikanischen oder japanischen, und Russland spielt als Exporteur von Militärtechnologie, insbesondere nach China, eine bedeutende Rolle. Dies ist angesichts der sicherheitspolitisch wenig gefestigten Situation im maritimen Ostasien von großer Bedeutung.

3. Maritime Grenzdispute als Integrationshindernis

3.1 Seegrenzen

In Ostasien gab es historisch nie feste Seegrenzen. In Nordostasien stellte dies nie ein größeres Problem dar, während im maritimen Südostasien die Grenzziehung durch die europäischen Kolonialmächte erfolgte. Die Grenzen zwischen den spanischen Philippinen, dem britischen Malaya und Borneo und den zahlreichen holländisch beherrschten Inseln, inklusive Java und Sumatra, waren vollständig neue Kreationen ohne geographische, ökonomische, ethnisch-sprachliche oder kulturelle Basis (vgl. Tarling 1999: 4). Im Zuge der Entkolonisierung entstanden staatliche Einheiten, die administrativ eine völlig neue Größenordnung hatten und geographisch und bevölkerungsmäßig größer waren als einige historische Staaten und Reiche Ostasiens, aber deutlich weniger integriert. Trotz ihrer geringen Legitimation wurden die kolonialen Grenzziehungen im maritimen Südostasien beibehalten und in internationalen Verträgen festgeschrieben. Von größter Bedeutung auch für Ostasien ist die 1982 zustande gekommene UN-Seerechtskonvention (UNCLOS), die Territorialansprüche und maritime Nutzungsrechte defi-

²⁴ Fishing port seeks S'pore help to realise its dream, *Straits Times*, 9.4.2004; Singapore and China to sign pact on marine ties, *Straits Times*, 1.5.2004.

niert. Philippinen und Indonesien ratifizierten die Konvention bereits in den 80er Jahren, und in den 90er Jahren folgten Singapore und Vietnam (1994), China, Japan, Südkorea, Birma (Myanmar), Brunei und Malaysia (alle 1996) sowie Laos (1998).²⁵

Während auf dem Kontinent in den letzten Jahren eine Reihe größerer und kleinerer Differenzen über Grenzverläufe beigelegt werden konnten (China mit seinen östlichen und südlichen Nachbarstaaten²⁶; Thailand, Laos und Kambodscha), verbleiben viele maritime Grenzdispute in Ostasien ungelöst. Die gegenwärtigen Dispute in Ostasien beziehen sich auf die Zugehörigkeit kleiner und kleinster Inseln, von denen einige nur Felsen im Meer sind. Nur wenige haben eine potentiell militärisch-strategische Bedeutung. Ihre Bedeutung ergibt sich vielmehr daraus, dass ihre Zugehörigkeit über den Verlauf der Grenzen der ausschließlichen Wirtschaftszonen entscheidet, woran die Nutzungsrechte für Fischgründe und allfällige Ressourcen wie Öl- und Gasvorkommen geknüpft sind.²⁷

3.2 Maritime Konflikte in Südostasien

Mehrfach kam es zu militärischen Konflikten im südchinesischen Meer, insbesondere zwischen Vietnam und der Volksrepublik China. Die Paracel-Inseln (chines.: Xisha) wurden Vietnam 1974–1976 schrittweise durch China abgenommen, sind seither militärisch besetzt und werden sukzessive ausgebaut. Die größte der Inseln erstreckt sich über eine Fläche von 2700 mal 700 Meter. Der bedeutendste aktuelle Konfliktherd ist die Frage der Zugehörigkeit der Spratly-Inseln²⁸, eine Inselgruppe in einem Gebiet mit über 100 kleinen Inseln, Atollen, Riffen und Felsen, die teilweise über den Wasserspiegel hinausragen. Zusammen bilden sie nur eine Landfläche von rund 100 km², in einer Meereszone von 160–180.000 km². In dem Gebiet werden reiche Ressourcenvorkommen vermutet, vor allem Öl und Gas. China, Taiwan und Vietnam erheben Ansprüche auf alle dieser Inseln, die Philippinen,

²⁵ Unterzeichnet, aber noch nicht ratifiziert haben sie Kambodscha und Thailand. Zur UNCLOS siehe die Webseite www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm.

²⁶ Z. B. führte China mit Indien 1962 einen Krieg um den Grenzverlauf zwischen beiden Ländern; im Jahr 2004 kam es im Zuge von Gesprächen und Übereinkommen zu gemeinsamen militärischen Übungen an der Grenze Tibets (Chinese and Indian soldiers hold joint exercise, *Agence France Press (AFP)*, 30.8.2004).

²⁷ Die Seerechtskonvention erlaubt die Einrichtung „ausschließlicher Wirtschaftszonen“ bis zu 200 Seemeilen (rund 370 km) Entfernung von der Küste.

²⁸ Zu Vorgeschichte und Verlauf des Konflikts siehe Valencia (1985), Dzurek (1996), Stude-man (1998), Hund (2002: 180ff), Solingen (2005: 19f).

Malaysia und Brunei auf einige. Ungefähr 45 von ihnen sind von kleinen Gruppen chinesischen, taiwanesischen, vietnamesischen, malaysischen oder philippinischen Militärs besetzt.

China begründet seine Ansprüche historisch weit zurückreichend, während sich der vietnamesische Staat als Rechtsnachfolger der französischen Kolonie auf die Besitznahme der Inseln durch die Franzosen beruft. 1988 lieferten sich am Johnson-Riff vietnamesische und chinesische Kriegsschiffe Gefechte, in deren Verlauf mehrere vietnamesische Schiffe versenkt und etwa 70 Seeleute und Soldaten getötet wurden. China unterstrich seine Ansprüche mit dem Ausgießen von Riffs mit Beton und mit der Vergabe von Erdölförderungskonzessionen für ein zwischen Südvietnam und Borneo (Malaysia) liegendes, rund 1000 km von seinen eigenen Festlandküsten entferntes Gebiet.²⁹ Auf offiziellen Karten reicht das Staatsgebiet Chinas bis vor die Küste der nördlichsten Insel Indonesiens, Natuna, und damit in die Nähe des Äquators. China verpflichtete sich mit der Unterzeichnung der Seerechtskonvention, den Konflikt in Übereinstimmung mit dem Seerecht zu lösen³⁰, und begann bilaterale Gespräche mit allen Anrainerstaaten. Die Volksrepublik legte Vorschläge zur Problemlösung vor, wandte jedoch, wie die anderen Anrainerstaaten bemängelten, in Bezug auf die Paracel-Inseln Zurechnungsverfahren an, wie sie ausschließlich aus Inseln bestehenden Staaten vorbehalten sind (Valencia 1996). Immer wieder werden chinesische Fischerboote von der philippinischen und malaysischen Küstenwache aufgebracht. Die Grenzdispute im südchinesischen Meer wurden, vor allem auf Initiative Indonesiens hin, Thema der offiziellen ASEAN-China-Agenda und auch des ASEAN Regional Forum, allerdings bisher mit wenig fassbaren Ergebnissen. 2002 unterzeichneten dann die ASEAN, China und Taiwan einen Verhaltenskodex, der direkte Konfrontationen zukünftig vermeiden helfen soll.³¹ Dies ist zwar ein Fortschritt, die Probleme sind aber nach wie vor nicht ausgeräumt, wie die jüngsten Ereignisse zeigen. Im Anschluss an vietnamesische Proteste gegen die Errichtung eines Hauses auf einer der Inseln bekräftigte die taiwanische Regierung im April 2004 ihren Anspruch auf die Gesamtheit der Spratly-Inseln.³² Im August richtete die vietnamesische Fluggesellschaft eine regelmäßige Verbindung zu einer der Inseln ein,

²⁹ Long Shadow – Southeast Asians have China on their mind, *FEER*, 28.12.1995.

