

6. VERKEHRSMFRASTRUKTUR-ENTWICKLUNG IN NORD-OSTASIEN UND IM TUMEN RIVER AREA

Die 90er Jahre des 20. Jahrhunderts sahen nicht nur das Ende der bipolaren Weltordnung und die daraus folgenden großen Veränderungen in Asien¹. Gleichzeitig und in Wechselwirkung dazu lösten technologische Fortschritte und die fortschreitende Globalisierung eine Welle von Neuerungen und Verbesserungen im Infrastrukturbereich aus.

Riesige Containerschiffe, neue Eisenbahn-„Landbrücken“, die Vervielfachung der Flugverbindungen, der Auf- und Ausbau des Autobahnnetzes in vielen Ländern und nicht zuletzt die Möglichkeiten, die die Kommunikations-Revolution durch Mobilfunk, GPS und Internet bot, führten zu effektiveren, schnelleren und preiswerten Verbindungen in Asien sowie zwischen Asien und dem Rest der Welt.

Das Ziel „... raising the transport and communications infrastructural facilities ... level“ in Asien und im pazifischen Raum wurde bereits 1985 von der Generalversammlung der Vereinten Nationen proklamiert. Diesem Zweck sollte die mit der Resolution 39/227 ausgerufenen „Transport and Communications Decade for Asia and the Pacific 1985-1994“, dienen, deren erste Phase von 1985-1989 dauerte, deren zweite jedoch erst 1992-1996 stattfand².

Phase I zielte auf die Formulierung nationaler Programme für die Bereiche Transport und Kommunikation, die zur Verbesserung der integrierten Planung, der Energienutzung, der Verbesserung der ländlichen und städtischen Lebensverhältnisse und der Technologieentwicklung beitragen sollten³, fand jedoch kaum Eingang in die nationalen Planungen der betroffenen Länder⁴.

¹ Vgl. Kap. 4.

² Ein Bericht von 1990 konstatiert: „... the institutional mechanisms of the Decade did not function as foreseen. As a result, most activities in transport and communications sectors have been undertaken within the region, without reference to the Decade objectives, and outside the framework of the Decade.“ ESCAP 1997a, S. 50. Phase II wurde deswegen erst für den Zeitraum 1992-1996 auf dem Meeting of Ministers Responsible for Transport and Communications in Bangkok am 5. Juni 1992 beschlossen. ESCAP 1997a, S. 12f.

³ ESCAP 1997a, S. 4.

⁴ „... no national Decade programme had been formulated and not a single project was identified at the country level as a Decade project or by reference to the Decade objectives...“ ESCAP 1997a, S. 8.

Phase II konzentrierte sich entsprechend mehr auf regionale Aktionspläne in verschiedenen Gebieten. Hauptergebnis war das „Integrated project on Asian land transport infrastructure development“ (ALTID),

„... comprising the Asian Highway, the Trans-Asian railway projects and facilitation of land transport. ... The Asian Highway project identified lines and formulated networks in several countries, revised technical standards and developed a new line classification. The Trans-Asian railway project identified lines and requirements for different corridors. The projects provided the countries with practical guidelines on lines, networks, technical standards and requirements for the development of national highway and railway lines of international importance.“⁵

Das dem ALTID zugrundeliegende Konzept eurasischer Landbrücken spielte für die Planungen des TRADP eine bedeutende Rolle und wurde auch als ein Schwerpunkt für den Nachfolger der „Dekade“, den „New Delhi Action Plan on Infrastructure Development in Asia and the Pacific“⁶ aufgenommen.

Zur Eingliederung der Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung des TRADP geht dieses Kapitel zunächst auf die Veränderungen in den TRADP-Mitgliedsländern, soweit sie für unser Thema relevant sind, ein, ehe die Entwicklung in der TREDATA betrachtet wird.

6.1. Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung in Nordostasien

Nordostasien im Sinne des NARC⁷ ist mit seinen jeweils etwa 6% Anteil an der Landmasse der Erde und an der Weltbevölkerung für rund 10% des Welthandels verantwortlich. Dies

⁵ ESCAP 1997a, S. 18.

⁶ Laufzeit 1997 bis 2006, davon Phase I 1997 - 2001, verabschiedet durch die Ministerial Conference on Infrastructure of the Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (ESCAP) in New Delhi am 29. Oktober 1996. Vgl. ESCAP 1997b. Direkt beteiligt an den Aktivitäten des TRADP war die ESCAP erstmals im Oktober 2000, vgl. Kap. 7.2.

⁷ Eine wichtige, aber problematische Quelle für dieses Kapitel ist die „TREDATA: Transport Forecast Study“ der Northeast Normal University (Changchun) von 1999, die 1997 vom UNDP Tumen Secretariat mithilfe des United Nations Department of Economic and Social Affairs (UN/DESA, früher UN/DDSMS) in Auftrag gegeben wurde (NARC 1999). Die Qualität der Basisdaten variiert stark, vor allem für die nicht-chinesischen Gebiete. Daher sind die darauf basierenden Zukunftsprojektionen der Verkehrsentwicklung - ganz abgesehen von den politischen Unwägbarkeiten der weiteren Entwicklung - kaum zu gebrauchen. Nach NARC umfasst Nordostasien die Gebiete Nordostchina, Ostsibirien, den Russischen Fernen Osten, die Mongolei, die beiden Koreas und Japan. Allerdings wird teilweise die östliche Innere Mongolei bei Daten zu Nordostchina miteinbezogen. Wright 2000 schreibt - in der einzigen wesentlichen Änderung seines Papiers gegenüber Wright 1999 - „It is useful to compare actual cargo volumes with forecast volumes (von NARC, WA) over the past three years. The Primorsky ports have performed better than expected ... with cargo turnover of over 21 million tonnes by 1997 - the short-term forecast for 2000 is 16 million tonnes and the long-term forecast is 19.1-19.9 million tonnes. However, Zarubino and Rajin current volumes are at most 25% of both short-term and long-term forecast volumes.“

erscheint schon angesichts der enormen Ressourcen an Rohstoffen nicht sehr viel. Der überwiegende Teil davon besteht jedoch aus Warenströmen von und nach Japan und Südkorea. Nordostchina, der Russische Ferne Osten, Nord-Korea und die Mongolei zeichnen in der zweiten Hälfte der 90er Jahre lediglich für rund 0,5% des Welthandels verantwortlich.

Einer der Hauptgründe, wenngleich nicht der einzige, für diesen Rückstand ist in der Unterentwickeltheit komplexer Logistiksysteme in Nordostasien zu sehen, dass bis vor wenigen Jahren der Güter- und Personentransport fast völlig vom Verkehrsträger Eisenbahn abhing.⁸

6.1.1. Nordostchina

Die rasche Entwicklung der chinesischen Volkswirtschaft in den 80er und 90er Jahren des 20. Jahrhunderts⁹ hatte zwei „bottleneck“-Probleme zu lösen: In den 80er Jahren konnte die Produktion von elektrischer Energie nicht mit den generellen zweistelligen Zuwachsraten der Industrie mithalten. Ab der Periode des Achten Fünfjahrplans (1991-1995) übernahm die Transport-Infrastruktur die Rolle des „No. 1 Entwicklungsproblems“.

Die Zahl der transportierten Passagiere stieg in ganz China zwischen 1990 und 1997 um über 70% von 7,7 Mrd. auf 13,2 Mrd. Personen an, die Passagier-Kilometer stiegen sogar noch stärker um fast 80% von 563 Mrd. auf 1.002 Mrd. Passagier-Kilometer. Dabei überholte die Transportleistung in Passagier-Kilometern auf der Straße im Jahre 1990 erstmals die Leistung auf der Schiene, so dass sich 1997 eine Verteilung auf die verschiedenen überörtlichen Passagierverkehrsträger von rund 55% Straße, 35% Schiene, 8% Flugzeug und 2% Fluss-Schifffahrt ergab.

Im Gütertransport lauteten die entsprechenden Zahlen für 1990 9,7 Mrd. und für 1997 12,8 Mrd. t bzw. 2.620 Mrd. auf 3.821 Mrd. Tonnen-Kilometer, ein Anstieg um 32% bzw. 46%.

Auf dem Transport Working Group Treffen im Oktober 2000 kritisierte Jaroslav Seminikhin, Präsident des Far Eastern Marine Research Design and Technology Institute, dass „... the Russian economic and transport data used in the transport forecast study is not accurate and does not reflect the actual picture.“ Selbst einer der Autoren, Professor Wang Roncheng vom NARC, musste auf diesem Treffen zugeben, dass die Studie „... is already becoming outdated and there is an urgent need to update the database created and make the forecasting model developed for this purpose more useable and useful for decision making process.“ Tumen Secretariat 2000c.

⁸ Sowohl im asiatischen Teil der Sowjetunion, wie auch in Nordostchina, Nord-Korea und der Mongolei fanden noch 1990 rund 4/5 des Gütertransports auf der Schiene statt. NARC 1999.

⁹ Vgl. Kap. 2.7 und 4.1.

Hier verteilte sich die Transportleistung anders als beim Personentransport auf rund 50% Wasserwege, 35% Schiene und 15% Straße.¹⁰

Diesen Zuwächsen in den Transportleistungen standen nur geringe Ausweitungen der Transport-„Hardware“ gegenüber: Die Gesamtlänge der Überlandstraßen erhöhte sich nur um 20%, die der Bahnlinien sogar nur um 8%, auf ihnen mussten aber 64% mehr LKW, 260% mehr PKW und 20% mehr Güterwaggons Platz finden.¹¹

Dabei verringerte sich in der zweiten Hälfte der 90er Jahre der Druck auf die Transport-Infrastruktur leicht. Dafür können mehrere Gründe angeführt werden:

- das Tempo des Wirtschaftswachstums verlangsamte sich¹²
- die zahlreichen, relativ planlos neu gebauten Autobahn- und Fernstraßenstücke vereinigten sich allmählich zu einem Netz
- eine Reihe von Eisenbahnlinien, Häfen und Flughäfen konnten neu oder erweitert¹³ in Betrieb genommen werden
- der Wechsel von extensivem zu intensivem Wirtschaftswachstum und die Verstärkung des tertiären Sektors entkoppelten zunehmend die Parallelität von Wirtschafts- und Transport-Wachstum
- die Verstärkung der wirtschaftlichen Verbindungen zwischen chinesischen Küstengebieten und dem Ausland führten zu einer entsprechenden Schwächung der Verbindungen zwischen Küste und Hinterland
- die explosionsartige Verbreitung moderner Telekommunikations-Techniken¹⁴ konnte Transportleistungen ersetzen oder rationalisieren.

Nordostchina vollzog die gesamtchinesischen Entwicklungen insgesamt mit geringerer Dramatik nach. Dafür sorgte die traditionell überdurchschnittlich ausgebaute Energieerzeu-

¹⁰ Eigene Berechnungen nach State Statistical Bureau 1998.

¹¹ Vgl. State Statistical Bureau 1998, Tabellen 15-2 bis 15-9.

¹² Um wieviel ist nicht leicht zu sagen, da die Lücke zwischen Wirklichkeit und offizieller Darstellung des BIP Chinas offensichtlich umgekehrt proportional zum sinkenden Wirtschaftswachstum größer wird.

¹³ Z.B. erhöhte sich bei der Bahn der Anteil doppelgleisiger Strecken von 1990 24% auf 1997 33%, der Anteil elektrifizierter Strecken von 13% auf 21% und von mit automatischen Blocksignalen ausgestatteten Strecken von 19% auf 29%. State Statistical Bureau 1998, S. 544.

¹⁴ Die Vereinten Nationen hatten noch 1994 geschätzt, dass zur Deckung des Bedarfs bis zum Jahr 2000 zusätzliche 25 Mio. Telefonleitungen in China zur Verfügung gestellt werden müssten. ESCAP 1994, S. 1-12. Die Zahl von 70 Mio. neuen Leitungen, die 1993 vom chinesischen Postministerium als Zielvorgabe bis zum Jahr 2000 angegeben wurden, schätzten Experten damals als zu ambitioniert ein. Bangkok Post 1993. Tatsächlich wuchs allein bis 1997 die Zahl der Telefonleitungen um 90 Mio. und wurde zudem durch 13 Mio. Mobiltelefonanschlüsse ergänzt. State Statistical Bureau 1998, S. 572.

gung und Infrastruktur¹⁵ und die - verglichen mit den östlichen und südlichen Küstengebieten Chinas - geringere Wachstumsdynamik Nordostchinas. Wie in ganz China besteht auch hier die Aufgabe der kommenden Jahre vor allem darin, die intermodale Vernetzung der Verkehrsträger und den Einsatz von Telematik zu forcieren.

6.1.1.1. Häfen und Fluss-Schifffahrt

In ganz China nahm die Bedeutung des Fluss- und Küstentransports von Passagieren sowohl in absoluten wie in relativen Zahlen ab¹⁶, nahm aber jeweils im Bereich des Gütertransportes zu. Der internationale Frachtverkehr durch Überseehäfen erhöhte sich dramatisch.

Tabelle 6-1
Schifffahrt in China 1990 - 1997

	1990	1997	Veränd. in %
Länge schiffbare Inlands-Wasserwege (in km)	110.000	110.000	-
Anzahl der Passagiere (in tausend Personen)	272.250	225.730	-17%
Beförderungsleistung Passagiere (in mio. Passagier-km)	16.490	15.600	-5%
Menge Güter (in tausend t)	801.000	1.134.000	+42%
Beförderungsleistung Güter (in mio. Tonnen-km)	115.920	192.350	+66%
Abgefertigte Fracht in Haupt-Küstenhäfen (in tausend t)	483.210	908.220	+88%

Quelle: State Statistical Bureau 1998, Kap. 15, eigene Berechnungen, Zahlen gerundet.

Tabelle 6-2
Wichtigste chinesische Überseehäfen nach Frachtumschlag 1997

Shanghai	163.970.000 t
Ningbo	82.200.000 t
Qinhuangdao	78.620.000 t
Guangzhou	75.180.000 t
Dalian	70.440.000 t

Quelle: State Statistical Bureau 1998, Kap. 15, eigene Berechnungen, Zahlen gerundet.

Um dieses rasante Wachstum abzusichern und weiterzutreiben, investierte die chinesische Regierung im 9. Fünfjahrplan (1996-2000) rund 5 Mrd. US\$ in den Ausbau der Küstenhäfen,

¹⁵ vgl. Kap. 3.

¹⁶ Allerdings verbesserte sich die Qualität des Transportes durch die umfangreichen Importe von Tragflügelbooten und Schnellfähren vor allem aus Russland und Jugoslawien.

vor allem in die Containerabfertigungsanlagen. Ende 2000 erreichte die Gesamtkapazität aller Küstenhäfen 12 Mio. TEU für Container und 988 Mio. t für andere Güter.¹⁷

In Nordostchina spielen lediglich der Songhuajiang und der Heilongjiang (Amur) eine gewisse Rolle für den Wassertransport außerhalb der Frostperiode. Die wichtigsten Flusshäfen sind dabei Harbin, Jiamusi und Heihe.¹⁸ Durch die „falsche“ Fließrichtung der großen Flüsse nach Osten erreicht keiner dieser Flüsse die südliche Mandschurei. Da sie außerdem für mehr als die Hälfte des Jahres zufrieren, sind ihre möglichen Transportvolumina nicht mit denen der großen chinesischen Ströme zu vergleichen.

