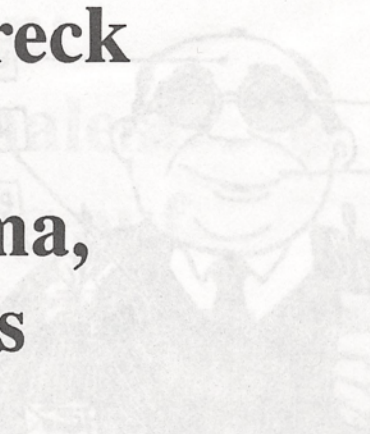


# Wirtschaftsviereck zwischen Thailand, Burma, China und Laos



Jeder, der sich mit Südostasien beschäftigt, hat schon vom Goldenen Dreieck gehört, dessen opiumanrühige Vergangenheit und dessen Konzentration von pittoresken Bergstämmen im Länderdreieck zwischen Thailand, Burma und Laos gewaltige Touristenströme anzieht. Wesentlich weitreichender für die künftige Entwicklung dieses Raums ist jedoch das "Wirtschaftsviereck". Es schließt das Goldene Dreieck ein, geht aber weit darüber hinaus. Es handelt sich um ein Viereck, das markiert wird von den Städten

- Chiangrai im Norden Thailands,
- Kengtung in den Shan-Staaten Burmas,
- Chiangrung (Jinghong) in Südchina und
- Louang Namtha, eine Provinz im Norden von Laos.

Das sind Gebiete, die westliche Ausländer in den vergangenen zwanzig Jahren nur selten betreten haben und die vor allem für den Tourismus gesperrt waren. In wenigen Jahren wird sich dies völlig geändert haben.

Die Realisierung des Wirtschaftsvierecks geht heute mit solchen Riesenschritten vor sich, daß man sich nur wundern kann, wie wenig die allgemeine Öffentlichkeit außerhalb der Zielgebiete davon Kenntnis nimmt. Die Haupttriebkraft sind Thailand und China.

Aufgrund des schnellen wirtschaftlichen Wachstums in Thailand haben die dortigen Wirtschaftsplaner sich das Ziel gesetzt, daß im Jahr 2000 das Jahresdurchschnittseinkommen bei 100.000 Baht (6.250 DM) liegen soll. Das Scheitern der sozialistischen Volkswirtschaften in den Ländern Asiens hat aber andererseits zu einem scharfen Wettbewerb im Handel und bei den Investitionen geführt. Um dennoch das Wirtschaftswachstum in ähnlicher Geschwindigkeit zu halten, ist der Kampf um neue Märkte und neue Rohstoffquellen sowie um weitere Energiequellen heftiger geworden.

Diese innere Wirtschaftsdynamik Thailands fand ihr Gegenüber in der chinesischen Wirtschaftspolitik, die vor

allem die Wirtschaften in den südlichen Provinzen ankurbeln will, um das zunehmende Ungleichgewicht im Einkommen der Bevölkerung in den verschiedenen Landesteilen zu vermindern. Da diese südlichen Provinzen einerseits ein großes Wirtschaftspotential haben, andererseits aber ihre Produkte wegen der Entfernung vom Meer nur schlecht vermarkten können, verkündete die chinesische Regierung die Politik des "Öffnen des Tors nach dem Süden". Das hatte die weitere Stärkung der Beziehungen zu den südlichen Nachbarländern Laos, Burma und Thailand zur Folge, um den kürzesten Zugang zum Meer zu finden und damit die Frachtkosten so zu verringern, daß südchinesische Güter international wettbewerbsfähig werden und auch neue Märkte in den südlichen Nachbarländern erschlossen werden können.