³⁰ China hatte 1992 in einem nationalen Rechtsakt den Anspruch auf die beiden Inselgruppen festgeschrieben und ließ dies in einer Erklärung auch seiner Unterzeichnung der UN-Konvention beifügen.

³¹ ASEAN Manila Declaration on the South China Sea, 1992; ASEAN-China Declaration on the Conduct of Parties in the South China Sea, 2002.

³² Interior Minister Insists on ROC Sovereignty over Spratly Islands, *CNA*, 1.4.2004.

was zu negativen Reaktionen seitens der Volksrepublik China führte.³³ Und im September 2004 einigten sich China und die Philippinen auf einen Drei-jahres-Plan zur gemeinsamen Explorierung vorhandener Ressourcen in einem Teil des Gebietes, was von Vietnam als Verletzung des Abkommens von 2002 kritisiert wurde. Ende 2005 kam es dann zu einer ersten gemeinsamen chinesisch-vietnamesisch-philippinischen Mission zur Erkundung der Ressourcenvorkommen im umstrittenen Gebiet.³⁴ Die philippinische Präsidentin sprach dem gemeinsamen Vorgehen Modellcharakter zu.³⁵ Von besonderer Bedeutung ist auch die Einigung Chinas und Vietnams, Ende 2005 gemeinsame Patrouillenfahrten im Golf von Tonking durchzuführen.³⁶

Indonesien wurde 1994 der Status eines Inselstaates zugesprochen, woraus sich auf der Basis des UN-Seerechts etwa 3 Mio km² zusätzliche Territorialgewässer und eine ungefähr gleich große Fläche zusätzlicher exklusiver Wirtschaftszone ergaben.³⁷ Dies bedeutete nicht, dass sich die zahlreichen Grenzdispute mit Nachbarstaaten erledigte hätten. Der langjährige Streit zwischen Indonesien und Malaysia um die vor Borneo liegenden Inseln Sipadan und Ligitan wurde Ende 2002 vom Internationalen Gerichtshof in Den Haag zugunsten Malaysias entschieden. Eine Konfrontation zeichnet sich ab in Bezug auf die Nutzung der in der Nähe der beiden Inseln gelegenen Ölfelder; die nationalen Ölgesellschaften beider Länder treiben konkurrierende Erschließungspläne voran.³⁸ Der Verlust gewann in Indonesien eine nationale, politisch-symbolische Bedeutung. In Reaktion darauf begann die Regierung eine aktivere Politik zur Sicherung nicht oder nur gering bewohnter Inseln, auf die Jakarta Anspruch erhebt. In Zukunft würden Aktivitäten wie das Aufbauen von Hütten durch ausländische Fischer, die Suche nach Ressourcen durch ausländische Firmen oder das Durchführen von militärischen Übungen durch fremde Truppen strikt verhindert, um ähnliche Fälle von Gebietsverlust zu vermeiden. Der indonesische Admiral Bernard Kent Sondakh wurde in der Presse folgendermaßen zitiert:

³³ Viet airline to fly to disputed Spratlys, *AFP*, 21.8.2004.

³⁴ Der Präsident der diese Mission hauptsächlich ausführenden, staatlichen China National Offshore Oil Corp. (CNOOC), Zhu Weilin, erklärte in diesem Zusammenhang: „The South China Sea has changed to a sea for peace, cooperation and prosperity.“ (*Asia: As demand rises, East Asia learning to cooperate over oil*, *Asahi Shimbun*, 11.1.2006). Auch mit Nordkorea kooperiert die Volksrepublik in der Erschließung von maritimen Ressourcen (China, DPRK agree on joint offshore oil exploitation, *Xinhua*, 24.12.2005).

³⁵ Philippines urges Asian nations to jointly explore for oil, *Associated Press (AP)*, 13.12.2005.

³⁶ A lesson for us in Sino-VN ties, Leitartikel *Bangkok Post*, 4.11.2005.

³⁷ *FEER*, 29.2.1996.

³⁸ KL, Jakarta head towards dispute over oil claims, *Straits Times*, 1.10.2004.

"If we become aware of such activities, we will respond with military action to reassert our sovereignty (...) If we don't find out about these activities quickly, then the problem could turn into one of a foreign claim or occupation, which would lead to open conflict with Indonesia."³⁹

Die indonesische Marine definierte zunächst 12 Fälle von unbewohnten Inseln, die in Zukunft strikter überwacht werden sollen, und die Regierung entwickelte einen Plan zur Sicherung von 92 weiteren Inseln. Angeblich unter UN-Druck beeilt sich die indonesische Regierung, allen Inseln einen Namen zu geben, um ihre Ansprüche besser durchsetzen zu können.⁴⁰

Indonesien versucht auch, durch neue Regeln über die Nutzung von Schiffsrouten die Kontrolle über das Staatsterritorium zu verbessern bzw. auszuweiten. Insbesondere das zentrale Java-Meer soll für ausländische Kriegsschiffe nur noch unter strengen Auflagen zugänglich sein.⁴¹ Allerdings verfügt Indonesiens Marine mit 117 Schiffen nicht über die Kapazitäten zur Kontrolle seines Territoriums, das 81.000 km Küstenlinie, 17.508 Inseln und 6 Mio. km² Meeresterritorium umfasst.⁴² Ende der 1990er Jahre wurde ein neues Ministerium für maritime Angelegenheiten gebildet und die Stärkung der Marine angekündigt. Auch wird vermehrt gegen ausländische Fischereiboote in indonesischen Gewässern durchgegriffen.⁴³

Auch Brunei und Malaysia sind sich uneinig über den maritimen Grenzverlauf; im März 2004 vertrieb die malaysische Küstenwache ein Boot einer französischen Ölgesellschaft, die von Brunei mit der Explorierung der Öl- und Gas-Vorkommen beauftragt worden war.⁴⁴ Sowohl Malaysia wie auch Indonesien haben immer wieder Probleme mit Singapur und dessen Landgewinnungsprojekten, die zu Verschiebungen der Seegrenzen führen könnten.⁴⁵ In einer öffentlichkeitswirksamen Aktion setzt die indonesische Präsi-

³⁹ Border Dispute Warning – Indonesia 'must assert ownership of distant islands', *Jakarta Post/Straits Times*, 11.9.2004.

⁴⁰ Laut Ministerium für Meeresangelegenheiten haben erst rund 8000 von 17'000 Inseln im indonesischen Archipel einen Namen (UN asks Indonesia to speed up naming its islands, *Jakarta Post*, 15.12.2005).

⁴¹ Vgl. Water of Strife, *FEER*, 29.2.1996.

⁴² Im Vergleich dazu verfügt Thailand über 151 Schiffe zur Überwachung seiner 3.219 km Küstenlinie und 575.000 km² Meeresterritorium (Border Dispute Warning – Indonesia 'must assert ownership of distant islands', *Jakarta Post/Straits Times*, 11.9.2004).

⁴³ Besonders häufig werden chinesische Fischerboote aufgegriffen (vgl. Three Chinese-flagged vessels intercepted for alleged poaching, *Jakarta Post* 14.12.2005).