Außer dem übermächtigen Dalian spielt zunehmend auch Yingkou¹⁹ eine Rolle als Überseehafen. Seit November 1998 verbindet eine regelmäßiger Container-Service zudem den Hafen von Dandong an der Mündung des Yalu-Flusses mit Häfen in Japan.²⁰ Diese drei Häfen sowie der Hafen Jinzhou wickeln etwa 10% des gesamten chinesischen Küstenhafen-Warenumschlags ab.

Tabelle 6-3

Dalian und Yingkou. Frachtumschlag nordostchinesischer Hochseehäfen und Anteil am gesamtchinesischen Frachtumschlag der Hochseehäfen 1980-1997 (in Tausend t bzw. %)

Hafen	1980	1985	1990	1995	1997
Dalian	32.630 15,0	43.810 14,1	49.520 10,2	64.170 8,0	70.440 7,8
Yingkou	240 0,1	980 0,3	2.370 0,5	11.560 1,4	16.050 1,8

Quelle: State Statistical Bureau 1998, S. 557, eigene Berechnungen.

¹⁷ CEI 2000.

¹⁸ Siehe Karte im Anhang, S. A32. Changchun plant den Ausbau des Wukeshu-Hafens auf eine Kapazität von 400.000 t/Jahr. Arlt 1998d, S. 100.

¹⁹ Als Ergebnis des zweiten Opiumkrieges wurde Yingkou 1861 als einer der nördlichen geöffneten „Treaty Port“ unter dem Namen „Newchwang“ etabliert. Der Hafen sollte ursprünglich in Newchwang selbst sein, vierzig Meilen flussaufwärts am Liao-Fluss, aber es stellte sich heraus, dass ausländische Schiffe den Fluss nicht hinauffahren konnten. Daraufhin verlegte man den Hafen nach Yingkou an der Mündung des Liao-Flusses, fuhr aber trotzdem fort, den Hafen als „Newchwang“ zu bezeichnen. Der Hafen friert im Winter für vier Monate zu, verfügt ansonsten aber über ein relativ angenehmes trockenes Klima. Vgl. Wood 2000, S. 99f.

²⁰ Ein chinesisch-japanisches Joint-Venture betreibt die Verbindung Dandong-Dalian-Japan mit einer Kapazität von 20.000 TEU/Jahr. Liaoning Economic Daily 1998.

Dalians ehemalige Position als 1980 zweit- und noch 1990 drittgrößter Hafen Chinas²¹ basierte vor allem auf den Rohölexporten, die jedoch von 1985 bis 1996 um über 11 Mio. t²² zurückgingen, da China inzwischen aufgrund gestiegenen Bedarfs sowie veralteter, und daher teurer Fördermethoden auf den nationalen Ölfeldern zum Rohöl-Nettoimporteur geworden war. Ebenso wirkten sich die Restriktionen für Getreideexporte auf das Frachtvolumen aus. Mit fünf Millionen Passagieren ist Dalian allerdings immer noch zweitgrößter Passagier-Hafen Chinas.²³

Yingkou dagegen konnte sich in den 90er Jahren aufgrund der direkteren Schienenanbindung und des moderneren Hafenmanagements mit der Einbeziehung von Joint Venture Unternehmen stürmisch entwickeln und einige Volumina von Dalian ablenken. 80% der umgeschlagenen Güter stammen aus dem internationalen Handel, der Hafen arbeitet an der Kapazitätsgrenze.

Dalian und Yingkou werden auch in Zukunft die Haupthäfen Nordostchinas bleiben. Mit der bevorstehenden Fertigstellung der erneuerten Bahnlinie Harbin-Dalian mit einer Jahrestransportkapazität von 150 Mio. Tonnen, und dem Ausbau der Kapazitäten der beiden Häfen auf einen ähnlichen Wert²⁴, verringert sich das Problem des ehemaligen „Nadelöhrs“ Dalian. Damit relativiert sich auch die Bedeutung der Nutzung russischer und nordkoreanischer Häfen im Rahmen des TRADP für China.

6.1.1.2. Eisenbahn

Das Eisenbahnnetz Nordostchinas weist mit 16.000 km Länge eine durchschnittliche Dichte von 12,5 km Eisenbahnstrecke pro 1.000 km² auf, nach wie vor ziemlich genau das Doppelte des nationalen Wertes von 6.3 km/1.000 km². Neubaustrecken sind jedoch kaum vorhanden, die einzige große Investition in das nordostchinesische Eisenbahnnetz stellte in den 90er Jahren die Elektrifizierung der Hauptstrecke Harbin-Dalian²⁵ mit der geplanten Verbindung

²¹ Für den Zeitraum Jan.-Sept. 1999 konnte Dalian den vierten Platz - vor Qinhuangdao - zurückerobern. Vgl. AHST 1999, S. 108.

²² NARC 1999, S. 37.

²³ Arlt 1998d, S. 53.

²⁴ NARC 1999, S. 38.

²⁵ Die 950 km lange Strecke soll bis Ende 2001 vollständig elektrifiziert sein. Ein deutsches Konsortium (Siemens/ADtranz) war mit einem 179 Mio. Euro Auftrag an diesem nach eigenen Angaben größten Eisenbahn-Elektrifizierungsprojekt der Welt maßgeblich beteiligt. Adtranz 1999. Vgl. zur Rolle der deutschen Industrie Arlt 1996.

nach Yantai durch eine Eisenbahnfähre dar. Mehrgleisig ausgebaut sind die Strecken zwischen Yakeshi und Mudanjiang, Jiamusi und Dalian sowie Shenyang und Shanhaiguan.²⁶

Die Hauptstrecken sind praktisch vollständig ausgelastet, mit Auslastungsraten über 90% sowohl für die Strecken Manzhouli-Harbin-Dalian wie für Changchun-Jilin-Tumen, deren weiteres Bestehen trotz Streckenausbau für die nächsten Jahre zu erwarten ist.²⁷ Auf den Strecken Changchun-Dalian und Shenyang-Shanhaiguan werden dabei schon jetzt über 50 Mio. t pro Jahr befördert.²⁸

Auf den Nebenstrecken sinken dagegen die Auslastungsraten, hier steht die Bahn inzwischen im Wettstreit mit der stärker werdenden Konkurrenz des Straßentransports.

Die nordostchinesische wie die gesamte chinesische Eisenbahn, die seit 1994 offiziell mit Verlusten arbeitet, befindet sich seit etwa 1997 in einem Reformprozess, der das Ziel hat, statt subventionierter Frachtraten durch eine Erhöhung der Produktivität, Verringerung der Kosten und ansteigende Tarife die Bahn mittelfristig zu einer sich wirtschaftlich selbsttragenden Organisation umzugestalten. Getrennte Firmen sollen dann für die Passagierbeförderung, den Frachttransport und das Streckennetz zuständig sein.²⁹

„Zunehmend zeichnet sich trotz aller Verbesserungen die Notwendigkeit ab, das Eisenbahnnetz ... von einer zentralstaatlichen Organisation in zahlreiche kleine regionale Einheiten aufzusplitten und diese für den Wettbewerb zu öffnen.“³⁰

6.1.1.3. Fernstraßen

Das Fernstraßennetz ist in ganz China in den 90er Jahren sehr stark ausgebaut worden, erstmals kann zumindest in den wirtschaftlich entwickelteren Regionen von einem zufriedenstellenden Netz gesprochen werden. Allerdings hat das „Autobahnfieber“, bei dem Behörden und Unternehmen auf Kreis-, Stadt-, Provinz- und nationaler Ebene praktisch unkoordiniert mautpflichtige Brücken, Tunnel, Umgehungsstraßen und Autobahnstücke erstellten, vielfach zu Lücken oder Parallelstrecken geführt. Ende 1999 existierten rund 10.000 km Autobahn in China, im ersten Jahrzehnt des 21. Jahrhunderts sollen weitere 25.000 km dazukommen.³¹

²⁶ Vgl. Karte im Anhang, S. A30.

²⁷ Vgl. Swederail 1998, S. 10f.

²⁸ Vgl. Karte im Anhang, S. A30.

²⁹ CCE 2000, S. 14.

³⁰ AHST 1999, S. 102.

³¹ Allerdings hat 1999 die Einführung einer Benzinsteuern anstelle von Mautgebühren die bisherige Einnahmebasis für Schnellstraßenbauprojekte außerhalb des staatlichen Plans zerstört. AHST 1999, S. 104.

In Nordostchina stellte die in den 80er Jahren gebaute Verbindung Dalian-Shenyang Chinas erste „richtige“ Autobahn dar. Daneben existiert die Strecke Changchun-Siping und die, für das TREDAs wichtige, seit 1995 im Bau befindliche Ost-West-Verbindung von Changchun nach Hunchun. Trotzdem nimmt das Straßennetz hier immer noch die zweite Stelle nach der Bahn ein, die Abdeckung mit Straßen liegt mit 114 km per 1.000 km² etwas unter dem nationalen Durchschnitt von 120 km per 1.000 km²³². Nur auf den Schnellstraßen zwischen Harbin und Dalian und von Shenyang in Richtung Shanhaiguan und Beijing verkehren derzeit mehr als 3.000 Fahrzeuge pro Tag.³³

6.1.1.4. Luftfahrt

Parallel zum Aufschwung der zivilen Luftfahrt in China in den achtziger und neunziger Jahren³⁴ gewann der Personentransport in der Luft auch für den Nordosten sowohl bei nationalen wie bei internationalen Verbindungen an Bedeutung. Für den Frachttransport spielt die Luftfracht mit deutlich unter einem Promille des gesamten Frachtaufkommens dagegen immer noch eine unterentwickelte Rolle.

Wichtigste Flughäfen Nordostchinas sind die drei Airports Dalian, Harbin und Shenyang, die im Sommer jeweils Verbindungen zu über 40 Zielorten bieten. Changchun, der vierte internationale Flughafen Nordostchinas, beginnt nach der Eröffnung des neuen internationalen Terminals mit der Ausweitung seiner Auslandsverbindungen.³⁵

Dabei decken sowohl chinesische Fluggesellschaften, vor allem Air China und China Northern, wie auch andere nordostasiatische Gesellschaften wie Korean Air, Air Nippon, Japan Airlines, Aeroflot und Vladivostok Airways Verbindungen innerhalb Nordostasiens ab.

³² NARC 1999, S. 33.

³³ Vgl. die Karte im Anhang, S. A31.

³⁴ Die Zahl der Passagiere stieg von 1980 3,5 Mio. auf 1997 56,3 Mio. Personen. Chinas Luftfahrt entwickelte sich doppelt so schnell wie die Volkswirtschaft und dreimal so schnell wie die übrige Transportwirtschaft. Gegenüber der Welt-Luftfahrt war die Entwicklung sogar viermal so schnell, wodurch Chinas Luftfahrt vom 35. Platz 1980 auf den 11. Platz 1996 vorrückte. Arlt 1998d, S. 26.

³⁵ Arlt 1998d, S. 100.

Tabelle 6-4
Planmäßige Flugverbindungen Nordostchina-Nordostasien 1998

Flughafen	Fukuoka	Hiroshima	Osaka	Sendai	Seoul	Tokyo	Irkutsk	Khabarovsk	Vladivostok	Pyongyang
Dalian	11	2	17	2	4	5				2
Harbin								3	2	
Shenyang					16		3			
Changchun									1	

Zahl = Anzahl der wöchentlichen Flugpaare 1998 (Sommerflugplan). Quelle: CAAC 1998.

Während der Hauptsaison bot die China Northern außerhalb des gedruckten Flugplans noch folgende Verbindungen nach Japan an: Shenyang - Osaka (2 Flugpaare pro Woche), Shenyang - Sapporo (1), Dalian - Toyama (2) und Harbin - Niigata (1)³⁶. Diese Flüge wurden im Sommer 1999 in den offiziellen Flugplan übernommen.³⁷

Tabelle 6-5
Planmäßige Flugverbindungen Nordostchina-Nordostasien 2000

Flughafen	Fukuoka	Hiroshima	Osaka	Sendai	Seoul	Niigata	Tokyo
Dalian	6	2	7	2	7		7
Harbin					5	2	
Shenyang			4		14		
Changchun					9		

Flughafen	Blagoveshchensk	Irkutsk	Khabarovsk	Novosibirsk	Sapporo	Toyama	Vladivostok	Pyongyang
Dalian		1				2		
Harbin	1		6				4	
Shenyang		6	1	2	1			2
Changchun							1	

Zahl = Anzahl der wöchentlichen Flugpaare 2000 (Sommerflugplan). Quelle: CAAC 2000.

Der Vergleich der nordostchinesisch-nordostasiatischen Flugverbindungen 1998 und 2000 belegt die Ausweitung und Diversifizierung des Streckennetzes. Neue Routen konnten dabei vor allem Harbin und Shenyang auf Kosten Dalians etablieren. Einschließlich der neuen Relation Seoul-Changchun ist die Zahl der Linienverbindungen Nordostchina-Süd-Korea innerhalb von zwei Jahren von 20 auf 35 angestiegen. Seoul ist als einziger ausländischer Zielort mit allen vier internationalen nordostchinesischen Flughäfen verbunden.

³⁶ AHST 1998, S. 92.

³⁷ Vgl. CAAC 1999a.

Die russischen Regionalfluggesellschaften Khabarovsk Aviation und East Line Air konnten neue Verbindungen zwischen Shenyang und Khabarovsk bzw. Novosibirsk etablieren. Nord-Korea ist nach wie vor lediglich durch die von Dalian nach Shenyang verlegte Route der Air Koryo mit China verbunden.

Die Mongolei, ebenfalls Mitglied des TRADP, ist nicht direkt mit einer der Provinzen Nordost-chinas verbunden, lediglich in die Hauptstadt der Inneren Mongolei, Hohhot (2) und nach Beijing (6) führen Flüge der MIAT und der Air China aus Ulaanbaatar.³⁸

6.1.2. Russischer Ferner Osten

Der Zusammenbruch der Sowjetunion und der anhaltende ökonomische Wirrwarr in der Russischen Republik³⁹ resultierten in einer drastischen Verschlechterung sowohl der Qualität wie der Quantität der Transportdienstleistungen.

Von der höchsten jemals erreichten Transportleistung der Sowjetunion, nämlich der des Jahres 1988 mit 26 Mrd. t und 5 Billionen Tonnenkilometern⁴⁰, hat sich die SU bzw. Russland mit einem jährlichen Rückgang um rund 5% in den 90er Jahren immer weiter entfernt.

Die deutliche Verringerung von Subventionen und das Ende einer zentralisierten Organisation und Überwachung der Transsibirischen Eisenbahn veränderte die Basisbedingungen für die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen dem europäischen und dem asiatischen Teil Russlands. Preiswerter Passagierverkehr per Flugzeug in abgelegene Siedlungen in Sibirien und dem Russischen Fernen Osten existiert nur noch rudimentär. Die Notwendigkeit, die Eisenbahnlinien und Straßen mindestens für militärische Zwecke einschließlich der Grenzüberwachung in gebrauchsfähigem Zustand zu halten, hat an Bedeutung verloren. Dringend erforderliche neue Investitionen auf allen Gebieten der Infrastruktur einschließlich der Häfen sind kaum finanzierbar.

6.1.2.1. Häfen und Fluss-Schifffahrt

Die derzeitige Entwicklung - oder Nicht-Entwicklung - der Binnenwasserstraßen Russlands liegt außerhalb der Erörterung dieses Textes. In den letzten Jahren des Sowjetunion wurden 70% des Außenhandels über die Hochseehäfen abgewickelt und zwei Drittel davon über die

³⁸ CAAC 1999a.

³⁹ Vgl. Kap. 2.6.2. und 4.2.