Obwohl Burma und Laos nicht die Hauptbetreiber des Wirtschaftsvierecks sind, sind sie mehr oder weniger gezwungen, an den Wirtschaftsinteressen der stärkeren Nachbarn mitzuwirken, da sie auf thailändische und chinesische wirtschaftliche Hilfe angewiesen sind. In wirtschaftlicher Hinsicht dominieren China und Thailand. Ständig laufen Verhandlungen zwischen den Provinzverwaltungen von Chiangrai und Yunnan. Thailand kommt aber noch in anderer Hinsicht eine dominante Rolle zu: Das Land hat die besten Beziehungen zu ausländischen Finanzquellen und internationalen Organisationen, die zum großen Teil Missionen oder Büros in Bangkok unterhalten.

## Thailand

Die thailändischen Initiativen zur Öffnung des Wirtschaftsvierecks waren anfänglich bestimmt vom Bedürfnis nach Handel und der Ausweitung der Tourismus-Industrie in die Nachbarländer. Wichtigster Koordinator dafür ist die Handelskammer der Provinz Chiangrai. Die Verbesserung der Beziehungen nach Laos begann bereits im Jahre 1988 mit der Regierung des Premierministers

Chatchai Chunhawan, der - wie er formulierte - das Kriegsgebiet Indochina in eine Handelszone verwandeln wollte. Dies wurde von der Privatwirtschaft begrüßt und tatkräftig weiter verfolgt, zum Beispiel durch einen offiziellen Besuch der Handelskammer Chiangrai in Laos, insbesondere in der laotischen Nachbarprovinz Houayxay, den Beginn von Verhandlungen über Handelsbeziehungen, die Öffnung der Grenze in Chiangkhong sowie die schließliche Unterzeichnung eines Handelsabkommens zwischen beiden Ländern im Jahre 1989.

Darüber hinaus wurden innerhalb Thailands Anstrengungen unternommen, den nördlichen Teil Nord-Thailands als Industriegebiet auszubauen und eine Tür nach China und Indochina für Handel und Investitionen aufzuschließen. Industriezonen sollen vom Staat vor allem in den Provinzen Chiangmai, Chiangrai, Lampun und Lampang entweder ausgebaut oder aufgebaut werden. In den Provinzen Chiangrai, Phrae und Lampang soll vor allem der private Sektor Industriezonen entwickeln. Ein vom Staat initiiertes integriertes Exportzentrum in Chiangmai soll die Privatwirtschaft bei der Produktion, der Vermarktung, der Verpackung und der Entwicklung neuer Produktionszweige (z.B. kunsthandwerkliche Textilherstellung und Edelmetallverarbeitung) unterstützen.

Die Förderung des Handels und thailändischer Investitionen in den neuen Gebieten wird durch folgende Maßnahmen erleichtert:

- Beseitigung von thailändischen Handelsbarrieren, vor allem mit China,
- Stärkung der Rolle von thailändischen Privatbanken, die insbesondere in Indochina innerhalb kürzester Zeit Bankfilialen aufgebaut haben mit dem Ziel, Thailand zum bedeutendsten Finanzzentrum in Festland-Südostasien zu machen,
- Verbesserung der Verkehrs- und Kommunikationswege von Thailand aus nach China, Laos, Burma, Vietnam und Kambodscha.

Insbesondere sind folgende wetterfeste Straßen geplant, die heute teilweise nur mit Büffelkarren oder allradgetriebenen Jeeps befahren werden können:

- Eine 245 km lange Straße von Mae-sai, dem nördlichsten Ort Thailands an der burmesischen Grenze, nach Tha Lo (Daluo) in Südchina,
- eine 195 km lange Straße, die zwischen Chiangkhong (einer Kreisstadt an der laotischen Grenze) und Louang Namtha in Nord-Laos verläuft und von dort aus mit einer schon bestehenden Asphaltstraße verbunden werden soll, die nach China führt,
- eine 130 km lange Straße, die von der thailändischen Grenzstadt Thung Chang nach Muang Hongsa und weiter Sayaburi (beide in Laos) führt.