⁴⁴ KL, Jakarta head towards dispute over oil claims, *Straits Times*, 1.10.2004.

⁴⁵ Singapur hat seit 1965 mehr als 100 km² durch Aufschüttungen gewonnen. Mega puts marker on island off S'pore, *Straits Times*, 21.2.2004; Jakarta keeps eye on border with S'pore, 17. 5. 2004 *Straits Times*.

dentin im Vorfeld von Wahlen besitzanzeigende Stelen auf einigen unbewohnten Inseln vor Singapur. Im Golf von Thailand und an der Westküste Thailands, im Grenzgebiet zu Birma (Myanmar), kommt es immer wieder zu Konflikten um Fischereirechte. Im Juli 2004 eröffnete die birmanische Marine das Feuer auf zwei thailändische Fischerboote und enterte sie, womit sich die Zahl der 2004 durch Birma beschlagnahmten thailändischen Boote auf 43 belief.⁴⁶ Im 400–600 km breiten Golf von Thailand kommt es zwischen Thailand, Malaysia, Kambodscha und Vietnam unausweichlich zu Überlappungen der nationalen Nutzungszonen. In einem Vorfall vom Mai 1995 wurden sechs thailändische Fischerboote von vietnamesischen Patrouillenschiffen angehalten, und nach dem Eingreifen der thailändischen Marine kam es zu einem halbstündigen Feuergefecht, in dessen Verlauf zwei Vietnamesen und ein Thai getötet wurden.⁴⁷ Angeblich ist für zwei der südlichen Küstenprovinzen Vietnams die Beschlagnahmung ausländischer Fischerboote und deren Rückgabe gegen eine bestimmte Summe ein einträgliches Geschäft. Im Zuge des ASEAN-Beitritts Vietnams sollen diese Praktiken zurückgegangen sein.

3.3 Maritime Konflikte in Nordostasien

Auch in Nordostasien führen maritime Grenzdispute immer wieder zu diplomatischen Krisen in den jeweils betroffenen Ländern. So gab es Protestaktionen in Korea, als die japanische Präfektur Shimane einen offiziellen Gedenktag einführte für eine unbewohnte Kette kleiner Inseln (Tokdo in Koreanisch, Takeshima in Japanisch), auf die sowohl Japan als auch Korea Anspruch erheben. In Japan gab es solche, als Korea Briefmarken mit Flora und Fauna der Inseln herausgab, koreanische Ausflugschiffe diese umkreisten und die Regierung einen neuen Panzerkreuzer nach ihnen benannte.⁴⁸ Die Inseln sind zusammen so groß wie etwa vier Sportplätze, bilden aber bedeutende Fischgründe, wie auch die zwischen Japan und Taiwan umstrittenen Senkaku-Inseln (für Japan; Tiaoyutai für Taiwan resp. Diaoyu für China). Im Februar 2005 erklärte sich Japan zum Besitzer eines von politischen Aktivisten errichteten Leuchtturmes und setzte seine Ansprüche auf eine exklusive Nutzungszone gegen taiwanische Fischerboote durch. Dies führte zu Reaktionen seitens der taiwanesischen Regierung, die – in einem wohl beispiellosen Fall – von der Volksrepublik offen gestützt wur-

⁴⁶ Disputed Waters: Burmese troops seize two boats, fishing crew jump ship to avoid arrest, *Bangkok Post*, 19.7.2004.

⁴⁷ Crossed Lines – Thailand and Vietnam clash over fishing rights, *FEER*, 15.6.1995.

⁴⁸ Stop islands cruise, Japan tells S. Korea, *Reuters*, 19.6.2004.

den und zur Entsendung von Schiffen der Küstenwachen führten.⁴⁹ Direkt mit China in Konflikt kam Japan im Verlauf des Sommers 2004 um die Nutzung eines Gasfeldes in der Ostchinesischen See, das sich in die Hoheitsgewässer beider Staaten erstreckt.⁵⁰ Die chinesischen Bohrungen befinden sich zwar eindeutig in chinesischen Gewässern, Japan befürchtet aber, dass damit auch Ressourcen auf japanischer Seite gefördert werden könnten. Eine Einigung, z.B. auf eine gemeinsame Ausbeutung, ist nicht in Sicht; Premierminister Koizumis Aufforderung, die Dinge weniger eng zu sehen und das ostchinesische Meer von einer „See der Konfrontation in eine See der Kooperation“ zu verwandeln, blieb bisher ohne Wirkung, zumal Japan ebenfalls mittels weiterer Betonausgießungen von Riffs Territorialansprüche – im wahrsten Sinne des Worte – zementiert.⁵¹ Die Wahrscheinlichkeit einer Konfrontation zwischen Japan und Russland um die in den letzten Kriegstagen 1945 von der damaligen Sowjetunion besetzten vier Inseln nördlich von Hokkaido ist gering; der Disput führt aber immer wieder zu diplomatischen Blockaden und scheint vereinzelt auch wirtschaftliche Prozesse zu beeinflussen.⁵²

3.4 Einschätzung

Angesichts der potentiellen militärischen Konflikte an der innerkoreanischen Grenze oder in der Straße von Taiwan mögen diese Territorialdispute als relativ unbedeutend erscheinen. Sie bilden aber immer wieder Anlass für den Austausch diplomatischer Protestnoten und regelmäßig auch zu nationalistisch geprägten, öffentlichkeitswirksamen Protestaktionen. Beides läuft den Bemühungen um die Verbesserung der zwischenstaatlichen Kooperation und Vertiefung regionaler Integration in Ostasien entgegen. Aus politischer Sicht besonders besorgniserregend ist, dass bisher nicht einmal zwischen Nachbarstaaten der ASEAN (Indonesien, Malaysia, Singapur, Philippinen) alle maritimen Dispute einvernehmlich gelöst werden konnten. Der mit der UN-Seerechtskonvention eingetretene Verrechtlichung senkt die Wahrscheinlichkeit direkter Konfrontationen. Mit Chinas neuer Regionalis-

⁴⁹ Taiwan fishing boats stage EEZ standoff, *Japan Times*, 10.6.2005; China calls for protection of Taiwan fishing boats near Senkakus, *Kyodo*, 21.6.2005.

⁵⁰ China urges Japan to scrap gas search, *AP*, 1.7.2004; Tensions rise over disputed gas field, *AFP*, 14.7.2004; Japan-China spat over ocean resources, *AFP*, 7.8.2004; Tokyo fumes over Chinese gas field near isles, *Reuters*, 28.8.2004.

⁵¹ Oil, gas exploration spat – China tells Japan to proceed with caution, *Japan Times*, 15.4.2004; Japan wants to expand coral under disputed EEZ islets, *AP*, 1.9.2005.

⁵² Russia takes Japan off diplomatic priority list, *Japan Times* 13.5.2005.

musstrategie und der auch in Zukunft weiter vertiefenden wirtschaftlichen Integration, wie die Freihandelsabkommen China-ASEAN oder die bilateralen Verträge zwischen Japan und den Staaten Südostasiens anzeigen (Ziltener 2005), dürften die Chancen zur friedlichen Lösung der Dispute weiter wachsen.