⁴⁰ Arora 1995, S. 132.

Häfen am Pazifik.⁴¹ Der Verlust der Ostseehäfen in den nunmehr unabhängigen baltischen Staaten erhöht langfristig die Bedeutung der Häfen im russischen Teil des „Pacific Rim“ weiter.

Von den etwa 20 Häfen, die dabei nördlich des Primorskii Krai liegen, ist keiner von größerer wirtschaftlicher Bedeutung, alle zusammen schlagen nur etwa 1/5 der Im- und Exporte der Russischen Fernen Osten um. Der Grund dafür liegt zunächst in den klimatischen Bedingungen, die die Häfen nur einen Teil des Jahres nutzbar machen. Die Verringerung der Industrieproduktion und ein starker Rückgang des in großem Umfang staatlich subventionierten Küstenhandels, der in sowjetischen Zeiten Ursache für 70% des gesamten Güterumschlags dieser Häfen war, hat zu entsprechenden Einbrüchen beim Umsatz der Häfen in den 90er Jahren geführt.⁴²

Zu den Häfen im Primorskii Krai siehe 6.2.1.

6.1.2.2. Eisenbahn

Die Transportleistungen der Eisenbahn⁴³ sind seit dem Zerfall der Sowjetunion von Jahr zu Jahr zurückgegangen. Auch hier führte die abnehmende Produktion, das Ende der Subventionen und die Verringerung des Transitverkehrs zu erheblichen Einbußen. Gleichzeitig verschlechterten sich die Qualität der Schienenwege durch die mangelnde Instandhaltung: Allein zwischen 1986 und 1992 verdoppelte sich die Länge der Langsamfahrstrecken von 5.000 km auf über 11.000 km.⁴⁴

Für den Russischen Fernen Osten, wie auch für das TRADP spielt die Transsibirische Eisenbahn die entscheidende Rolle. Siehe dazu 6.1.6.2.

6.1.2.3 Fernstraßen

Fernstraßen spielen für den Güter- und Personenferntransport in Russland nur eine untergeordnete Rolle, weniger als ein Viertel der Güter werden auf der Straße befördert.⁴⁵

"The road systems are less important in the macroeconomic sense that they are used mostly to feed and support the rail system."⁴⁶

⁴¹ Arora 1995, S. 131.

⁴² American Embassy Moscow 1996, S.1f.

⁴³ Immer noch ist die Russische Eisenbahn der größte Schienenfrachttransporteur der Welt mit etwa einem Drittel des gesamten Weltschienenfrachtverkehrs.

⁴⁴ Arora 1995, S. 142.

⁴⁵ NARC 1999, S. 33.

Investitionen in den Straßenbau und -unterhalt nahmen in den 90er Jahren ab, obwohl die Zahl der Fahrzeuge anstieg. 1996 betrug die vom Zentralstaat bereitgestellten Mittel dafür nur noch 1/8 der Summe von 1992.⁴⁷

Das einzige national unterstützte Straßenbauprojekt in der Region ist die im „Entwicklungsplan des Präsidenten“ vorgesehene Fernstraße Nakhodka-Khabarovsk-Chita, die bis 2005 fertiggestellt sein soll.⁴⁸

Für den RFO trifft die geringe Bedeutung der Fernstraßen aufgrund der klimatischen Restriktionen in besonderem Maße zu. Die durchschnittliche Straßendichte beträgt nur 8,7 km/1.000 km², wovon nur 37% als Autostraße guter Qualität einzuordnen sind. Im Primorskii Krai ist die Straßendichte innerhalb des RFO am höchsten.

6.1.2.4. Luftfahrt

Die sowjetische Passagierluftfahrt wies die höchsten Passagierzahlen der Welt auf. Große Distanzen und viele Orte, die jahreszeitlich kaum oder gar nicht anders als aus der Luft zu erreichen waren, sorgten dafür. Vor allem aber erfuhren die Tarife eine so massive Subventionierung, dass der Preis für ein Flugticket nur etwa 1/7 der realen Kosten abdeckte.⁴⁹

In den neunziger Jahren änderte sich diese Situation vollständig. Die Preise stiegen und die Aeroflot verlor ihr Monopol an eine Vielzahl kleiner und kleinster Fluggesellschaften, deren Sicherheitsstandards oft unzureichend sind.

Für den Russischen Fernen Osten bedeutete dies eine drastische Einschränkung der nationalen Reisemöglichkeiten, allerdings auch eine Ausweitung der internationalen Verbindungen von den RFO-Flughäfen. Verbindungen bestehen von Vladivostok nicht nur mit Anchorage und Seattle in den USA, sondern ebenso mit den asiatischen Nachbarländern Japan (Toyama und Niigata), China (Harbin und Changchun), Süd-Korea (Seoul und Pusan) und Nord-Korea (Pyongyang).

⁴⁶ Arora 1995, S. 132.

⁴⁷ NARC 1999, S. 33.

⁴⁸ ERINA, FIAS 2000, S. 27.

⁴⁹ Arora 1995, S. 132.

6.1.3. Nord-Korea

Parallel zum Niedergang der nordkoreanischen Wirtschaft ging auch die Leistung der Transportträger in den 90er Jahren deutlich zurück.

6.1.3.1. Häfen und Fluss-Schifffahrt

Binnenschifffahrt spielt in Nord-Korea keine Rolle, auch die Seeschifffahrt beschränkt sich neben militärischen Fahrzeugen auf Küstenmotorschiffe und Fischtrawler bzw. Krabbenfänger. Neben Wonsan und Hungnam ist Chongjin der wichtigste Hafen des Landes, von dem aus die Kohle- und Eisenerzvorkommen der Region verschifft werden. Die Umschlagkapazität von angeblich 8 Mio. t/Jahr wird jedoch bei weitem nicht ausgeschöpft. Für die interregionale Kooperation spielt Chongjin keine Rolle, da die mangelhafte Qualität der Straßen- und Bahnverbindungen den An- und Abtransport von Transportgütern stark behindert.

Zu den Häfen Rajin und Sonbong siehe 6.2.1.

6.1.3.2. Eisenbahn

Nord-Korea verfügt historisch über ein gut ausgebautes Streckennetz von über 8.500 km Länge⁵⁰, das zudem größtenteils elektrifiziert ist und damit eine Bahndichte von 69 km/1.000 km² bietet. Durch den wirtschaftlichen Niedergang des Landes und durch den Energiemangel ist die Zahl funktionstüchtiger Lokomotiven und Waggons und die Anzahl der verkehrenden Züge stark zurückgegangen.

Ein Zeichen für den Mangel an Waggons ist die Tatsache, dass sowohl die chinesische wie die russische Staatsbahn sich weigern, eigenes rollendes Material nach Nord-Korea zu lassen. Russland stellte 1996 sogar für mehrere Monate den Bahnverkehr mit der DPRK völlig ein, da russische Waggons willkürlich in Nord-Korea festgehalten und dort für andere Transporte genutzt wurden.⁵¹ Die einzige Lokomotiven-Fabrik des Landes steht bereits seit Jahren still.⁵²

Die unzureichende Energieversorgung führte in mindestens einem Fall im Februar 1999 sogar dazu, dass ein Personenzug auf der Strecke Chongjin-Pyongyang an einer Steigung zurückrollte und nach dem Versagen der Bremsen entgleiste.⁵³

⁵⁰ Pohl 1998, S. 270, nennt allerdings nur eine Zahl von 5.112 km.

⁵¹ NARC 1999, S. 32 bzw. 87.

⁵² Buckwar 1997.

⁵³ Russischen Angaben zufolge gab es dabei mehrere Dutzend Tote und Verletzte. Sato 2000.

6.1.3.3. Fernstraßen

Ein Fernstraßenbau im modernen Sinne hat in Nord-Korea noch kaum stattgefunden. Das Straßennetz ist nicht für Schwerlastverkehr größeren Umfangs geeignet, wobei es auch kaum Fahrzeuge gibt, die ein solches modernes Straßennetz beanspruchen würden.

„Most of the vehicles one sees are very old trucks kept running with homemade spare parts. Other trucks have been altered to run on methane gas produced by burning cornhusks or any other combustible material. Rusting and decaying buses and trains can be seen with windows either missing or patched up with plastic and tape, or pieces of glass held together by nuts and bolts.“⁵⁴

Es existieren zwei Fernstraßen: die sogenannte „Wiedervereinigungs-Autobahn“ an der Westküste von Kaesong nach Hyangsan, als Vorzeigeprojekt die einzige Verbindung mit nennenswertem Standard, und die Betonstraße von Ost nach West, die die Häfen Nampo und Wonsan über Pyongyang miteinander verbindet.

„In the remainder of country, road conditions are very poor. The main south-north highway on the East Coast is in such poor condition that a trip by Land Cruiser from Pyongyang to Chongjin (on the north-east coast) - a distance of just under 800 km - takes a minimum of three days hard driving. ... Workers are abundant in fields and on road repair. ... Since most roads are made of dirt and gravel, repair crews are a constant presence, especially during the rainy season and in the winter snows. All roadwork is done by hand. On high mountain roads, workers camp overnight because there is not enough fuel to bring them home each night.“⁵⁵

6.1.3.4. Luftfahrt

Ob innerhalb Nord-Koreas noch planmäßiger Zivilflugverkehr existiert, ist derzeit kaum zu verifizieren. International ist Nord-Korea lediglich mit Beijing, Shenyang und Vladivostok verbunden. Im Flugplan vorgesehene Flüge nach Berlin, Moskau, Sofia, Khabarovsk und Macao finden nicht oder nur sehr unregelmäßig statt.

1998 hat Nord-Korea seinen Luftraum für Überflüge durch Fluggerät anderer Nationen geöffnet und sich damit eine neue Deviseneinnahmequelle geschaffen.⁵⁶

⁵⁴ Weingartner, Weingartner 1999.

⁵⁵ Weingartner, Weingartner 1999.

⁵⁶ Pohl 1998, S. 280.

6.1.4. Mongolei

Solange die Mongolei eine Quasi-Kolonie der Sowjetunion war, d.h. während der ersten sieben Jahrzehnte ihrer Existenz, fand fast der gesamte Außenhandel des Landes innerhalb des COMECON-Systems statt. Die Transmongolische Eisenbahn als Zubringer zur Transsibirischen Eisenbahn diente als Haupt- und die Bahnlinie von Choybalsan nach Eerensaw als Nebenverbindung in die UdSSR und nach Osteuropa. Bedarf an weiteren Verbindungen bestand nicht. Inlandstransporte wurden auf dem Luftweg bzw. auf dem Rücken von Pferden und Kamelen realisiert.

Erst nach der radikalen Umorientierung zu einer freien Marktwirtschaft und zum Weltmarkt hin⁵⁷ entstand das dringende Bedürfnis nach einem Ausbau der Verkehrswege in Richtung China und die übrige Welt. Der überwiegende Teil der Hilfszahlungen und Softloans von Geberländern und internationalen Organisationen an die Mongolei wird für die Entwicklung der Infrastruktur ausgegeben⁵⁸.

Angesichts der Größe des Landes und der geringen Zahl der Einwohner ist leicht nachzuvollziehen, dass die Entwicklung des Eisenbahnfrachtverkehrs einschließlich von Transitverkehren auf transasiatischen Routen als der wichtigste Bereich der Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung angesehen wird. Hierin lag auch einer der Hauptgründe für die Mongolei, sich am TRADP zu beteiligen.

⁵⁷ Siehe Kap. 4.5

⁵⁸ Ende 1997 waren Projekte im Infrastrukturbereich (einschließlich Energieversorgung) im Werte von 244,5 Mio. US\$ fertiggestellt. Weitere Projekte im Werte von 518,5 Mio. US\$ befanden sich in der Implementierungsphase. Dashdondov, Shurkhoo 1998, S. 4.

Tabelle 6-6
Transport in der Mongolei 1960 - 1997⁵⁹

	Unit	1960	1970	1980	1989	1990	1996	1997 (est.)
Freight turnover	mio. ton-km	3259.9	2157.2	4987.4	8068.9	6971.6	2685.4	2516.0
- railway		3036.3	1527.6	3449.4	5956.1	5087.8	2528.6	2350.0
- auto transport		220.2	624.5	1528.7	1870.9	1870.9	152.4	160.0
- air transport		0.8	1.5	4.6	8.0	8.0	4.3	5.9
- waterways		2.6	3.6	4.7	4.9	4.9	0.1	0.1
Freight carriage	thous. ton	8037.8	14465.5	33092.8	62024.8	54038.5	9451.8	9000.0
- railway		3913.2	4724.6	9783.2	16859.7	14517.1	7466.0	7000.0
- auto transport		4102.9	9710.7	23263.3	45095.9	39438.9	1982.0	1995.0
- air transport		0.7	2.8	8.9	13.1	10.9	2.7	3.6
- waterways		20.7	27.4	37.4	56.1	71.6	1.1	1.4
Passenger turnover	mio. pass.km	203.8	447.8	1007.1	2102.9	2056.1	1541.1	1730.0
- railway		56.4	135.2	296.6	578.6	570.1	733.4	880.0
- auto transport		124.1	206.4	497.2	957.0	914.6	425.1	430.0
- air transport		23.3	106.2	213.3	567.3	571.4	382.6	420.0
Passenger carriage	mio. pass.	18.1	53.3	122.1	242.2	232.2	109.1	110.7
- railway		0.4	0.7	1.4	2.7	2.6	3.0	3.5
- auto transport*		17.6	52.4	120.2	238.7	231.3	105.9	107.0
- air transport		0.1	0.2	0.5	0.8	0.8	0.2	0.2
Freight turnover	percent	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
- railway		93.1	70.8	69.2	73.8	73.0	94.1	93.4
- auto transport		6.8	28.9	30.6	26.0	26.8	5.7	6.4
- air transport		-	0.1	0.1	0.1	0.1	0.2	0.2
- waterways		0.1	0.2	0.1	0.1	0.1	-	-
Passenger turnover	percent	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
- railway		27.7	30.2	29.4	27.5	27.7	47.6	50.9
- auto transport		60.9	46.1	49.4	45.5	44.5	27.6	24.8
- air transport		11.4	23.7	21.2	27.0	27.8	24.8	24.3

* Die Zahlen für „Passenger auto-transport“ beinhalten offensichtlich den innerstädtischen Verkehr (Busse und Trolley-Busse) in Ulaan Baatar, da die durchschnittliche Länge einer Reise („Passenger turnover“ geteilt durch „Passenger numbers“) nur \approx 4 km beträgt (WA).

6.1.4.1. Häfen und Schifffahrt

In der Mongolei gibt es keine kommerzielle Schifffahrt abgesehen von einigen Booten auf dem See Khovsgol Nur und dem Fluss Selenge. Die 5 Mio. Tonnenkilometer, die 1989 auf Wasserwegen transportiert wurden, entsprachen nur 0,1% des damaligen gesamten innermongolischen Güterverkehrs. 1997 sank dieser Wert auf 0,1 Mio. Tonnenkilometer und damit mit 0,004% (d.h. 1/25.000) des Gesamtwertes in die völlige Bedeutungslosigkeit.⁶⁰ Der Hauptüberseehafen für die Mongolei ist derzeit Tianjin in China, wo die Mongolei ihr eigenes

⁵⁹ Nach SWEDERAIL 1998, Appendix 2: Monconsulting Co.Ltd., Mongolian Railways: Report on Pre-Feasibility Study Framework into Connecting the Eastern Mongolia to the Railway Network of P.R.C. by rail. Appendix Table 2: Indicators of rail transport. Daten für 1997 aus: Siemers 1998, S. 375.

