

**Entwicklung und Entwicklungsprobleme der
Politik, Wirtschaft und Verkehrsinfrastruktur
des
Tumen River Economic Development Area
(TREDA) in Nordostasien 1990 – 2000**

DISSERTATION

zur Erlangung des Grades des Doktors der
Politikwissenschaft (Dr. rer. pol.)
am Fachbereich Politik- und Sozialwissenschaften
– Otto-Suhr-Institut für Politikwissenschaft –
der Freien Universität Berlin

vorgelegt von

Wolfgang Arlt

2001

Datum der Disputation: 28. Juni 2001

Erstgutachter: Prof. Dr. Sung-Jo PARK

Zweitgutachter: Prof. Dr. Cheung-Lieh YU

INHALTSVERZEICHNIS

	Tabellenverzeichnis	V
	Inhaltsverzeichnis Anhang	VIII
1.	Einleitung	1
1.1.	Thema, Definitionen und Aufbau der Arbeit	1
1.2.	Methodologische Vorbemerkungen: Regime, Interdependenz, Funktionalismus	6
1.3.	Hinweise zur Transliteration, zu den Orts- und Personennamen und zur Zitierweise	12
2.	Die wirtschaftliche und politische Entwicklung Nordostasiens und des Tumen River Areas bis 1990	13
2.1.	Geografie, Klima, Ressourcen, Bevölkerung	20
2.1.1.	Nordostasien	20
2.1.2.	Tumen River Area	26
2.2.	Frühe Geschichte	30
2.2.1.	Nordostasien	30
2.2.2.	Tumen River Area	37
2.3.	„Chinese Millennium“? - Nordostasien vom 7. Jahrhundert bis zum Vertrag von Nerchinsk (1689)	39
2.3.1.	Das Reich Parhae	40
2.3.2.	Zentralasiatische Herrscher: Liao, Jin, Yuan	42
2.3.3.	Ming und Yi: Der Tumen wird zur nordöstlichen Grenze Koreas	44
2.3.4.	Manchu-Herrschaft in China, die Ost-Expansion Russlands und der Vertrag von Nerchinsk 1689	45
2.4.	Die Qing verlieren den Zugang zum Japanischen Meer	50
2.5.	„International Emporium“ – Nordostasiens ökonomische Integration in die Weltwirtschaft zwischen 1860 und 1910	55
2.6.	Zeit der Veränderung – Nordostasien 1911 – 1949	67
2.7.	Misstrauische Nachbarn – Kooperation und Konflikt 1949 – 1989	76
2.8.	Historische Vorbilder und geschichtliche Hypothesen für eine interregionale Kooperation in Nordostasien	84
3.	Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung in Nordostasien und im Tumen River Area bis 1990	88
3.1.	Traditionelle Transportmittel in Nordostasien	88
3.2.	Eisenbahn-Entwicklung von den 1850ern bis zur Fertigstellung der Transsibirischen Eisenbahn 1916	90
3.2.1.	Die Transsibirische und die Ostchinesische Bahn	90
3.2.2.	Eisenbahnbau im Kaiserlichen China	96
3.3.	„Industrialisierung von Zeit und Raum“ - Telegraf, Telefon und Tram kommen nach Nordostasien	103
3.4.	Infrastruktur-Entwicklung zwischen 1916 und 1960	105
3.5.	Unterbrochene Linien - Die Nicht-Entwicklung der interregionalen Verkehrsinfrastruktur zwischen 1960 und 1989	111
4.	Nordostasiens Neue Rolle im letzten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts	113