4. Aufrüstung und sicherheitspolitische Kooperation

Dieses Kapitel gibt einen knappen Überblick über die Themen und Formen sicherheitspolitischer Kooperation in ostasiatischen Mittelmeer. Die Bedeutung dieser Bemühungen muss vor dem Hintergrund der geschilderten akuten Grenzdispute (Kapitel 3) und der rasanten Aufrüstung der Seestreitkräfte in der Region (4.1) gesehen werden. Die neuen sicherheitspolitischen Foren widmen sich vor allem der maritimen Terrorismus- und Pirateriebekämpfung (4.2). ASEAN bewegt sich zwar zögerlich auf eine Sicherheitsgemeinschaft hin, aber nach wie vor bestimmen die bilateralen Bündnisbeziehungen der USA die sicherheitspolitische Grundstruktur der Region (4.3, 4.4).

4.1 Die Aufrüstung der Seestreitkräfte

Ostasien gehört zu den Regionen mit den am schnellsten wachsenden Rüstungsausgaben. Die erfolgreiche wirtschaftliche Entwicklung ermöglichte den Staaten der Region eine drastische Erhöhung ihrer Verteidigungs- und Rüstungsausgaben, ohne dass dies auch eine signifikante relative Veränderung der Verteidigungsausgaben im Verhältnis zum Bruttoinlandsprodukt (BIP) oder dem Staatshaushalt zur Folge hatte (Umbach 2000, 2004). Zwischen 1990 und 2002 gaben die Regierungen mehr als 150 Mia. US-Dollar für Rüstungsprogramme aus, und allein im Zeitraum 1999–2002 wurden Rüstungsgüter im Wert von mehr als 30 Mia. US-Dollar importiert. Während die weltweiten Rüstungsausgaben nach Angaben von SIPRI in den Jahren 1993–2002 durchschnittlich um 3% pro Jahr zunahmen, betrug der Zuwachs in Ostasien 22%. China, Japan und Südkorea waren im Jahr 2002 für drei Viertel der Militärausgaben in Ostasien verantwortlich (Umbach 2004: 65).

Neben den Luftstreitkräften kam die Aufrüstung vor allem der Marine zugute (Meconis/Wallace 2000). Nordkorea erwarb Mitte der 90er Jahre U-Boote aus den Beständen der ehemaligen Sowjetunion. China baute seine Marine um mehrere Kampfschiffe aus, bestückte sie mit Marschflugkörpern (*Cruise Missiles*) und erneuerte die U-Boot-Flotte. Besonders ausgebaut wurden auch die Kapazitäten zur Landung von Truppen über das Meer.

Japan beobachtet die chinesischen Rüstungsanstrengungen genau, ob die Modernisierung der Streitkräfte der Volksrepublik den zu ihrer Verteidigung notwendigen Grad überschreitet. Das jährliche Verteidigungs-Weißbuch ging dazu über, China als mögliche Bedrohung für Japan einzustufen. Als im November 2004 nahe der Insel Okinawa ein atomar betriebenes chinesisches Unterseeboot in japanische Hoheitsgewässer vorgedrang, wurde dies von Tokio als Hinweis auf verstärkte Aktivitäten der chinesischen Marine in grenznahen Gewässern gewertet. Umgekehrt sorgt sich China über die japanischen Bestrebungen um eine aktivere sicherheitspolitische Rolle in der Region und die damit verbundene Revision seiner pazifistischen Verfassung. Angesichts des zunehmend engeren sicherheitspolitischen Bündnisses Japans mit den USA wird dies als Versuch Washingtons bewertet, seine Kontrolle der Region indirekt zu verstärken.

Nicht nur im Norden der Region, auch im Süden nahm die marine Aufrüstung deutlich zu. Mehrere Länder verdoppelten ihre diesbezüglichen Ausgaben innert weniger Jahre. Jahrzehntlang flossen Rüstungsausgaben in Südostasien in die Landstreitkräfte, vor allem zur internen Aufstandsbekämpfung, nun entwickelt sich ein Wettlauf um den Ausbau der Marinekapazitäten. Großanschaffungen wie diejenige eines spanischen Flugzeugträgers durch Thailand oder die Ausstattung von Kriegsschiffen mit neuester Raketentechnologie aus dem Westen beunruhigen die jeweiligen Nachbarstaaten und führen zu ähnlichen Ausgaben. Der Aufbau sicherheitspolitischer Institutionen und Netzwerke erfolgt nicht im gleichen Tempo; vielmehr überwiegt das Denken in den Kategorien Abschreckungspotentiale und Machtgleichgewichte.⁵³

Traditionell übernimmt die Marine Funktionen zur Sicherung der Seewege, was in Ostasien aufgrund der zahlreichen ungelösten Grenzdispute aber ein heikles Vorgehen ist. Japan hat deshalb eine technologisch hochgerüstete Küstenwache aufgebaut, die in solchen Fällen eingesetzt werden kann, ohne auf militärische Einheiten zurückgreifen zu müssen. In vielen Ländern Südasiens gibt es noch keine vergleichbare Einheiten, mit Ausnahme der Philippinen. Inzwischen haben Malaysia und Indonesien den Aufbau einer Küstenwache nach japanischem Vorbild angekündigt.⁵⁴ Im Dezember 2005 nahm die neugegründete Malaysia Maritime Enforcement Agency von ihrer Basis in Lumut (Perak) aus ihre Arbeit auf.⁵⁵

⁵³ Vgl. die Aussage des thailändischen Admirals Prajetn Siridej: „Our mission is to maintain a power balance vis-à-vis our neighbors (...). Such a power balance is essential in any political bargaining.“ *International Herald Tribune*, 21.1.1994.

⁵⁴ Planning National Strategies – Securing the Malacca Strait, *Yomiuri Shinbun*, 21.4.2005.

⁵⁵ Malaysia's new marine agency begins patrolling Malacca Strait, *Kyodo*, 1.12.2005.

4.2 Sicherheitspolitische Foren: Terrorismus- und Pirateriebekämpfung

Seit dem Ende der Ost-West-Konfrontation entwickelten sich in Ostasien neue Foren zur Förderung sicherheitspolitischer Kooperation. Das ASEAN Regional Forum (ARF) entstand 1993/94 als sicherheitspolitisches Forum, das neben den Staaten Ostasiens auch die USA, Kanada, Australien, Neuseeland, Indien, Russland und die EU umfasst. Unter Führung durch die ASEAN konzentrierte man sich anfänglich auf vertrauensbildende Maßnahmen; Ziel sind diplomatische Mechanismen zur Konfliktprävention in der Region.⁵⁶ Neben der Entschärfung von Grenzdisputen geht es auch die Bekämpfung des seegestützten Terrorismus und der Piraterie. Auch im ASEAN+3-Rahmen kam die koordinierte Bekämpfung der Piraterie auf die Agenda (vgl. EASG 2002: 37f). Auch die eine ähnlich breite Mitgliedschaft aufweisende Asia-Pacific Economic Cooperation (APEC) wandte sich in den letzten Jahren unter US-Einfluss zunehmend sicherheitspolitischen Fragen zu.