Zollverschlussgebiet hat. Die Errichtung einer eigenen Hochseeflotte befindet sich im Planungsstadium⁶¹, die Mongolei ist 1999 Mitglied der International Maritime Transportation Association geworden⁶².

6.1.4.2. Eisenbahn

„Mongolia joined the TRADP in October 1991. One of the main reasons of this action was motivated by its aspiration to develop, first and foremost, (the) Eastern Zone of Mongolia as a part of the Northeast Asian Economic Region, to be concentrated around the Tumen River Economic Center. Therefore, direct railway connection between Mongolia and Tumen River Economic Development Area through the existing Chinese railway network was considered as a first priority for Mongolia and its successful participation in TRADP. During the several important meetings and discussions, hold in 1992-1995, it was identified that the development of railway network is much (more) advanced and suitable for this purpose than the highway.“⁶³

Für das großflächige Binnenland Mongolei spielte und spielt die Eisenbahn selbstverständlich die entscheidende Rolle beim Warenverkehr mit dem Ausland. Dabei stellt die Tatsache, dass die Mongolei nur eine Nord-Süd-Verbindung hat, aber nicht über eine Ost-West-Bahnlinie verfügt, sowie der Umstand, dass in der Mongolei die russische Spurweite von 1520 mm benutzt wird, eine große Einschränkung für die Warenverkehr mit anderen Ländern als Russland und für den Transitverkehr dar. Eine Bahnlinie, die die östlichen Landesteile der Mongolei mit dem chinesischen Schienennetz verbindet, würde die Möglichkeit eröffnen, die vorhandenen Bodenschätze in der Ostmongolei auszubeuten und zu konkurrenzfähigen Preisen nach China und von dort per Schiff nach Japan und auf den Weltmarkt zu exportieren.

Derzeit bildet die eingleisige trans-mongolische Breitspur-Bahnlinie die Hauptlinie in der Mongolei. Sie verläuft in Nord-Süd-Richtung über 1.100 km von Suhk Baatar an der Grenze zu Russland via Ulaan Baatar nach Zamyn-uud an der Grenze zu China und verbindet damit die Transsibirische Eisenbahn (TSR) mit dem chinesischen Streckennetz über den Grenzbahnhof Erenhot in Richtung Beijing und Tianjin. Die Mehrzahl der Exporte und Importe, einschließlich der Kupferkonzentrate, die das Hauptexportgut darstellen, werden über die Strecke nach Tianjin transportiert:

„...a route that is very congested and subject to lengthy delays.“⁶⁴

⁶⁰ Siehe in obenstehender Tabelle 6-6 „Freight Turnover Waterway“.

⁶¹ Nyamtseren 2000, S. 37.

⁶² Tumen Secretariat 2000c.

⁶³ Comments of the Mongolian National Team on the Draft Final Report of the Pre-feasibility Study „Mongolia, China Railway Project“, May 1998. SWEDERAIL 1998, Appendix 8.2.

⁶⁴ SWEDERAIL 1998, S. 5.

Diese Strecke ist in China gleichzeitig eine der Hauptrouten für den inländischen Kohletransport. Die von China in Rechnung gestellten Transportraten sind verhältnismäßig hoch⁶⁵, die Notwendigkeit des Umpurens der Waggons von der mongolischen Breitspur (1520 mm) auf die chinesische Normalspur (1435 mm) und der chronische Mangel an Leerwaggons in Erenhot resultieren in weiteren Zeitverzögerungen⁶⁶ und Kostensteigerungen.

Entsprechend fiel der Gesamtgüterumschlag der mongolischen Eisenbahnen von fast 6.000 Mio. Tonnen-km im Jahre 1989 auf weniger als 2.500 Mio. Tonnen-km im Jahre 1997. Diese stellten nichtsdestotrotz immer noch über 90% des gesamten mongolischen Frachtumschlages dar.⁶⁷

Neben der trans-mongolischen Bahn existieren in der Mongolei nur zwei kürzere Strecken, die noch von irgendeiner Bedeutung sind: Zum einen die Zweiglinie, die von Bagakhangay (107 km südlich von Ulaan Baatar) 96 km nach Osten nach Baganuur führt, zum anderen die 238 km lange Strecke von Choybalsan nach Eerentsav an der Grenze zu Russland, die von dort weitere 90 km nach Borzya führt, wo sie den Anschluss an die Trans-Manchurische Eisenbahn bildet. Die Trans-Manchurische Eisenbahn verbindet die TSR mit Harbin und Dalian⁶⁸

„As this railway is an important part of the present Eurasian Landbridge, it is heavily utilised and additional capacity is limited. ... The utilisation ratio for 1996 was >90%. ... Due to required border formalities and also an insufficient provision of wagons, longer waiting periods arise when crossing ... to China at Zabaikalsk/Manzhouli.“⁶⁹

Diese Tatsachen erklären, warum aufgrund der Schwierigkeiten, die russischen Pazifikhäfen Vladivostok, Nakhodka und Vostochny über die TSR, den chinesischen Hafen Dalian über die Trans-Manschurische Bahn oder die chinesischen Hafen von Tianjin über die Trans-Mongolische Bahn zu erreichen, die Mongolei für einige internationale Transporte den Hafen von St. Petersburg nutzt, der nur die Kleinigkeit von 6.450 km von Ulaan Baatar entfernt liegt!⁷⁰

Um diese unbefriedigende Situation zu ändern, fand sich bereits in den „Collected Papers“ des TRADP von 1994 der Plan der Verbindung des mongolischen Eisenbahnsystems mit dem chinesischen Kopfbahnhof in Yirshi/Arxan als ein zentrales Element der Entwicklung des

⁶⁵ KAYE 1992b, S. 18.

⁶⁶ Wright 2000 spricht von „delays of up to 17 days at the border“.

⁶⁷ Vgl. SWEDERAIL 1998, App. 2.

⁶⁸ Zur Geschichte der TSR und TMR siehe Kap. 3.2.

⁶⁹ SWEDERAIL 1998, S. 11.

⁷⁰ Mongolian Delegation 1998a, S. 8.

TREDA.⁷¹ Die entsprechend in Auftrag gegebene Studie wurde schließlich im September 1998 veröffentlicht⁷². Entgegen den Terms of Reference des Tumen Secretariats⁷³, fanden die Verbindungen Baganuur-Ondorhaan und sogar Ondorhaan-Choybalsan von vorneherein keine Beachtung in der Studie:

„Furthermore the advantage of reaching Baganuur by extending the railway from Ondorhaan seems only to be to connect with the branch of the existing railway which ends there and thus opens up for transit traffic. The forecasted volumes for transit transports are far from sufficient for motivating this railway link.“⁷⁴

Die Studie konzentrierte sich stattdessen völlig auf die Verbindung der Ost-Mongolei mit China.

„The routes A and B1 are both linking Choybalsan and Tamsagbulag to Baicheng and both can be extended to Ondorhaan and further on to Baganuur if this should appear feasible in the future.“⁷⁵

Die Ost-Mongolei, eines der am wenigstens bevölkerten Gebiete der Erde, besteht überwiegend aus unerschlossener Steppe ohne irgendwelche Straßenverbindungen⁷⁶. Unter der Erde verbergen sich jedoch reiche, bisher nur teilweise erforschte Vorkommen an Bodenschätzen: Öl, Kohle, Uran, Tungsten, Fluoride, Gold, Zink, Blei, Silber und Molybdenum warten darauf, ans Tageslicht gebracht zu werden.

⁷¹ Im Report A (Regional Development Strategy) wurde ausgeführt, dass „... the preferred link that is under consideration by the Governments of both countries (Russia and China, WA) comprises a 470 km section linking Choybalsan with Yirshi in China.“ TRADP RDS SUB-GROUP 1994, S. A7. Report C (Conceptual Infrastructure Master Plan) diskutiert ausführlich „The Idea of a Landbridge“, gibt aber zu bedenken: „There is an existing railway link to the Transsiberian Railway from China through Manzhouli on the China-Russia border and a new link through Arxan and Choybalsan would directly parallel the existing link. ... It is our understanding that (the) extension of the railway through Mongolia is currently being reviewed. The results of this study must be closely considered before any conclusion is drawn.“ TRADP INFRASTRUCTURE SUB-GROUP 1994, S. C16.

⁷² Die Pre-feasibility Study wurde von SwedeRail durchgeführt, einer Consulting-Tochterfirma von Swedish Rail, mit Unterstützung durch Monconsulting (Ulaan Baatar) und Unirule Institute of Economics (Beijing). Die hauptsächliche Datenerhebung vor Ort fand im Oktober/November 1997 statt, eine Entwurf der Studie wurde bereits im Dezember 1997 veröffentlicht.

⁷³ Dokumentiert in SWEDERAIL 1998, App. 8.1.

⁷⁴ SWEDERAIL 1998, S. 21. SwedeRail nennt allerdings keine Quellen oder Zahlen für diese „forecasted volumes“. Zum ganzen Thema des Transit-Transports siehe Kap. 6.1.6.2.

⁷⁵ SWEDERAIL 1998, S. 41.

⁷⁶ Die drei östlichen Aimags (Provinzen) Dornod, Sukhbaatar und Hentii erstrecken sich über 287.000 km², haben jedoch nur 176.000 Einwohner, von denen 38.000 in Choybalsan leben, der Hauptstadt von Dornod und Haupt-Agglomeration der Ost-Mongolei. SWEDERAIL 1998, S. 7f. D.h. außerhalb von Choybalsan kommt auf 2 km² nicht einmal ein Einwohner (zum Vergleich Deutschland 230 Einw./km², EU 116 Einw./km², China 130 Einw./km²).

Die SwedeRail-Studie diskutiert fünf Strecken⁷⁷:

- Strecke A: Choybalsan - Tamsag Bulag - Halhin Gol - Arxan (- Ulan Hot - Baicheng)
- Strecke B: Ondorhaan - Choybalsan - Tamsag Bulag - Lamyn Hairhan uul - Ulan Hot (- Baicheng)
- Strecke B1: Choybalsan - Tamsag Bulag - Lamyn Hairhan uul - Ulan Hot (-Baicheng)
- Strecke C: Baganuur - Ondorhaan - vicinity Dornod Aimag/Suhbaatar Aimag border - Baicheng
- Strecke D: Choybalsan - Manzhouli

Für alle Strecken wird der Gebrauch der Normalspur vorgeschlagen:

„If a new railway line is constructed for transports from the Inner Mongolia eastwards to China or to the ports in the Tuman River area, the disadvantage with a costly reloading after a few hundred km must be avoided, which means that this new line will be constructed with normal gauge. A gauge transfer station shall instead be constructed inside Mongolia where this new line meets the existing broad gauge lines.“⁷⁸

Auf der Grundlagen von Kalkulationen vor allem zu den notwendigen Investitionen, dem Nettowert und der Amortisierungsrate sowie unter Berücksichtigung von ökologischen und sozio-ökonomischen Aspekten kommt die Studie zu dem Ergebnis, dass Strecke A die am besten geeignete ist. In einer ersten Stufe sollte danach die Teillinie von Yirshi nach Tansam Bulag gebaut werden, gefolgt von der zweiten Ausbaustufe mit der Verlängerung nach Choybalsan. Die notwendige Gesamtinvestition wird auf fast 400 Mio. US\$ geschätzt⁷⁹.

Strecke B1 (und nicht B) landet auf dem zweiten Platz, denn

„... the extension from Choybalsan to Ondorhaan is not feasible from an economic point of view.“⁸⁰

Die Kapazität der Strecke B/B1 ist größer, denn sie vermeidet die steilen Anstiege von bis zu 21.5 ‰ der Strecke Arxan-Ulan Hot in China, die in die Strecke A miteinbezogen wird. Das

⁷⁷ Vgl. die Karte im Anhang, S. A38. Die Teilstrecken, die bereits existierende Normalspur-Strecken benutzen, sind in Klammern angegeben.

⁷⁸ SWEDERAIL 1998, S. 23.

⁷⁹ Von dieser Summe müssen der Studie zufolge 346 Mio. US\$ in den Bau der 415 km langen Bahnlinie in der Mongolei und weitere 50 Mio. US\$ für die 28 km lange neue Strecke in China investiert werden (jeweils einschließlich Wendeschleifen und Brücken). SWEDERAIL 1998, S. 27. Peter Arlidge, Weltbank-Berater für die mongolische Regierung, kritisiert diese Zahlen allerdings als angesichts des günstigen Terrains zu hoch angesetzt. Seine Kostenschätzung kommt zu nur etwa der Hälfte der von SwedeRail genannten Werte. (siehe SWEDERAIL 1998, App. 8.1). Die Kostenabschätzung der mongolischen Experten erreicht ähnliche Werte wie Arlidge, nämlich insgesamt nur 196,96 Mio. US\$. Mongolian Delegation 1998b, S. 9.

⁸⁰ SWEDERAIL 1998, S. 41.

aus der Steigung resultierende maximale Gesamtgewicht der Güterzüge von nur 550 Tonnen kann allerdings erhöht werden, wenn statt der in China noch verwandten Dampflokomotiven moderne Diesellokomotiven zum Einsatz kommen.⁸¹

Strecke C erfordert Investitionen in ökonomisch nicht zu rechtfertigender Höhe, während Strecke D

„... has the disadvantage that it becomes a sort of dead-end.“⁸²

Nach der Veröffentlichung erfuhr der Entwurf der Studie heftige Kritik. Peter Arlidge, von der Weltbank finanzierter „Policy Advisor of the Mongolian Ministry of Infrastructure Development“, bemängelte die Methodologie der Studie, insbesondere bei der Erstellung der Frachtmengen-Projektionen.

Er kommt zu dem Schluss:

„So, we have a study that, it seems to me, does not justify any immediate action. It is not that the whole idea is in any way fanciful, but that its time has not come yet. Further developments are needed, in oil, minerals, agriculture, etc. And, perhaps, one could add, not until Zarubino has become a major port.“⁸³

Das mongolische National Team des TRADP bestand gemeinsam mit der Mongolischen Eisenbahn und dem Mongolischen Ministerium für Infrastruktur-Entwicklung auf der Strecke B1 als Grundlage für die weitere Planung. Die Strecke A fand aufgrund der geringeren Kapazität im Hinblick auf die höheren Gradienten keine Akzeptanz.⁸⁴

Die vorerst letzte Entscheidungsrunde zur Ostmongolischen Eisenbahn fand im Dezember 1998 während des TRADP Transport Working Meeting in Yanji, China, statt.⁸⁵ Die mongolische Delegation verteilte ein „Country presentation paper“⁸⁶, welches

„... supports the recommendations of the Final Report prepared by SwedeRail that the route A from Arxan (China) in direction to Choibalsan (Mongolia) as the route for a full feasibility study.“⁸⁷

⁸¹ SWEDERAIL 1998, S. 26.

⁸² SWEDERAIL 1998, S. 41.

⁸³ SWEDERAIL 1998, Appendix 8.1.

⁸⁴ SWEDERAIL 1998, Appendix 8.2.

⁸⁵ Der Autor nahm an diesem Workshop teil.

⁸⁶ Mongolian Delegation 1998a.

⁸⁷ Mongolian Delegation 1998a, S. 8.

Gleichzeitig überreichten die mongolischen Vertreter jedoch ein zweites Papier über „Railway Linkage in the Eastern Zone of Mongolia“⁸⁸, das nach wie vor die Strecke B1 favorisierte. Im Laufe der Diskussionen sprach sich die mongolische Delegation schließlich ebenfalls gegen die Strecke A aus, und verlangte, unrealistischerweise, eine komplette Machbarkeitsstudie für beide Strecken zu erstellen.

