

7. NORDOSTASIEN UND DAS TRADP - DIE ENTWICKLUNG IM JAHR 2000

Das Jahr 2000 brachte für Nordostasien eine grundsätzliche Änderung der strategischen Position durch die Aufnahme des innerkoreanischen Dialoges und das zumindest teilweise Ende der internationalen Isolierung Nord-Koreas. Die publizistisch vielbeachtete Vereinbarung über die Wiederherstellung der Verkehrsverbindungen über den 38. Breitengrad hinweg verstärkte auch das Interesse des neuen russischen Präsidenten Putin am RFO und der Transsibirischen Eisenbahn.

Das konzept- und führungslose und mit unklaren Perspektiven versehene TRADP konnte aus dieser Situation kein Kapital schlagen, die Fortschritte im Verkehrsinfrastrukturbereich beruhten eher auf bilateralen Aktionen der Mitgliedsländer denn auf den Aktivitäten des Tumen Secretariats oder stellten die verspätete Realisierung bereits vor mehreren Jahren begonnener Maßnahmen dar.

7.1. Das Jahr 2000 - Ende des Kalten Krieges auch in Nordostasien?

Die politischen Bemühungen um eine Verbesserung der Situation in Nordostasien nahmen im Jahr 2000 deutlich an Quantität und Qualität zu. Die Teilung Koreas, eines der wichtigsten noch verbliebenen Probleme aus der Zeit des Kalten Krieges, rückte durch das historische Treffen der „beiden Kims“, der politischen Führer Nord- und Süd-Koreas, im Juni 2000 für eine Weile in den Mittelpunkt des Interesses. Die regen Aktivitäten und die zahlreichen Besuche und Treffen führender Politiker der Staaten Nordostasiens und der USA wurden dabei neben den Initiativen aus Korea selbst auch durch die gestärkte Handlungsfähigkeit Russlands unter seinem neuen Präsidenten Putin und durch die Hoffnung des amerikanischen Präsidenten Clinton auf einen letzten außenpolitischen Erfolg vor dem Ausscheiden aus dem Amt unterstützt.

Am Ende des Jahres 2000 waren allerdings jenseits des Friedensnobelpreises für Kim Dae-jung, dem Zusammentreffen einiger nord- und südkoreanischer Familien und den neu aufgenommenen diplomatischen Beziehungen Nord-Koreas wenig greifbare Ergebnisse zu ver-

zeichnen: Weder gab es die erhofften Fortschritte im innerkoreanischen Dialog, noch konnte das Kurilen-Problem zwischen Japan und Russland gelöst werden.

Von den drei Anrainerstaaten des Tumen verzeichnete China die wenigsten dramatischen Entwicklungen. Für die Aufnahme in die World Trade Organisation (WTO) konnten alle Voraussetzungen geschaffen werden, ohne dass es noch im Jahre 2000 zum Beitritt kam. Das Wirtschaftswachstum bewegte sich auf dem Vorjahresniveau, die für die Entwicklung des Nordosten Chinas wichtigen Reformen der Betriebe in staatlichem Besitz blieb jedoch aus.

Für das TREDAs von Bedeutung ist die abnehmende Unterstützung des Konzeptes von Sonderwirtschaftszonen in China, das auch die HBECZ in Hunchun betrifft. Im Rahmen der Förderung Westchinas, dem derzeit wichtigsten Strukturentwicklungsprogramm der Zentralregierung, ist keine Errichtung von Sonderzonen mehr geplant. Die Zeit für Sonderwirtschaftszonen sei vorbei, bei einer Mitgliedschaft in der WTO seien solche Sonderregelungen sowie verboten, so die chinesische Position.¹ Stattdessen wurden 15 reine Exportverarbeitungs-Zonen gegründet, die unter der Verwaltung des Zollamtes stehen sollen. Eine dieser Zonen ist auch für Hunchun vorgesehen.²

Russlands neuer Präsident Vladimir Putin bestellte nach seinem Amtsantritt im Mai 2000 sieben Vertreter des Präsidenten für die neugeschaffenen föderalen Distrikte, die in etwa den Militärbezirken entsprechen. Die neuen Kräfte in der Zentrale versuchten damit die Kontrolle über die Regionen und deren Steuereinnahmen zurückzuerlangen, eine Aufgabe an der Putins Vorgänger Jelzin gescheitert war.³ Gleichzeitig mit der Etablierung der föderalen Distrikte verloren die Gouverneure und Präsidenten der 89 Teilgebiete der Russischen Föderation ihren Sitz im Oberhaus.⁴ Für den Fernen Osten (d.h. alle Gebiete Transbaikaliens) setzte Putin Konstantin Pulikovskii, einen ehemaliger General ein, der sogleich verkündete:

„Gegen einige Entscheidungsträger der Region werden wir vor Gericht klagen.“⁵

Nazdratenko führte im Sommer 2000 weiter seine eigene „Außenpolitik“ fort. Beim Kurzbesuch Putins in Pyongyang im Juli, der von Nazdratenko begleitet wurde, lud letzterer Kim

¹ Aussage von Li Ziben, Büro für die Förderung Westchinas. Zit. nach. ChinaBizNews 2000.

² Die übrigen Zonen sind vorgesehen für Dalian, Tianjin, Beijing, Yantai, Weihai, Kunshan, Suzhou, Shanghai, Hangzhou, Xiamen, Shenzhen, Guangzhou, Wuhan und Chengdu. Chinaonline 2000.

³ 1995 behielten die Regionen durchschnittlich 59% der Steuereinnahmen für sich, für den RFO lag der Wert mit 72% noch deutlich höher. Thorton 2000, S. 283.

⁴ The Economist 2000b, S. 45.

⁵ Zit. nach Rybak 2000. Der Economist beschreibt die Aufgabe von Pulikovskii als „guns for Yevgeny Nazdratenko, the Maritime Territory's rotten governor“. The Economist 2000b, S. 45.

Jong-il zu einem „inoffiziellen“ Besuch nach Vladivostok für Gespräche über Handel und wirtschaftliche Zusammenarbeit ein.⁶

Im September 2000 fand in Irkutsk das Baikal Economic Forum statt. Mit Unterstützung der Zentralregierung in Moskau⁷ trafen sich mehrere tausend Teilnehmer aus Russland, China, Japan, Süd-Korea und der Mongolei mit dem Ziel

„... to provide a well-balanced view on the role and position of the Siberian and Far Eastern Russian provinces in both inter-regional exchanges and international economic integration in the 21st century.“⁸

Das Forum kann als weiterer Beleg für das Bestreben Putins, von Moskau aus die Kooperation des transbaikalischen Russland mit seinen asiatischen Nachbarn zu steuern, gewertet werden. Trotz der positiven Meldungen des russischen Finanzministers über die Fortsetzung des Aufwärtstrends von 1999 in Bezug auf Wirtschaftswachstum, Haushaltsfinanzierung und Investitionen für die ersten neun Monate des Jahres 2000 in Sibirien und dem RFO konnten nur wenig konkrete Ergebnisse des Forums vermeldet werden. Die politische Botschaft Moskaus an die Pazifikküste wurde jedoch offensichtlich verstanden:

„It is ... highly questionable that the Baikal Forum served its declared role to be an ‚integrative‘ event for all eastern regions. The governors of the Far Eastern provinces were less enthusiastic about this gathering compared with their counterparts from Siberia.“⁹

Anfang Dezember beschuldigte dann Pulikovskii öffentlich die Verwaltung des Primorskii Krai in den russischen Medien, nichts gegen die Energie- und Heizmittelkrise im kältesten Winter seit 50 Jahren zu unternehmen und 70 Mio. US\$ Steuern in die eigene Tasche gesteckt zu haben. Nazdratenko konterte mit Verleumdungsklagen gegen Pulikovskii und alle Medien, die dessen Worte verbreitet hatten.¹⁰

Anfang Februar 2001 bestätigten sich die Anzeichen,

„... that Yevgeny Nazdratenko, who runs the frost-bitten far eastern Maritime Territory in a spectacularly incompetent and heavy-handed way, may have finally exhausted the Kremlin’s patience.“¹¹

⁶ Gordon 2000.

⁷ Präsident Putin war als Eröffnungsredner vorgesehen, sein Text wurde dann jedoch nur verlesen.

⁸ Ivanov 2000, S. 53.

⁹ Ivanov 2000, S. 53.

¹⁰ Medetsky 2000.

¹¹ The Economist 2001a, S. 39.

Nachdem der Gouverneur sich zunächst ins Krankenhaus begeben hatte, kam das Ende die Ära Nazdratenko am 5. Februar 2001:

„Governor Yevgeny Nazdratenko, who has been a thorn in Moscow's side for seven years, finally bent under pressure from criticism over his role in creating the recent severe energy crisis. He forwarded his resignation to the regional parliament on Monday after a telephone conversation with the President.“¹²

Für ganz Russland konnte im Jahre 2000 ein Wachstum des GDP um 7% vermeldet werden. Ökonomen sind jedoch der Meinung, dass durch die höheren Erlöse aus Rohstoffverkäufen, vor allem Öl, gegen US-Dollar und den gefallen Rubelkurs allein das GDP bereits um 14% hätte steigen müssen. Das hieße, dass die Wirtschaftsreformpolitik Putins zu einem Netto-rückgang des Wirtschaftswachstums von 7% geführt hat, wenn man die Sondergewinne weglässt.¹³

Für den Primorskii Krai war im Jahre 2000 zwar auch ein positives Wirtschaftswachstum zu verzeichnen, mit nur 2% lag es aber deutlich unter dem gesamttrussischen Wert.¹⁴

Die FEZ Nakhodka hat besonders unter der Rubelabwertung 1998 und der Misswirtschaft der örtlichen Regierung gelitten. Aktuelle Zahlen der FEZ-Verwaltung belegen, dass bis Ende 2000 tatsächlich nur 64 Mio. US\$ an FDI in der FEZ registriert wurden¹⁵ und die meisten ausländischen Unternehmen die Zone bereits wieder verlassen haben oder von Produktions- zu reinen Handelsaktivitäten übergegangen sind. Allerdings war der Russisch-Koreanische Industriekomplex in Nakhodka im Jahre 2000 mehrfach Gegenstand der Gespräche zwischen den Präsidenten von Russland und Süd-Korea, Putin und Kim.¹⁶

Für die Beziehungen zwischen China und dem RFO bleibt das Thema der Fremdenfeindlichkeit und der Angst vor der „gelben Gefahr“ ein bestimmender Faktor.

Diese Angst wurde sowohl in Moskau wie auch in Vladivostok geschürt. Der damalige Verteidigungsminister Grachev behauptete 1995, die Chinesen versuchten die „friedliche Okkupa-

¹² Medetsky 2001a. Nazdratenko wurde wenig später zum Chef der russischen Fischereibehörde ernannt und Neuwahlen für Ende Mai 2001 angesetzt, für die Nazdratenko nicht mehr kandidieren wird, Kandidaten aus seinem Umfeld jedoch aufgrund der fast völligen Kontrolle der Medien jedoch die größten Chancen eingeräumt werden. Ein Ende der mafiosen Zustände in RFO ist daher vorerst nicht in Sicht. Vgl. Medetsky 2001b.

¹³ The Economist 2001e, S. 85.

¹⁴ Medetsky 2001b.

¹⁵ Während allein für 1992/93 von 640 Mio. US\$ verabreiteter Investitionssummen die Rede war.

tion des RFO“; das Innenministerium warnte 1997, dass die illegale Einwanderung von Chinesen eine Gefahr für die nationale Sicherheit Russlands darstelle, Ultra-Nationalisten wie der Schriftsteller Solzhenitsyn klagten die Regierung an, nichts gegen die Besetzung des RFO durch Chinesen zu unternehmen.¹⁷ Dabei vermutet man nicht wirtschaftliches Geschick oder Bevölkerungsdruck als Ursache, sondern finstere Pläne der chinesischen Regierung:

„The Chinese are intensifying their already massive infiltration of Siberia and the Russian Far East, in which they are probably encouraged by Beijing. ... They are convinced that the lands where they are putting down new roots are no foreign country but China’s historical territory lost a mere 150 years ago.“¹⁸

Eine andere Quelle behauptet:

„Toward the end of 1992, Chinese mass migration to Siberia and the Russian Far East began to be implemented, as some well-informed sources claimed, on the basis of a Beijing program for resettlement of surplus population from the Chinese Northeast to the RFE. ... The chinese migrational flood includes ... drug dealers, thieves, murderers, and other criminal elements. ... Certain areas of the Russian taiga have been virtually cleaned out by Chinese poachers.“¹⁹

Presseberichte in Russland behaupteten bereits 1995, im Primorskii Krai lebten genauso viele Chinesen wie Russen.²⁰ Zahlen von zwei oder gar drei Millionen illegal in Sibirien und im RFO lebende Chinesen werden oft kolportiert.²¹ Tatsächlich dürfte die Zahl bei höchstens 300.000 liegen, die sich überwiegend als Händler betätigen. Als Arbeiter waren beispielsweise 1997 nur 8.292 chinesische und 4.149 nordkoreanische Personen sowie etwa 1.000 aus anderen Ländern im Primorskii Krai registriert.²²

1999 versuchte die Stadtverwaltung von Nakhodka, die Einreise chinesischer Arbeitskräfte zu beschränken. Nur 1.200 Arbeitsvisa sollten erteilt und Touristen gezwungen werden, in Hotels zu wohnen, die mindestens 40 US\$ pro Übernachtung verlangen. Das Außenministerium in Moskau äußerte sich „schockiert“, allerdings vor allem darüber, dass eine Stadtverwaltung nicht das Recht habe, selbständig Beschränkungen für den Aufenthalt von bestimmten Ausländergruppen festzulegen. Offiziell arbeiten nur 650 Chinesen in Nakhodka, die Zahl von

¹⁶ Vikhoreva 2001, S. 4. Dieser Artikel erwähnt, obwohl im ERINA REPORT erschienen, interessanterweise das TRADP mit keinem Wort.

¹⁷ Vgl. Vitkovskaya, Zayanchkovskaya, Newland 2000, S. 350f.