Schon immer zog der lebhafte intra- und trans-regionale Handel in Ostasien Piraterie auf sich. Bestimmte ethnische Gruppen spezialisierten sich auf dieses „Geschäft“, aber praktisch überall wurden die Gelegenheiten zu Übergriffen auf fremdes Eigentum ergriffen, sobald die lokale Schutzmacht und/oder der Geleitschutz der Handelsschiffe schwach waren.⁵⁷ Transnationale Netzwerke waren und sind keine Seltenheit (Warren 2003). Laut dem Londoner International Maritime Bureau (IMB)⁵⁸ geschahen von den 445 berichteten Fällen von Piraterie weltweit im Jahr 2003 121 (27%) allein in indonesischen Gewässern, im darauffolgenden Jahr waren es 93 von 325 Fällen (29%).⁵⁹ Zahlreiche Fälle wurden auch aus vietnamesischen und malaysischen Gewässern gemeldet. Die (rapportierten) Fälle von Piraterie in der Straße von Malakka nahmen in den letzten Jahren zu, von 16 (2002), 28 (2003) auf 37 (2004). Am häufigsten werden Schiffe im nördlichen Abschnitt der Straße und vor der Nordküste Sumatras überfallen. Ebenfalls

⁵⁶ Zur Entwicklung des ARF siehe ASEAN Sekretariat (2003).

⁵⁷ Vgl. Hall (1999: 10): „Cham, Malay, and Javanese fleets were among the periodically active Southeast Asian seafarers who turned to piracy in times when the maritime trade was less active, due to a market decline at any of the major trade centers on either of the route's ends. These 'sea nomads' could policy the sea route in prosperous times as agents of a successful port-polity, but in less profitable times they would plunder shipping that navigated their coastline.“

⁵⁸ Das IMB ist eine Abteilung der Internationalen Handelskammer, das seit 1992 ein Piracy Reporting Centre in Kuala Lumpur unterhält (siehe Mukundan 2004). Eklöf (2005b) kritisiert die Praxis des IMB, auch Diebstähle auf im Hafen liegenden Schiffen als Piraterie zu klassifizieren und damit die Statistik zu verfälschen.

⁵⁹ Malacca Straits 'still most dangerous', *Straits Times*, 7.2.2005.

zahlreiche Überfälle gibt es am Südende der Straße von Malakka und in der Gegend der Riau-Inseln. Fälle werden auch aus dem Süden des Südchinesischen Meers, der Straße von Makassar (östlich des indonesischen Borneo) und in der Sulu-Region (südliche Philippinen) gemeldet. Ende der 90er Jahre wurde der jährliche Schaden durch Piraterie in Ostasien auf 100 Mio. US-Dollar geschätzt (FEER 2000). Agenturen wie Lloyd's bezeichnen nach wie vor, trotz regelmäßiger Proteste der malaysischen Regierung, die Straße von Malakka als besonderes Risikogebiet für den Schiffsverkehr und halten höhere Risikoprämien für gerechtfertigt.⁶⁰ Indonesien hatte (mit der Unterstützung Malaysias) Anfangs der 90er Jahre vorgeschlagen, eine Maut für die Benützung der Straße von Malakka einzuführen, mit der die Kosten für die Sicherung der Durchfahrt bezahlt würden. Dies stieß bei den Schiffseignern und anderen Ländern auf Ablehnung. Die zerstörerische Flutwelle vom 26. Dezember 2004 führte zu einem plötzlichen Rückgang der Verbrechen, da auch die Boote und die Infrastruktur der Piraterie betroffen waren. Die gemeldeten Fälle von Piraterie in der Straße von Malakka (5 Fälle im ersten Quartal 2005, darunter die Besetzung eines in Thailand registrierten Öltankers mit 2000 Tonnen Rohöl) lassen allerdings kein vollständiges Ende der Piraterie vermuten, und das IMB prognostiziert, dass sich der alte Zustand vor dem Tsunami wieder einstellen wird.⁶¹ Im März 2005 kam es in der Nähe von Penang zur Entführung der Besatzung (zwei Japaner und ein Filipino) eines japanischen Schleppers, was zur Entsendung von drei indonesischen Kriegsschiffen führte.⁶²

In der Welt nach dem 11. September 2001 hat die Pirateriebekämpfung neue Aufmerksamkeit bekommen. Es wurde der Verdacht geäußert, dass Terroristen sich durch Piraterie Ressourcen beschaffen, die laschen Kontrollen bei der Anwerbung von Seeleuten unterlaufen und sich so unter die Besatzungen mischen würden. Das Ziel seien große Anschläge auf Containerschiffe, Öltanker oder Hafentstädte.⁶³ Insbesondere das Szenario eines entführten Öltankers, der als gigantische Bombe in einen Hafen gesteuert wird und dort zur Explosion gebracht wird, wird nicht nur in Singapur äußerst ernst genommen. Während die Regierung des Stadtstaates von einer zunehmend Professionalisierung von Piratenattacken spricht, die auf Ver-

⁶⁰ Malaysia urges Lloyd's to remove Malacca Strait from security threat list, *AFP*, 29.8.2005.

⁶¹ Malacca Straits 'still most dangerous', *Straits Times*, 7.2.2005.

⁶² More patrols needed but Japan not invited, *Japan Times*, 16.3.2005; RI navy looking for Japanese sailors abducted in Malacca Strait, *Financial Times*, 15.3.2005.

⁶³ Richardson (2004a); Piracy in S-E Asian waters 'a mask for terrorism', *Straits Times*, 28.6.2004.

bindungen zu terroristischen Netzwerken deute, sprach US-Admiral Thomas Fargo noch Mitte 2004 von keinerlei Evidenzen für eine solche Verbindung.⁶⁴ Die Straße von Malakka als wenig geschützte, aber zentrale Ader des Welthandels wird als besonders gefährdet bezeichnet (Richardson 2004: 4f). Ein Anschlag würde nicht nur direkten materiellen Schaden anrichten, er könnte auch Langzeitfolgen für den meergestützten Welthandel haben, z.B. in Form drastisch erhöhter Versicherungspolizen.⁶⁵ Auf Initiative der USA wurde der International Ship-and-Port-Facility-Security (ISPS)-Code geschaffen, eine Liste von Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrs- und Transportsicherheit, sowie die Container Security Initiative (APEC, 2002), in deren Rahmen alle Container auf dem Weg in die USA bereits im ostasiatischen Hafen von US-Beamten untersucht und versiegelt werden sollen, was den Transport um rund 50 US-Dollar per Container erhöht. Die Energieminister der APEC-Länder beschlossen 2004 eine koordinierte Erhöhung der strategischen Energiereserven, um die Marktentwicklungen nach einem terroristischen Großanschlag besser steuern zu können. Neben den USA als treibender Kraft gibt es auch regionale Bemühungen um eine bessere maritime Kooperation. Wie erwähnt ist vor allem Japan aktiv im Hinblick auf eine Verbesserung der Zusammenarbeit der Küstenwachen; 2004 kam es zu einem Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (ReCAAP) zwischen 16 ostasiatischen Ländern.⁶⁶ In Zukunft sollen Schiffe, die sich nicht an den ISPS-Code halten, von den Hafenbehörden abgewiesen werden. Die japanische Regierung drängt regelmäßig auf eine Verstärkung der Pirateriebekämpfung und knüpft die Vergabe von Krediten an solche Maßnahmen.⁶⁷

4.3 Interessen und Initiativen in der Straße von Malakka

Die direkt an der Straße von Malakka gelegenen Staaten haben allerdings Vorbehalte gegenüber regionalen und internationalen Initiativen zur Sicherung des Schiffswegs. Gegenüber allzu forschen US- oder japanischen Initiativen wird auf die territoriale Souveränität verwiesen.⁶⁸ Die auf die Straße

⁶⁴ "No proof" that pirates have terror links, *Straits Times*, 24.6.2004.

⁶⁵ So z. B. die britische Aegis Defence Services, eine global tätiges Unternehmen im „risk assessment“; Trends in maritime terrorism, *Straits Times*, 28.6.2000.