4.1.	Politische und wirtschaftliche Entwicklung Nordostasiens	113
4.1.1.	Nordostchina	114
4.1.2.	Russischer Ferner Osten	119
4.1.3.	Nord-Korea	128
4.2.	Nordostasien im Spannungsfeld globaler Politik 1990-1999	131
4.3.	Außenwirtschaftsbeziehungen Nordostasien 1990-1999	138
5.	Das Tumen River Area Development Programme (TRADP) für das Tumen River Economic Development Area (TREDA)	143
5.1.	Ausgangspunkt – Möglichkeiten und Visionen	143
5.1.1.	„International Special Economic Zone“ - Vorbilder am Beginn der 90er Jahre	143
5.1.2.	Visionen	148
5.2.	Die Entwicklung des TRADP	150
5.2.1.	Phase I, 1990 bis 1993	150
5.2.2.	Interim Phase, 1994 bis 1995	157
5.2.3.	Phase II, 1996 bis 1999	165
5.2.3.1.	1996 bis Mitte 1998 - „Local area development“	165
5.2.3.2.	Mitte 1998 bis Ende 1999 - „Focus on regional economic cooperation“	175
5.3.	Die Entwicklung der regionalen Anrainer-Sonderwirtschaftszonen	184
5.3.1.	Nakhodka FEZ / Primorskii Krai	184
5.3.1.1.	Nakhodka Free Economic Zone	184
5.3.1.2.	Primorskii Krai	187
5.3.2.	Rajin-Sonbong FETZ	192
5.3.3.	Hunchun Border Economic Cooperation Zone, Yanbian Korean Autonomous Prefecture	213
5.4.	Ausländische Direktinvestitionen im TREDA	220
5.5.	Handelsbeziehungen im TREDA	226
5.6.	Entwicklungsstand wichtiger Nicht-Infrastruktur-Bereiche im TREDA	230
5.6.1.	Finanzierungsinstitutionen	230
5.6.1.1.	Situation	230
5.6.1.2.	Schlussfolgerung	237
5.6.2.	Tourismus	237
5.6.2.1.	Situation	237
5.6.2.2.	Schlussfolgerung	242
5.6.3.	Land-, Forst- und Fischwirtschaft	245
5.6.3.1.	Situation	245
5.6.3.2.	Schlussfolgerungen	248
5.6.4.	Umweltschutz	249
5.6.4.1.	Situation	249
5.6.4.2.	Schlussfolgerungen	257
6.	Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung in Nordostasien und im Tumen River Area	258
6.1.	Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung in Nordostasien	259
6.1.1.	Nordostchina	260
6.1.1.1.	Häfen und Fluss-Schifffahrt	262
6.1.1.2.	Eisenbahn	264
6.1.1.3.	Fernstraßen	265
6.1.1.4.	Luftfahrt	266