¹⁸ Prof. Yakovlev, Leiter des Fernost-Instituts der Russischen Akademie der Wissenschaften, zit. nach Vitkovskaya, Zayanchkovskaya, Newland 2000, S. 348f.

¹⁹ Larin 1995, S. 298.

²⁰ Bogaturov 1996, S. 92.

²¹ Selbst der Economist behauptet: „Russia’s underpopulated borderlands in the east are already an uneasy magnet for Chinese immigrants, who number some 2.5 m.“ The Economist 2001b, S. 16.

²² Vladivostok News 1997b.

chinesischen Staatsbürgern, die illegal ihr Touristenvisum dafür benutzten, Handel zu treiben, wurde auf einige Tausend geschätzt.²³

Unberücksichtigt bleibt die Tatsache, dass ein Wirtschaftsaufschwung im RFO schnell zu einem Arbeitskräftemangel führen würde und dass die Furcht

„... of the Russian Far East being overwhelmed by Chinese is itself a major constraint on the economic dynamism of the region, preventing both countries from taking advantage of the complementarities between them.“²⁴

Im Gegenteil rufen, Überlegungen wie der Plan, wegen der extremen Kälte im Winter 2000/2001 die Bevölkerung des Primorje zu evakuieren, weiterhin xenophobische Reaktionen hervor:

„If we lose Primoriye tomorrow, then the day after we'll have to leave not only Kamchatka and Sakhalin, but the whole of the Eastern Siberia. The Government simply provokes China (or more precisely the Chinese) to draw conclusions.... We are interested in overpopulated China to channel its ‚extra‘ tens of millions of inhabitants to develop Tibet and Sinquang, to Indonesia and Thailand, finally to the US West Coast, where a Chinese has been elected a state governor. Anywhere, so that ‚the yellow stream‘ does not flood Siberia and the Far East!... A ‚crawling colonization‘ is in full swing... Already now hundreds of thousands of Chinese live in Primorskiy Krai as ‚tourists‘. After the three-month long visa period they go back home for a day and get a new visa, doing that continuously. Such situation may cause a conflict between Russia and China. And its clear that the benefits then would be those of the US and their allies.“²⁵

Nord-Korea blieb im Jahre 2000 auf Hilfslieferungen aus dem Ausland angewiesen.

In the simplest terms, the North Korean economy no longer works. It does not generate enough output to sustain its population biologically, nor, absent fundamental economic reforms, will it do so in the future.²⁶

Dafür gelang es der DPRK, außenpolitisch der fast völligen Isolation zu entkommen.

Als erster G7-Staat nahm Anfang 2000 Italien diplomatische Beziehungen zu Nord-Korea auf, aus Europa folgten Österreich, Finnland und Portugal diesem Beispiel ebenso wie Australien, Kanada und weitere Länder.

²³ Vladivostok News 1999.

²⁴ Vitkovskaya, Zayanchkovskaya, Newland 2000, S. 353.

²⁵ Sergejev 2000.

²⁶ Noland 2000b.

Im Oktober 2000 reiste Staatsminister Ludger Volmer vom Auswärtigen Amt als erstes bundesdeutsches Regierungsmitglied nach Pjöngjang. In einem Bericht an seinen Minister Fischer zog er

"... den Schluss, dass man die Aufnahme diplomatischer Beziehungen schnell und ernsthaft prüfen soll - mit positivem Vorzeichen."²⁷

Diese Aktivitäten wurden im wesentlichen durch die Wiederaufnahme des innerkoreanischen Dialogs ausgelöst. Im April war das Gipfeltreffen zwischen Kim Jong-il und Kim Dae-jung angekündigt worden, das Mitte Juni in Pjöngjang stattfand. Neben der Organisation gegenseitiger Besuche von einigen Hundert seit Jahrzehnten getrennt lebenden Familienangehörigen wurde besonders die Wiederherstellung von Straßen- und Bahnverbindungen über die DMZ hinweg und damit die mögliche Einbeziehung dieser Strecken in eine „neue Seidenstraße“ Europa-Japan vereinbart²⁸. Die jeweiligen „Schutzmächte“ China²⁹ und die USA unterstützten diesen Dialog. Die USA lockerten die Wirtschaftssanktionen gegenüber Nord-Korea und ließen – allerdings mit negativem Ausgang - durch eine Reise der Außenministerin Madeleine Albright nach Pjöngjang im Oktober 2000 prüfen, ob die Zeit für die Aufnahme diplomatischer Beziehungen bzw. für eine Reise Präsident Clintons nach Nord-Korea schon reif wäre. Auch Präsident Putin nahm sich auf dem Wege zum G8-Gipfel in Tokyo im Juli 2000 die Zeit für einen Zwischenstopp im Pjöngjang.

Die FETZ Rajin-Sonbong konnte das gestiegene Interesse an Nord-Korea nicht auf sich lenken, wie sich u.a. an den Anfragen von Unternehmen an die „Foreign Business Development Association (FBDA) for the DPRK (North Korea)“ zeigt. Die Ende 1999 als Interessenvertretung der in Nord-Korea engagierten ausländischen Unternehmen gegründete FBDA beziffert den Anteil der Rajin-Sonbong betreffenden Anfragen auf „weniger als 5%“, so dass die Arbeit der FBDA auf Pjöngjang und in dessen Nähe liegende Städte und Fabriken focussiert

²⁷ Bei einer Tagung des Asien-Pazifik-Ausschusses der Deutschen Wirtschaft am 11. Oktober hatte ein Vertreter des Wirtschaftsministeriums noch erklärt, dass für die wirtschaftlichen Beziehungen Deutschland-DPRK diplomatische Beziehungen nicht nötig sind. (Der Autor nahm an dieser Tagung teil.) Kritisch steht in der EU der Annäherung an Nord-Korea nur Frankreich gegenüber.

Für deutsche Kommentatoren geriet durch die Vollmer-Reise auch die FETZ Rajin-Sonbong oftmals erstmals ins Blickfeld, wenn auch teilweise mit kuriosem Halbwissen: „Auf jeden Fall hat Pjöngjang massiv ideologische Hüllen fallen lassen. Im Nordosten des Landes gibt es inzwischen nach chinesischem Vorbild mindestens eine Sonderwirtschaftszone, die im Internet mit Satellitenfernsehen, japanischer Elektronik, sowie Zigaretten und anderen Freuden zum halben Preis wirbt.“ Herrmann 2000.

²⁸ Vgl. Kap. 7.3.3.

²⁹ Kim Jong-il führte vor der Ankündigung des Gipfels und vor dem Gipfeltreffen jeweils Gespräche mit Jiang Zemin und anderen hochrangigen chinesischen Vertretern.

ist. Auch die Wirtschaftsdelegationsreisen, die die FBDA organisiert, haben nicht Rajin-Son-bong als Ziel.³⁰

7.2. TRADP 2000 – Phase II+

Nachdem eigentlich am 31.12.1999 die Phase II des TRADP enden sollte, ohne dass zuvor der Fortgang des Programms auch nur offiziell diskutiert worden wäre, entschied sich das UNDP auf informellem Wege, die Phase II unter Zuhilfenahme noch vorhandener finanzieller Mittel³¹ bis Ende 2000 zu verlängern.

Allerdings verließ der Acting Director Dr. Husband Weihnachten 1999 seinen Posten, so dass es im ganzen Jahr 2000 keinen offiziellen Leiter des Tumen Secretariats gab. Gleichzeitig endete in New York die Amtszeit des UNDP Assistant Secretary General und Regional Director for Asia and the Pacific, Dr. Nay Htun, womit nur noch Frau Kerstin Leitner, der "UNDP Resident Representative, China" als „Principal Project Resident Representative for UNDP's support for the Tumen Programme“ als beim UNDP für das TRADP zuständig zu identifizieren war.³²

Auch andere Mitarbeiter verließen das Tumen Secretariat³³, so dass es sich mit überwiegend mit dem TRADP nur wenig vertrauten Kräften unter der Leitung des Transport Advisers Tsogtsaikhan Gombo als „team leader of the secretariat“³⁴ behelfen musste. Immerhin gelang weiterhin die Fortführung der Außendarstellung des Programms durch die Überarbeitung des Websites und die Herausgabe von zwei Ausgaben des „Tumen Update“ im Januar und Oktober 2000.

³⁰ Persönliche Mitteilung des FBDA-Leiters Roger Barnett an den Autor, Barnett 2001.

³¹ Neben vorhandenen Restmitteln konnten nach Aussage von Tsogtsaikhan Gombo im Jahr 2000 fast 500.000 US\$ von „external sources“ aquiriert werden, weitere erwartete 250.000 US\$ von der Asian Development Bank für einen Entwicklungsplan für die Ostmongolei und die Hingan-Präfektur in der Inneren Mongolei rechnete er ebenfalls den TRADP-Mitteln zu. Tumen Secretariat 2000h.

³² Allerdings nicht mehr in gleichem Maße wie Nay Htun, wie man auch daran erkennen kann, dass in den beiden ersten Ausgaben des „Tumen Update“ die „Greetings“, praktisch das Editorial der Publikation, von Nay Htun geschrieben wurden, während diese Aufgabe in der Ausgabe vom Oktober 2000 erstaunlicherweise dem ehemaligen Leiter des ROK Teams für das Tumen-Programm zufällt. Frau Leitner bescheidet sich mit einem Text zum Thema „UNDP's Commitment“. Tumen Secretariat 2000d, S. 3 bzw. 4.

³³ Z.B. die Damen Mäkkela, Yu Fei und Charmhee Kim. Diese Tatsache wird auf von potentiellen Kooperationspartnern bemerkt: „We hope to work more closely with TS and TRADP to help promote the Zone to the private sector. However, many persons do seem to be leaving the TRADP.“ Barnett 2001.

³⁴ Die Genesis dieses Titels ist nicht nachvollziehbar, sie widerspricht aber auf jeden Fall der Idee des Tumen Secretariats als dem Diener von Consultative Commission und Coordination Committee, da das Tumen Secretariat nun als ein „Team“ neben den nationalen Teams erscheint.

Da auch keine Projektbibliothek oder –datenbank vorhanden ist und zudem ein Austausch der meisten Mitglieder der National Teams stattfand, ist ein großer Teil der Expertise und des Wissens um die Entwicklung des Programms verlorengegangen. Als Beispiel dafür kann die im „Tumen Update“ vom Oktober 2000 abgedruckte Karte über Transportrouten dienen, dem Kernthema des TRADP: Aus einer differenzierten Karte des Transportation Subcommittee des NEAECOC³⁵ wird eine zwar graphisch ansprechende, aber inhaltlich völlig unsinnige Grafik.³⁶

Entsprechend dem unsicheren Status und der geringen Geld- und Mitarbeiterressourcen beschränkten sich die Aktivitäten des Tumen Secretariats lediglich auf einige schon länger vorbereitete Veranstaltungen.

Mit Unterstützung der World Tourist Organisation WTO präsentierte sich die Tumen-Region auf der „PATA Adventure Travel and Ecotourism Conference and Travel Mart“ in Nepal im Januar und auf der internationalen Tourismusmesse in Hong Kong im September, ohne dass über nennenswerte Ergebnisse berichtet wurde³⁷. Im Mai 2000 fand in Vladivostok³⁸ das dritte Treffen der Tourism Working Group statt, an dem sich Vertreter aller Mitgliedsstaaten sowie der WTO, der PATA Russland und des WWF World Wide Fund for Nature beteiligten.

Auch auf diesem Treffen blieben die Erfolge imaginär:

„Highlights included the draft project document for a long-term human resource development plan for the Tumen Region; the report on the 1999 familiarisation tour of the region by a group of tour operators and journalists; and the draft Memorandum of Association for the proposed Tumen Tours Limited, a company which would facilitate and promote cross-border tourism in the Tumen Region.“³⁹

Neben dem Entwurf eines Dokuments zur Entwicklung eines Plans und dem Bericht über die Promotions-Reise 1999, die keinen einzigen positiven Artikel der beteiligten Journalisten und keinen einzigen Vertrag mit einem der mitreisenden Reiseveranstalter zeitigte, blieb also

³⁵ Abgedruckt in ERINA REPORT Vol. 33 vom April 2000, siehe Anhang, S. A39.

³⁶ Tumen Secretariat 2000d, S. 14, siehe Anhang, S. A40. Der UNDP-Verantwortlichen Kerstin Leitner ist die zentrale Diskussion um das TRADP als Korridor oder als Netzwerk (vgl. Kap. 6.2.4.) offensichtlich ebenfalls unbekannt: „... completion of the Tumen transport corridor, or network, is the top priority...“, Tumen Secretariat 2000d, S. 4.

³⁷ „A Singaporean tour operating company proposed development of tour packages for Singaporean tourists to the Tumen Region. However, buyers from the United States and Japan indicated their doubts about the Tumen Region as a destination for tourists from those countries.“ Tumen Secretariat 2000f.

³⁸ Parallel mit der „Daltour 2000 Far Eastern International Tourism Exhibition“ und der „Conference of the International Association for Promoting Tourism in the Sea of Japan/East Sea Rim“.

„Höhepunkt“ das Festhalten an der Idee einer „Tumen Tours Limited“, für die in- oder ausländische Investoren zu gewinnen seien. Dieser Vorschlag, der an den Realitäten des TRADP völlig vorbeigeht, konnte offensichtlich unter den Mitgliedsstaaten keine Unterstützung gewinnen, im Sitzungsbericht heißt es lediglich:

„Preliminary discussions were held about the proposed Tumen Tours Limited.“

Ort und Zeit des nächsten Arbeitsgruppen-Treffens festzulegen, überließ man den Teilnehmern des nächsten Treffens der Consultative Commission, das erwartungsgemäß im Jahre 2000 gar nicht stattfand.⁴⁰

Im März veranstaltete das Tumen Secretariat in Beijing einen „Advocacy Workshop“ zur Unterstützung des Programms, bei dem vor allem ein von FIAS und ERINA vorgelegtes Papier⁴¹ für Diskussionen sorgte. Darin wird für die Entwicklungsrichtung der Tumen-Region ein dreistufiges Modell entwickelt: einem „Transport-Korridor“ soll ein „ökonomischer Korridor“, und als dritte Stufe ein „ökonomisches Wachstumsdreieck“ folgen. Diese Rückkehr zu den Anfängen der TRADP-Planung stieß auf deutliche Ablehnung:

„Discussions during the workshop indicated some reservations about regional integration, as implied by an economic growth triangle. Nonetheless, all member countries have a shared interest in developing the transport corridor.“⁴²

So deutlich wurde nie zuvor in einer UNDP-Publikation die Abkehr der Mitgliedsstaaten vom TRADP als einem Programm der interregionalen Entwicklung formuliert.