⁶⁶ Bangladesch, Brunei, Kambodscha, China mit Hong Kong, Indien, Indonesien, Japan, Laos, Malaysia, Myanmar, die Philippinen, Singapur, Südkorea, Sri Lanka, Thailand und Vietnam; Asian coast guards join forces to fight terror, *Straits Times*, 19.6.2004.

⁶⁷ Tokyo urges tougher crackdown on pirates, *Straits Times*, 13.12.2003.

⁶⁸ More patrols needed but Japan not invited, *Japan Times*, 16.3.2005.

von Malakka bezogenen Resolutionen der regionalen Institutionen (ARF, APEC) sind vorsichtig ausgewogene Erklärungen, die die grundsätzliche Zuständigkeiten der Anrainerstaaten, einen Ausbau der ASEAN-Kooperation sowie die Interessen und Funktionen der Großmächte in einen Zusammenhang bringen.⁶⁹ Anders als Singapur⁷⁰ lehnen Indonesien und Malaysia⁷¹ direkte militärische Aktivitäten der USA ab und werden dabei von China unterstützt, das wie erwähnt keine fremden Mächte die Kontrolle über die Straße gewinnen lassen will. Nicht zuletzt unter dem internationalen Druck hat sich die Koordination zwischen Indonesien, Malaysia und Singapur in der Straße von Malakka verbessert. Die drei Länder begannen gemeinsame Patrouillen⁷², die aber allgemein hinsichtlich Häufigkeit und Ausstattung als ungenügend kritisiert werden. Eine Änderung der bisherigen Position Malaysias kündigte sich Anfang 2005 an, als dessen Regierung Thailand zur Partizipation bei diesen Bemühungen aufforderte. Die indonesische Regierung folgt bald darauf diesem Appell. Bangkok erklärte sich bereit zur Kooperation, auch unter US-amerikanischem Druck, und Ende 2005 entsandte Thailand zum ersten Mal eigene Schiffe zu den gemeinsamen Patrouillen in der Straße von Malakka.⁷³ Zum ersten Mal einigte man sich auf (begrenzte) gegenseitige Überflugsrechte für Überwachungsflugzeuge im Rahmen des „Eyes in the Sky“-Programms. Auf philippinischen Vorschlag hin wird es auch im östlichen Archipel (Philippinen, Malaysia,

⁶⁹ Apec vows to boost sea-lane security, *Straits Times*, 11.6.2004; ARF agrees on closer cooperation on terror, *Bangkok Post* 30.7.2005.

⁷⁰ Die Regierung Singapurs „balanciert“ die enge Zusammenarbeit mit den USA aus mit einem maritimen Kooperationsabkommen mit der Volksrepublik China aus (Singapore and China to sign pact on marine ties, *Straits Times*, 1.5.2004).

⁷¹ Vgl. KL welcomes joint patrols in straits – but not with US, *Straits Times*, 9.6.2004. Der indonesische Admiral Bernard Kent Sondak sieht hinter den Berichten über die Situation in der Straße von Malakka eine Strategie zur Vorbereitung ausländischer Intervention: „I conclude that there is a large strategy to make our waters look bad, as if the Indonesian navy is weak and the level of sea crime there is on the rise. If Indonesia was seen as incapable of safeguarding its seas, there would be a pretext for foreign intervention.“ (Navy chief plays down strait threats, *Straits Times*, 20.7.2004). Der indonesische Verteidigungsminister Juwono Sudarsono präziserte im Dezember 2005: „Other nations can be invited to help us in technical matters, but they will not be approached to send their maritime forces here.“ Er nannte ausdrücklich die Länder USA, Japan und China (Malaysia, Indonesia may soon let foreign nations help boost Malacca Strait security, *Jakarta Post*, 15.12.2005).

⁷² Patrols of Malacca Straits year round by three nations, *Straits Times*, 30.6.2004.

⁷³ Thailand to join patrols of Malacca Strait this month, *Jakarta Post* 12.12.2005; Timely move to keep piracy at bay, *Bangkok Post*, 14.12.2005; Indonesia to propose joint patrol, *Bangkok Post* 16.12.2005.

Brunei, Indonesien) in der Zukunft gemeinsame Patrouillen geben.⁷⁴ Ohne diese sicherheitspolitische Zusammenarbeit haben die Projekte für subregionale Wirtschaftszonen wenig Entwicklungschancen.⁷⁵

Inzwischen zeichnet sich ab, dass ein internationales Zentrum zur Koordination der Pirateriebekämpfung in Singapur angesiedelt werden dürfte, und ebensolches zur Terrorismusbekämpfung in Malaysia.⁷⁶ Haupthindernis im Aufbau multilateraler sicherheitspolitischer Institutionen ist das Misstrauen zwischen China und den USA/Japan, diese für die jeweiligen Hegemoniestrategien zu instrumentalisieren. 1999 lehnte China einen japanischen Plan ab, der gemeinsame Kontrollen durch die Küstenwachen und koordinierte Pirateriebekämpfung vorsah.⁷⁷ Seit 2003 gibt es auf US-Initiative gemeinsame Seemanöver im südchinesischen Meer, in denen die Aufbringung von Schiffen mit Massenvernichtungswaffen an Bord geübt werden soll. Singapur ist der Organisator, und inzwischen nehmen Schiffe (und Flugzeuge) aus 13 Ländern teil, wovon aber nur Japan und Singapur Länder Ostasiens sind. Malaysia, Vietnam und Brunei entsandten nur Beobachter. Es handelt sich um von den USA geführte Seemanöver, die die Befürchtungen in den Anrainerstaaten eher wachsen lassen und nicht vertrauensbildend wirken dürften.⁷⁸

4.3 Funktionen der ASEAN

Indonesien setzt sich am stärksten für sicherheitspolitische Funktionen der ASEAN-Regionalorganisation ein. Dahinter steht eine doppelte Motivation: Einerseits möchte man, wie erwähnt, ausländische Mächte so weit wie möglich aus der eigenen Einflussphäre halten, Territorialverluste und als demütigend empfundene Interventionen ausländischer Truppen wie im Falle Osttimors vermeiden. Andererseits rechnet sich Indonesien als größtes ASEAN-Land besonderen Einfluss auf die Ausgestaltung der gemeinsamen Politik aus. Der indonesische Vorschlag zur Schaffung einer multinationalen

⁷⁴ Philippines, Malaysia, Indonesia, Brunei agree to joint patrols in border areas, *Jakarta Post*, 12.12.2005.

⁷⁵ Security patrols to beef up security in BIMP-EAGA, *Bernama*, 11.12.2005.

⁷⁶ Cooperation key to safety in strait, *Bangkok Post*, 13.6.2005, Singapore backed as centre against piracy, *Bangkok Post*, 22.6.2005.

⁷⁷ Heading for trouble, *Asiaweek*, 9.6.2000.

⁷⁸ Teilnehmer sind neben den USA, Japan und Singapur auch Kanada, Australien, Neuseeland, Großbritannien, Frankreich, Deutschland, die Niederlande, Griechenland, Italien und Russland (SDF units join anti-WMD exercise in South China Sea, *Japan Times*, 17.8.2005).

