

Wirtschaftskorridore als Entwicklungskonzept

von
Uwe Hoering

Der Autor ist freiberuflicher Publizist und betreibt den Weblog www.globe-spotting.de

Bereits seit Anfang der 1990er Jahre gibt es Pläne, im Rahmen des Wirtschafts-Kooperationsprogramms der *Greater Mekong Subregion* (GMS) ein Infrastrukturnetz zu entwickeln, das auch als Rückgrat für die wirtschaftliche Entwicklung und Integration fungieren soll. Wegen des Militärregimes in Myanmar war die Umsetzung dieser hochfliegenden Pläne teilweise gebremst. Mit dem Übergang zu einer zivilen Regierung 2010 könnten diese Pläne jetzt, flankiert durch neue Freihandelsverträge, neuen Schwung bekommen.

»Wirtschaftskorridor«, »Tiefseehafen« und »Sonderwirtschaftszonen« sind drei der Schlüsselwörter, auf die sich gegenwärtig die Hoffnungen auf Entwicklung in der Region stützen. Das Gebiet umfasst Kambodscha, Laos, Myanmar, Vietnam, Thailand sowie die Provinz Yunnan und die Autonome Region Guangxi in China und ist ungefähr so groß wie Westeuropa mit einer Bevölkerung größer als die der USA.

Wirtschaftskorridore

Die Pläne für den Ausbau von zahlreichen »Wirtschaftskorridoren«, beschlossen auf Initiative der *Asiatischen Entwicklungsbank* (ADB) 1998, sehen aus wie ein Gitterwerk, das die Region durchzieht (Siehe Karte auf U2).

Die drei wichtigsten sind der Ost-West-Korridor (*East-West Economic Corridor*) von Mawlamy-

ine in Myanmar bis zu den Hafenstädten Dong Ha und Danang in Vietnam. Mit der Fertigstellung der 3. »Freundschaftsbrücke« über den Mekong im Jahr 2006, errichtet mit Krediten der japanischen Regierung, wurde eine wesentliche, zeitraubende Lücke für den Verkehr geschlossen. Mit der Fertigstellung der 4. »Freundschaftsbrücke« über den Mekong im Dezember 2013 wurde die Strecke von Kunming, der Hauptstadt Yunnans, nach Bangkok durchgängig befahrbar. Ein Zweig dieses *Nord-Süd-Korridors* geht über Hanoi zum Hafen Haiphong im Norden Vietnams, eine Strecke führt im Westen teilweise durch Myanmar. Der *Southern Economic Corridor* schließlich verbindet Thailands Hauptstadt Bangkok mit Kambodscha und dem Süden Vietnams, in Richtung Westen mit dem geplanten Tiefseehafen Dawei an der Südküste von Myanmar.

Der erste Schritt für die Entwicklung der Wirtschaftskorridore ist das Straßennetz, ergänzt um den Ausbau von Eisenbahnlinien, Flughäfen, Stromleitungen und Telekommunikationsverbindungen. Die ADB, die zahlreiche Vorhaben finanziert, hat ausgerechnet, dass die hohen Transportkosten in der Region weniger aufgrund von Tarifen und Gebühren an den Grenzen entstehen, sondern wegen der schlechten Infrastruktur und der langen Transportzeiten, bei denen besonders der Übergang über den Mekong, der sich vom Norden nach Südosten quer durch die Region zieht, ein ständiges Hindernis darstellt.



Neue Straßen für das Wirtschaftswachstum
Foto: Genia Findeisen

Der nächste Schritt ist, das Netz von verbesserten Verkehrsadern zu Wirtschaftskorridoren zu entwickeln, indem Industrien angesiedelt werden, der Handel und damit die Versorgung mit Rohstoffen, die Vermarktung und der Export schneller und kostengünstiger ablaufen und der länderübergreifende Tourismus gefördert wird. Dafür haben die Mitgliedsländer und die ADB, die das GMS-Sekretariat beherbergt, im vergangenen Jahr (2013) einen neuen Finanzierungsrahmen über 50 Milliarden US-Dollar für die kommenden zehn Jahre beschlossen.

Erwartungen

Mittels der Wirtschaftskorridore sollen die beteiligten Länder zu einer »Wachstumsregion« zusammenwachsen, wie die ADB verkündet. Durch die Integration und Kooperation soll zudem ein Beitrag zur regionalen Stabilität geleistet werden.

Zudem wird erwartet, dass dadurch in- und ausländische Investoren gelockt werden. Beispielsweise steigt die Produktion von Exportprodukten wie Kautschuk, Holz und Kaffee in Kambodscha und Vietnam entlang der Korridore, verbunden mit der Hoffnung, dass auch die lokale Verarbeitung zunehmen und die Straße Rückgrat für einen »Plantagen-Korridor« wird: »Um einen Verkehrskorridor in einen Wirtschaftskorridor zu transformieren, müssen Verarbeitung und Exporte gestärkt werden« (Ishida/Isono, 23).