Im Juni 2000 wurde in Beijing eine Sitzung des Coordination Committee, erstmals ohne eine parallele Sitzung der Consultative Commission, aber dafür nach drei Jahren wieder mit Beteiligung von Vertretern Nord-Koreas, durchgeführt.⁴³ Auch hier fand die Abkehr vom bisherigen Konzept deutlichen Widerhall:

³⁹ Tumen Secretariat 2000f, wortgleich abgedruckt in Tumen Secretariat 2000d, S. 16.

⁴⁰ Dieses Vorgehen ist umso erstaunlicher, wenn man bedenkt, dass die Kommission auf Vizeminister-Ebene besetzt ist und sicherlich anderes zu tun hat, als den Terminkalender einer Arbeitsgruppe zu planen. Offensichtlich war man sich nicht sicher, ob es überhaupt je wieder zu einem Arbeitsgruppen-Treffen kommen würde.

⁴¹ ERINA, FIAS 2000.

⁴² Tumen Secretariat 2000d, S. 7.

⁴³ Zu den Schwierigkeiten, die Sitzung der Consultative Commission turnusgemäß in Seoul abzuhalten vgl. Kap. 5.2. Zwischenzeitlich war Hong Kong als „neutraler“ Veranstaltungsort diskutiert, aber als zu teuer abgelehnt worden. Da Süd-Korea nicht auf einer Durchführung in Seoul oder Hong Kong besteht, ist Beijing der wahrscheinlichste Ort für ein solches Treffen, falls es stattfindet.

„All agreed that completion of the Tumen transport corridor, or network, is the top priority, together with other ‚hard‘ and ‚soft‘ infrastructure critical to creating a climate conducive to private sector investment.“⁴⁴

Im August 2000 begann mit mehrjähriger Verspätung mit einem Workshop in Beijing die Arbeit des Tumen River Strategic Action Program (SAP), finanziert mit Mitteln der Global Environmental Facility (GEF)⁴⁵. 5 Mio. US\$ sollen in zwei Jahren ausgegeben werden - allerdings wiederum nur für die Bestandsaufnahme der Umweltsituation in den Bereichen Bedrohte Tiere und Wasserreinhaltung⁴⁶, und die Formulierung eines Aktionsprogramms⁴⁷ nur für diese Bereiche und ohne eine Finanzierung. Das Ergebnis des Workshop konnte entsprechend nicht überraschen:

„The recent workshop had identified the following sectors as key priorities from a regional perspective: sustainable transport corridors, ecotourism, urban infrastructure, and water supply.“⁴⁸

Ende Oktober 2000 fand dann in Changchun nach zweijähriger Pause⁴⁹ wieder eine Sitzung der Transport Working Group statt, an der Vertreter von vier der fünf Mitgliedsstaaten⁵⁰ sowie u.a. der ADB und des Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (ESCAP)⁵¹ teilnahmen. Zuvor hatte das Tumen Secretariat im Mai und August 2000 zwei chinesisch-russische Treffen zu Fragen der Grenzkontrollen organisiert, die aber offensichtlich ohne greifbare Ergebnisse blieben:

„Participants discussed the issues involved and suggested possible solutions.“⁵²

⁴⁴ Kerstin Leitner in ihrem Text zu „UNDP’s Commitment“ in Tumen Secretariat 2000d, S. 4. Damit tauchte erstmals Frau Leitner als UNDP-Verantwortliche in einer Publikation des Tumen Secretariats auf, wohin Dr. Nay Htun entschwinden war, blieb unerwähnt, ihm wurde auch nicht gedankt o.ä. Leider liegen dem Autor keine näheren Informationen zu den Diskussionen auf diesem Treffen vor.

⁴⁵ Vgl. Kap. 5.6.4.

⁴⁶ Andere Bereiche wie Luft- und Bodenverschmutzung, Energieerzeugung usw. liegen ausdrücklich außerhalb der Zuständigkeit des SAP.

⁴⁷ „The main output will be development of the capacity to implement the project through a complex network of lead agencies and other components. Only a small portion of funds will be spent on staffing and equipment. Mr. Mau considered that, relative to future investment, the project’s rigorous scientific analysis is not expensive.“ Tumen Secretariat 2000h.

⁴⁸ Gunter Mau, Chief Technical Adviser GEF/SAP, Tumen Secretariat 2000h.

⁴⁹ Eine Erklärung für die lange Pause, die von den Teilnehmern kritisiert wurde, gab es von Seiten des Tumens Secretariats nicht.

⁵⁰ „Mr. Tsogtsaikhan Gombo ... informed the participants that DPRK could not send delegates to the meeting but asked the Tumen Secretariat to provide the meeting materials and decisions.“ Tumen Secretariat 2000c. Die meisten Delegierten und Teilnehmer waren erst seit kurzem mit dem TRADP befasst und nicht auf dem 98er Workshop in Yanji anwesend.

⁵¹ Weiter vertreten waren u.a.: Korean Transport Institute (ROK), Economic Research Institute for Northeast Asia (Niigata, Japan), Northeast Normal University (Changchun, China) und die Yanbian Hyuntong Shipping Group (Jilin, China).

⁵² Tumen Secretariat 2000d, S. 15. Im Workshop-Protokoll wird die Ergebnislosigkeit so umschrieben: „Two bilateral meetings on border crossing issues, ... contributed to better understanding of national

Neben der Diskussion eines Aktionsplans 2001, einer Prioritätenliste für die Infrastrukturentwicklung und der konkreten Entwicklungen im TRED-Verkehrswesen⁵³ bot der Workshop vor allem Gelegenheit, die enttäuschenden bisherigen Arbeitsergebnisse des TRADP im Transportsektor aufzuzeigen.

Die NARC-Transport Forecast Studie⁵⁴, Mitte 1999 fertiggestellt, wurde jetzt erstmals vorgestellt, da es in der Zwischenzeit keinen Workshop gegeben hatte. Selbst die Autoren mussten nach heftiger Kritik der russischen Vertreter und der ERINA-Expertin zugeben, dass die verwendeten Daten und der theoretische Ansatz nicht zufriedenstellend und daher die Ergebnisse kaum brauchbar sind. Eine Nachbesserung und Aktualisierung der Studie durch das Tumen Secretariat lehnte dessen Vertreter, Tsogtsaikhan Gombo, jedoch rundweg ab:

„He emphasized that this is now a task for the national governments and related institutes to update and make the maximum use of the study report and database for their long term planning and decision making process as UNDP can not continue perpetually funding the study.“⁵⁵

Der auf dem 1998er Transport Working Group Meeting angenommene Transport Action Plan blieb auch nach Aussage von Herrn Tsogtsaikhan Gombo aus zahlreichen Gründen ein unbeachtetes Stück Papier:

- die nationalen Regierungen waren nicht an der Erarbeitung des Plans beteiligt
- ein nationaler institutioneller Rahmen für die Umsetzung des Planes war nicht vorhanden
- die TRADP-Länderteams empfanden den Plan als von außen eingebracht
- der Plan stand im Widerspruch zu nationalen Planungen
- die beteiligten Personen wechselten häufig
- die verschiedenen beteiligten Verwaltungen und Regierungsstellen waren untereinander nicht ausreichend koordiniert.

Trotzdem wurde ein neuer Aktionsplan für 2001 vorgestellt, der wiederum ohne Realitätsbezug und vorherige Konsultation entstanden war. Innerhalb von sechs Wochen sollten z.B. nach diesem Plan alle Mitgliedsländer eine „lead national agency and the contact person in Tumen transport related issues“ ernennen, völlig ignorierend, dass gerade das Verhältnis zwischen nationaler und regionaler Ebene eines der zentralen Probleme des Programms ist.

policies concerning border crossing movement in the region and related regulations.“ Tumen Secretariat 2000c.

⁵³ Vgl. Kap. 7.3. Ein Termin für den nächsten Workshop wurde nicht vereinbart.

⁵⁴ Vgl. Kap. 6.0. Fußnote 7.

⁵⁵ Tumen Secretariat 2000c.

In China wäre für eine solche Entscheidung ein Diskussionsprozess unter mindestens 20 verschiedenen Ministerien und Regierungsstellen durchzuführen, während Nord-Korea ja ohne Begründung noch nicht einmal am Workshop teilnahm. Neue Studien sollten zum wiederholten Male die wichtigsten zu entwickelnden Verkehrsverbindungen festlegen, während zum Punkt „Fund raising“ keinerlei Detail-Aussagen gemacht wurden.

Nachdem Tsoqsaikhan Gombo die Frage der chinesischen Delegation nach den Mitteln, die das UNDP für den Transportbereich zukünftig bereitstellen würde, lediglich damit beantwortete, dass keine Entscheidung getroffen sei, man aber hoffe, für weitere Studien und Treffen Unterstützung von anderen Organisationen wie ESCAP, East West Center, ERINA, ADB und der Regierung von Süd-Korea zu erhalten, gestattete sich die chinesische Seite eine ungewöhnlich deutliche Kritik.

Jiang Zaihan, der Direktor der Yanbian TRADP Administration,

„... indicated that in the past there have been too many studies and meetings but the results have definitely been not up to the expectations. China is trying its best to contribute to the development of the region building roads and railways with appropriate border crossing facilities but we do not see the same action from our neighbors. The issue of impediments at borders has been discussed for years with and without UNDP, but the desired change is not there. He also pointed out that although UNDP has been instrumental to the success of the Tumen Programme it still lacks the much needed ability to provide and generate financial resources for creating the infrastructure facilities. So it will be appreciated if UNDP can advocate with international financial institutions.

Finally he recommended to reconsider the practice of UNDP's involvement in promoting the region. Instead of holding all the same meetings and workshops he suggested to start working with real projects and concrete measures.“⁵⁶

Kim Won-Bae formulierte noch etwas deutlicher die Erkenntnis, dass das UNDP nicht in der Lage sei, das TRADP weiterzuführen:

„The Tumen programme urgently needs financial backing for its activities. UNDP does not have ability to financially support the project activities. It is now time for the Tumen programme member countries to seek new player that can be helpful and useful, UNDP has proven to be incapable leading this programme ahead.“⁵⁷

Den Gegenentwurf zur bisherigen TRADP-Praxis hatte zu Beginn des Workshops Gunter Hecker, Resident Representative des ADB auf den Philippinen, durch eine Darstellung der „cross border facilitation measures“ in den Ländern der Greater Mekong Subregion, die von ADB unterstützt wird, beschrieben:

⁵⁶ Tumen Secretariat 2000c.

⁵⁷ Tumen Secretariat 2000c.

- starkes politisches commitment der beteiligten Zentralregierungen
- höchstrangige Teilnahme der Regierungen am Projekt
- Unterstützung des Aufbaus gegenseitigen Vertrauens zwischen den Teilnehmern durch die ADB
- Bemühen um die Integration weiterer Teilnehmerländer
- regelmäßige Arbeitsgruppen-Treffen
- Identifizierung der prioritären Projekte
- Übereinkunft der Teilnehmerstaaten über Reihenfolge der Projekte und
- Bereitstellung von Krediten in Höhe von rund einer Milliarde US\$ (!) durch die ADB.

Den zahlreichen Wünschen der Workshop-Teilnehmer, die ADB solle sich in gleicher Weise vor allem finanziell am TRADP beteiligen, begegnete Hecker mit dem Hinweis, dass dazu ein offizieller Antrag aller beteiligten nationalen Regierungen durch die zuständigen Stellen, also die chinesische Volksbank, die Bank of Mongolia usw., notwendig, aber auch aussichtsreich wäre.

„If countries include and indicate Tumen projects as their national priority projects they can easily secure funding from the Bank.“⁵⁸

Genau diese Voraussetzung erfüllt das TRADP im Gegensatz zum Mekong-Projekt aber nicht. Dies stellte auch der chinesische Delegationsleiter Zhao Yongli fest, der bemerkte, dass das TRADP zu klein wäre, um die Aufmerksamkeit von Investoren und Zentralregierungen zu erlangen.

Für die Zukunft des TRADP von entscheidender Bedeutung war die Evaluierung des bisherigen Programms. Ende 1999, kurz vor dem Datum für das zunächst vorgesehene Ende der Phase II, beauftragten UNDP und UNOPS (United Nations Office of Project Services) den seit langem mit dem TRADP verbundenen Verkehrsexperten Dr. Burkhard von Rabenau mit einer Evaluierung des gesamten TRADP⁵⁹. Von Rabenau führte zahlreiche Gespräche mit Vertre-

⁵⁸ Hecker, Tumen Secretariat 2000c.

⁵⁹ “The mission purpose was broad in scope and asked the mission to: evaluate the entire programme starting with the preparatory phase and ending with Phase II, though with particular attention on the current situation; provide guidance for the future; distinguish between the UNDP Programme and the Programme of the Consultative Commission and Coordination Committee. Because the same staff serves both the Secretariat and the UNDP Programme, the two have become indistinguishable, though in principle at least, they are not; evaluate all Programme aspects including achievement of programme objectives, impacts, and contributions to regional cooperation; country commitment, utilization of national capacities, and effectiveness of management and coordination arrangements; implementation progress and quality of Phase II outputs; quality of inputs and appropriateness of UNDP

tern aller beteiligten Länder, des UNDP und der in der Region engagierten Firmen und legte Mitte 2000 den „Summary Report on TRADP Evaluation“⁶⁰ vor.