ASEAN-Interventionstruppe fand allerdings keine Unterstützung⁷⁹, und auch die Idee eines südostasiatischen „maritimen Blocks“ zur Ausbalancierung des wachsenden Einflusses Chinas erzeugte keine große Resonanz.⁸⁰ Die Erklärung von Bali (Oktober 2003) definierte dann die maritime Sicherheitskooperation als eines der zentralen Felder der ASEAN-Sicherheitsgemeinschaft (ASEAN Security Community, ASC)⁸¹:

„5. Maritime issues and concerns are transboundary in nature, and therefore shall be addressed regionally in holistic, integrated and comprehensive manner. Maritime cooperation between and among ASEAN member countries shall contribute to the evolution of the ASEAN Security Community.“

Die neue begründete Sicherheitsgemeinschaft hält an den ASEAN-Prinzipien eines nuklearwaffen- und militärbündnisfreien Südasiens fest. Gleichzeitig wird in der Erklärung festgehalten, dass das umfassendere ASEAN Regional Forum (ARF) das primäre sicherheitspolitische Forum im asiatisch-pazifischen Raum sei. Dies geschah im Bewusstsein, dass keine regionale Sicherheitsordnung ohne den Einbezug der Großmächte USA, China und Japan und der „Nachbarstaaten“ Australien und Neuseeland von Dauer sein kann. Die ASEAN-Sicherheitsgemeinschaft wie auch das ARF müssen ihren praktischen Nutzen allerdings erst noch unter Beweis stellen. Nach wie vor haben die bilateralen sicherheitspolitischen Beziehungen Singapurs und Thailands (u.U. auch der Philippinen) zu den USA bedeutend mehr Gewicht, und China sieht seine Interessen und neue Rolle im südostasiatischen Raum nicht angemessen berücksichtigt.

Auch wenn die Fortschritte im Aufbau einer regionalen Sicherheitsordnung für das ostasiatische Mittelmeer bisher mäßig sind, so ist doch eine Entwicklung hin zu einer Situation der erneuten Spaltung der Region zwischen einem von China dominierten Festland und einer von den USA dominierten maritimen Sphäre, wie sie unter dem Titel „The Geography of Peace“ (Ross 1999) diskutiert werden, auszuschließen. Die Re-Konstituie-

⁷⁹ ASEAN Insecurity, *FEER*, 15.7.2004, p. 13.

⁸⁰ Jakarta floats proposal for maritime bloc – Alliance to balance power of China, India, *Bangkok Post*, 6.4.2005.

⁸¹ Declaration of ASEAN Concord II (Bali Concord II), Absatz 4; siehe auch ASC Plan of Action (angenommen in Vientiane, November 2004); Towards an Asean Security Community, *Straits Times*, 7.10.2003; Asean bolsters maritime security ties, *Straits Times*, 1.7.2004; Ong (2005); ASEAN Insecurity, *FEER*, 15.7.2004, p. 13. Ein anonymes Diplomaten wird darin folgendermaßen zitiert: „The essential problem is that ASEAN is not ready for a security community in the European sense (...) A security community in its purest form means a certain renunciation of your sovereign rights to self-defence. You've got to have countries secure enough in their sovereignty to give up some of it.“

zung des ostasiatischen Mittelmeers als einer Region, die die angrenzenden Länder maßgeblich gestalten, ist nicht mehr umzukehren.

5. Schlussfolgerungen

Der regionale Integrationsprozess in Ostasien unterscheidet sich von denjenigen in anderen Weltregionen unter anderem durch seinen dominant maritimen Charakter. Das dreigliedrige ostasiatische Mittelmeer strukturiert die Austauschbeziehungen maßgeblich. Eine Reihe von für die Region typischen Prozessen und Mechanismen regionaler Integration folgen daraus:

- die wirtschaftliche Kernzone der Region bildete sich um dieses Mittelmeer herum und beeinflusst so maßgeblich die nationalen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Verhältnisse;
- die große Bedeutung des Schiffstransports und des Schiffbaus, die Unternehmen in Ostasien eine führende Rolle auf dem Weltmarkt ermöglichen;
- der offene Charakter des Meerestransports führt zu einer intensiven Konkurrenz zwischen Häfen und verhindert eine politische Kontrolle des Handels;
- weniger gefestigte maritime Territorialgrenzen bescheren der Region zahlreiche, potentiell konfliktive Grenzdispute, die insbesondere angesichts der rasanten Aufrüstung der Seestreitkräfte eine rasche Entwicklung kooperativer Mechanismen zur Vertrauensbildung und Konfliktvermeidung erfordern;
- die Entwicklung einer Sicherheitsordnung für das ostasiatische Mittelmeer wird erschwert durch traditionelle militärische Gleichgewichts- und nationale Souveränitätskonzepte, aber auch durch zunehmende intra-regionale Rivalitäten (insbesondere zwischen Japan und China) und die wenig integrative Rolle extra-regionaler Akteure.

Da die Integrationsbemühungen in der Region anhalten – Beleg dafür ist das immer dichter werdende Netz bilateraler Wirtschaftsabkommen – werden sich die intra-regionalen Austauschbeziehungen weiter intensivieren. Der dominant maritime Charakter der regionalen Integration in Ostasien wird sich auch in der Zukunft weiter behaupten, woraus sich spezifische Handlungschancen und Probleme für die beteiligten Akteure ergeben. Maritime Themen werden auch in Zukunft eine bedeutende Rolle in den Agenden der regionalen multilateralen Institutionen und bilateralen Verhandlungen spielen.

Literatur

- Abu-Lughod, Janet M. (1989), *Before European Hegemony. The World-System A. D. 1250–1350*, Oxford: Oxford University Press
- Armbruster, William (2005), „Banking on Busan – Korea seeks to develop port as mega-hub for Northeast Asia“, in: *Shipping Digest*, June 27, 2005 (www.shippingdigest.com)
- ASEAN Secretariat (Hg.) (2003), *ASEAN Regional Forum. Documents Series 1994–2002*, Jakarta: ASEAN
- Catin, Maurice/Luo, Xubei/Van Huffel, Christophe (2005), *Openness, Industrialization and Geographic Concentration of Activities in China*, World Bank Policy Research Working Paper WPS3706, Washington, D.C.: World Bank
- Chang, Pin-tsun (1991), „The First Chinese Diaspora in Southeast Asia in the Fifteenth Century“, in R. Ptak/D. Rothermund (Hg.), *Emporia, Commodities and Entrepreneurs in Asian Maritime Trade, C. 1400–1750*, Stuttgart: Franz Steiner Verlag, 13–28
- Dzurek, Daniel (1996), *The Spratly Islands Dispute*, Durham: International Boundaries Research Unit
- East Asia Study Group (EASG) (2002), *Final Report of the East Asia Study Group*, Jakarta: ASEAN Secretariat
- Eklöf, Stefan (2005a), *Pirates in Paradise: A Modern History of Southeast Asia's Maritime Marauders*, Copenhagen: NIAS Press
- Eklöf, Stefan (2005b), „Piracy in Southeast Asia: Real Menace or Red Herring?“, in: *Japan Focus Newsletter*, 11.8.2005 (<http://japanfocus.org/>)
- Far Eastern Economic Review (FEER) (2000), „Shipping“, in: *Asia 2000 Yearbook*, Hong Kong: FEER, 56–57
- Gipouloux, François (1995), „Die neue Rolle der Städte in den chinesischen Küstenzonen“, in: *WeltTrends*, 7, 25–32
- Ders. (2001), „Towards the Formation of a Mediterranean Sea“, in: B. Edström (Hg.), *Interdependence in Asia Pacific*, Stockholm: Swedish Institute of International Affairs/Center for Pacific Asia Studies, Stockholm University, S. 27–52
- Grundy-Warr, C./Peachey, K./Perry, M. (1999), „Fragmented Integration in the Singapore-Indonesian Border Zone: Southeast Asia's 'Growth Triangle' Against the Global Economy“, in: *International Journal of Urban and Regional Research*, 23/2, 304–328
- Haas, Ernst B. (1970), „The Study of Regional Integration: Reflections on the Joy and Anguish of Pretheorizing“, in: *International Organization*, 24/4, 607–646
- Halary, Charles (1997), *La deuxième guerre mondiale bouleverse le système des sciences sociales*, Université du Québec à Montréal (UQAM), Montréal (www.unites.uqam.ca)