Um potente, vor allem auch ausländische Investoren zu gewinnen, werden zudem an strategischen Stellen wie dem Tiefseehafen Dawei in Myanmar oder an Grenzübergängen wie der 3. Freundschaftsbrücke zwischen Laos und Thailand bei Savannakhet Sonderwirtschaftszonen (SEZ) mit besonderen Vergünstigungen für Investoren errichtet.

Besonders für China sind die Pläne wichtig. Yunnan und Guangxi waren aufgrund ihrer Lage lange Zeit vom Entwicklungsboom in den östlichen Landesteilen Chinas weitgehend abgeschnitten. Der Ausbau der Infrastruktur bietet ihnen nun nicht nur verbesserten Zugang zu den Märkten in Südostasien – sie bietet ihnen auch bessere Verbindungen zu Tiefseehäfen und damit zum Weltmarkt, sowohl für eigene Exporte, wie auch für die Versorgung mit Importgütern.

Das fehlende Puzzleteil

Ein großer Teil der Verkehrsinfrastruktur zumindest der drei wichtigen Nord-Süd- und Ost-West-Achsen in Thailand, Laos, Vietnam und Kambodscha ist inzwischen fertiggestellt. Der Ausbau der Teile in Myanmar kam dagegen nur langsam voran. Unter dem Militärregime fehlten aufgrund der Sanktionen der meisten westlichen Industriestaaten die Mittel

für die Umsetzung. So stellten die *Weltbank* und die ADB ihre Kreditvergabe an Burma Ende der 1980er Jahre weitgehend ein.

Mit der Öffnung besteht jetzt die Möglichkeit, die westlichen Teile des Netzes von Wirtschaftskorridoren voranzutreiben, finanziert unter anderem durch ausländische Investoren und internationale Finanzinstitutionen. Damit eröffnet sich zugleich die Aussicht auf eine entscheidende West-Erweiterung des Projekts.

Vorboten davon sind Pläne für mehrere neue Tiefseehäfen in Myanmar – Sittwe, an dem besonders Indien interessiert ist, Kyauk Phyu, Startpunkt der China-Pipelines, Kelagauk mit der Sonderwirtschaftszone Thilawa unweit von Yangon und Dawei am westlichen Beginn des Ost-West-Korridors von Myanmar nach Thailand und Vietnam.

Wenn auch kein Teil der GMS-Pläne, passt doch der Bau der Öl- und Gas-Pipelines von der Küste Myanmars nach Yunnan in das Entwicklungskonzept. Bau und Betrieb der rund 1.000 Kilometer langen Leitungen liegen bei einem Konsortium von Unternehmen aus China, Myanmar, Indien und Südkorea, geführt von Staatsunternehmen aus China und Myanmar, mit einem chinesischen Anteil von mehr als 50 Prozent. Jährlich sollen vom neuen Hafen Kyauk Phyu, wo auch Raffinerien und andere Industrien angesiedelt werden sollen, zwölf Milliarden Kubikmeter Gas, ein Teil davon vom *Shwe Gas Field* in Myanmar, nach China gepumpt werden. Im Juni 2013 meldete die *China National Petroleum Corporation* (CNPC), dass der burmesische Teil der fünf Milliarden US-Dollar teuren Gaspipeline fertiggestellt sei, die Ölpipeline zu 94 Prozent. Wegen zahlreicher Proteste wurde der Eröffnungstermin auf Ende 2014 verschoben.

Für China öffnet sich damit ein direkter Zugang zum Indischen Ozean, zu den Ölfeldern im Mittleren Osten, zu den Märkten in Europa. Damit wird nicht nur der Engpass der viel befahrenen Malakka-Straße zwischen Malaysia und Sumatra entschärft, sondern auch die Abhängigkeit von langen Transportwegen aus dem Osten des Landes. Für wichtiger halten Beobachter allerdings die Absicht, die Möglichkeiten einer Kontrolle über Chinas Versorgungswege durch die USA, Japan oder Südkorea zu verringern.

West-Erweiterung

Aufschwung bekommen damit aber auch Pläne Indiens, das sich mit seiner »Look East-Politik« seit einigen Jahren stärker in Richtung Südost- und Ostasien orientiert. Durch seine Ablehnung des Militärregimes in Myanmar ist es in den vergangenen Jahren gegenüber seinen asiatischen Konkurrenten ins Hintertreffen geraten. Mehrere Verkehrsverbindun-

gen sind geplant und teilweise bereits in der Umsetzung. Darunter ist der Ausbau der Verbindung von den nordostindischen Bundesstaaten, die – ähnlich wie Yunnan und Guangxi – aufgrund ihrer Lage von Entwicklungsimpulsen abgeschnitten waren – zum Hafen Sittwe. Das würde den Transportweg zur indischen Metropole Kolkata beispielsweise erheblich verkürzen. Für 2016 ist ferner die Fertigstellung einer Straße geplant, die Indiens Nordosten mit Thailand verbindet, was ein weiterer Schritt wäre, den indischen Nordosten aus seiner Isolation zu befreien.