6.1.4.3. Fernstraßen

Die Mongolei verfügt über kein Fernstraßensystem, das diesen Namen verdiente. Die offiziell 8.509 km „roads“ außerhalb der Städte sind fast ausnahmslos schlichte Pisten über die Steppe oder entlang von Flussläufen.⁸⁹

Nach dem Ende der intensiven Handelsbeziehungen mit der Sowjetunion ging der Straßen-transport von Gütern deutlich zurück. 1989 betrug er noch 2.097 Mio. Tonnen-km und stellte damit 26% des gesamten Warenverkehrs dar. 1997 lag dieser Wert um mehr als Zehnfache niedriger mit nur noch 160 Mio. Tonnen-km, die nunmehr 6% des Gesamtwarenverkehrs repräsentierten.⁹⁰

Innerhalb des ALTID Rahmenplans sind mehrere transasiatische Fernstraßen vorgesehen, die durch die Mongolei führen (Ulaan Baatar - Altan Bulag, Darkhan - Erdenet sowie eine „vertical axis“ Strecke), allerdings ist auf deren Realisierung nur in sehr weiter Zukunft zu hoffen. 700 km internationale Fernstraßen und 2.000 km Staatsstraßen sind von mongolischer Seite geplant, wobei die rund 1.000 km lange Strecke Ulaan Baatar - Undurhaan - Choybalsan - Matad - Sumber - Chinesische Grenze die höchste Priorität besitzt.⁹¹ Wie diese Planung realisiert und vor allem finanziert werden soll, ist jedoch schwer vorstellbar.

Zwischen der Mongolei und Russland existieren mehrere Straßen-Grenzübergänge, die für den Verkehr freigegeben sind. In der Ost-Mongolei gibt es nur eine feste Straße, die von Choybalsan 21 km in Richtung auf die russische Grenze führt.⁹²

⁸⁸ Mongolian Delegation 1998b.

⁸⁹ Nur in der Phantasie der Autoren des Kim Il Sung University Publishing House in Pyongyang gibt es „motorways extending from the capital to all provincial seats“ und beträgt die „total length of the existing ... roads ... about 50,000 kilometers.“ KISUPH 1995, S. 142f.

⁹⁰ Vgl. SWEDERAIL 1998, App. 2.

⁹¹ Vgl. SWEDERAIL 1998, App. 2, S. 11, Mongolian Delegation 1998a, S. 8, Dashdondov, Shurkhuu 1997, S. 3.

⁹² Fahrzeuge können auf dieser Straße bis zu 100 km/h schnell fahren, wie Dashdondov, Shurkhuu stolz vermelden. (Dashdondov, Shurkhuu 1997, S. 3).

Entlang der chinesisch-mongolischen Grenze ist nur der Übergang Zamyn-uud/Erenhot permanent geöffnet⁹³. Acht weitere Grenzübergänge für Fahrzeuge zwischen der Mongolei und der Inneren Mongolei, die in den 90er Jahren eingerichtet wurden, sind nur für Staatsangehörige der beiden Staaten passierbar und öffnen nur für einen Tag pro Woche. Zwischen der Mongolei und der Provinz Xinjiang gibt es keine Straßenübergänge. 1997 passierten die mongolisch-chinesische Grenze 138.700 Fahrzeuge, die 712.500 Passagiere und 67.500 Tonnen Fracht transportierten.⁹⁴

Die Probleme am Grenzübergang Yirshi stehen nicht in erster Linie mit dem Fehlen von guten Straßen in Zusammenhang. Vielmehr verlangen die chinesischen Behörden bei der Einreise in die Innere Mongolei für die Fahrzeuge Gebühren, die mit der Bezahlung der Zollabfertigung sowie anderen Veterinär- und Sanitär-Vorschriften begründet werden. Die mongolische Regierung hat gegen diese Praxis wiederholt, aber erfolglos protestiert, da ein Abkommen zwischen der Mongolei und China existiert, das den steuer- und abgabenfreien Grenzübergang garantiert.⁹⁵ Im Ergebnis ist das Volumen des grenzüberschreitenden Fahrzeugverkehrs bisher „very, very small“⁹⁶.

6.1.4.4. Luftfahrt

Lufttransport ist seit vielen Jahren in der Mongolei ein üblicher Weg für Inlandstransporte. Zwar beruhte der Luftverkehr auf sehr einfachen Schönwetter-Flughäfen und alten russischen Antonov-Maschinen, mit diesen wurden aber nicht nur Luftfracht und Menschen, sondern auch Ziegen, Hühner und andere ungewöhnliche Passagiere transportiert. Das Verhältnis von 800.000 Flugpassagieren zu 2,2 Mio. Einwohnern, wie es 1989 bestand, ist für den Flugverkehr jeden Landes sehr bemerkenswert. 1997 sank diese Zahl zwar auf 200.000, die Zahl der Passagier-Kilometer verringerte sich jedoch von 567 Mio. auf 420 Mio. weit weniger, worin sich die Ausweitung des Langstreckennetzes der mongolischen Fluggesellschaft MIAT widerspiegelt.⁹⁷

Internationale Flüge erreichen bisher nur den kürzlich renovierten Flughafen von Ulaan Baatar. In naher Zukunft dürfte jedoch die Renovierung und der Bau eines neuen Abferti-

⁹³ Vgl. Karte „Borders crossings of Northeast Asia“, im Anhang, S. A42.

⁹⁴ Mongolian Delegation 1998a, S. 7.

⁹⁵ Mongolian Delegation 1998a, S. 8.

⁹⁶ SWEDERAIL 1998, S. 20.

⁹⁷ Im Sommer 2000 wurden von Ulaanbaatar sieben internationale Destinationen angefliegen: Hohhot und Beijing in China, Irkutsk und Moskau in Russland sowie Osaka, Seoul und Berlin. Der Fluggeräte-Park besteht nach wie vor neben einem Airbus und einigen Boeing 727-200 vor allem aus AN-24, AN-26 und AN-2-Maschinen. MIAT 2000.

gungsgebäudes des ehemaligen Militärflughafens in Choybalsan abgeschlossen sein, der dann auch Großflugzeuge abfertigen kann. Verbindungen von Choybalsan nach Irkutsk, Vladivostok, Jakutsk und Chita in Russland sowie Beijing, Harbin, Urumqi und Hohhot in China, Almaty in Kasachstan und zu einer der Städte Nord-Japans befinden sich in Planung. Gleichzeitig möchte die Mongolei eine neue Luftstraße von der östlichen Mongolei über die chinesische Grenze in Richtung TREGA eröffnen, um einige dieser Strecken zu ermöglichen.⁹⁸

Bislang gibt es zwischen der Mongolei und den drei nordöstlichen Provinzen Chinas keine Flugverbindungen, sondern lediglich nach Hohhot (Innere Mongolei) und Beijing. Osaka und Seoul fliegt die MIAT zweimal wöchentlich von Ulaan Baatar aus an, im Juli und August kommen weitere Flüge für Touristen hinzu.⁹⁹

6.1.5. Süd-Korea

Der Erfolg der südkoreanischen Industrialisierung und Exportoffensive¹⁰⁰ führte zu Engpässen in der Infrastruktur-Entwicklung, die zu Beginn der 90er Jahre die weitere wirtschaftliche Entwicklung vor allem in den Bereichen Straßen- und Autobahntransport negativ beeinflussten.¹⁰¹

Daher wurde die Summe von etwa 100 Mrd. US\$ für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den 90er Jahren eingeplant, die zur Hälfte für den Ausbau des Straßen- und Fernstraßennetzes, zu 40% für die Hochgeschwindigkeits-Zugverbindung Seoul-Pusan und zu 10% für den Ausbau von Häfen und Flughäfen ausgegeben werden sollte. Die Asienkrise ab Mitte 1997 verringerte jedoch sowohl die Notwendigkeit wie auch die Finanzierungsmöglichkeit eines so umfangreichen Expansionsprogramms.

6.1.5.1. Häfen und Hochseetransport

Noch 1961 betrug die Gesamtumschlagkapazität der Häfen Süd-Koreas lediglich 9 Mio. t.

„During the 1970s the focus was on developing cost-effective systems for handling trade. To that end, the government assigned higher priority to building up a national port network and successfully prepared and implemented two major national port plans.“¹⁰²

⁹⁸ Mongolian Delegation 1998a, S. 10f.

⁹⁹ MIAT 2000.

¹⁰⁰ Siehe Kapitel 4.4.

¹⁰¹ Reinfeld 1997, S. 12.

¹⁰² Reinfeld 1997, S. 14.

Der Güterumschlag wuchs durch die rasche Zunahme des südkoreanischen Außenhandels bis zur Asienkrise von 49 Mio. t im Jahre 1973 auf 151 Mio. t 1983 und 359 Mio. t im Jahre 1997.¹⁰³

Für das TRADP von Bedeutung war die rasche Entwicklung der direkten Schifffahrtslinien zwischen Süd-Korea und China nach der Aufnahme diplomatischer Beziehungen im Jahre 1992. Ohne den Umweg Hong Kong kann seither der überwiegende Teil des Verkehrs zwischen den Häfen Inchon und Pusan in Korea und Dalian sowie den Häfen Shandongs Yantai, Weihai und Qingdao abgewickelt werden.¹⁰⁴

"Um den Frachttransport zu vereinfachen, soll es mit Beginn des Jahres 2002 zwischen südkoreanischen und chinesischen Frachthäfen eine Verbindung für Güterwaggonfähren geben, die sogenannte Trans China Railroad (TCR). Ziel ist es, hierdurch Transportzeit und -kosten zu sparen und die chinesischen Ost- und Nordostprovinzen mit ihren Häfen noch attraktiver für die koreanischen Investoren zu machen."¹⁰⁵

6.1.5.2. Eisenbahn

Bis in die 1990er Jahre hinein lag der Schwerpunkt in Süd-Korea eindeutig auf dem Ausbau des Autobahnnetzes, da die Regierung die notwendigen Investitionen in ein erweitertes Schienennetz als zu hoch ansah. Im Ergebnis sank der Anteil des Schienenverkehrs am Passagierverkehr von 1968 43% auf 1990 25%, während im gleichen Zeitraum im Frachtverkehr ein Rückgang von 87% auf 60% zu verzeichnen war.¹⁰⁶

Neue Strecken wurden nur in sehr geringem Umfang gebaut, so dass die Gesamtlänge des Schienennetzes lediglich von 5.800 km im Jahre 1978 auf 6.500 km im Jahre 1992 anstieg.¹⁰⁷ Während noch 1983 11,6 Mrd. Tonnen-km Frachtleistung auf der Schiene nur 5,9 Tonnen-km auf der Straße gegenüberstanden, betrug die entsprechenden Zahlen 1992 14,3 bzw. 11,4 Mrd. Tonnen-km.¹⁰⁸ Mit anderen Worten, das Frachtaufkommen auf der Straße wuchs viermal schneller als das Frachtaufkommen auf der Schiene.

Erst 1992 begann man damit, die Empfehlungen einer von der Regierung eingesetzten „Special Commission on Social Overhead Capital“ in die Praxis umzusetzen, die die verstärkte

¹⁰³ Zahlen nach: Reinfeld 1997, S. 10, Transportation in Korea 1999.

¹⁰⁴ Zum Verkehr Süd-Korea - Nordostchina via die TREDÄ-Häfen siehe Kap. 6.2.2.

¹⁰⁵ Schüller, Meier-Kulenkampff 1999, S. 946.

¹⁰⁶ Cha D.D. 1993.

¹⁰⁷ 1996 waren davon jedoch nur 3.120 km „operational“. Transportation in Korea 1999.

¹⁰⁸ Reinfeld 1997, S. 6.

Nutzung der Bahn unterstützte, um den Straßenverkehr zu entlasten.¹⁰⁹ Kernstück der neuen Entwicklung für den Personenverkehr ist dabei die seit Mitte 1992 im Bau befindliche TGV-Linie, die Seoul in zwei Stunden mit Pusan verbinden soll. Derzeit benötigt der „Super-Express Saemaul“ für diese Strecke von etwa 400 km Länge über vier Stunden.¹¹⁰

Für die Entwicklung des TRA möglicherweise von Bedeutung sind die Nord-Süd-Bahnlinien.

„Given the geographical location of the Republic of Korea, railway transportation has so far been used for domestic movements only.“¹¹¹

Tatsächlich sind jedoch bis auf ein kurzes fehlendes Stück an der Waffenstillstandslinie zwischen Nord- und Süd-Korea Bahnstrecken vorhanden, mit denen Pusan, Mokpo und Seoul mit der TAR¹¹² entweder via Munsan und Dandong in China (Streckenlänge ca. 500 km) oder via Sintanri und Chongjin in der DPRK (ca. 700 km) verbunden werden könnte.

Die Entfernung von Pusan nach Brest in Weißrussland beträgt 10.780 km, wenn die Munsan-Dandong Linie benutzt wird, wobei fünf Grenzübergänge und ein Spurwechsel in Erenhot zu bewältigen sind. Bei Benutzung der Sintanri-Chongjin Linie ist die Entfernung größer (11.600 km), aber es sind nur drei Grenzübertritte und ebenfalls nur ein Spurwechsel¹¹³ nötig.¹¹⁴

Abgesehen von der Verbindung mit Europa könnten wahrscheinlich auch Nordost-China und der Russische Ferne Osten zu konkurrenzfähigen Preisen mit Tür-zu-Tür Bahntransporten anstelle von Schiffstransporten bedient werden, im Falle Chinas sogar ohne einen Spurwechsel.

Bei beiden Linien ist der südkoreanische Teil vollständig elektrifiziert und doppelgleisig ausgebaut, im Falle der Verbindung nach Seoul über die Kyungbu-Linie sogar mehr als doppelgleisig. Auf der Strecke Seoul-Musan sind 38 km von 46 km und auf der Strecke Seoul-Sintanri 76 km von 88 km nicht elektrifiziert und bisher nur eingleisig ausgebaut.. Uiwang, der größte von der Bahn betriebene Containerumschlagplatz und der Hafen von Incheon sind ebenfalls gut an die Kyungbu-Linie angebunden.¹¹⁵ Um größere Mengen Container zu transportieren, ist allerdings die Modernisierung der Streckenabschnitte in Nord-Korea notwendig, vor allem im nördlichen Bereich der Pyongra (Pyongyang-Rajin) Strecke.

¹⁰⁹ Cha D.D. 1993.

¹¹⁰ Transportation in Korea 1999.

¹¹¹ ESCAP 1996, S. 31.

¹¹² Vgl. unten 6.1.6.2

¹¹³ Der Spurwechsel würde in Kangdok nahe Chongjin stattfinden können. KISUPH 1996, S. 127.

¹¹⁴ ESCAP 1996, S. 126.

Das Haupthindernis für den Schienengütertransport von Süd-Korea nach China, Russland und Europa ist selbstverständlich nicht technischer, sondern politischer Natur. Lange Jahre schien es nur schwer vorstellbar, dass es zu einer so weitreichenden Kooperation zwischen den Eisenbahnen beider Teile der koreanischen Halbinsel kommen könnte. Während des TRADP Transport Working Meeting in Yanji, China, im Dezember 1998, rief die bloße Erwähnung einer solchen Möglichkeit von seiten der südkoreanischen Delegation eine unmittelbare heftige Reaktion hervor, bei der die Vertreter Nord-Koreas den Sitzungsvorsitzenden baten, „anderen Delegierten“ nicht zu gestatten, „völlig unrealistische“ Themen auf die Tagesordnung zu bringen.¹¹⁶

6.1.5.3. Fernstraßen

Die obigen Aussagen über den überregionalen Eisenbahnverkehr in Bezug auf die geografische Position Süd-Koreas treffen auch auf den Straßenverkehr zu. Allerdings gibt es im Unterschied zur Bahn kein von den Japanern zurückgelassenes Fernstraßennetz, auf das man im nördlichen Korea zurückgreifen könnte.