- Hall, Kenneth R. (1985), *Maritime Trade and State Development in Early Southeast Asia*, Honolulu: University of Hawaii Press
- Hall, Kenneth R. (1999), *Multidimensional Networking in the Pacific Rim Circa 1500 C.E., A Southeast Asia Centered Perspective*, Paper presented to the 4th ASEAN Inter-University Seminar on Social Development 1999 on „Southeast Asia Into the 21st Century: Critical Transitions, Continuity, and Change“ (Prince of Songkla University, Thailand/National University of Singapore) in Pattani, Thailand
- Hamashita, Takeshi (1994), „The Tribute Trade System and Modern Asia“, in: A. J. H. Latham/H. Kawakatsu (Hg.), *Japanese Industrialization and the Asian Economy*, New York: Routledge, 91–107
- Hilpert, Hanns Günther (1998), *Wirtschaftliche Integration in Ostasien in raumwirtschaftlicher Analyse*, Berlin: Duncker & Humblot
- Hisatake, Masato (2004), *Changes in East Asian Regional Economic Structure during the Dynamic Process of Economic Integration – from the point of view of New Geographical Economics*, Paper Prepared for the Research Institute of Economy, Trade and Industry (RIETI) International Symposium „Resolving New Global and Regional Imbalances in an Era of Asian Integration“, June 17–18, 2004, Tokyo, Japan (www.rieti.go.jp)
- Hund, Markus (2002), *ASEAN and ASEAN Plus Three: Manifestations of Collective Identities in Southeast and East Asia?*, Inaugural-Dissertation zur Erlangung des Grades eines Doktors der Philosophie am Fachbereich III der Universität Trier im Fach Politikwissenschaft, Universität Trier
- International Maritime Organization (IMO), *Annual Report on Piracy and Armed Robbery*, div. Jg. (www.imo.org)
- Johnson, Derek/Valencia, Mark (Hg.) (2005), *Piracy in Southeast Asia: Statues, Issues, and Responses*, Singapore: Institute of Southeast Asian Studies (ISEAS)
- Jordan, Rolf (2002), *Das SIJORI-Wachstumsdreieck. Politik und Ökonomie transnationaler Wirtschaftszonen in Südostasien*, Neuried: ars et unitas
- Lindberg, Leon N./Scheingold, Stuart A. (Hg.) (1971), *Regional Integration. Theory and Research*, Cambridge/Mass.: Harvard University Press
- Manguin, Pierre-Yves (1980), *The Southeast Asian Ship: An Historical Approach*“, in: *Journal of Southeast Asian Studies*, 11, 253–269
- Manguin, Pierre-Yves (1994), „Trading Ships of the South China Sea, Shipbuilding Techniques and their Role in the History of the Development of Asian Trade Networks“, in: *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, 36, 253–280
- Mattos, José Carlos S./Acosta, María José (2003), *Maritime Transport Liberalization and the challenges to further its implementation in Chile*, CEPAL Serie Comercio Internacional No. 43, Santiago, Chile: United Nations (www.eclac.cl)

- Meconis, Charles A./Wallace, Michael D. (2000), *East Asian Naval Weapons Acquisitions in the 1990s. Causes, Consequences, and Responses*, Westport, Conn.: Praeger
- Ong Keng Yong (2005), „Achieving Security: The ASEAN Way“, in: *Pointer. Journal of the Singapore Armed Forces*, 31/1, 1–15
- Reid, Anthony (1988), *Southeast Asia in the Age of Commerce, 1450–1680, Vol. 1: The Lands Below the Winds*, New Haven: Yale University Press/ Chiang Mai: Silksworm
- Reid, Anthony (1999), „Economic and Social Change, c. 1400–1800“, in: N. Tarling (Hg.), *The Cambridge History of Southeast Asia, : From c. 1500 to c. 1800*, Cambridge: Cambridge University Press, 116–163
- Richardson, Michael (2004), „Terrorism: The Maritime Dimension“, in: *Political and Security Outlook 2004: Maritime Terrorism and Piracy*, Singapore: Institute of Southeast Asian Studies (ISEAS), 1–7
- Ross, Robert S. (1999), „The Geography of Peace: East Asia in the Twenty-First Century“, in: *International Security*, 23/4, 81–118
- Rozman, Gilbert (1998), „Northeast China: Waiting for Regionalism“, in: *Problems of Post-Communism*, 45/4, 3–14 (www.afschinadiscovery.org)
- Schwarz, Jürgen/Herrmann, Wilfried A./Seller, Hanns-Franck (Hg.) (2002), *Maritime Strategies in Asia*, Bangkok: White Lotus
- Solingen, Etel (2005), „ASEAN Cooperation: The Legacy of the Economic Crisis“, in: *International Relations of the Asia-Pacific*, 5, 1–29
- Studeman, Michael (1998), *Calculating China's Advances in the South China Sea. Identifying the Triggers of „Expansionism“* (www.globalsecurity.org)
- Tarling, Nicholas (1999), „The Establishment of the Colonial Régimes“, in: N. Tarling (Hg.), *The Cambridge History of Southeast Asia, Vol. 2, Part 1: From c. 1800 to the 1930s*, Cambridge: Cambridge University Press, 1–74
- Umbach, Frank (2000), „Der Einfluß der Finanz- und Wirtschaftskrise auf das ostasiatische ‚Wettrüsten‘ und die regionalen Sicherheitskooperationen“, in: E. Reiter et al. (Hg.), *Jahrbuch für internationale Sicherheitspolitik 2000*, Hamburg: Mittler, 859–882
- Umbach, Frank (2004), „Aufrüstung und neue Sicherheitskooperationen in Asien-Pazifik“, in: *Internationale Politik*, 9, 65–72
- Valencia, Mark J. (1985), *South-East Asian Seas: Oil under Troubled Waters*, Oxford: Oxford University Press
- Valencia, Mark J. (1996), „How to Carve Water“, in: *Far Eastern Economic Review (FEER)*, 6.6.1996, 32
- Warren, James F. (2003), *A Tale of Two Centuries: The Globalisation of Maritime Raiding and Piracy in Southeast Asia at the end of the Eighteenth and Twentieth Centuries*, Asia Research Institute (ARI) Working Paper Series, No. 2, Singapore: ARI

- Ziltener, Patrick (2003), „Region Ostasien – Zum Zusammenhang von wirtschaftlicher und politischer Integration“, in: Bochumer Jahrbuch zur Ostasienforschung (BJOAF), Bd. 27, Ruhr-Universität Bochum, 155–186
- Ziltener, Patrick (2005), „Die Verhandlungen über bilaterale Wirtschaftsabkommen zwischen Japan und ASEAN-Ländern, 2000–2005“, in: Aussenwirtschaft. Schweizerische Zeitschrift für internationale Wirtschaftsbeziehungen, 60/3, 279–304