Ausschnitt aus: Zhonghua Renmin Gongheguo Ditu (Landkarte der Volksrepublik China), 1973, 1:6.000.000

## China

Bei der chinesischen Politik des "Öffnens des Tors nach dem Süden" spielt die Provinzregierung von Yunnan eine entscheidende Rolle. Die folgenden vier Programme sollen bis zum Jahr 1995 bereits realisiert sein:

## Straßenbau

Die heute schon bestehende Straße zwischen der Provinzhauptstadt Kunming und Chiangrung in der thai-autonomen chinesischen Präfektur Sipsongpanna (Xinshuangbanna), die nur 350 km lang ist, aber zwei Tage Autofahrt in Anspruch nimmt, soll wesentlich verbessert werden. Die Strecke soll auf 300 km und die Fahrzeit auf fünf Stunden verkürzt werden.

Die Straße zwischen Chiangrung und Muang Long (an der chinesisch-burmesischen Grenze) mit einer Länge von 70 km, für die heute zweieinhalb Stunden benötigt werden, soll binnen kurzem innerhalb einer Stunde passierbar sein.

Die Straße zwischen Sipsongpanna in China über Muang Yong in Burma nach Maesai in Thailand, die bei einer Länge von 370 km mindestens 16 Stunden Fahrzeit erfordert, wird ebenfalls verbessert. Binnen kurzem soll die Fahrstrecke auf 300 km und die Fahrzeit auf vier bis fünf Stunden verkürzt sein.

## Ausbau des Mekong als Transportweg

Bis jetzt benötigt man per Schiff von Sipsongpanna über Burma und Laos nach Thailand drei bis vier Tage. Pro Monat gibt es nur zwei Fahrten, und auch die sind nur während fünf Monaten im Jahr möglich. Die Ausbaupläne sehen vor, daß in absehbarer Zeit pro Jahr eine Million Menschen und 600.000 Tonnen Güter den gleichen Streckenabschnitt zurücklegen. Die Fahrtzeit soll auf ein bis zwei Tage verkürzt werden und die Schiffbarkeit dieses Teils des Mekongs auf neun Monate ausgeweitet werden. Dies erfordert weitreichende Sprengungen verschiedener Stromschnellen.

## Produktion von Elektrizität und Verkauf an Thailand

Yunnans Provinzregierung plant den Bau von acht stromerzeugenden Staudämmen am Mekong. Davon ist der Manwan-Damm bereits fertig und zwei weitere, der Xiaowan- und der Dachaoshan-Damm, sind im Bau. Berücksichtigt man nur den Manwandamm und jene 24 Millionen Tonnen Kohle, die Yunnan jährlich fördert, so hat die Provinz eine Kapazität zur Stromerzeugung, die bei 3,9 Millionen Kilowattstunden liegt. Diese Kapazität soll bis zum Ende dieses Jahrzehnts auf 9 Millionen Kilowattstunden ausgebaut werden. Da ein Teil der Energie nach

Thailand verkauft werden soll, müssen Starkstromleitungen über 250 km verlegt und dabei die Länder Laos und Burma durchquert werden.

## Ausbau des Tourismus

Die malerisch gelegene Präfektur Sipsongpanna mit einer Vielzahl von ethnischen Minderheiten, darunter vor allem auch Thai-Völkern, soll zu einem Touristenzentrum ausgebaut werden. Die Provinzregierung von Yunnan will von den internationalen Touristenströmen profitieren, die – aus Thailand kommend – in diesem Gebiet erwartet werden und lud thailändisches Kapital ein, in Hotels und anderen Bereichen der Tourismusindustrie in Sipsongpanna zu investieren. Die Flughäfen von Kunming und Chiangrung (Sipsongpanna) werden gerade ausgebaut, der Mekong wird schiffbar gemacht. Schon im nächsten Jahr werden bis zu 2,5 Millionen Touristen in Sipsongpanna erwartet.