Daher ist es im Rahmen dieser Arbeit ausreichend, darauf hinzuweisen, dass ausgehend von den ersten Autobahnen zwischen Seoul und Incheon und zwischen Seoul und Pusan, die in den 60er Jahren ohne ausländische Hilfe oder Finanzierung gebaut wurden¹¹⁷,

„... investment typically did not keep pace with demand given the unabated economic growth and rapid increase in vehicles prompted by the government-led initiative to build a domestic automobile industry. During 1972-92 GNP grew by 8.6 percent a year and vehicle registration grew by nearly 20% a year.“¹¹⁸

1980 befuhren nicht mehr als eine halbe Million Kfz die Straßen Süd-Koreas, bis 1988 wuchs diese Zahl auf 2 Mio., 1992 bereits auf 5 Mio., um 1998 mehr als 10 Mio. zu betragen, womit in weniger als 20 Jahren eine Verzwanzigfachung des Fahrzeugbestandes festzustellen ist. Die Zahl der PKW erlebte sogar eine Verdreifung im gleichen Zeitraum von 250.000 auf über 7,5 Mio. Einheiten. Die Gesamtlänge aller Autobahnen betrug Ende 1999 in Süd-Korea 2.065 km.¹¹⁹

¹¹⁵ ESCAP 1996, S. 31-33.

¹¹⁶ Der Autor nahm am Workshop teil und wurde Zeuge dieser Auseinandersetzung. Zu den aktuellen Diskussionen und Entwicklungen des Jahres 2000 siehe Arlt 2001, S. 20 und Kap. 7.3.3.

¹¹⁷ Worauf man in Süd-Korea noch heute mit Stolz hinweist. Reinfeld 1997, S. 5.

¹¹⁸ Reinfeld 1997, S. 13.

¹¹⁹ Zahlen nach: Reinfeld 1997, Transportation in Korea 1999.

6.1.5.4. Luftfahrt

Die Flughäfen

„... are less efficient than others in the world and elsewhere in the region, where more advanced infrastructure services, such as information technology and interconnections with global networks, are available. Failure to provide more advanced services stems largely from the limitations the government has places on private participation, particularly by foreign-invested services companies.“¹²⁰

Die Zahl der Fluggäste auf Süd-Koreas Flughäfen wuchs von 1983 10 Mio. Passagieren auf 27 Mio. im Jahre 1992.¹²¹ 1998 stieg diese Zahl auf 39 Mio. Passagiere an.¹²²

Fast alle Flughäfen in der Umgebung des TREDAs können inzwischen von Seoul aus erreicht werden, darunter Dalian, Shenyang, Changchun und Harbin in China, Khabarovsk, Vladivostok und Iuzhno-Sakhalinsk in Russland sowie Niigata in Japan.¹²³ Durch die für März 2001 geplante Eröffnung des neuen internationalen Flughafen von Seoul, Incheon, soll eine weitere Verbesserung des Niveaus des Flugverkehrs in Süd-Korea erreicht werden.¹²⁴

6.2. „The most important Step“ – Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung im TREDAs 1990 - 1999

6.2.1. Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung als Voraussetzung für die Entwicklung im TREDAs

„Improvements in the transport sector are recognized as the most important step to accelerate development in TREDAs and eastern Mongolia. The participating governments have agreed that the broad transport sector strategy will be progressively develop an integrated modern transport network that has the capacity to meet two major transport tasks: to service the growth of industry and trade within TREDAs and between TREDAs and its hinterland including North East China and eastern Mongolia; and to capture part of the transit trade from North East China and central and eastern Europe so that it can be re-directed to a number of expanded TREDAs ports serving as gateways to and from Pacific Rim markets.“¹²⁵

Die Verbesserung der regionalen Verkehrsinfrastruktur und die Herstellung bzw. Wiederherstellung der Verknüpfungen über die Grenzen wurden seit Beginn des Projektes als die

¹²⁰ Reinfeld 1997, S. 14.

¹²¹ Reinfeld 1997, S. 10.

¹²² Transportation in Korea 1999. Diese Zahl bezieht sich nur auf innerkoreanische Flüge.

¹²³ Kimpo Airport Administration 2000.

¹²⁴ Nach mehreren Verschiebungen scheint dieser Termin nach der ersten erfolgreichen Landung eines Flugzeuges im Oktober 2000 realisierbar. Vgl. IIA 2001.

¹²⁵ TRADP RDS Sub-Group 1994.

zentrale Voraussetzung für die Entwicklung des Warenaustauschs und Personenverkehrs innerhalb des TREDAs und für den Aufbau des „Rotterdam des Ostens“, des TREDAs als Knotenpunkt des Warentransits von Japan/Süd-Korea nach Europa im intermodalen Schiff-Bahn-Verkehr, bezeichnet.

Dabei geht es vor allem für China um die Wiedergewinnung des 1860 verlorengegangenen Zugangs zum Meer:

„Since first proposed by Chinese representatives in 1990, the highest priority of the Tumen River Area Development Programme (TRADP) has been that land-locked Jilin Province secures an outlet to the Sea of Japan, using Russian and North Korean ports.“¹²⁶

Tatsächlich konnte im Bereich des Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur im TRADP eine Reihe von konkreten Ergebnissen erzielt werden, wie sie eine interne Aufstellung des Tumen Secretariat im Herbst 1999 zusammenfasst:

Häfen und Schifffahrt:

- Kunstdünger-Verladeeinrichtung, Rajin, 1994
- Aluminium-Verladeeinrichtung, Rajin, 1994
- Mobile 20 ft Container-Verladeeinrichtung, Rajin, 1995
- Erweiterung der Kohle-Verladeeinrichtungen, Vostochny, 1996
- 40 ft Container-Verladeeinrichtung, Rajin, 1998

Eisenbahn:

- Tumen-Hunchun Bahnlinie, 1993
- Elektrifizierung der Rajin-Namyang Bahnlinie, 1995
- Verbindung der Hunchun-Kraskino Breitspur-Bahnlinie, 1996
- Hunchun International Railway Station (China) mit Bahnsteigen, Rangierbahnhof, Umladevorrichtungen, Zoll- und Grenzkontroll-Büros, 1999
- Rangierbahnhof, Makhalino (bei Kraskino), 1999

Straßenbau:

- Betonstraße Hunchun - Changlingzi (12 km, russische Grenze), 1994
- Betonstraße Hunchun - Shatuozi (15 km, nordkoreanische Grenze), 1995
- Asphaltstraße Kraskino - Changlingzi (30 km), 1995
- Schnellstraße Yanji – Yanji Flughafen, 1997
- Asphaltstraße Longjing - Sanhe (48 km, nordkoreanische Grenze), 1997
- Asphaltstraße Yanji –Antu (Changbaishan tourism highway, 191 km), 1999
- Yanbian Highway (279 km), 2000
- Asphaltstraße Hunchun - Quanhe (nordkoreanische Grenze, 39 km), 2000
- Schnellstraße Yanji – Longjing (20 km), 1998

Luftverkehr:

- Yanji International Airport Terminal und verlängerte Landebahn, 1997
- Vladivostok international Airport Terminal, 2000
- Rajin Heliport, 1998¹²⁷

¹²⁶ Tsuji H. 2000, S. 24.

¹²⁷ Nach Davies 1999a, jeweils mit Datum der Fertigstellung.

Die Aufstellung lässt allerdings bereits erkennen, dass die Mehrzahl der größeren Verkehrsinfrastrukturentwicklungs-Projekte, vor allem im Straßenbau, in China durchgeführt wurden. Außerdem enthält die Liste eine Reihe von Verkehrs- und Transportbauten, die entweder nicht mehr (Verladestationen für Aluminium und Kunstdünger in Rajin) oder noch nicht (Heliport, Bahnverbindungen China-Russland) genutzt werden. Das wichtigste auf der Liste fehlende Projekt ist der Ausbau der Straße von der chinesisch-nordkoreanischen Grenze bis zum Hafen in Rajin.

Entsprechend setzte sich im Laufe des Programms die Erkenntnis durch, dass es mit dem Ausbau der Verkehrs-„Hardware“ alleine nicht getan ist:

„Investment in infrastructure is one dimension of the requirement to improve transportation linkages in the Tumen Region. The other dimension is reducing the non-physical impediments to cross-border flows of people and goods. Without greater progress in the latter, investments in infrastructure will not be economic.“¹²⁸

Nicht infragegestellt wurde jedoch, dass potentiell ein großer Bedarf im regionalen wie internationalen Verkehr vorherrsche,

„... despite much evidence that existing transport infrastructure was underutilized with an excess capacity of 50 percent or more, including in particular Russian and DPRK ports.“¹²⁹

6.2.2. Intermodale Oberflächenverkehre (Land/Wasser)

Bei den Transportrouten innerhalb des TREDAs spielen die Häfen die entscheidende Rolle. Als Überblick sei der Darstellung der verschiedenen Routen ein Vergleich der Grunddaten der wichtigsten Häfen vorangestellt.

Tabelle 6-7
Grunddaten der wichtigsten Häfen für das TRADP 1997

	1) Zahl der Liegeplätze	2) Gesamtlänge der Kais (in km)	3) Kapazität pro Jahr (in Mio. t)	4) Realer Jahresumschlag 1997	4) als Prozentsatz von 3)
Dalian	62	16,0	63,0	70,4	112%
Vladivostok	17	4,2	6,0	3,3	55%
Nakhodka	22	3,5	8,0	5,0	63%
Vostochny	12	2,7	15,6	8,1	52%
Zarubino	4	0,7	1,2	0,1	8%
Posiet	3	0,4	1,6	0,3	19%
Rajin	13	2,5	3,0	ca. 0,3	10%

Quelle: Port and Airport Bureau Niigata 1998, S. 2, eigene Berechnungen.

¹²⁸ Tumen Sekretariat 1998a.

¹²⁹ Von Rabenau 2000.

6.2.2.1. Transportroute Yanbian - FETZ Rajin-Sonbong – Süd-Korea/Japan

Yanbian war - wie die ganze Provinz Jilin – bis 1995 in der misslichen Situation, als Hafen für Im- und Exporte nur Dalian zur Verfügung zu haben, 1.300 km entfernt und nur über chronisch überlastete Bahnverbindungen zu erreichen. Entsprechend stand die Frage der Schifffahrtsrechte auf dem Tumen und die Hoffnung auf die mögliche Nutzung russischer und nordkoreanischer Häfen als Entrepot für den Warenverkehr zwischen Japan, Süd-Korea und China und weiter nach Europa für die Vertreter der Provinz im Vordergrund des TRADP.

Allerdings bleibt bei der Klage über den Verlust des direkten Zugangs zur Sea of Japan im Jahre 1860 in der Regel unerwähnt, dass es vor diesem Zeitpunkt ebenfalls keinen chinesischen Hafen von irgendeiner Bedeutung an diesem Teil der Küste gab, da der Überseehandel mit Waren aus der Mandschurei erst nach 1860 begann, mit Vladivostok als neuem Hafen auf der nunmehr russischen Seite und Yingkou/Newchwang und später Dalian und Lüshun als Verschiffungsort in China.

Flussschifffahrt spielt im chinesischen Teil des TRA keine bedeutende Rolle. Zu Beginn des TRADP gab es allerdings Ideen auf chinesischer Seite, bei Fangchuan, d.h. etwa 20 km oberhalb der Mündung, einen Flusshafen für die ins Auge gefasste Multinationale Sonderwirtschaftszone zu bauen. Nachdem jedoch klar wurde, dass dieses Konzept nicht durchsetzbar war, verschwand diese Planung in den Schubladen. Der „Conceptual Infrastructure Masterplan“¹³⁰ von 1994 erwähnt ihn nicht mehr. Ein solcher Hafen hätte auch mit enormen praktischen Problemen zu kämpfen gehabt: Erstens besitzen lediglich die Anrainerstaaten Schifffahrtsrechte, Schiffen unter anderen Flaggen könnte die Fahrt auf dem Tumen jederzeit untersagt werden. Nord-Korea ließ 1990 die symbolische Fahrt von neun chinesischen Schiffen ins Japanische Meer zu, verbot aber danach allen fremden Schiffen die Benutzung der nordkoreanischen Seite des Flusses.¹³¹ Zweitens ist der Fluss je nach Jahreszeit nur wenige Meter tief, so dass nur kleinere Schiffe von max. 2.000 BRT bis nach Fangchuan fahren könnten. Um dies zu ändern, müsste eine Fahrrinne ausgebaggert und ständig erneuert sowie eine höhere Eisenbahnbrücke an der Mündung gebaut werden, Maßnahmen, die nicht nur enorme Kosten, sondern auch ökologische Folgeschäden für das Tumen-Delta mit sich brächten. Im Winter friert der Fluss zudem für rund vier Monate zu, so dass die Fahrrinne in dieser Zeit zusätzlich von einem Eisbrecher freigehalten werden müsste.¹³²

¹³⁰ TRADP Infrastructure Sub-Group 1994.

¹³¹ Bornschein 1994, S. 61. Die Grenze liegt in der Flussmitte.

¹³² Vgl. zu den Flusshafenplänen auch Pohl 1993b, S. 90ff., der von Plänen der Provinz Jilin für einen Hafen für Schiffe bis 10.000 BRT in Hunchun berichtet, während für den Hafen von Fangchuan 1993

In den Fangchuan-Hafenplänen ist daher eher ein politischer als ein ökonomischer Ansatz zu entdecken. Entsprechend nutzte auch die russische Propaganda das Gespenst des „Chinese Seaport“ für den Widerstand gegen das russisch-chinesische Grenzabkommen von 1991¹³³:

„The fact is that China is building a seaport (we saw it with our own eyes: Construction is going ahead full speed). .. China, having received the Russian land, will thereby acquire a land exit to the sea. China - not Russia: In the very near future a high-capacity port will be built here, and a railroad will lead to it connecting the Asia-Pacific region with Europe and passing through Kazakhstan, Turkmenistan, and Iran. ... After this, who will need our Transsiberian main rail line and our eastern ports, where everything is expensive and the standard of services much lower than foreign services?“¹³⁴

Der Kommandeur der russischen Pazifikflotte behauptete sogar, die Übergabe der strittigen 300 ha Land an China würde chinesischen Schiffen den Zugang zum Meer ermöglichen und damit ein „militärisches Ungleichgewicht“ in Nordostasien heraufbeschwören.¹³⁵

Gouverneur Nazdratenko

„...opposed the port because of the environmental hazards, but also because he refused to move the border of Russia for China’s convenience.“¹³⁶

In westlichen Zeitungsartikeln taucht der „Hochseehafen“ ebenfalls gelegentlich noch auf, manchmal sogar als „Schaffung eines chinesischen Korridors in der russischen Provinz Primorje“ und als „Pekings Zugang zum Japanischen Meer, auf den es seit langem drängt“.¹³⁷

In ganz Nordostasien trägt die Eisenbahn die Hauptlast des Güter- und Personenverkehrs. Auch im TREDAs findet sich, überwiegend aus Vorkriegszeiten und japanischer Besetzung stammend, ein grundsätzlich gut ausgebautes Eisenbahnnetz. Kalter Krieg und ungenügende Wartung haben jedoch dazu geführt, dass Schienen, Signaltechnik und rollendes Material überwiegend heruntergewirtschaftet und völlig veraltet sind.