6.1.2.	Russischer Ferner Osten	268
6.1.2.1.	Häfen und Fluss-Schifffahrt	268
6.1.2.2.	Eisenbahn	269
6.1.2.3.	Fernstraßen	269
6.1.2.4.	Luftfahrt	270
6.1.3.	Nord-Korea	271
6.1.3.1.	Häfen und Fluss-Schifffahrt	271
6.1.3.2.	Eisenbahn	271
6.1.3.3.	Fernstraßen	272
6.1.3.4.	Luftfahrt	272
6.1.4.	Mongolei	273
6.1.4.1.	Häfen und Fluss-Schifffahrt	274
6.1.4.2.	Eisenbahn	275
6.1.4.3.	Fernstraßen	280
6.1.4.4.	Luftfahrt	281
6.1.5.	Süd-Korea	282
6.1.5.1.	Häfen und Hochseetransport	282
6.1.5.2.	Eisenbahn	283
6.1.5.3.	Fernstraßen	285
6.1.5.4.	Luftfahrt	286
6.2.	„The most important Step“ – Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung im TRED A 1990 - 1999	286
6.2.1.	Verkehrs-Infrastrukturentwicklung als Voraussetzung für die Entwicklung im TRED A	286
6.2.2.	Intermodale Oberflächenverkehre (Land/Wasser)	288
6.2.2.1.	Transportroute Yanbian - FETZ Rajin-Sonbong – Süd-Korea/Japan	289
6.2.2.2.	Transportroute Yanbian - Russischer Ferner Osten – Japan, Süd-Korea, USA	298
6.2.2.3.	Transportroute Russischer Ferner Osten - FETZ Rajin-Sonbong	305
6.2.3.	Luftverkehr	306
6.2.4.	Infrastrukturentwicklung zum Aufbau der „Eurasischen Landbrücke“	310
6.2.5.	Grenzübergänge und Grenzübergangsprobleme im TRED A	316
7	Nordostasien und das TRADP - Die Entwicklung im Jahr 2000	320
7.1.	Das Jahr 2000 - Ende des Kalten Krieges auch in Nordostasien?	320
7.2.	TRADP 2000 – Phase II+	327
7.3.	Infrastrukturentwicklung im TRED A im Jahr 2000	343
7.3.1.	Intermodaler Oberflächenverkehr (Land/Wasser)	344
7.3.1.1.	Transportroute Yanbian – FETZ Rajin-Sonbong – Süd-Korea bzw. Japan	344
7.3.1.2.	Transportroute Yanbian – Russischer Ferner Osten	346
7.3.1.3.	Transportroute Russischer Ferner Osten – FETZ Rajin-Sonbong	350
7.3.2.	Luftverkehr	350
7.3.3.	Wiederherstellung der innerkoreanischen Verbindungen als Beginn einer „Eisernen Seidenstraße“?	351
8.	Ausblick nach zehn Jahren TRADP: Die Zukunft des TRED A	358
	Literaturverzeichnis	372
	Anhang	A1 – A57
	Anhang extra (beigelegt)	AE1 – AE6

TABELLENVERZEICHNIS

- S. 21: Tabelle 2-1 Klimatablelle Qiqihar, Provinz Heilongjiang
- S. 21: Tabelle 2-2 Klimatablelle Harbin, Provinz Heilongjiang
- S. 22: Tabelle 2-3 Klimatablelle Mudanjiang, Provinz Heilongjiang
- S. 22: Tabelle 2-4 Klimatablelle Changchun, Provinz Jilin
- S. 23: Tabelle 2-5 Klimatablelle Shenyang, Provinz Liaoning
- S. 23: Tabelle 2-6 Klimatablelle Dalian, Provinz Liaoning
- S. 28: Tabelle 2-7 Klimatablelle Yanji, Jinhua und Hunchun, Provinz Jilin
- S. 28: Tabelle 2-8 Klimatablelle Rajin/Sonbong, DPRK
- S. 114: Tabelle 4-1 Vergleich ausgewählte Wirtschaftsdaten VR China 1990 und 1999
- S. 116: Tabelle 4-2 Vergleich der GDP-Wachstumsraten von Liaoning, Liaoning, Heilongjiang mit Gesamtchina und mit Guangdong und Shandong
- S. 116: Tabelle 4-3 Anteil Nordostchinas im Vergleich zu Gesamtchina 1997
- S. 124: Tabelle 4-4 Bewertung der 14 problematischsten Regionen Russlands
- S. 126: Tabelle 4-5 Entwicklung der Industrieproduktion 1991-1994 in Russland, im RFO und im Primorskii Krai
- S. 139: Tabelle 4-6 Handelsbeziehungen in Nordostasien 1989-1991
- S. 140: Tabelle 4-7 Handelsbeziehungen in Nordostasien 1992-1994
- S. 141: Tabelle 4-8 Handelsbeziehungen in Nordostasien 1995
- S. 141: Tabelle 4-9 Handelsbeziehungen in Nordostasien 1998
- S. 189: Tabelle 5-1 Realisiertes Foreign Direct Investment in Primorskii Krai
- S. 190: Tabelle 5-2 Realisiertes Foreign Direct Investment in Primorskii Krai nach Ursprungsländern
- S. 191: Tabelle 5-3 Realisiertes Foreign Direct Investment in Primorskii Krai nach Sektoren