## Laos

Laos beschleunigt zur gleichen Zeit die schon ohnehin vor sich gehende infrastrukturelle Erschließung des Landes, darunter den Bau eines Telefonnetzes mit 12.700 Anschlüssen. Ein weiterer wichtiger Bereich ist das Straßennetz, das insgesamt etwa 14.000 km umfaßt, von denen bislang aber nur 3.400 km asphaltiert sind. Laos wirbt wie die übrigen

Länder Indochinas natürlich um ausländische Investoren in allen möglichen Wirtschaftszweigen und bietet mehrjährige Steuerbefreiungen und andere Anreize an.

## Burma

Wie Laos begann auch Burma im Einzugsbereich des Wirtschaftsvierecks den Ausbau der Infrastruktur zu beschleunigen, vor allem der Wasser- und Stromversorgung sowie des Telefonnetzes. Gleichzeitig wurden die Bedingungen für ausländische Investitionen erleichtert. Für exportorientierte Produktion können ausländische Firmen bis zu 100 Prozent eigenes Kapital investieren. Als Folge haben eine große Zahl ausländischer Unternehmen in Hotels, in Öl-explorations, in die Schuh- und Textilindustrie und in viele andere Bereiche investiert. Die burmesische Militärjunta hat auch verstärkt damit begonnen, in den Grenzgebieten gegen die ethnischen Minderheiten vorzugehen, die schon seit Jahrzehnten bewaffnete Widerstandsbewegungen und "befreite Gebiete" haben.

Die vier Länder haben darüber hinaus den Ausbau der folgenden oben nicht erwähnten Verkehrswege geplant:

- Eine 380 km lange Straße von Thailand über Burma nach China. Sie führt von Maesai über Tachikel (Thai: Kilek) nach Kengtung (Thai: Chiangtung) bis nach Muang La an der burmesisch-chinesischen Grenze über Tha Lua nach Chiangrung in der thai-autonomen Prä-fektur in Yunnan.

- Eine 460 km lange Straße, die von Thailand über Laos nach China führt. Sie beginnt in Chiangkhong an der thailändischen Grenze, führt über eine heute noch nicht existierende Brücke über den Mekong, weiter über Houayxay nach Loung Namtha, weiter nach Muang Sing (Bo Den), der laotisch-chinesischen Grenzstadt, und schließlich ebenfalls nach Chiangrung.

- Eine Eisenbahnverbindung von Nongkhai in Nordostthailand über die laotische Hauptstadt Vientiane nach Kunming, der Hauptstadt Yunnans.

Der Ausbau des Flugsystems sieht folgende Strecken vor: Die Strecke Bangkok-Kunming besteht heute schon. Die Strecke Chiangrai-Luang Prabang kann heute schon befliegen werden, wird aber noch nicht kommerziell genutzt. Die thailändische Seite plant darüber hinaus die folgenden neuen Strecken: Chiangrai - Kunming, Chiangrai - Vientiane, Chiangrai - Chiangrung, Loei - Vientiane und Nan - Vientiane. Die Asian Development Bank (Manila) hat bereits Studien für den Ausbau des Flughafens von Kunming durchgeführt.

Dieses gigantische Programm hat weitreichende Auswirkungen auf das gesamte Mekong-Becken und wird noch durch vielfältige andere Projekte ergänzt,

die außerhalb des Wirtschaftsvierecks liegen. Vor allem Großunternehmen und internationale Konzerne werden die Früchte dieser großspurigen Entwicklungsplanung ernten. Weiterhin werden schwerwiegende ökologische Schäden befürchtet, besonders durch die Mekong-Staudämme, die in China schon heute im Bau sind. Die Anziehungskraft Thailands und Bangkoks für die Bevölkerung aus den Ländern des Wirtschaftsvierecks ist schon heute gewaltig. Thailändische Behörden wollen zwar die Einwanderung über die grüne Grenze mit Polizeigewalt in Schach halten. Aber es steht zu befürchten, daß dennoch Hunderttausende aus China, Burma und Laos nach Thailand zur Arbeitssuche kommen und noch mehr Frauen und Mädchen als bisher im Sexgewerbe landen werden. Das Ausmaß der Probleme ist bislang nur zu erahnen und längst nicht untersucht.