Als allgemeine Einschätzung fasst er zusammen:

„The programme overall has been successful. The key objective of increased regional cooperation has been fulfilled and this continues to be relevant today. UNDP involvement has been justified. However, the actual level of development remains far behind that envisioned at the start of the Programme, and the level of cooperation on border, transport, trade and environmental issues has been far less than what should have been possible, given time and budgetary expense.“

Von Rabenau differenziert diese Einschätzung in zehn Kernaussagen:

1. Das Programm hat seine Ziele nur teilweise erreicht. TRADP hat zu Kooperationen innerhalb der Region geführt, doch hat sich eine sehr viel geringere Entwicklung ergeben als erwartet. Die Kooperations-Institutionen sind nicht stabil entwickelt.
2. Wichtigstes positives Resultat des Programms bleibt die Etablierung eines institutionellen Rahmens durch die Verträge von 1995 und ihre Umsetzung. Grenzhandel, Wirtschafts- und Verkehrsinfrastrukturentwicklung sind vorangebracht worden.
3. Hauptfehler der Phase I war die Konzentration auf den gescheiterten und unsinnigen Versuch, eine „International Development Corporation“ zu etablieren. In Phase II konnte kein Fortschritt in Bezug auf eine Übernahme des Programms durch die beteiligten Länder selbst und in Bezug auf die Verfestigung der Institutionen erzielt werden. Dadurch blieb die Verbindung zwischen dem Programm und den Ländern schwach.
4. Das Entwicklungspotential des TREDAs wurde zu Beginn ebenso wie die Möglichkeit der Anziehung privater Investitionen überschätzt.
5. Das Potential der Region ist heute nicht ausgeschöpft, da die erreichte Entwicklung als minimal einzuschätzen ist. Allerdings haben die beteiligten Länder vorhandene Gelegenheiten auch nicht ausgenutzt und wenig Neigung gezeigt, sich an den Kosten der Entwicklung zu beteiligen. Da die Region für die beteiligten Länder eine eher geringe Priorität genießt, aber viele Probleme wie z.B. Grenzübergangsfragen nur national zu lösen

resource allocation. Criteria include sustainability, ownership, feasibility, effectiveness, appropriateness, impact, outcome, demand and need.“ von Rabenau 2000.

sind, kann daher nicht ausgeschlossen werden, dass das Potential weiterhin unausgeschöpft bleibt.

6. Die vorhandenen Institutionen haben weiterhin eine sinnvolle Funktion in Ergänzung zu bilateralen Verhandlungen als internationale Foren.
7. Die stärkere Einbeziehung Süd-Koreas und vor allem Japans wäre wünschenswert, während die Interessen der Mongolei deutlich unterschiedlich von den übrigen Ländern sind.
8. Das UNDP sollte nach Meinung der beteiligten Länder weiter im TRADP involviert sein. Allerdings ist dies für das UNDP nur dann sinnvoll, wenn sich die Länder stärker am Programm beteiligen.
9. Die beiden Schwerpunkte einer „Phase III“ sollten einerseits die organisatorische Reform des Programms hin zu einer stärkeren Beteiligung der Länder und andererseits die Unterstützung der Mittelbeschaffung und privater Initiativen sein.
10. Auch ohne UNDP-Beteiligung wäre eine Fortführung des Programms durch die Länder selbst, falls von diesen gewünscht, möglich.

Ein Vergleich der im Programm-Dokument für die Phase II 1997 formulierten Vorgaben für den Zustand der TRADP am Ende dieser Phase (kursiv wiedergegeben) mit der Realität Ende 2000 zeigt ebenfalls die nur teilweise Umsetzung:

- a) *„The Coordination Committee and Consultative Commission, ... will be meeting regularly, to consult with one another, coordinate their plans and identify priorities for their individual and joint action.* This has been mostly met, though meetings have not been held as regularly, timely, or with the level of attendance needed for timely decision making. Consultations on priorities and joint actions have not been as extensive as would have been desirable. Workplans are agreed to after the fact. The Year 2000 Workplan did not deal with obvious issues such as the future of the programme.
- b) *The capacity of the National Teams and Working Groups to contribute to the formulation of effective Action Plans in their respective areas of responsibility will have increased.* The indicator has been met only partially. There has been little capacity building of National Teams or Working Groups and indeed, the membership of some National Teams and Working Groups fluctuates too much to permit capacity building. ...
- c) *Technical specialists in the agreed priority areas will have been provided with relevant training.* The indicator has been partially met through several study tours on cross-border

⁶⁰ Von Rabenau 2000, Interner Report, liegt dem Autor vor. Hieraus stammen die folgenden Zitate.

issues and on-the-job training for workshop participants, though turnover limits its effectiveness. ...

- d) *The Tumen Secretariat will have been strengthened with additional staff, the establishment of an up-to-date Management Information and Communication System, and a well-staffed Trade and Investment Promotion Unit.* This has been partially met. Secretariat staffing has increased though as a result most countries now feel that this level of staffing is too costly and limits alternative forms of assistance. There does not exist a Management Information and Communication System, and the capacity of the Secretariat to provide information to member countries is limited. There does not exist a good library or data retrieval system. Trade and Investment Promotion has been a priority of the Programme but has substantially changed in philosophy over the years. During the early years it supported a UNIDO micro-level approach to assist individual businesses and projects, while later it aimed at an enabling approach in the form of an Investment Corporation, for which however, there is at best limited support from member countries.
- e) *Regional Offices of the Tumen Secretariat will have been established in the TREDAs and the other member countries.* The indicator has not been met as establishment of such offices would have been too costly. However, China and DPRK have their own offices responsible for TRADP development, and elsewhere there do exist staff (as part of the National Teams) responsible for Secretariat liaison.
- f) *A financial plan will have been formulated under which the participating governments will assume full responsibility for the future financing of the Tumen Secretariat.* The indicator has not been met. ... Both National Teams and Secretariat thought self-financing would not be feasible and that continued funding by the UNDP was essential. It is of concern however, that alternatives to the current form and level of financing have not at least been contemplated.
- g) *Investment Promotion and Business Centres will have been established in the three riparian countries within the TREDAs.* This is currently in planning. ... However, funding remains a concern as ROK would at best fund start-up costs, and long-term sustainability is not assured.
- h) *Institutional arrangements for the preparation and implementation of Environmental Assessment/Mitigation and Management Plans will be in place.* This ... will be met through implementation of the SAP/GEF Project (in) mid-2000. SAP/GEF goals however are not identical to those of the Environmental MOU and Phase II Programme Document, and hence, will not automatically satisfy all of the TRADP expectations.
- i) *Bench-mark data for tracking the impact of economic development on social welfare and human development will be available and a system for monitoring progress established.* This has not been met and there does not exist a monitoring or data system. ...
- j) *A well-coordinated Medium Term Action Plan will have been formulated and implemented ...* Action Plans have been formulated in name only, and for the most part lack ownership among the country institutions, and are unlikely to be implemented."

Von Rabenau schlussfolgert:

„The review suggests that most indicators have been implemented, at least partially. Unfortunately, this has not assured ownership or sustainability. There was too much reliance on the Secretariat and UNDP resources, and too little effort from participating countries, which did contribute significantly each towards the development in their own country, but less so towards the joint regional effort.“

Die Befragung der nationalen Vertreter ergab zahlreiche Kritikpunkte an der Arbeit des TRADP, die im wesentlichen mit der Arbeit des Tumen Secretariats gleichgesetzt wurde, vor allem in folgenden Bereichen:

- Überbetonung der „Regional Cooperation“ durch die Aufgabe der Unterstützung aller unilateraler Projekte durch das Tumen Secretariat
- Zu geringe Verankerung der Arbeit des Secretariats in den Wünschen und Zielen der Länder, verbunden mit einem zu großen Verwaltungsapparat
- Zu geringe Dezentralisierung durch Konzentration aller Arbeiten in Beijing
- Unrealistisches Beharren auf dem NEATIC-Konzept, das nicht die Unterstützung der Länder findet
- Mangelnde Transparenz der Arbeit des Secretariats.

Entsprechend gering war die Bereitschaft der beteiligten Länder, sich stärker an den Kosten der Arbeit des Secretariats zu beteiligen. Zhao Yongli, Direktor des CICETE, stellte sogar die Existenzberechtigung des Secretariats generell in Frage.

In Vladivostok sah man sich zudem vom Secretariat nicht ausreichend beachtet, Umweltprobleme und -projekte des RFO würden ignoriert, auch im Tourismus-Bereich interessierte sich niemand in Beijing für die Vorstellungen des Primorskii Krai. Die UNDP-Vertreter in Moskau gingen sogar soweit, die Beschäftigung mit dem TRADP als „Zeitverschwendung“ zu charakterisieren. Niemand in Moskau wäre an diesem Programm, das nur minimale Ergebnisse aufzuweisen hätte, interessiert.

Für die Zukunft spricht der Evaluierungs-Report einige Vorschläge aus:

- Institutionelle Reform: Reduzierung des Verwaltungsapparates, klare Trennung zwischen dem Secretariat als Organ von Committee und Commission und dem UNDP Hilfsprogramm, u.a. durch Trennung der Posten des Secretariats-Direktors und des UNDP Chief Technical Advisers und ihrer Funktionen und Budgets, um eine Fortführung des Programms in weiterer Zukunft auch ohne UNDP zu ermöglichen.
- Reform der Arbeitsweise: Verlagerung der Hauptlast auf nationale und regionale Teams und auf Arbeitsgruppen. Dazu sollten die Teilnehmer seltener wechseln, besser geschult werden und die Arbeitsgruppen mit mehr Kompetenzen und klareren Zielen und Arbeits-

plänen ausgestattet werden. Die Kommunikationsstrukturen zwischen allen Beteiligten sollten gleichzeitig gestärkt werden. Die Leistungen der Arbeitsgruppen wie der Direktoren usw. sollten einer jährlichen Evaluierung unterworfen sein.

- Reform der Entwicklungsstrategie: Die bisher häufig überambitionierten Entwicklungsabsichten sollten auf kleinere und durchführbare Entwicklungsschritte aufgeteilt werden. Gleichzeitig müssen die Mitgliedsländer ihre Unterstützung der Entwicklung durch die Beseitigung bürokratischer Hemmnisse vor allem bei Grenzübertritten dokumentieren.
- Weitere Entwicklungsvorschläge: Die Pläne für eine NEATIC sollten aufgegeben werden, da sie unrealistisch sind und keine Unterstützung gefunden haben. Die existierenden internationalen Finanzstrukturen reichen für die Entwicklungsfinanzierung aus. Ausgewählte Projekte sollten bis zur Prefeasability-Stufe entwickelt werden, statt Investoren und Geber-Institutionen eine Vielzahl von nur oberflächlich entwickelten Projekten anzubieten. Das TRIS-Konzept bedarf weiterer Entwicklung. Die Zurverfügungstellung von verlässlichen Wirtschaftsdaten auf TREDAs-Ebene ist als wichtige Aufgabe zu betrachten. Daraus muss eine realistische „Vision“ der gewünschten Entwicklung abgeleitet werden.

Der Evaluierungs-Report wurde zunächst Ende September 2000 in Beijing bei einem „National Coordinators' Meeting“ diskutiert, an dem die nationalen Koordinatoren aller fünf beteiligten Länder⁶¹ sowie die UNDP-Vertreterin in Beijing und das Tumen Secretariat teilnahmen. Nach Aussage von Zhao Yongli im Oktober 2000 in Changchun wurde dabei beschlossen, die Reichweite des Programms und das erfasste geografische Gebiet auszuweiten.⁶² Die in Übereinstimmung mit der Evaluierung geäußerte Kritik der Mitgliedsstaaten war offenbar so heftig, dass die Teilnehmer von der UNDP an das Deng Xiaoping Wort „Just because you support reform doesn't mean you think everything that was done in the past was wrong“ erinnert werden mussten.⁶³

⁶¹ Mr. Zhao Yongli, China, Ms. Hwang Ran, DPR Korea, Mr. B. Batjav, Mongolia, Mr. Ahn Kwang-Myung, ROK und Mr. S. Patrikeev, Russian Federation. Vgl. Tumen Secretariat 2000g.

⁶² Tumen Secretariat 2000f.

⁶³ Lt. Mr. Morey Tumen Secretariat 2000h.

Am 4. und 5. Dezember 2000 fand dann in Beijing ein „Phase III Project Formulation Workshop“ statt⁶⁴, geleitet vom Tumen Secretariat team leader Tsogtsaikhan Gombo und Dr. Roy Morey, dem mit der Aufgabe der Formulierung eines Planes für Phase III des TRADP beauftragten amerikanischen UNDP-Asienexperten.

Die Aufgabe des Workshop sollte laut Tsogtsaikhan nicht nur in der Formulierung der nächsten Phase des Programms, sondern auch von konkreten Zielen und Aktivitäten der nächsten drei Jahre liegen. Diese Aufgabe konnte der Workshop aber kaum erfüllen, da die Teilnehmer überwiegend⁶⁵ nicht über große Autorität oder längere Erfahrung mit dem TREDATA und dem TRADP verfügten. Entsprechend blieben zahlreiche konkrete Fragen unentschieden⁶⁶, z.B. die Frage des zukünftigen Direktors, der personellen Ausstattung des Secretariats, Projekte technischer Unterstützung und Machbarkeitsstudien usw. Wie schon zuvor von Rabenau bei seiner Evaluierung⁶⁷ traf auch Morey auf Ländervertreter, die anstelle eigene Sichtweisen und Erfahrungen zu benennen, die Gelegenheit vor allem dazu nutzten, ihren minimalen eigenen Kenntnisstand über das TRADP aufzufrischen.⁶⁸

Aus der Sicht des UNDP-Beraters Morey war das angestrebte und auch im Evaluierungsbericht geforderte verstärkte „ownership“ des Programms durch die Mitgliedsstaaten als folgende drei Forderungen an die Mitgliedsstaaten zu interpretieren: Verpflichtung (Commitment), Initiative und finanzielle Unterstützung. Das UNDP würde mindestens für die nächsten drei Jahre ebenfalls weiter seine Verpflichtungen gegenüber dem TRADP erfüllen, die er allerdings nicht weiter spezifizierte und indirekt von der noch nicht bekannten Sichtweise des neu zu ernennenden „Director of the Regional Bureau for Asia and the Pacific“ im UNDP-Hauptquartier in New York abhängig machte.