Auch das innerkoreanische Eisenbahnsystem im Nordosten des Landes leidet an der schweren Wirtschaftskrise Nord-Koreas und konnte im Verlauf der 90er Jahre immer weniger

Ausbau und Anbindung an einen 24 km langen „Kanal“ zum Meer durch ein südkoreanisches Unternehmen vorgesehen gewesen wären.

¹³³ Vgl. Kap. 4.1.

¹³⁴ Sherova, Vinogradov 1997, S. 2. Dr. Davies vom UNDP fühlte sich auf einer Umweltkonferenz in Vladivostok entsprechend genötigt, festzustellen: „To our knowledge there is no port. Last time I went there, there was nothing there. Zero. I think this port is more of a fantasy than a reality.“ Vladivostok News 1997c.

¹³⁵ Working 1997a.

¹³⁶ Vladivostok News 1997b.

¹³⁷ Wenk 1997, S. 2.

Transportleistungen zur Verfügung stellen. Die parallel zum Fluss verlaufende Bahnstrecke Tumen City – Namyang - Tumangang, traditionell der Haupttransportweg von Yanbian nach Nord-Korea, sank in der Transportleistung aufgrund zunehmender Probleme mit den altersschwachen Schienen, einstürzenden Tunnels, Strommangel und fehlendem rollenden Material von über 1 Mio. t 1994 auf 0,2 Mio. t 1996¹³⁸ bis hin zur völligen Bedeutungslosigkeit Ende der 90er Jahre¹³⁹. Daran änderten auch der neuerbaute Rangierbahnhof auf der chinesischen Seite mit einer Jahreskapazität von 6 Mio. t und die 1995 in Nord-Korea vorgenommene teilweise Elektrifizierung der Strecke und organisatorische Maßnahmen nichts:

“The railway system in North Hamgyong Province was reorganized (in 1997) and instead of being four or five railways bureaus competing for limited locomotives and rolling stock, there is now the Rajin Railway Bureau, responsible for all railway services and rolling stock from Tumangang (Russian border) to Namyang (Tumen City, Chinese border), Sonbong, Rajin and the railway to Chongjin. ... However, there is still a grave shortage of locomotives and rolling stock.”¹⁴⁰

Der Mangel an Waggons führte dazu, dass viele chinesische Waggon nicht mehr aus Nord-Korea zurückkehrten, so dass 1998 das chinesische Eisenbahnministerium drohte, sämtlichen Verkehr, auch über Dandong an der Westküste, komplett einzustellen.¹⁴¹

Im Personenverkehr verkehrte der erste – und letzte – „trial border tourism train“ zwischen Tumen City und Rajin am 22. August 1997 als erster Passagierzug auf dieser Strecke seit 1945. Den 180 Gästen standen sechs „soft sleeper“ Schlafwagen, ein Karaoke-Salonwagen und ein Gepäckwagen zur Verfügung. Der Zug benötigte für die Strecke von etwa 160 km zehn Stunden von 19.00 h bis 5.00 h früh am nächsten Morgen. Neben anderen Ehrengästen nahm der Gouverneur der Provinz Jilin an der feierlichen Inbetriebnahme teil. Diesem Zug folgte allerdings kein zweiter, obwohl inzwischen in Rajin zwei Hotels fertiggestellt wurden und dadurch die Notwendigkeit entfällt, für die kurze Strecke mangels Übernachtungsmöglichkeiten vor Ort einen Nachtzug einsetzen zu müssen.

So bleibt für den Transport von Personen, Containern und anderen Gütern von Yanbian nach Rajin nur die Straßenverbindung über die 1936 unter japanischer Leitung gebaute, 1982 geschlossene und 1995 für den Güter- und 1997 auch für den Personenverkehr wiedereröffnete Wonjong-Brücke.

¹³⁸ NARC 1999, S. 41.

¹³⁹ Wright 2000, vgl. Kap. 7.3.

¹⁴⁰ Davies 1997a, S. 2.

¹⁴¹ AFP 1999b.

Wie die Mehrzahl der Straßen im TREDAs befand sich zu Beginn der 90er Jahre die Route jedoch in einem schlechten Zustand, was Breite, Straßendecke und Belastbarkeit angeht. Für LKW wiesen viele Bergstrecken zu starke Steigungen auf. Dabei zeigten sich die grenzüberschreitenden Fahrwege allgemein in einem durchschnittlich noch schlechteren Zustand, da sie jahrzehntelange nicht oder kaum genutzt wurden. Insbesondere im chinesischen Teil des TREDAs verbesserte der Aus- und Neubau von Straßen die Situation deutlich. Größere Straßenbauprogramme für Yanbian begannen bereits vor dem Start des TRADP im Jahre 1988. Allerdings erreichten auch noch 1994 nur 460 km von insgesamt 2.470 km Fernstraßen in Yanbian den nationalen Mindeststandard.¹⁴² In diesem Jahr wurde die Errichtung einer modernen Autobahn von Changchun nach Hunchun beschlossen. Die Bauarbeiten begannen 1995 und schritten bis Ende der 90er Jahre trotz der Notwendigkeit der Errichtung etlicher Tunnels und Brücken relativ zügig voran, so dass der überwiegende Teil der neuen zentralen Ost-West-Straßenverbindung der Provinz Jilin - allerdings ohne Anbindung Yanjis - dem Verkehr übergeben werden konnte und damit den chinesischen Teil des TREDAs an das entstehende Fernstraßennetz Chinas anschließt. Jeweils ein Drittel der Kosten für den Bau der Strecke übernahmen die chinesische Zentralregierung und die Provinzregierung von Jilin, das restliche Drittel konnte mit internationalen Krediten finanziert werden.¹⁴³

Zuvor wiesen in Yanbian nur der 56 km lange Teil der Provinzstraße 201 zwischen Yanji und Hunchun und der 46 km lange Teil der Provinzstraße 202 zwischen Xinguang Crossroad (20 km östlich von Yanji) und Wangqing eine Verkehrskapazität von 5.000 Fahrzeugen pro Tag auf.¹⁴⁴

Die Zentralregierung Chinas und die Provinzregierung von Jilin formulierten bereits 1995 das Ziel

„... to build a comprehensive road network providing not only access to interior China but across Yanbian's seven border crossings to ports in Russia and the DPRK - Tumen, Nanping, Kaishantun, Hunchun, Changlingzi, Shatuozi and Guchengli (Quanhe Bridge)“¹⁴⁵

Nach Aussagen von 1998 war die Fertigstellung der bereits in Bau befindlichen Anbindung von Yanji an den Changchun-Hunchun-Highway und die Verlängerung der Strecke von Hunchun bis zur Wonjong-Brücke an der Grenze zu Nord-Korea bei Quanhe für das Jahr

¹⁴² Millward 1995, S. 7.

¹⁴³ ERINA, FIAS 2000, S. 25.

¹⁴⁴ Vgl. Karte "Highway Network at present" im Anhang, S. A34.

¹⁴⁵ Millward 1995, S. 8.

2002 vorgesehen.¹⁴⁶ Tatsächlich konnte die Strecke Hunchun-Quanhe jedoch bereits Ende 1999 fertiggestellt werden. Sie verkürzt die Entfernung von 55 km auf 39 km und erlaubt durch die Asphaltierung und die Anlage mehrerer Tunnels eine wesentlich schnellere und sicherere Fahrt als die alte, sich über Hügel windende und vor allem im Winter für LKW kaum zu nutzende Strecke. Die Beschleunigung des Baus erklärt sich aus dem finanziellen Engagement der Yanbian Hyuntong Shipping Group, die den Hafen von Rajin nutzt.

Jenseits der Brücke, in der FETZ Rajin-Sonbong, existieren jedoch keine für den Schwerlastverkehr geeigneten Straßen. Die Hauptstrecke in der Region stellt die überwiegend ungepflasterte Ringstraße dar, die Chongjin, Rajin und Sonbong mit Saeplyol, Onsong und Hoiryung am Tumen-Fluss mit einer Gesamtlänge von 384 km miteinander verbindet.¹⁴⁷

Seit Gründung der FETZ und noch im Jahre 1995 wurden von nordkoreanischer Seite ambitionierte Pläne veröffentlicht, die den Bau von mindestens 12 Meter breiten Fernstraßen zwischen Chongjin-Rajin-Tumangang (114 km), Chongjin-Hoeryong (75 km) und Rajin-Namyang vorsahen, wobei pro Strecke etwa 40 Brücken und vier bis neun Tunnels errichtet werden sollten. Die wichtige Verbindung von Rajin zur Wonjong-Brücke via Undok sollte sogar mit einer 19 Meter breiten Straße realisiert werden. Ein Datum für die Aufnahme der Bauarbeiten nannten die Planer jedoch nicht.¹⁴⁸

Die Verbreiterung dieser letztgenannten Strecke zu einer funktionstüchtigen Fernstraße oder wenigstens Asphaltierung der entscheidenden Straßenverbindung im nordkoreanischen Teil des TREDAs über die hügelige Landschaft zwischen Sonbong und Wonjong wurde wieder und wieder angemahnt und angekündigt. Der UNDP-Investitionsführer über Yanbian von 1995 kündigte die Verbreiterung und Ertüchtigung der Straße noch für das gleiche Jahr an.¹⁴⁹ Anfang 1997 verbreitete das Tumen Secretariat die Nachricht, dass Nord-Korea bereits staatliche Finanzmittel für diesen Zweck bereitgestellt hätte.¹⁵⁰ Später im selben Jahr verschob sich dieser Termin auf das Ende des Folgejahres 1998.¹⁵¹ Auf dem TRADP Transport Meeting im Dezember 1998 kündigte die DPRK-Delegation „improvements“ der Straße für

¹⁴⁶ Mündliche Information durch Herrn Zou Yong, State Planning and Development Commission, China, während des TRADP Transport Meeting in Yanji, China, am 8. Dezember 1998.

¹⁴⁷ Wann Y., Choong H.L., Yon J.M. 1998.

¹⁴⁸ KISUPH 1995, S.34f.

¹⁴⁹ Millward 1995, S. 8.

¹⁵⁰ Davies 1997a, S. 2.

¹⁵¹ Davies 1997b, S. 3.

1999 an, ohne jedoch Details über genaue Zeitpunkte oder die Form der Verbesserungen anzugeben.¹⁵² Auch der PADECO-Bericht vom Mai 1999 weist noch darauf hin, dass

„... poor road conditions are still a constraint on this route. ... Road improvement work has been lagging on the DPRK side due to budgetary shortfalls, with only a gravel sub-base applied, on 54 km of the 67 km between Rajin and Wonjong.“¹⁵³

Die Hoffnung, dass Nord-Korea aus eigener Kraft einen Ausbau der Verbindung in naher Zukunft finanzieren kann, hatte man zu diesem Zeitpunkt bereits aufgegeben. Entsprechend spielte diese Straße in der Projektliste¹⁵⁴, mit der der letzte Direktor des Tumen Secretariats, Dr. Husband, 1999 auf Investorensuche ging, ebenso eine prominente Rolle wie in den Überlegungen für die Etablierung der Northeast Asia/Tumen Investment Corporation NEA-TIC. Der vorerst letzte Versuch, mit der Tyson Co. aus Hong Kong einen Investor für das Projekt zu gewinnen, scheiterte Ende 1999.¹⁵⁵ Der zunehmende Schwerlastverkehr mit Container-LKW zwischen der Wonjong-Brücke und dem Hafen von Rajin zerstört aber die vorhandene Schotterstraße zusehends, so dass hier ein zentrales Problem für den interregionalen Verkehr von Monat zu Monat gravierender wird.¹⁵⁶

Ungeachtet dieser Schwierigkeiten transportiert die Yanbian Hyuntong Shipping Group 1999 bereits mit 13 Zugmaschinen und 23 Chassis auf der Strecke Container und andere Fracht im Zubringerdienst für die dreimal monatlich zwischen Pusan und Rajin verkehrende Frachtlinie.¹⁵⁷

¹⁵² Mündliche Information durch Mr. Li Dong Won, Korea Committee for Promotion of External Economic Cooperation, DPRK, während des TRADP Transport Meeting in Yanji, China, 8. Dezember 1998. Mr. Li legte Wert darauf, dass er von einer Verbesserung der Straße („road“), nicht vom Bau einer Autobahn („highway“) spreche.

Der Autor konnte selbst beobachten, wie auf der Strecke im Frühjahr 1997 etwa 30 cm hohe Markierungssteine am Straßenrand an Stellen aufgestellt wurden, an denen die Straße an Abgründen vorbeiführt, da keine farbliche Markierung des Straßenrandes existiert. Bei einer erneuten Befahrung der Strecke im Frühjahr 1998 waren die meisten Markierungssteine entweder beschädigt oder ganz verschwunden, da sie offensichtlich aus minderwertigem Material mit sehr hohem Sandanteil hergestellt waren.

¹⁵³ PADECO 1999, S. 35.

¹⁵⁴ Tumen Secretariat 1999f.

¹⁵⁵ ERINA, FIAS 2000, S. 25.

¹⁵⁶ Vgl. Kap. 7.4.

¹⁵⁷ Park J.K. 1999, S. 21.

Tabelle 6-8

Grenzverkehr zwischen Hunchun und Nord-Korea Güter (außer Containern) und Personen 1996-1999

	1996	1997	1998	1999 Jan.-Juli	1999 Jan.-Nov.
Fracht (in t)	28.713	75.549	43.799	58.399	106.234
davon China -> DPRK	18.032	62.260	39.908	52.756	98.472
davon DPRK -> China	10.681	13.289	3.891	5.643	7.762
Personen (Ein- und Ausreise)	n.a.	81.025	104.431	64.681	148.869* (Jan.-Dez.)

Quelle: Angaben 1996-1998 Hunchun Customs Office, zit. nach Tsuji H. 2000; Januar bis Juli 1999: Wright 2000, Dai X.Y. 2000.

* Angabe für 1999 gesamt: nach Tumen Secretariat 2000c.

Der überwiegende Teil des Grenzverkehrs findet über die Wonjong-Brücke statt, der kleinere Grenzübergang von Shatuozi nahe Hunchun verlor nach Öffnung der Brücke fast jede Bedeutung und war 1998 nur noch Schauplatz für rund 5% der in vorstehender Tabelle genannten Verkehre.

Die Bedeutung des Transportweges für Exporte aus China über Rajin nach Süd-Korea hat trotz des durch die Asienkrise bedingten Einbruchs 1998 deutlich zugenommen, vor allem durch 1999 aufgenommene Exporte von Holzspänen. Die Lieferungen nach China sind dagegen nicht angestiegen und machen nur noch weniger als 10% der gesamten Transporte aus.

Die Container-Transporte zwischen Rajin und Pusan entwickelten sich ab 1995 kontinuierlich mit einer Zunahme von rund 50% in Richtung Rajin und einer mehr als Verdoppelung in Richtung Pusan.

Tabelle 6-9

Container- und Stückguttransporte Rajin-Pusan 1995-1999

	1995	1996	1997	1998	1999
Container (TEU)	114	2.475	3.019	3.823	5.225
davon Pusan -> Rajin	56	1.556	1.676	2.456	2.703
davon Rajin -> Pusan	58	919	1.343	1.367	2.522
Stückgut (t)	0	12.708	1.790	7.770	15.569
davon Pusan -> Rajin	0	12.708	1.623	7.696	13.689
davon Rajin -> Pusan	0	0	167	74	1.880

Quelle: Angaben 1996-1998 Hunchun Customs Office, zit. nach Tsuji H. 2000; Angaben 1999 Tumen Secretariat 2000c.