- S. 209: Tabelle 5-4 FDI in der Rajin-Sonbong FETZ nach Industrien
- S. 210: Tabelle 5-5 FDI in der Rajin-Sonbong FETZ nach Herkunft, Realisierung und Eigentumsform 1997
- S. 215: Tabelle 5-6 Realisiertes FDI in Yanbian und Hunchun 1994 – 1998
- S. 216: Tabelle 5-7 Südkoreanische Direktinvestitionen in Yanbian
- S. 218: Tabelle 5-8 Südkoreanische Direktinvestitionen in China von der Aufnahme der diplomatischen Beziehungen bis 1996 nach geografischer Aufteilung
- S. 219: Tabelle 5-9 Vergleich GDP-Wachstumsraten Yanbian : Jilin : China in %
- S. 220: Tabelle 5-10 TREDAs Forecast of Foreign Investment Inflow 1996-1998
- S. 221: Tabelle 5-11 Getätigte ausländische Direktinvestitionen (FDI) im TREDAs 1985-1999
- S. 223: Tabelle 5-12 Ausländische Direktinvestitionen im TREDAs nach Sektoren, Stand Ende 1998
- S. 224: Tabelle 5-13 Ausländische Direktinvestitionen im TREDAs nach Herkunftsländern, Stand Ende 1998
- S. 227: Tabelle 5-14 Weltweite Im- und Exporte Yanbian, Primorskii Krai und DPRK 1990 - 1999
- S. 228: Tabelle 5-15 Außenhandel innerhalb des TREDAs 1998
- S. 236: Tabelle 5-16 „Illustrative Capitalisation of NEATIC over five years“
- S. 240: Tabelle 5-17 Tumen Region Internationale Einreisen nach Ursprungsländern 1998
- S. 241: Tabelle 5-18 Touristen in Yanbian 1993-1999 nach Anzahl und Herkunft
- S. 241: Tabelle 5-19 Touristen in Primorskii Krai 1996-1998 nach Anzahl und Herkunft
- S. 242: Tabelle 5-20 Besucher der Rajin-Sonbong FETZ 1996-1998 nach Anzahl und Herkunft
- S. 262: Tabelle 6-1 Schifffahrt in China 1990 - 1997
- S. 262: Tabelle 6-2 Wichtigste chinesische Überseehäfen nach Frachtumschlag 1997
- S. 263: Tabelle 6-3 Dalian und Yingkou. Frachtumschlag nordostchinesischer Hochseehäfen und Anteil am gesamtchinesischen Frachtumschlag der Hochseehäfen 1980-1997

- S. 267: Tabelle 6-4 Planmäßige Flugverbindungen Nordostchina-Nordostasien 1998
- S. 267: Tabelle 6-5 Planmäßige Flugverbindungen Nordostchina-Nordostasien 2000
- S. 274: Tabelle 6-6 Transport in der Mongolei 1960 - 1997
- S. 288: Tabelle 6-7 Grunddaten der wichtigsten Häfen für das TRADP 1997
- S. 295: Tabelle 6-8 Grenzverkehr zwischen Hunchun und Nord-Korea Güter (ausser Containern) und Personen 1996-1999
- S. 295: Tabelle 6-9 Container- und Stückguttransporte Rajin-Pusan 1995-1999
- S. 301: Tabelle 6-10 Personen- und Güterverkehr im russisch-chinesischen Grenzverkehr Hunchun/Kraskino 1996-1999
- S. 306: Tabelle 6-11 Frachtverkehr Russland – Nord-Korea über die Eisenbahnbrücke am Tumen-Fluss 1980–1998
- S. 307: Tabelle 6-12 Entwicklung der Passagierzahlen und Flugverbindungen des Flughafens Yanji
- S. 313: Tabelle 6-13 Entwicklung der über die SLB transportierten Container (in TEU) 1980-1999