⁶⁴ Das Protokoll liegt dem Autor vor (Tumen Secretariat 2000h), die folgenden Zitate stammen aus diesem Dokument.

⁶⁵ Die einzige Ausnahme bildete die Vertreterin Nord-Koreas, Frau Hwang Ran, die auch die deutlichste Kritik am TRADP übte und nach Aussagen von Teilnehmern sogar mit dem Austritt Nord-Koreas aus dem TRADP drohte. Herr Wang Zhen, der chinesische Delegationsleiter war so wenig über die Rollen der Beteiligten informiert, dass er z.B. offensichtlich das Forschungsinstitut ERINA für die Verwaltung der Präfektur Niigata in Japan hielt.

⁶⁶ Laut Protokoll und nach Aussagen von Teilnehmern gegenüber dem Autor.

⁶⁷ Z.B. in Süd-Korea: „Because of high turnover in the National Team Leader position, there is virtually no memory of TRADP. Hence, Mission was asked to report on findings so far, rather than being given any positions of the ROK.“ Von Rabenau 2000.

⁶⁸ Selbst innerhalb des Tumen Secretariats sind kaum noch persönliche Kenntnisse oder schriftliche Zeugnisse über die Phase I des TRADP vorhanden. „Reviewed during free time the library, including the studies of past consultants. Very few could be located, and virtually none from the First Phase. TS appears to have cleared out much of the material it considered no longer relevant.“ von Rabenau 2000.

In den Diskussionen wurde erneut die allgemeine Unzufriedenheit mit den geringen tatsächlichen Ergebnissen der Arbeit des TRADP, der schlechten Koordination, Organisation und Leitung der Arbeit des Secretariats und der Arbeitsgruppen, der unklaren Rollenverteilung zwischen Committee und Commission einerseits und Tumen Secretariat andererseits, vor allem aber die Mittelknappheit und die zu geringen Anstrengungen zur Mittelbeschaffung beklagt. Konkrete Alternativen ergaben sich aber nicht, da bis auf Süd-Korea kein Land die Bereitschaft erkennen ließ, sich in irgendeiner Weise finanziell an der Arbeit des TRADP zu beteiligen bzw. die anwesenden Vertreter zu solchen Aussagen wahrscheinlich auch nicht von ausreichendem Rang waren.

Die Integration der von den einzelnen nationalen Teams vorgelegten Entwicklungsziele zu einem Gesamtziel ergab die Formel „Promote regional cooperation through accelerated economic growth and investment in key sectors“. Der GEF-Vertreter Mau kritisierte dieses Ziel als zu unspezifisch, zumal das TRADP nicht nachweisen könne, das Wirtschaftswachstum beschleunigt zu haben. Wenig vertraut mit dem TRADP, fragte Mau, wo denn das Thema „regional policy dialogue“ in diesem Ziel geblieben sei, um belehrt zu werden, dass das im Unterziel „removal of impediments in transport“ angesprochen würde. Damit wurde nochmals die Reduzierung des TRADP auf den Aufbau des „transport corridors“ unterstrichen.

Ebenfalls im Dezember 2000 legte der australische ehemalige Officer-in-Charge und Investment Adviser des Tumen Secretariat, Dr. Ian Davies, ein Papier „THE TUMEN REGION VISION 2020 PROJECT“ vor⁶⁹, in dem er die Praxis des Tumen Secretariats von Mitte 1998 bis Ende 2000, also die Zeit nach seinem erzwungenen Ausscheiden aus dem Tumen Secretariat, scharf kritisiert:

„In the case of TRADP, the mid-1998 re-direction towards pure ‚regionalism‘ and the ‚broader approach‘ led to a sharp decline in activities, results and interest, and the alienation of the member states. Two years later, the Tumen Secretariat, having been engrossed in its own expansion and promotion, had failed to mobilise new funds and failed to implement a single key regional activity, training programme or project that added value, addressed the real impediments to trans-border cooperation, or strengthened institutional capacity. The number of regional and sector workshops declined dramatically, the few workshops held lacked agendas of substance, many did not include the appropriate representatives or experts with the knowledge and authority to discuss relevant issues, and in most cases the DPR Korea was not represented.

By not strengthening local capacity and National Teams to be able to promote regional cooperation, and by not initiating any practical cross-border coordination and transit projects, member states lost interest in this form of regionalism. Ultimately, the Secretariat’s growing remoteness from the needs of the Tumen Region further weakened its ability to initiate regi-

⁶⁹ Davies 2000b.

onal economic and environmental cooperation, leading to its inevitable marginalisation by the member states, local authorities and the private sector."⁷⁰

Für die Zukunft des TRADP sieht Davies vier Herausforderungen:

1. Die Beseitigung der Defizite, die die Arbeit des TRADP erschweren, wie z.B. das Fehlen einer gemeinsamen Vision von der Region in 20 Jahren und ihrer internationalen Erreichbarkeit; die Durchsetzung nationaler Interessen auf Kosten der gemeinsamen Interessen; der geringe Stellenwert der Regionen bei den jeweiligen nationalen Regierungen; die mangelhafte Kompetenz der Mitglieder der nationalen Teams und die fortdauernden nationalen Animositäten.
2. Die Erlangung von größerem Interesse internationaler Geberinstitutionen und -ländern durch stärkere Unterstützung der Region durch die nationalen Regierungen und die Einbeziehung Japans in das TRADP.
3. Die Revitalisierung des TRADP durch die Rückkehr zur Arbeitsweise des Programms vor 1998, d.h. zu einer stärkeren Betonung konkreter, auch einzelstaatlicher, ergebnisorientierter Aktivitäten.
4. Die Formulierung einer „Tumen Vision 2020“ unter starker Beteiligung der Mitgliedsländer, die u.a. die Entwicklungsrichtung, notwendige Kooperationsmechanismen, Wege zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Region, prioritäre Sektoren für private Investitionen und die Planung der Transportrouten und -kapazitäten umfasst.

Um diesen Herausforderungen gerecht zu werden, führt Davies eine Reihe von Maßnahmen für eine TRADP Phase III (2001-2003) auf:

- Durchsetzung der im Dezember 1995 beschlossenen Beherrschung des Programms und des Secretariats durch die Mitgliedsländer.
- Wiederherstellung der Balance zwischen lokalen und nationalen Projekten und Investitions-Fördermaßnahmen einerseits und grenzüberschreitender Initiativen andererseits.
- „Stille Beerdigung“ des Ansatzes des „broad regional agenda“ und des Konzeptes für eine Northeast Asia Tumen Investment Corporation.
- Fokussierung der Workshops auf konkrete Vorhaben und Problemlösungen statt abstrakter Diskussionen

⁷⁰ Davies 2000b.

- Vergrößerung des TREDAGebietes um die Provinzen Heilongjiang in China und North Hamgyong in der DPRK.
- Erhöhung der Priorität der Tumen-Region bei den nationalen Regierungen von China und Russland.
- Durchführung von Trainingsmaßnahmen für die Mitglieder der nationalen Teams.
- Verstärkung der Mittelnutzung für die Beseitigung physischer und nicht-physischer Probleme beim Handel und beim Grenzübertritt.
- Unterstützung der Einrichtung von Wirtschafts- und Tourismusförderzonen und Investitionsfördermaßnahmen.
- Beibehaltung der Grundfinanzierung des TRADP durch das UNDP in Höhe von 1,2 Mio. US\$/Jahr für die Phase III und Erlangung der Zusage eines längerfristigen Engagements des UNDP oder einer anderen UN-Einrichtung wie z.B. ESCAP.
- Einführung verbesserter Finanzstrukturen und flexibler Arrangements für Geberländermittel.
- Übereinkunft der Mitgliedsstaaten, das Tumen Secretariat langfristig in Beijing zu etablieren und Beantragung eines eigenen diplomatischen Status für das Secretariat.
- Rekrutierung von Mitarbeitern des Secretariats und Beratern aus den TRADP-Ländern und vom freien Arbeitsmarkt.
- Umsetzung der den Umweltschutz betreffenden Vereinbarungen vom Dezember 1995.

Die Analyse von Dr. Davies erkennt offensichtliche Schwachpunkte des TRADP, entwickelt jedoch über Appellative hinaus selbst auch keine „Vision“ für 2020 oder wenigstens 2002. Historisch negative Erfahrungen können nicht per Dekret beseitigt werden, der geringe Stellenwert der Tumen-Region für China bzw. die Konflikte zwischen der Führung in Moskau und in Vladivostok sind nicht allein durch eine stärker einzelproblemorientierte Arbeit des Tumen Secretariats zu lösen.

Die Phase II des TRADP endete am 31. Dezember 2000 mit einem führungs- und fast mittelosen Tumen Secretariat, mit Mitgliedsstaaten, deren Aufmerksamkeit für das TREDAGebiet sich eher verringert als erhöht hat, und in allgemeiner Unklarheit darüber, ob und wie das Programm fortgeführt werden sollte bzw. wie es zu einer Entscheidung darüber kommen könnte.

7.3. Infrastrukturentwicklung im TREDa im Jahr 2000

„Ten years after the inauguration, TRADP is still in a stage of developing the primary ‚Transport Corridor‘, and will need more time for energizing trade and investment.“⁷¹

Die Verkehrsinfrastrukturentwicklung, seit Anbeginn des TRADP als Kernstück und zentrale Voraussetzung für eine erfolgreiche interregionale Zusammenarbeit gesehen⁷², konnte im Jahre 2000 einige Fortschritte verzeichnen. Gleichzeitig zeigte sich erneut, wie der Mangel an funktionierender politischer „Software“ die Funktionstüchtigkeit der infrastrukturellen „Hardware“ erschwert oder sogar zunichte macht. Die Kritik auf dem Transport-Workshop im Oktober 2000 machte die Unzufriedenheit der anwesenden Mitgliedsstaaten deutlich.

Kim Won-Bae vom Korea Research Institute for Human Settlements unterstrich auf diesem Workshop, dass der Hauptfaktor für eine erfolgreiche Kooperation in Nordostasien die politischen Beziehungen zwischen den Ländern sein müssten:

„He argued that unless this critical dimension of the relationship is improved the Tumen Programme member countries could not go far focusing solely on the economic side. Political relationship among the countries in this region was one of the tensest in the world and although there are some signs of improvement, geopolitical climate in Northeast Asia is still far from perfection. Without political normalization of the relationship hard to expect any fruitful economic cooperation.“⁷³

Die Probleme der verkehrsinfrastrukturellen Entwicklung treten u.a. durch die Tatsache zu Tage, dass selbst der Im- und Export von Waren nach und von Yanbian nur zu 20% über die Routen nach Primorskii Krai bzw. Rajin-Sonbong abgewickelt wird.⁷⁴

Klarer als zuvor wurde dabei von den Verantwortlichen erkannt, dass eine sektorale Betrachtung einzelner Verkehrsträger nicht mehr den Erfordernissen moderner Logistik entspricht:

„One single mode of transport can no longer meet the sort of demand needed for integrated transportation. As a result we see the emergence of a number of multiplex modes of transport, and the formation of a transportation system. In the new century it is likely that logistics, along with information networks and financial systems, will become the new economic growth factor for the region.“⁷⁵

⁷¹ Tsuji H. 2000, S. 24.

⁷² Auch im Oktober 2000 stellt das Tumen Secretariat noch fest: „Transport infrastructure improvements ... are fundamental to trade facilitation and other forms of economic cooperation in the Tumen Region.“ Tumen Secretariat 2000d, S. 14.

⁷³ Tumen Secretariat 2000c.

⁷⁴ ERINA 2000.

⁷⁵ Dai X.Y. 2000.

Die Bemühungen des ESCAP um das Asian Land Transport Infrastructure Development (AL-TID) Project⁷⁶ fanden im Jahre 2000 erstmals Eingang in TRADP-Diskussionen⁷⁷. Allerdings konnten die südkoreanischen Experten⁷⁸, die am Transport Workshop im Oktober 2000 teilnahmen, nur wenig Konkretes berichten. Für das Asian Highway Project ist ESCAP

„... currently concentrating on revision and formulation of the road network, its technical standards and requirements, updating the database for the network.“⁷⁹

Das auf den Schienenverkehr zielende Trans-Asian Railway Project hat ebenfalls nach acht Jahren die Wunschzettel-Phase noch nicht verlassen:

„The major rail routes, missing links have been identified and agreed among the participating countries. Now ESCAP is focusing on the implementation of the project.“⁸⁰

Internationale Aufmerksamkeit erregte 2000 die angekündigte Wiederherstellung transkoreanischer Eisenbahnlinien, die im Falle ihrer Realisierung auch für das TREDAs Auswirkungen hätten.

7.3.1. Intermodaler Oberflächenverkehr (Land/Wasser)

7.3.1.1. Transportroute Yanbian - FETZ Rajin-Sonbong - Süd-Korea bzw. Japan

Die Verbindung zwischen der chinesischen Grenze und dem Hafen von Rajin, das wichtigste fehlende Teilstück im TREDAs Verkehrsnetz, erfuhr auch im Jahr 2000 keine Aufwertung. Im Schienenverkehr blieb die Bahnlinie Tumen-Namyang-Rajin aufgrund des technischen Zustands praktisch außer Betrieb.⁸¹

Im Straßenverkehr konnte auf der chinesischen Seite die 1997 begonnene neue Straßenverbindung zwischen Hunchun und dem Grenzübergang an der Wonjong-Brücke fertiggestellt

⁷⁶ Vgl. Kap. 6.0.

⁷⁷ Im auf dem Transport Workshop vorgestellten „Action Plan 2001“ ist erstmals die Untersuchung der Möglichkeit eines Beitritts zum ESCAP enthalten.

⁷⁸ Die Herren Jong-Hyun Byun und Suh Hoon-Taik.

⁷⁹ Tumen Secretariat 2000c.

⁸⁰ Tumen Secretariat 2000c.