Die Meinung der Bevölkerung in den Zielgebieten war bei der Planung der Regierungen der vier Länder überhaupt nicht gefragt. Deshalb hat sich in der Zwischenzeit in Bangkok ein Netzwerk, bestehend aus NROs und Volksorganisationen formiert, das sich als ein alternatives Mekong-Komitee versteht. Die "Entwicklung" des Wirtschaftsvierecks ist dabei nur eines der verschiedenen Projekte, die das Leben der Bevölkerung im Einzugsbereich des Mekong entscheidend verändern werden.

Bis jetzt haben sich nur kambodschanische und thailändische Vertreter getroffen, um die Stimme der Bevölkerung zu artikulieren. Die thailändischen Organisationen haben bereits eine reiche Erfahrung in der Kritik und am Widerstand gegen Großprojekte, die Bevölkerung und Natur eher Schaden bringen. Die kambodschanischen Organisationen, die meist erst während der UNTAC-Präsenz in ihrem Land entstanden, stehen noch am Anfang ihrer Erfahrungen. Im Prinzip sollen aber alle Anrainer-Länder des Mekong-Beckens mitwirken, also auch Vertreter aus China, Burma, Laos und Vietnam. Burma wird voraussichtlich durch Mitglieder des demokratischen Widerstands vertreten sein.

Es wird aber noch eine Weile dauern, bis die staatsdirigistischen Länder entlang des Mekongs, vor allem China, Laos und Vietnam, ihrer eigenen Bevölkerung das Recht einräumen werden, sich offen und kritisch mit diesen Plänen zu beschäftigen.

### Regina van Reuben

*Die Verfasserin lebt und arbeitet in Thailand und hat den Beitrag aus Artikeln von Kunthida Malakun in der thaisprachigen Zeitschrift "Setakit Porithat" vom Sept. 1993 und von Songrit Pongern in der englischsprachigen Zeitung "Manager" vom Nov. 1993 zusammengefaßt, aktualisiert und mit zusätzlichen Kommentaren versehen.*

# blätter des iz3w

## informationszentrum dritte welt Freiburg

Eine der größten, unabhängigen entwicklungs-politischen Zeitschriften:

- ★ acht mal im Jahr auf 60 Seiten ...
- ★ kontinuierliche Länderberichte und Analysen zu Politik, Geschichte, Wirtschaft, Kultur, Rüstung...
- ★ Debatten zu internationalen und transnationalen Verflechtungen ...
- ★ Informationen über nationale und internationale Kampagnen, Solidaritätsprojekte, Initiativen ...
- ★ gemacht von politisch engagierten Gruppen und Einzelpersonen ...

**Die aktuellen Schwerpunktthemen:**  
Nr. 196: Rüstungsexportstrategien  
Nr. 197: 50 Jahre IWF/Weltbank  
Nr. 198: Bevölkerungspolitik  
Nr. 199: Drogenpolitik in den Anden  
Nr. 200: Internationalismus, quo vadis?

### Der 'blätter' Abo-Auftrag

- Schick mir die iz3w-Materialliste
- Ich probiere das Einstiegsabonnement mit vier Ausgaben für 20,-DM. Das Einstiegsabo verlängert sich automatisch zum Jahresabo wenn es nicht vier Wochen vor Ablauf gekündigt wird.
- Ich will das Jahresabonnement: mit acht Ausgaben für 54,-DM.
- Als StudentIn abonniere ich die 'blätter' für 46,-DM/Jahr.

Meine Adresse:

Vorname:

Name:

Straße/  
Hausnummer:

Postleitzahl/  
Ort:

Ich weiß, daß ich diese Bestellung innerhalb von einer Woche widerrufen kann. Zur Fristwahrung gilt der Poststempel oder ein Anruf.

Unterschrift:

An: **blätter des iz3w, Abo-Verwaltung,**  
Postfach 5328, 79020 Freiburg  
Tel.: 0761/74003, Fax: 0761/709866