INHALTSVERZEICHNIS ANHANG

Agreement of the Establishment of the Tumen River Area Development Coordination Committee	A1-A5
Agreement of the Establishment of the Consultative Commission for the Development of the Tumen River Economic Development Area and Northeast Asia	A6-A11
Memorandum of Understanding on Environmental Principles Governing the Tumen River Economic Development Area and Northeast Asia	A12-A18
Chronologie der Maßnahmen zur Entwicklung der regionalen Kooperation im Tumen River Area und in Nordostasien mit Unterstützung des UNDP und anderer UN-Organisationen 1990-1999	A19-A29
Karte „Railway Network and the Cargo Flow“ Jahrestransportleistung und Jahreswarenumsatz in 10.000 t Quelle: Ding, S.B., Sun, L.H. 1998, Karte 17	A30
Karte „Highway Network and its Traffic“ Fahrzeuge pro Tag Quelle: Ding, S.B., Sun, L.H. 1998, Karte 18	A31
Karte „Ports, Inland Water Ways and Airports“ Flugpassagiere pro Jahr in 10.000 Personen, Umschlagkapazität pro Jahr in 10.000 t, Schiffbarkeit der Flüsse in t Quelle: Ding, S.B., Sun, L.H. 1998, Karte 19	A32
Karte „TREDA in the Territorial Structure of the World Economy“ Westeuropa – Ostasien – Nordamerika Quelle: Ding, S.B., Sun, L.H. 1998, Karte 28	A33
Karte „Highway Network at Present“ Fahrzeuge pro Tag, National- (G), Provinz- (S) und Kreis- (X) Straßen Quelle: Ding, S.B., Sun, L.H. 1998, Karte 31	A34
Karte „The Russian Far East: Administrative Regions“ Quelle: Valencia 1995, Vorblatt	A35
Karte „North Hamgyong Province and Rajin-Sonbong City“ Quelle: KISUPH 1995, S. 19	A36
Karte „Railway and Road in the Tumen River Area“ Quelle: ERINA REPORT 30, S. 29	A37

Karte: Alternativrouten für die Anbindung der Ostmongolei an das chinesische und russische Eisenbahnnetz Quelle: SWEDERAIL 1998, S. 22	A38
Karte: „Northeast Asia Trade Corridors“ (NEAECOC Version) Quelle: ERINA REPORT 33, S. 29	A39
Karte: „Selected Transport Routes in Northeast Asia“ (UNDP Version) Quelle: Tumen Secretariat 2000d, S. 14	A40
Karte: Fähr- und Busverbindung Sokcho – Zarubino – Hunchun Quelle: Tumen Secretariat 2000d, S. 9	A41
Karte: „Border Crossings of Tumen River Area“ Quelle: Tumen Secretariat 1998a	A42
Karte: „Ports of Tumen River Area“ Quelle: Tumen Secretariat 1998a	A43
Karte: Erdbeben in China 1990 – 1998 Stärke nach Richter-Skala Quelle: Jiang W.S. 1998	A44
Karte: „Neolithic Sites in Northeast China“ Quelle: Ye W. 1992, S. 142	A45
Karte: „The six Garrison Forts and four Yalu Outposts“ Quelle: Lee K.B. 1984, S. 190	A46
Karte: „Trans-Siberian Landbridge Network“ Quelle: Nagasawa N. 2000	A47
Karte: „Interkorean Rail Links“ Quelle: Nagasawa N. 2000	A47
Abbildungen: (Quelle jeweils: www.nordostasien.de)	
Der erste Eisenbahnzug in China, Shanghai 1876	A48
Die erste Straßenbahn in Beijing, 1899	A48
Die erste Lokomotive in China, Shanghai 1876	A49
Bahnhof Shanghai	A49
Schiffsbeladung in Dairen	A50
Sojakuchen aus der Mandschurei	A51