⁸¹ Als Gründe werden genannt: „Shortages of locomotives and rolling stock, generally poor track condition, old and fragile tunnels, winter power shortages.“ Zwar bezeichnen die nordkoreanischen Vertreter die Ertüchtigung dieser Strecke als zweitwichtigste Priorität in Rajin-Sonbong nach der Straßenverbindung, woher die laut einer Studie der Hyuntong Group erforderlichen 45 Mio. US\$ zur Modernisierung, der praktisch auf einen Neubau ab Bahndamm hinausliefe, kommen sollen, ist aber völlig unklar. ERINA 2000. Park Jong-Kew, Chef der Dong Long Shipping Co., nennt die Bahnstrecke „obsolete“. Park J.K. 1999, S. 21.

werden. Verglichen mit der alten Straße mit vielen engen Kurven und starken Steigungen auf 54 km Länge bietet die neue Strecke wesentlich bessere Konditionen: Sie ist 12 m breit, verkürzt durch zwei 300 m bzw. 1.400 m lange Tunnel die Gesamtlänge auf 39 km und hat weniger Steigungen und Kurven. Die Reisezeit von Hunchun zur Grenze halbiert sich dadurch.⁸² Ein weiteres Teilstück der Changchun-Hunchun-Autobahn, die 29 km lange Strecke zwischen Yanji und Tumen, konnte ebenfalls Mitte 2000 dem Verkehr übergeben werden.

Vom koreanischen Ende der Wonjong-Brücke zum Hafen Rajin steht aber nach wie vor nur die ungepflasterte Bergstraße zur Verfügung, die durch die starke Beanspruchung ab 1997 zunehmend Schäden aufweist und vor allem im Winter nur noch im Schrittempo und unter Lebensgefahr⁸³ zu befahren ist. Die Jahreskapazität dieser Strecke wurde 1999 mit 6.000 TEU/Jahr angegeben, d.h. mit den 5.225 TEU plus etwa 14.000 t Jahresumschlag 1999⁸⁴ war die Kapazitätsgrenze erreicht.⁸⁵ Von nordkoreanischer Seite ist der Plan eines Ausbaus dieser Strecke aufgegeben worden, stattdessen wird als erste Priorität nun der Neubau einer Straße entlang des Flusses nach Sonbong genannt, die mit 67 km zwar 13 km länger wäre, aber die Berge umgehen würde. Zwischen Sonbong und Rajin existiert bereits eine asphaltierte Straße. Die Finanzierung dieser Route ist jedoch völlig ungewiss⁸⁶, auf dem Transport Workshop im Oktober 2000 beantwortete der südkoreanische Vertreter die Aufforderung der chinesischen Delegation, der DPRK beim Bau der Straße zu helfen, mit dem Hinweis darauf, dass bisher keine offizielle Bitte um Hilfe aus Pyongyang vorläge.⁸⁷ Wenigstens wurde im Dezember 2000 von der UNOPS ein Betrag von 75.000 US\$ für eine erste Studie zur neuen Rajin-Wonjong-Straße zugesagt.⁸⁸

Für Ende 2000 war die Fertigstellung neuer Abfertigungsgebäude auf beiden Seiten der Wonjong-Brücke geplant, allerdings ist eine Änderung der Öffnungszeiten von lediglich 48 Stunden pro Woche⁸⁹ nicht vorgesehen. Zwei Treffen, die das Tumen Secretariat im Jahre

⁸² Tsuji H. 2000, S. 25f.

⁸³ Ein LKW-Fahrer verunglückte im Winter 1999/2000 tödlich.

⁸⁴ Vgl. Kap. 6.2.2.1.

⁸⁵ Wenn man die knapp 14.000 t Frachtgüter in 30 t LKW-Gesamtgewicht-Ladungen umrechnet, ergeben sich zu den 5.225 Containern noch grobgerechnet etwa 600 LKW-Ladungen.

⁸⁶ Von nordkoreanischer Seite wird von einer erforderlichen Investition von 10 Mio. US\$ ausgegangen, diese Summe erscheint aber deutlich zu niedrig, selbst wenn man die lokalen Arbeitskräftekosten mit 0 ansetzt. Für den Ausbau der kürzeren Strecke wurde von einem Investitionsvolumen von 183 Mio. US\$ gesprochen, die neue Straße von Hunchun nach Quanhe kostete etwa 25 Mio. US\$, vgl. Tsuji 2000, S. 25f.

⁸⁷ Tumen Secretariat 2000h. Damit machte die chinesische Seite sogleich klar, dass die erhoffte Finanzierung durch China (vgl. Tsuji 2000, S. 26) ebenfalls nicht zu erwarten ist.

⁸⁸ Tumen Secretariat 2000h.

⁸⁹ Acht Stunden täglich von Montag bis Samstag.

2000 zu diesem Thema veranstaltete, kamen über die Bestandsaufnahme der existierenden Probleme nicht hinaus. Der 1999 geschlossene chinesisch-koreanische Grenzmarkt an der Wonjong-Brücke wurde im Jahre 2000 nicht wieder eröffnet. Im Rahmen des innerkoreanischen Gipfeltreffens schloss die DPRK vom 1. bis 25. Juni alle Grenzen nach China einschließlich des Übergänge im TREDAs⁹⁰.

Zahlen für die Entwicklung des Verkehrs im Jahre 2000 liegen nicht vor. Li Maoxiang, Präsident der Yanbian Hyuntong Shipping Group, die der Hauptnutzer der Verbindung Rajin-China ist, deutete im Oktober 2000 jedoch weiterhin nicht zufriedenstellende Ergebnisse der bestehenden Container-Transportlinien seiner Firma an⁹¹ und machte dafür

„... absence of adequate transport infrastructure, backwardness of telecommunications and the restrictive clearance procedures at the international borders“

verantwortlich. Trotz zahlreicher UNDP meetings gäbe es

„... few real results or solutions. Nor the government officials neither the UNDP representatives attending these meetings take any measures that can change these high cost barriers for normal business.“⁹²

Die Aufnahme eines regelmäßigen Frachtschiffverkehrs Rajin – Niigata kam auch im Jahre 2000 nicht zustande. Stattdessen etablierten sich alternative Routen wie die Verbindung Nampo-Dalian:

„A Swiss freight forwarder, Miltzer and Münch, ... set up a cargo feeder service between the North Korean port of Nampo and the Chinese port of Dalian, moving freight that North Korea's rail system, plagued by a shortage of locomotives, freight cars and fuel, can no longer handle.“⁹³

7.3.1.2. Transportroute Yanbian - RFO

Die Nutzung der Straße von Hunchun nach Slavianka für den grenzüberschreitenden Personenverkehr erfuhr im Jahre 2000 eine Erweiterung durch die Aufnahme des Transit-Busverkehrs im Zusammenhang mit der neuen Fährverbindung nach Süd-Korea zwischen Hunchun und Zarubino. Ende April 2000 konnte die langerwartete Eröffnung der Personenfäherverbin-

⁹⁰ Korea Herald 2000b.

⁹¹ Mrs. Tsuji vom ERINA sprach beim gleichen Anlass von einem „... sluggish development of container traffic in newly opened shipping routes in the Tumen region and unattractiveness of these routes for the Heilongjiang and Jilin based cargo forwarders“. Tumen Secretariat 2000c.

⁹² Tumen Secretariat 2000c.

⁹³ The Economist 2000d, S. 86.

dung zwischen Sokcho in Süd-Korea und Zarubino im RFO mit Weitertransport per Bus nach Hunchun gefeiert werden.

Die Strecke wird mit jeweils drei Abfahrten pro Richtung⁹⁴ von der M.S Dongchun befahren, einem 12.000 BRT-Schiff mit einer Kapazität von rund 500 Passagieren und zusätzlich 71 Fahrzeugen und 136 TEU Containern⁹⁵. Das Schiff benötigt 16 Stunden für die Überfahrt, die Busfahrt zwischen Zarubino und Hunchun dauert weitere 1,5 bis 4 Stunden.⁹⁶

Betreiber der Fährlinie ist die Dong Chun Ferry Co., ein Joint Venture zwischen einer südkoreanischen Reederei und der Stadtverwaltung von Hunchun City. Die Passagiere werden als Transitreisende behandelt, d.h. die russischen Ein- und Ausreisekontrollen für die Passagiere geschehen in Zarubino auf der Grundlage eines gesonderten Übereinkommens, in Kraskino gibt es keine weitere russische Grenzkontrolle. Allerdings können ausschließlich koreanische Staatsbürger in Hunchun direkt an der Grenze ein Visum bekommen, Angehöriger anderer Nationalitäten und auch Chinesen müssen sich für die Einreise in Sokcho bereits zuvor ein Visum besorgt haben.⁹⁷

Hauptsächliche Klientel der Fährverbindung sollen südkoreanische Touristen sein, die so schneller und preiswerter zum chinesischen Teil des Changbai-Gebirges gelangen können.⁹⁸ In der Gegenrichtung hofft man auf chinesische Touristen, die Süd-Korea besuchen.⁹⁹

Mit der Fährverbindung verknüpften sich große Hoffnungen¹⁰⁰, allerdings ließen die Probleme nicht lange auf sich warten. Im Oktober 2000 hieß es noch:

⁹⁴ Tumen Secretariat 2000d, S. 9, diese Angabe bezieht sich sicherlich nur auf die Sommermonate.

⁹⁵ Tumen Secretariat 2000d, S. 9 spricht von einer Kapazität von 470 Passagieren, Tsuji H. 2000, S. 26 von 519 Passagieren und erwähnt die Möglichkeit, Fahrzeuge zu transportieren. Beide Quellen nennen die 136 TEU, allerdings verfügt Zarubino über keine Möglichkeit, Container zu ent- und beladen (Tsuji H. 2000, S. 27), so dass ein Containertransport, ganz abgesehen von Verzollungsfragen, nicht möglich ist.

⁹⁶ Angabe nach Tsuji H. 2000, S. 26 bzw. Tumen Secretariat 2000d, S. 9. Wahrscheinlich ist einmal die reine Fahrtzeit und einmal die geplante Zeit incl. Grenzkontrollen angegeben. Tsuji H. 2000, S. 27 berichtet, dass ein Grenzübertritt der Autorin mit dem internationalen Bus 2,5 Std. allein auf der russischen Seite dauerte.

⁹⁷ Davies 2000c.

⁹⁸ Verglichen mit der sonst notwendigen Anreise mit dem Flugzeug über Seoul-Beijing-Yanji. Der Fahrpreis für Fähre und Bus wird von Tumen Secretariat 2000d, S. 9 mit 130 US\$ bzw. 10 US\$ angegeben. Mit einer Öffnung des Flughafens von Yanji für internationale Flüge fiel allerdings das zeitliche Argument weg.

⁹⁹ Tumen Secretariat 2000d, S. 9. Darunter befinden sich wahrscheinlich zu einem guten Teil Chinesen koreanischer Abstammung aus Yanbian, die ihre Arbeitskraft und Heilkräuter, Hirschgeweihe usw. mehr oder minder legal nach Süd-Korea transportieren.

„While there have been a few initial problems with service charges and other issues, the local Chinese government is optimistic about traffic growth.“¹⁰¹

Im November 2000 musste allerdings die Dong Chun Ferry Co. in Seoul Bankrott anmelden, nicht zuletzt nachdem ab Oktober die chinesischen Grenzbehörden eine Begrenzung des erlaubten Gepäcks pro Reisenden aus Korea auf 25 kg eingeführt hatten, wodurch die Zahlen der koreanischen Individualreisenden drastisch zurückgingen.¹⁰² Versuche der lokalen chinesischen Behörden, die nationalen Zollbehörden zur Rücknahme dieser Maßnahme zu veranlassen, scheiterten. Ob die Fährverbindung im Jahre 2001 weiter betrieben wird, stand zu Beginn des Jahres nicht fest.

Über die Bahnverbindung zwischen Hunchun und Makhalino, die physisch bereits 1996 wieder hergestellt worden war, konnte im Februar 2000 endlich der erste Güterzug rollen, der Holzstämmen aus dem RFO zur Weiterverarbeitung nach Jilin City transportierte.¹⁰³ Ein regelmäßiger Bahnverkehr zum Transport von Holzspänen, Getreide, Holzkohle und Containern zu den russischen Häfen, und Holz in umgekehrter Richtung¹⁰⁴ kam jedoch nicht zustande. Personenverkehr findet auf dieser Strecke nach wie vor nicht statt, praktisch der gesamte¹⁰⁵ Warentransport vom Primorskii Krai nach China wird weiterhin über die außerhalb des TREDAs liegende Grenzstation von Suifenhe abgewickelt.

Das trifft auch auf die im Oktober 2000 neu aufgenommene Cargo-Verbindung der FESCO zwischen Shanghai und Vostochny zu. Alle zehn Tage sollen auf dieser Zubringerroute Container von und nach Europa und Nord-Amerika transportiert werden.¹⁰⁶

Für einen weiteren Ausbau der TREDAs-Häfen in Russland verlangte die russische Seite im Jahre 2000 mehrfach, zuletzt während des Transport Workshops im Oktober 2000, Garantien von China darüber, dass bestimmte Mengen von Gütern durch diese Häfen verschifft würden, andernfalls bestünde in Russland kein Interesse, die sowieso unausgelasteten Häfen in

¹⁰⁰ „The key will be Russian cross-border arrangements and the success of the Zarubino-Sokcho ferry.“ Tsuji H. 2000, S. 27.

¹⁰¹ So umschreibt es Tumen Secretariat 2000d, S. 9. Der Optimismus des Mitbetreibers Hunchun City verwundert nicht, weist aber bereits auf nicht zufriedenstellende Passagierzahlen hin.

¹⁰² Ähnliches geschah zuvor auf den Fährverbindungen von Incheon zu den Häfen in Shandong.

¹⁰³ Tsuji H. 2000, S. 26. Andere Quellen sprechen von Dezember 1999 (Dai X.Y. 2000) bzw. April 2000 (CSIS 2000).

¹⁰⁴ Die erwarteten Haupttransportgüter laut ERINA 2000 und Tsuji H. 2000, S. 26.

¹⁰⁵ Tatsächlich kann man von 99% sprechen. Vgl. 6.2.2.2.