Aufwind könnte auch ein weiteres, im vergangenen Jahr angestoßenes Vorhaben bekommen – ein »Wirtschaftskorridor«, der Kolkata, Dhaka, die Hauptstadt von Bangladesch, Mandalay und Kunming verbinden soll und bereits als neue »Südwestliche Seidenstraße« bezeichnet wird. Nach den Worten der chinesischen Nachrichtenagentur *Xinhua*, zitiert von UPI *Business News* (24. Oktober 2013), könnte sich durch diese Verbindung zwischen Süd-asien, Südostasien und Ostasien »die geopolitische Landkarte in Asien und der Welt verändern«. Laut *Xinhua* hat China zugesagt, Gelder bereit zu stellen und den Bau von Bahnstrecken und die Entwicklung von Industriezonen zu unterstützen.

Ungleicher Nutzen

Diese Bereitschaft Chinas ist nicht überraschend, ist es doch der größte Nutznießer der Verkehrs- und Wirtschaftskorridore. Es bekommt dadurch leichteren Zugang zu der ressourcen- und bevölkerungsreichen Region und damit zu Absatzmärkten und zur Versorgung mit Rohstoffen wie Kautschuk für die Autoindustrie. Zudem erhält es Zugang zum Indischen Ozean, entweder direkt durch Myanmar, oder auf dem Umweg über Bangkok und Dawei. Das bringt Kostenvorteile im internationalen Handel aber auch größere wirtschaftliche und politische Unabhängigkeit.

Auch die anderen Mächte der Region wie Südkorea und Japan, dessen Konzerne *Mitsubishi*, *Marubeni* und *Sumitomo* an der SEZ Thilawa unweit von Yangon beteiligt sind, fördern die Integration in Südostasien in ihrem eigenen Interesse. Interessant ist der neue Akteur Indien, für den sich nicht nur die Aussicht auf wirtschaftliche Entwicklung in den nordostindischen Bundesstaaten eröffnet, sondern der auch sein politisches Gewicht in der Region stärken könnte.

Der Nutzen für die Länder selbst ist schwieriger einzuschätzen. So zahlen die Chinesen beispielsweise für die Pipelines jährlich 13,6 Millionen US-Dollar und zusätzlich bis zu 22 Millionen US-Dollar im Jahr an Durchleitungsgebühr für das Erdöl. Zudem hat der chinesische Ölkonzern CNPC annähernd 20 Millionen US-Dollar für Schulen, Kinder-



gärten und Stromversorgung bereitgestellt – Gelder, die allerdings die Regionen, die vom Pipeline-Bau betroffen sind, nur teilweise erreicht haben.

Dafür geht der Pipeline-Bau oder die Errichtung der Sonderwirtschaftszone in Dawei wie viele andere Projekte mit Vertreibungen einher, die Widerstand und Konflikte hervorrufen, die die Umsetzung teilweise in Frage stellen. Denn der Schutz der betroffenen Bevölkerung und der Umwelt treten bei vielen Großprojekten in den Hintergrund. »Lange Zeit haben wir uns nur um die Genehmigungen durch die Regierung gekümmert, aber nicht um eine ›soziale Genehmigung‹ durch die Zivilgesellschaft«, zitiert *Chinadialogue* (5. Juli 2013) Jiang Heng, Wissenschaftler am *Transnational Research Institute* des chinesischen Handelsministeriums.

Ohne Investitionen in arbeitsintensive Sektoren mit lokaler Wertschöpfung könnten zudem schwächere Länder wie Laos, Kambodscha oder Myanmar zu reinen Durchgangsstationen werden. Gleichzeitig bieten die neuen Verkehrskorridore Global Players der Region Zugriff auf Ressourcen und Märkte, für Indien und China zudem einen verbesserten Zugang zum Weltmarkt. Sie sind die eigentlichen Gewinner.

Harte Arbeit,
geringer Lohn
Foto: Genia
Findeisen

Literatur

- > Hongwei, Ying (2014): Chinese investments in Myanmar. The Sino-Myanmar oil and gas pipeline project could become a chess piece. Stiftung Asienhaus Hintergrundinformationen 3/2014, 13. März 2014
- > Masami Ishida; Ikumo Isono (2012): Old, New and Potential Economic Corridors in the Mekong Region. In: Emerging Economic Corridors in the Mekong Region. Edited by Masami Ishida. BRC Research Report No. 8, Bangkok Research Center, Bangkok, Thailand
- > Htun, K.W.; et al, (2011): »ASEAN-India Connectivity: A Myanmar Perspective«. In: Kimura, F.; S. Umezaki (eds.), ASEAN-India Connectivity: The Comprehensive Asia Development Plan, Phase 22, ERIA Research Project Report 2010–7, Jakarta: ERIA, pp 151–203