Karte der Südmandschurische Eisenbahn	A52
Zug der Südmandschurischen Eisenbahn	A53
Tram in Shanghai	A53
Der Hafen von Nakhodka	A54
Der Hafen von Sonbong	A54
Die Ö raffinerie von Sungri bei Sonbong	A55
Straße in Rajin mit Loxley-Reklameschild	A55
Die Grenzbrücke von Wonjong	A55
Freier Markt an der Wonjong-Brücke	A56
Markt in Yanji	A56
Der Flughafen von Yanji	A57
Changbaishan	A57

Beigelegt:

Karte: „Railway Plan of China“ Quelle: Sun Y.S: 1922, Endkarte	AE1
Karte: „Master Plan for Land Development of Rajin-Sonbong Free Economic and Trade Zone Quelle: CPEEC 1996b	AE2
Karte: „Tumen River Economic Development Area and Northeast Asia Quelle: Tumen Secretariat 1999f, Endkarte	AE3
Karte: „Tumen River Area Railway and Road Map Quelle: ERINA REPORT 1995, Beilage	AE4
Karte: „Protected Areas or Proposed Protected Areas in the Tumen River Area“ Quelle: Yu F. 1999, S. 47	AE5
Karte: „Current Water Quality of Tumen River and Tributaries“ Quelle: Yu F. 1999, S. 27	AE6

Wolfgang Arlt

Geboren	Berlin (Bundesrepublik Deutschland) 26. Februar 1957
Private Anschrift	Michaelkirchplatz 23, 10179 Berlin eMail arlt@wolfgangarlt.de Tel. +49 30 275 60 809 Fax +49 30 275 90 953
Familienstand	Verheiratet seit 1993 mit Dr. Judith Arlt (Slawistin, geboren in Liestal, BL/Schweiz), keine Kinder

1963 – 1975	Grundschule (6 Jahre), Realschule (2 Jahre) und Gymnasium (4 1/2 Jahre) in Berlin-Wedding, Abitur
1975 – 1985 dabei Auslandsstudien: 1977 1978/79 1980/81	Studium an der FU Berlin, Hauptfach Sinologie Nebenfächer Soziologie, Politologie Viermonatiger Sommerkurs an der Furen University, Hsinchu/Taiwan Teilnahme an dreiwöchiger Exkursion in die VR China im Rahmen des Studienprojektes „Landschafts- planung in der VR China“ an der TU Berlin 15monatiges Studium an der Chinese University of Hong Kong, Yale-in-China Institute. Guest Researcher im USC University Service Center Hong Kong. Sechswöchiger Studienaufenthalt in Taiwan als Mitglied der Projektgruppe "Gewerkschaften in Hong Kong und Taiwan" der FU Berlin
1987	Abschluss in Sinologie (M.A. summa cum laude), Thema der Magisterarbeit „Die ökonomischen und politischen Beziehungen zwischen Hong Kong und dem übrigen China bis 1898“
1997	Ernennung zum Adjunct Professor an der Yanbian University of Science and Technology, Yanji, Provinz Jilin, VR China
1998 – 2001	Lehraufträge an der Technischen Fachhochschule Berlin und an der Fachhochschule für Wirtschaft Berlin
2001	Promotionsverfahren zum Dr. rer.pol. an der FU Berlin, Doktorvater Prof. Dr.Dr.h.c. Park, Thema: „Entwicklung und Entwicklungsprobleme der Politik, Wirtschaft und Verkehrsinfrastruktur des Tumen River Economic Development Area (TREDA) in Nordostasien 1990 – 2000“, Fertigstellung der Doktorarbeit 17.4., Disputation 28.7.

Ich versichere, dass die Dissertation nicht in der gleichen oder einer anderen Fassung an einer anderen wissenschaftlichen Hochschule eingereicht wurde.

Ich versichere, dass ich die Dissertation selbständig auf der Grundlage von Hilfsmitteln und Hilfen verfasst habe, die sämtlich in der Dissertation angegeben sind.

Berlin, den 16. April 2001