¹⁰⁶ Tumen Secretariat 2000c.

ihrer Kapazität zu erweitern¹⁰⁷. Der chinesische Delegationsleiter wies diese Vorschläge jedoch deutlich zurück mit dem Hinweis auf die zu stärkende Rolle des Marktes gegenüber zwischenstaatlicher Vereinbarungen.¹⁰⁸

Die mangelnde Bereitschaft zum Ausbau der „kleineren“ Häfen wie Zarubino und Kraskino begründet sich auch in der Meinung der russischen Vertreter, dass die Entwicklung des Transportwesens eine Konzentration auf Großhäfen erfordere. Auf dem Transport Workshop präsentierte dazu der Experte Seminikhin einen Text zum Thema „Prospects and Possibilities of Transit Transportation System in Primorsky Region“. Darin führte er aus:

„Recent rapid development of maritime transport and introduction of the new generation-ships of Post-Panamax class place new requirement in ports and ports related land services. Due to the geographical locations and insufficient water depths many small ports in Northeast Asia/Tumen region can not meet the technical requirement of these super jumbo container ships that now dominate in inter continental container traffic. The ... two big Russian ports in the region could serve as a hub port in the region. Both Vostochny and Nakhodka have good natural water conditions with an ample room for expansion, even current installed capacity can handle today's volume of traffic.“¹⁰⁹

Diese Aussagen lassen wenig Hoffnung auf eine Rolle des TREDAs als Standort eines zukünftigen Entrepots im Transitverkehr Japan-Europa zu.

Für den Grenzhandel stimmte die chinesische Regierung im April 2000 einem Vorschlag der Verwaltung der Hunchun Wirtschaftskooperations-Zone (HBECZ) über die Errichtung eines Grenzmarktes zu. Danach soll für russische und chinesische Händler innerhalb der HBECZ ein Markt eingerichtet werden, auf dem freier Handel möglich ist und zu dem russische Staatsbürger visafreien Zutritt haben.¹¹⁰ Offensichtlich ist der erfolgreiche Grenzmarkt in Suifenhe Vorbild für diesen Plan, der bis Ende 2000 jedoch keine Zustimmung durch die russischen Behörden fand.

¹⁰⁷ „Mr. Seminikhin, President, Far Eastern Marine Research, Design and Technology Institute, ... suggested to conclude a bilateral agreement between Russia and China to effectively use the Tumen transport corridor including Far Eastern Russian Ports. Such an agreement should clearly indicate how much cargo China would ship using Russian ports with monthly/quarterly breakdown for a certain period of time. Russia in turn should take full responsibility to provide timely service and competitive, market based transport tariffs.“ Tumen Secretariat 2000c.

¹⁰⁸ „Mr. Zhao Yongli noted that the Chinese government focuses increasingly more on creating conducive business environment rather than regulating market. If there are good incentives and stimulus business entities will come, no invitation is needed. Likewise Russian port administrations will invest in modernization of the port facilities if they feel that there are business opportunities with China, Japan or Korea, again no guarantee is needed from these governments.“ Tumen Secretariat 2000c.

¹⁰⁹ Tumen Secretariat 2000c.

¹¹⁰ Tsuji H. 2000, S. 28.

7.3.1.3. Transportroute Russischer Ferner Osten - FETZ Rajin-Sonbong

Die Verbindung zwischen Nord-Korea und dem RFO blieb im Jahre 2000 fast ungenutzt, die Transportmengen dürften wie im Vorjahr unter 10.000 t/Jahr gelegen haben, einem 1/1000 der Menge von 1990. In die Diskussion gebracht wurde die Möglichkeit, die Eisenbahnbrücke über den Tumen-Fluss wieder für LKWs befahrbar zu machen, wie dies in früheren Jahren der Fall war.¹¹¹ Jedoch blieb unklar, wer die Renovierung der Brücke bezahlen und welche Güter darüber transportiert werden sollten.

7.3.2. Luftverkehr

Im Luftverkehr bestand im Jahr 2000 weiterhin die typische Situation des TREDAs im Verkehrsbereich: Trotz erfolgter Bereitstellung der „Hardware“, in diesem Falle des internationalen Abfertigungsgebäudes des Flughafens von Yanji und der Heliports in Rajin-Sonbong und Hunchun, konnten keine Fortschritte erzielt werden.

Zwar gab es im Sommer 2000 nach Aussage des Vizegouverneurs der Provinz Jilin, erstmals einige Charterflüge Seoul-Yanji¹¹², eine offizielle Zulassung von Yanji Airport als internationaler Flughafen steht aber weiterhin aus.

Der Helikopter-Service, dessen Eröffnung ursprünglich schon für 1997 vorgesehen war, blieb auch im Jahre 2000 eine Vision. Trotz der Eröffnung des Spielkasinos in Rajin-Sonbong, das für die bequeme Anreise zahlungskräftiger Spieler aus China und Russland auf einen solchen Service angewiesen ist, konnte die Betreiberfirma nicht starten und hofft nun auf eine Aufnahme der Flüge im Sommer 2001:

„We are in the process of replanning the air service ... from Rajin to Yanji and Vladivostok. We hope to have that started by early summer.“¹¹³

Derweil starten Hubschrauber von einem privat betriebenen Flugplatz an der Grenze zwischen Heilongjiang und Russland:

„We have been advised that Northern China's Suifenhe airport is scheduled to open in September 2000 and can accommodate 8 cargo-carrying helicopters to transport Chinese fresh fruit and vegetables to Russia and Russian seafood to China.“¹¹⁴

¹¹¹ Tsuji H. 2000, S. 27.

¹¹² Vizegouverneur Wei Minxue auf dem Transport Workshop im Oktober 2000. Tumen Secretariat 2000c.

¹¹³ So der Geschäftsführer Roger Barnett im Januar 2001 (persönliche Mitteilung an den Autor).

¹¹⁴ Munro 2000.

7.3.3. Wiederherstellung der innerkoreanischen Verbindungen als Beginn einer „Eisernen Seidenstraße“?

Das neben der Familienzusammenführung konkreteste Ergebnis des Treffens der beiden koreanischen Kims im Juni 2000¹¹⁵ bestand in der Vereinbarung der Wiederherstellung der unterbrochenen Bahnverbindungen zwischen Nord- und Süd-Korea. Von südkoreanischer Seite waren bereits 1998 Pläne für eine Bahnverbindung zwischen Pusan und Wonsan entlang der Ostküste veröffentlicht worden. Damals ging man von einer Bauzeit von 14 Jahren und Kosten von 2,1 Mrd. US\$ aus.¹¹⁶ Diese Überlegungen wies Nord-Korea jedoch seinerzeit weit von sich.

Im Juni war von zwei Verbindungen die Rede, einer entlang der Ostküste und einer entlang der Westküste.¹¹⁷ Die Strecke entlang der Ostküste wäre für die Anbindung Rajin-Sonbongs und vor allem Russlands dabei von großer Bedeutung. Entsprechend euphorisch reagierte man in Russland auf die Aussicht, südkoreanische Container über Vladivostok in die Transsibirische Eisenbahn einspeisen zu können. Präsident Putin persönlich rechnete mehrfach öffentlich vor, welche günstigen Frachttarife eine solche Verbindung aufweisen kann, und sprach dieses Thema sowohl bei seinem Treffen mit Kim Jong-Il im Juli wie bei Gesprächen mit Kim Dae-jung im Rahmen des UN-Gipfeltreffens im Oktober an.¹¹⁸ Auch der russische Vertreter auf dem TRADP Transport Workshop, Seminikhin legte Zahlen vor, wonach die Transportkosten pro Container-km bei Benutzung der Ostküstenstrecke nur etwa ein Achtel der Kosten bei Benutzung der Westküstenstrecke betragen würden.¹¹⁹

Bei den Feierlichkeiten zum zeremoniellen Beginn der Arbeiten an der Bahnverbindung Seoul-Sinuiju im September 2000 und den anschließenden Verhandlungen war jedoch von der Ostküsten-Strecke nicht mehr die Rede: Die neue „Eiserne Seidenstraße“ führte in der Inaugurations-Rede von Kim Dae-jung von Korea deutlich über China nach Russland und Europa.¹²⁰

¹¹⁵ Vgl. Kap. 7.1.

¹¹⁶ Asia Pacific Rail 1998.

¹¹⁷ Vgl. Karte im Anhang, S. A47.

¹¹⁸ PKAFR 2000.

¹¹⁹ Tumen Secretariat 2000c. Die Rede ist von 3 US-cents verglichen mit 24 US-cents bei einer Route via Pyongyang und Harbin, wobei nicht klar wird, ob damit jeweils die Kosten bis zum Erreichen der russischen Grenze gemeint sind.

¹²⁰ Vgl. Arlt 2001, S. 20.

Die Zeremonie symbolisierte bereits deutlich die Unterschiede von Schein und Sein der Entwicklung: Kim Dae-jung legte in Imjingak, am Südrand der Demilitarisierten Zone (DMZ) die erste Schwelle der südkoreanischen wiederherzustellenden 20 km Bahnstrecke bis zur Grenze, umrahmt von einer Dampflok, die auf einer 20 m langen Schiene TV-gerecht hin und her fuhr. 50 Mio. US\$ stellt Süd-Korea für seinen Teil der Bahnstrecke zur Verfügung, für den Wiederaufbau der restlichen 8 km bis Kaesong ist Nord-Korea zuständig. Allerdings nahm an der Zeremonie kein Vertreter Nord-Koreas teil.¹²¹ Auch die notwendigen Vereinbarungen über die Räumung der Landminen in der DMZ durch militärisches Personal beider Seiten kamen bis Ende 2000 nicht zustande, entsprechende Verhandlungen zwischen den beiden Koreas in Panmunjon, zuletzt am 21. Dezember 2000, verliefen ergebnislos. Immerhin einigten sich im November Vertreter des UN-Command und der DPRK darauf, dass das UNC seine Verwaltungsautorität – nicht aber seine Oberherrschaft – über den für den Bau der Verkehrsverbindung benötigten Teil der DMZ an Süd-Korea abgibt.¹²²

Die entscheidende Frage, wie und mit welchen Mitteln¹²³ die fast 500 km lange marode Bahnstrecke zwischen Kaesong, Pyongyang und Sinuiju zum Transport von Container-Zügen wiederhergestellt werden sollte, blieb in den offiziellen Reden und den Presseberichten ausgespart. Denn nicht nur die Mitte 1950 von US-Bomben zerstörte Verbindung in der heutigen DMZ, sondern die gesamte Strecke nördlich des 38. Breitengrads ist für eine intensive Belastung nicht mehr nutzbar, ohne dass man erwarten könnte, dass Nord-Korea in der Lage ist, die Mittel für die Ertüchtigung dieser Strecke bereitzustellen.¹²⁴ Selbst wenn die Strecke benutzt werden könnte, würden die Containerzüge jenseits des Yalu zudem auf ein bereits völlig überlastetes nordostchinesisches Eisenbahnnetz treffen¹²⁵, während für Transporte von

¹²¹ Dabei war bis wenige Tage vor der Zeremonie der Parteisekretär Kim Yong-sun in Seoul zu Gast. Einer der wenigen kritischen Presseberichte meinte daher: „So it was a slightly Zen moment: the sight of one side relinking, like the sound of one hand clapping.“ Foster-Carter 2000. Selbst die „Dampflok“ samt Dampf war nicht echt: Die verwendete Maschine, gefahren von dem angeblich letzten Lokführer auf dieser Strecke vor ihrer Zerstörung 1950, löste heftige Diskussionen auf den Internetseiten europäischer und asiatischer Dampflok-Freunde aus, die schließlich nachwiesen, dass es sich keinesfalls um eine Dampflok gehandelt hatte, sondern vielmehr höchstwahrscheinlich um eine verkleidete Dampfturbine, die einst als Teil eines im 2. Weltkrieg in den USA für die Sowjetunion gebauten mobilen Kohlekraftwerks zur Stromerzeugung diente. Dickinson 2000. Dass der Dampf nicht echt war, bemerkte auch The Economist 2000a.

¹²² Kang S.J. 2000. Dieser Schritt ist die erste Voraussetzung für die Räumung der Landminen in der 4 km breiten DMZ.

¹²³ Eine Schätzung der Kosten für die Wiederherstellung der Bahnverbindungen zwischen Nord- und Süd-Korea kommt auf den Betrag von 10 Mrd. US\$! Beck 2000.

¹²⁴ Bei einem Besuch von Vertretern der Fa. Adtranz in Nord-Korea wurde bereits 1997 die Renovierung der beiden Küstenrouten als vordringlichste Aufgabe der Eisenbahn-Modernisierung in der DPRK bezeichnet und auf die Notwendigkeit der Bereitstellung ausländischen Kapitals dafür hingewiesen. Buckwar 1997.

¹²⁵ Vgl. Kap. 6.1.1.2.

Süd-Korea nach Chinas Ost- und Südküste der Schienenweg nach Shanghai, Guangzhou und Hong Kong kaum finanzielle oder zeitliche Vorteile gegenüber Schiffsverbindungen via Incheon und Pusan zu diesen Häfen böte.¹²⁶

Eine Erklärung für die Hintergründe der Wiederherstellung der Bahnverbindung nach Kaesong und an der Ostküste zum Mount Kumgang könnte das Engagement der Firma Hyundai in Nord-Korea bieten. Kaesong, fast in Sichtweite von Panmunjon gelegen, soll mit mehreren Mrd. US\$ zu einer Sonderwirtschaftszone mit 200.000 Arbeitsplätzen und angeschlossenem Urlaubsressort ausgebaut werden. Eine entsprechende Vereinbarung unterzeichnete der 84jährige Hyundai-Patriarch Chong Ju Yong, politisch von Kim Dae-Jung unterstützt, mit Kim Jong Il im August 2000.¹²⁷ Die geplante Bahnlinie nach Kaesong würde einen schnellen und vom übrigen Nord-Korea leicht zu isolierenden Zugang in die neue Sonderwirtschaftszone ermöglichen.

„In reality, the rail link is for the Hyundai Estate, not for taking people to Pyongyang, Shenyang, Irkutsk or Amsterdam.“¹²⁸

In diesem Zusammenhang erklärt sich auch die Tatsache, warum in den Verhandlungen stets von einer vierspurigen Straße parallel zur Bahnlinie bis nach Kaesong die Rede ist, aber niemals die Straßentrasse nördlich von Kaesong erwähnt wird.

Die Ostküsten-Bahnstrecke könnte bei einer Verlängerung zum Kumgang-Gebirge kurz hinter der Grenze einem anderen Hyundai-Projekt dienen: Nachdem die Firma seit 1998 südkoreanische Touristen ins Kumgang-Gebirge an der Ostküste schickt, soll es neben dem weiteren Ausbau der Touristik-Fazilitäten¹²⁹¹³⁰ nun auch das „Silicon Valley“ Nord-Koreas werden, wie im Juni 2000 zwischen Kim Jong Il und Chong Ju Yong vereinbart wurde. Eine Verlängerung bis nach Chongjin und zur russischen Grenze im TREDAs stünde dagegen ebenfalls vor dem Problem der notwendigen kompletten Renovierung der Bahnstrecke¹³¹.

¹²⁶ Weiterhin offen bleibt die Frage, wie sich ein nicht geheimhaltbarer Strom von aus dem Süden durch ganz Nord-Korea fahrenden Güterzügen mit den offiziellen Propaganda-Geschichten des Nordens von der ökonomischen Schwäche des Südens vereinbaren ließe.

¹²⁷ Kirk 2000.

¹²⁸ So der ehemalige TRADP-Mitarbeiter Dr. Davies (persönliche Mitteilung an den Autor 9.12.2000).

¹²⁹ Vor allem „schwimmende Hotels“, da die Touristen zur Unterbindung von Kontakten nicht an Land übernachten dürfen.

¹³⁰ The People's Korea 2000.

¹³¹ Eine Kostenschätzung, die russische Experten im Dezember 2000 vorlegten, geht von lediglich 250 Mio. US\$ Investitionsbedarf für die Ertüchtigung der Strecke aus, diese Zahl dürfte deutlich zu niedrig liegen. Kutenkikh 2001.

Dessen ungeachtet bewirkten die Berichte über die zukünftigen innerkoreanischen Bahnverbindungen die Wiederbelebung eines Plans zum Bau eines Unterwassertunnels zwischen Japan und Korea auf höchster Ebene: Japans Ministerpräsident Mori verbreitete persönlich auf dem ASEM-Gipfel in Seoul im Oktober 2000 die Vision eines gigantischen 180 km langen Unterwassertunnels von Japan nach Korea, der, für 80 Mrd. US\$ erbaut, den Beginn einer „Eisernen Seidenstraße“ von Tokyo bis Amsterdam bilden würde¹³². Diese Idee war Mitte der 90er Jahre aus der Umgebung des Sektenführers Moon als „help to create a peaceful and stabilized regional community in this part of the world“ und Beitrag zum Weltfrieden¹³³ vorgeschlagen worden.

Eine ganz andere Route für die „Eiserne Seidenstraße“ haben russische Planer im Sinn, die das Projekt einer Eisenbahntunnelverbindung von Hokkaido über Sachalin zum Festland planen.

Im September verkündete der russische Eisenbahnminister Nikolai Aksionenko die bevorstehende Fertigstellung einer Feasibility Study für den Bau eines 10 Mrd. US\$ teuren Eisenbahntunnel zwischen Sakhalin und dem russischen Festland. Bereits Stalin ließ durch Zwangsarbeiter aus Gulags das Projekt schon einmal in Angriff nehmen, nach dem Tod des Diktators wurden die Arbeiten jedoch eingestellt. Russland und Japan verhandeln derzeit auf höchster Ebene¹³⁴ über einen möglichen Tunnel zwischen Hokkaido und Sakhalin, der dann den Transport von Gütern auf dem Schienenwege direkt von Japan nach Europa ermöglichen würde. Die Kosten eines solchen gigantischen Projektes¹³⁵ können nur erahnt werden.¹³⁶ Der Präsidentschaftsvertreter für den Fernen Osten, Konstantin Pulikovskiy, äußerte dazu:

„A tunnel connecting Hokkaido to Sakhalin and then to mainland Russia and on to Paris is only at first glance an unbelievable project.“¹³⁷

¹³² Ein Traum, den an gleicher Stelle bereits 1896 Yamaguchi Tabei, seinerzeit Anführer der japanischen Geschäftsleute in Seoul, träumte. Vgl. Kap. 3.2.1.

¹³³ IHCC 1996.

¹³⁴ Auf dem „Baikal-Wirtschaftsforum“ im September 2000 in Irkutsk erklärte der Vorsitzende des russischen Föderationsrats Igor Strojew, der „Verkehrskorridor zwischen Hokkaido, Sakhalin und dem Festland“ wäre auch Gesprächsgegenstand beim vorausgegangenen Besuch Putins in Japan gewesen. Strategic Alert 2000.

¹³⁵ Mit etwa 50 km Länge entspräche der Hokkaido-Sachalin-Tunnel etwa dem Seikan-Tunnel, der auf 54 km Länge Japans Hauptinseln Hokkaido und Honshu verbindet. Strategic Alert 2000.

¹³⁶ Der 37 km lange Kanal-Tunnel zwischen England und Frankreich kostete etwa 15 Mrd. US\$. Startseva 2000 spricht von geschätzten 50 Mrd. US\$.

¹³⁷ American Russian Center 2000.

Der Minister für Wirtschaftsentwicklung und Handel, German Gref, schätzt das für dieses Projekt kurzfristig zu akquirierende FDI auf mindestens 10 Mrd. US\$, mehr als das FDI eines Jahres für ganz Russland.¹³⁸

Von japanischer Seite wird dieser Optimismus allerdings offensichtlich nicht geteilt.

„The government of Japan does not intend to participate in the elaboration of this idea. The tunnel needs very big investments. Investors need confidence in its repayment, but there is no confidence yet. Japan is very interested in this project, but relates to it as a dream. The real problem with moving cargo from Japan to England via Russia is not a lack of monster tunnels and bridges, but everyday problems with the Trans-Siberian Railway. Due to big problems with safety, stability and security, Japanese companies do not want to use the Transsib. If all these problems are resolved, the Transsib could be a shorter, easier, cheaper and real route from Japan to Europe.“¹³⁹

Das hier angesprochene Kernproblem, die mangelhafte Funktionstüchtigkeit der Transsibirischen Eisenbahn, konnte auch im Jahr 2000 nicht gelöst werden. Zunehmend wird dabei der schlechte Zustand der Strecke und der Mangel an funktionstüchtigen Waggons zu einem Problem. Da gleichzeitig im Zuge der Reform des russischen Bahnwesens die Tarife für den Langstrecken-Güterverkehr, die in den beiden vorangegangenen Jahren um 10-30% gesenkt worden waren¹⁴⁰, im September 2000 wieder um 25% anstiegen und weitere Erhöhungen bereits angekündigt sind¹⁴¹, ist auch in näherer Zukunft nicht mit einer Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit der TSR zu rechnen:

„Compared with marine transportation routes, the (TSR) is still low in competitiveness, and it is actually not increasing its handling volume. Issues to be solved to activate the (TSR) are the improvement of cost competitiveness, stable transportation time, rationalization of management and sales, the establishment of a container management system, and resolving user's anxiety.“¹⁴²

Die Zahl der transportierten Container im Rahmen der Siberian Landbridge von und nach Japan transportierten Container ging im Jahre 2000 weiter zurück: Nur noch 1.750 TEU wurden Richtung Westen transportiert und 2.068 Richtung Osten, eine Halbierung der Werte für 1999.¹⁴³ Grund für diese Entwicklung ist vor allem die Eröffnung einer neuen Route nach

¹³⁸ Startseva 2000.

¹³⁹ Akira Imamura, Japanische Botschaft Moskau, zit. nach Startseva 2000.

¹⁴⁰ Allerdings wurden diese Preissenkungen teilweise durch zusätzliche „Sicherheits“-Gebühren konterkariert, die vom Eisenbahnministerium benutzt wurden, überfällige Löhne an Bahnarbeiter zu zahlen, die mehrfach die Strecke aus Protest blockiert hatten. The Economist 1998b, S. 33.

¹⁴¹ Die Transportraten decken nach wie vor weniger als die Hälfte der Kosten, mittelfristig ist aber ein völliges Ende der Subventionierung des Bahntransportes geplant. American Russian Center 2000.

¹⁴² Noburu Nagasawa und Sergei Kostian, zit. nach Kawamura K. 2000, S. 31.

¹⁴³ Tsuji H. 2001a. Vgl. Kap. 6.2.4.

Afghanistan über Iran, bei der die Container jetzt per Schiff nach Bandar-e Abbas und von dort auf der Straße transportiert werden.

Erhöht hat sich dagegen die Zahl der Container von Süd-Korea, die in die TSR eingespeist werden. Durch die kostenlose Bereitstellung von Containern durch Hyundai Merchant Marine Co.Ltd. entfiel ein wichtiger Kostenfaktor, so dass im Jahr 2000 mehr als 37.000 TEU über Vostochny auf die TSR gelangten. Ob diese kostspielige Maßnahme¹⁴⁴ von Dauer sein kann, bleibt abzuwarten.

Neu eingerichtet wurde im Oktober 2000 eine Linie zwischen Shanghai und Vostochny für Container überwiegend mit Zielbestimmung Westeuropa. Bis Ende 2000 betrug das gesamte Transportvolumen im Transitverkehr knapp 800 TEU.

Insgesamt sind die auf der Schiene transportierten Container jedoch eine marginale Größe im Promillebereich im Vergleich zu den fast 8 Mio. TEU, die 2000 zwischen Ostasien und Europa verschifft wurden.¹⁴⁵

Die Verbindung im Westen über Arxan und eine neu zu bauende Bahnlinie nach Ulaan Baatar¹⁴⁶, vor einigen Jahren noch als wichtiger Bestandteil des Transport-Korridors angesehen, scheint nicht mehr als realistische Planung angesehen zu werden. In der Darstellung der Entwicklungsplanung der Mongolei für die nächsten zwanzig Jahre von Dezember 2000¹⁴⁷ wird die Arxan-Linie gar nicht mehr erwähnt. Anfang des Jahres erklärte Tsegmid Sukhbaatar den Bau einer Linie Arxan-Choibalsan als Wunsch der mongolischen Regierung „in the framework of the Northeast Asian economic cooperation“. Eine Verbindung Choibalsan-Ulaan Baatar ist nicht vorgesehen, stattdessen soll nach Norden die TSR erreicht werden.¹⁴⁸ Auf der im „Tumen Update“ vom Oktober 2000¹⁴⁹ abgedruckten Karte mit den sieben Bahnlinien, deren nähere Analyse das Transportation Subcommittee des NEAECOC¹⁵⁰ im Juni 2000 in Niigata beschloss, fehlt die Arxan-Route ganz.

¹⁴⁴ Hyundai holt die Leercontainer mit eigenen Schiffen in Europa wieder ab.

¹⁴⁵ Tsuji H. 2001a.

¹⁴⁶ Vgl. Kap. 6.1.4.2.

¹⁴⁷ Nyamtseren 2000, S. 36f.

¹⁴⁸ Sukhbaatar 2000. Herr Sukhbaatar ist der Direktor des Department for Policy Implementation and Coordination im Ministry of Infrastructure Development der Mongolei.

¹⁴⁹ Tumen Secretariat 2000d, S. 14.

¹⁵⁰ Northeast Asia Economic Conference Organizing Committee.

Bei einem Treffen zwischen Vertretern der Mongolei und der chinesischen Inneren Mongolei¹⁵¹ im April 2000 diskutierte man ausschließlich die Implikationen einer Bahnverbindung für die lokale Entwicklung der östlichen Mongolei und des nördlichen Teils der Inneren Mongolei. Die Finanzierung einer Studie zu diesem Thema durch die ADB wurde in Aussicht gestellt, jedoch

„... subject to Board approval and the interest of the central governments of Mongolia and China. The local governments involved consider this project a high priority.“¹⁵²

Die im Juni 2000 in Monterey in Kalifornien abgehaltene Konferenz der Ad-Hoc Working Group (AHWG)¹⁵³ konnte zwar feststellen, dass die 1999 in Vladivostok vereinbarten Studien und Besuche durchgeführt wurden, konnten aber nicht die Implementierung des Planes einer „East by West Corridors“¹⁵⁴ vermelden, da sich das Interesse der beteiligten Regierungen an diesem Projekt offensichtlich verringert hat.

Der amerikanische Staatssekretär Munro hatte noch im Januar 2000 in Niigata ausgeführt:

„The economic meltdown in Russia in August of 1998, caused temporary adjustments in container volumes. However trade between the U.S. West Coast and the Russian Far East will inevitably return to the pre-August, 1998 levels.“¹⁵⁵

Tatsächlich aber fehlt seit dem drastischen Rückgang der Importe Russlands aus den USA die *sine qua non* für den Gore-Tschernomyrdin-Plan. Da durch den Regierungswechsel in Washington auch Ralph Munro von der politischen Bühne abtrat, ist aus dieser Richtung in den nächsten Jahren weniger Unterstützung zu erwarten, auch wenn die Verantwortlichen in Jilin diese Hoffnung hegen¹⁵⁶.

Insgesamt scheint die Hoffnung, das TREDAs zum Umschlagplatz für den Warentransport zwischen Europa und Ostasien zu entwickeln, auch im Jahre 2000 auf tönernen Füßen zu stehen: Die existierenden Routen, vor allem die TSR, sind sowohl unter Kosten- wie unter Sicherheitsaspekten nicht attraktiv, neue Routen, als Zubringer von Korea oder als neue Europa-Verbindung durch die Mongolei, scheinen kurzfristig keine Realisierungschancen zu haben. Streitigkeiten wie die um die russische Forderung nach Mengen-Garantien zeigen den nach wie vor bestehenden Mangel an zwischenstaatlichem Willen zur Zusammenarbeit.

¹⁵¹ Vertreter der Provinz Jilin oder des TRADP waren an dem Treffen nicht beteiligt.

¹⁵² Tumen Secretariat 2000d, S. 14.

¹⁵³ Vgl. AHWG 2000.

¹⁵⁴ Vgl. Kap. 6.2.2.2.

¹⁵⁵ Munro 2000.

¹⁵⁶ Wishnick 2000, S. 34.