Beim Transport nach Rajin handelt es sich hauptsächlich um Textilstoffe, verarbeitete Lebensmittel, Maschinen, Artikel des täglichen Bedarfs, Autos, Baumaterialien usw. Von Rajin werden Bekleidung, Holzkohle, Holzprodukte wie z.B. Schreibtischbeine, landwirtschaftliche Erzeugnisse und Meeresprodukte (in Kühlcontainern) transportiert. Allerdings blieb das von der Dong Long Shipping Co. Ltd., einem Joint Venture zwischen einer südkoreanischen Firma und der Hyuntong Shipping Group, eingesetzte Schiff in der Regel zu unter 50% ausgelastet. Hohe Frachtraten, die etwa dreimal so hoch wie bei der etwa gleichlangen Route Pusan – Shanghai liegen¹⁵⁸, sorgen dafür, dass nur etwa 20% der Im- und Exporte von Hunchun über diese Transportroute abgewickelt werden, während die übrigen nach wie vor Dalian als Verschiffungshafen benutzen¹⁵⁹, und 1999 die Betreiber über die Einstellung der Linie nachdenken ließ.¹⁶⁰ Probleme mit den unzureichenden Kommunikationsmitteln¹⁶¹, der unsicheren Versorgung mit Elektrizität und dem Mangel an Devisen wurden dabei als zusätzliche Schwierigkeiten benannt.¹⁶²

Die Häfen von Rajin und Sonbong wurden ab 1931 unter der japanischen Herrschaft ausgebaut.¹⁶³ Einigen ausländischen Besuchern, die nach der Etablierung der FETZ Rajin-Sonbong das Gebiet 1992 besuchten, bot sich ein vertrautes Bild:

„Die Hafen-Anlagen sahen exakt so aus wie vor fünfzig Jahren, als die japanischen Kolonialbehörden den Hafen ausbauten, berichtete ein japanischer Geschäftsmann, der seine Kindheit in Rajin verbracht hatte.“¹⁶⁴

Die natürlichen Bedingungen des Hafens sind günstig. Rajin wird durch eine Halbinsel und zwei Inseln geschützt, der Tidenhub beträgt nur etwa 30 cm, der Hafen ist ganzjährig eisfrei.¹⁶⁵ Er verfügt über drei Docks, die für Schiffe bis maximal 30.000 BRT benutzbar sind.

Das 950 m lange Dock 1 verfügt über 1994 mit russischer Hilfe installierte Lager- und Verladeeinrichtungen für Kunstdünger und Aluminium, die jedoch nicht mehr genutzt werden, da die aus Australien nach Russland gehenden Aluminium-Lieferungen nach 1996

¹⁵⁸ Wright 2000.

¹⁵⁹ Tsuji H. 2000, S. 24.

¹⁶⁰ Jun I.S. 1999.

¹⁶¹ Für Telefondienste in Rajin-Sonbong ist die NEAT&T, ein Joint Venture mit der Loxley Pacific Co. aus Thailand zuständig. Alle internationalen Telefonate müssen über Pyongyang durchgeführt werden, mit Kosten von 1,5 US\$/Minute nach Yanbian und mehr als 5 US\$/Minute nach Vladivostok oder Japan. Die Benutzung von chinesischen Mobiltelefonen, die technisch möglich wäre, ist verboten.

¹⁶² Park J.K. 1999, S. 21.

¹⁶³ Vgl. Kap. 3.4.

¹⁶⁴ Pohl 1993, S. 90.

¹⁶⁵ KISUPH 1995, S. 123f.

ebenso ausblieben wie die aus Russland für den asiatischen Markt bestimmten Kunstdünger-Transporte.

Der Hauptkai, Dock 2, ist 965 m lang und wird seit 1995 für die Frachtlinie nach Pusan genutzt. Die beiden vorhandenen Kräne für 10 bzw. 30 t sind jedoch so kurz, dass für die Be- und Entladung der Container das Schiff jeweils einmal herumgedreht werden muss, was für zusätzlichen Zeit- und Kostenaufwand sorgt.¹⁶⁶ Hyuntong Shipping installierte daher 1995 eine mobile 20 ft und 1998 eine 40 ft Container-Verladeeinrichtung in Form eines 36 t Kranes, der jedoch aufgrund technischer Schwierigkeiten nicht zum Einsatz kommt.

Dock 3 ist 580 m lang und wird kaum benutzt. Insgesamt verfügt Rajin über eine jährliche Umschlagskapazität von 3 Mio. t, von der allerdings in den 90er Jahren nicht einmal 10% genutzt werden konnten.¹⁶⁷

Sonbong, nördlich von Rajin gelegen, ist als reiner Ölhafen für die nahegelegene Sungri-Ölraffinerie ausgelegt, die über eine 3 km lange Pipeline angeschlossen ist. Allerdings können nur kleinere Tankschiffe bis maximal 5.000 t abgefertigt werden. Die Ölraffinerie verarbeitete in den 70er und 80er Jahren den größeren Teil der Rohölimporte Nord-Koreas aus der Sowjetunion und China für den Re-export, stand jedoch seit 1992 fast still. Die unsachgemäße Verarbeitung von Öl aus arabischen Staaten zerstörte 1997 die Funktionstüchtigkeit der Anlage, so dass der Ölhafen keine Rolle mehr spielt.

Der dritte Hafen in der Sonbong-Bucht, Ungsang, wurde bis 1996 für die Verschiffung von russischem Holz benutzt.

Ab Mitte 1999 kamen zum Verkehr mit Pusan unregelmäßige Schiffsverbindungen nach Niigata für Container und Holzspäne hinzu, wobei das eingesetzte Schiff über eine Kapazität von 100 TEU plus rund 3.000 t Stückgut verfügt. Eine regelmäßige Verbindung blieb trotz Unterstützung durch die südkoreanische Regierung aufgrund mangelnder Nachfrage nicht durchführbar.

„In Niigata prefecture and Japan production activities are stagnant and economic movement is not strong. ... However, ... expectations for the development of the new route are high.“¹⁶⁸

¹⁶⁶ NARC 1999, S. 36.

¹⁶⁷ Die auf den Masterplänen für die FETZ erdachten zusätzlichen Hafenanlagen, die „in the near future“ die Kapazität auf 100 Mio. t steigern sollen (KISUPH 1995, S. 123), dürften also noch auf sich warten lassen.

Die Verbindung Rajin – Niigata hätte dabei einige Vorteile zu bieten: Von Hunchun aus beträgt die Entfernung via Rajin nur 1.011 km, via Dalian jedoch 3.278 km, bei guter Organisation könnte sich die Transportzeit von 20 Tagen via Dalian auf vier Tage via Rajin verringern und die Frachtkosten auf 2/3.

1997 wurde von chinesischer Seite über die geplante Fährverbindung für Touristen von Sokcho in Süd-Korea nach Rajin mit Bustransfer nach Hunchun als „expected to be opened“¹⁶⁹ und „expected to invigorate the currently slow development of the Tumen River Area“¹⁷⁰ berichtet. Tatsächlich scheiterten die Verhandlungen zwischen China, Nord- und Süd-Korea jedoch an den innerkoreanischen politischen Problemen bei der Vereinbarung konkreter Details, z.B. bei der Frage der Sicherheitsgarantien für südkoreanische Reisende. Ab Ende 1998 bestand Nord-Korea auf einem rein kommerziellen Arrangement nach dem Vorbild der Hyundai-Reisen zum Kumgang-Gebirge, woraufhin die südkoreanischen Interessenten sich für die Benutzung eines russischen Hafens entschieden.

Die Verschiffung südkoreanischer Waren von und nach Yanbian via Rajin stellt ein konkretes positives Ergebnis des TRADP dar, auch wenn die absoluten Mengen im Vergleich zum Gesamthandel zwischen China und Süd-Korea im Promille-Bereich liegen und auf der Initiative einer einzigen Firma beruhen¹⁷¹.

6.2.2.2. Transportroute Yanbian - Russischer Ferner Osten – Japan, Süd-Korea, USA

Die Verbindungen zwischen China und Russland waren zu Beginn des TRADP unterbrochen und mussten zunächst wiederhergestellt werden. Der wichtigste Übergang, Suifenhe/Grodekovo an der Linie der ehemaligen Ostchinesischen Eisenbahn¹⁷², liegt dabei außerhalb der Provinz Jilin und damit auch außerhalb des TREDAs. Dort erfolgte die Wiederanbindung des russisch-chinesischen Grenzübergangs an das chinesische Straßennetz zunächst durch die Eröffnung der Straße von Mudanjiang nach Suifenhe im Oktober 1995, die Provinzstraße 301 zwischen Harbin und Suifenhe konnte im August 1997 dem Verkehr

¹⁶⁸ Park J.K. 1999 S. 20f.

¹⁶⁹ Zhang Y. 1997b.

¹⁷⁰ Zhang Y. 1997a.

¹⁷¹ Seit November 1997 ist der offizielle Name von Hyuntong (chin.: Xiantong) „Yanbian Xiantong Ocean Shipping Group Company“. Vgl. Hyuntong 1998. Insgesamt hat Hyuntong nach eigenen Angaben 1,2 Mio. US\$ in die Hafenanlagen von Rajin investiert, 15.000 qm Land gekauft, ein 300 qm Bürogebäude errichtet, zwei Kräne modernisiert und einen Kran neu errichtet und die Jahreskapazität des Hafens auf 50.000 TEU erhöht. Quan L.W. 1999.

¹⁷² Vgl. Kap. 3.2.1.

übergeben werden. Als Fernstraße zweiter Ordnung ist die Strecke durchgängig asphaltiert bzw. betoniert. Die Länge beträgt 520 km, die vorgesehene Kapazität liegt bei 5.000 Fahrzeugen pro Tag.¹⁷³ Auf russischer Seite wurde die Straße von Vostochny via Vladivostok nach Ussuriysk Mitte der 90er Jahre vollständig asphaltiert. Von Ussuriysk bis nach Grodekovo existieren allerdings noch einige unbefestigte Sektionen, die jedoch keine besonderen Probleme für den LKW- oder Busverkehr aufwerfen.¹⁷⁴

Die über Suifenhe/Grodekovo abgewickelten – legalen wie illegalen - Transporte sind von Volumen und Wert her mindestens zehnmals größer als die Verkehre innerhalb des TREDAs¹⁷⁵. Allein z.B. das Volumen der Kohletransporte, die aus Heilongjiang nach Süd-Korea diese Strecke benutzen, übertrifft den gesamten Umfang des Warenaustausches im TREDAs. In Suifenhe existiert seit September 1999 auch eine „Sino-Russian Mutual Trade Zone“, in der russische Händler bis zu 30 Tagen ohne Visum bleiben dürfen und von allen Steuern und Abgaben befreit sind.

Die Strecke von Hunchun nach Russland hat gegenüber der Strecke nach Rajin den Vorteil, dass die Entfernung zu den Häfen an der östlich der Tumen-Mündung gelegenen Posiet-Bucht (Zarubino, Posiet) kürzer und das Terrain flach ist, so dass für die Straßen- und Bahnverbindung wenig natürliche Schwierigkeiten bestehen. Nach Osten sind die Häfen und die Orte Kraskino und Slavianska mit Bahn- und Straßenverbindungen an Vladivostok angebunden.

Allerdings kompliziert sich der chinesisch-russische Bahnverkehr durch die Nutzung unterschiedlicher Spurweiten: Wie überall im ehemaligen Zarenreich benutzt auch der RFO die Breitspur von 1520 mm, während in Korea und in China die Normalspur von 1435 mm seit jeher Anwendung findet.

Am 30. Oktober 1996 befuhr der erste Zug die 27 km lange Strecke von der Hunchun West Station bis zur Grenzstation Changlingzi. Die Strecke wurde als Lokalbahn vom Jilin Province Local Railway Management Bureau¹⁷⁶ erbaut und untersteht der gemeinsamen Verwaltung der Provinz Jilin und der Shenyang Railway Administration. Die Ansprachen vor mehr als 1.000 Gästen bei der feierlichen Eröffnung von Changlingzi stimmten in der Erwartung überein, dass die Strecke noch „viele Generationen und Jahrhunderte lang“ segensreich

¹⁷³ Port and Airport Bureau Niigata 1998, S. 5.

¹⁷⁴ Port and Airport Bureau Niigata 1998, S. 6.

¹⁷⁵ Vgl. Kap. 5.5.

¹⁷⁶ Ebenfalls beteiligt war die Northeast Asia Railway and Port Group Co. Ltd. Davies 1997b, S. 1.

wirken und über den Hafen Zarubino die Transportwege nach Japan und Süd-Korea verkürzen wird. Damit sollte diese unscheinbare Strecke „an important section of the international railways“ werden.¹⁷⁷

Der damalige Vize-Generalsekretär der Provinzregierung von Jilin und einer der „Väter“ des TRADP, Ding Shicheng, hatte im April 1996 verkündet:

„China plans to open international train services from Changchun to Vladivostok, after the joining of the Chinese and Russian railway systems.“¹⁷⁸

Bis zum Jahr 2000 blieb der Inaugural-Zug vom Oktober 1996 allerdings der einzige, der die Strecke nach Changlingzi befuhr. Auf chinesischer Seite sind die notwendigen Anlagen seit 1999 an der „Hunchun International Railway Station“ zum Umladen und zum Umspuren von russischer Breitspur- und chinesische Normalspur erstellt. Die Fertigstellung der Grenzstation Kamyshovaia auf der russischen Seite verzögerte sich jedoch beträchtlich.

Auf russischer Seite ist die „Golden Link Railway Joint Stock Co.“ der Russian Far East Railroad aus Khabarovsk zuständig für die 52 km Strecke von der chinesischen Grenze über Kraskino nach Zarubino¹⁷⁹ Die Schienenverbindung konnte bereits im März 1997 vorgenommen werden¹⁸⁰, jedoch kam es, u.a. aufgrund von finanziellen Schwierigkeiten der Golden Link Gesellschaft¹⁸¹, bis Ende 1999 nicht zur Erstellung der notwendigen technischen Einrichtungen für eine Grenzabfertigung von Gütern oder Passagieren. Erst am 4.12.1999 unterzeichneten chinesische und russische Vertreter ein Abkommen, das die tatsächliche Inbetriebnahme der Strecke regelte.¹⁸²

Von Hunchun zur russischen Grenze bei Dalzavodsky führt eine 9 bis 12 m breite Betonstraße, die als Straße dritter Ordnung ausgewiesen ist. Die Straße von Zarubino über Kraskino zur Grenzstation bei Dalzavodsky ist nur teilweise befestigt. Die natürlichen Gegebenheiten erlauben es jedoch trotzdem, Güter- und Personentransport ganzjährig abzuwickeln. Seit Mai 1998 verkehrt auf der Straße zwischen Hunchun und Slavianka auch ein Bus für den Personenverkehr.

¹⁷⁷ Xie S.Z. 1996.

¹⁷⁸ AFP 1996.

¹⁷⁹ Davies 1997b, S. 1.

¹⁸⁰ Lents 1997.

¹⁸¹ PADECO 1999, S. 24.

¹⁸² Medetsky 1999c.

Neben den Verzögerungen bei den Verkehrsinfrastruktur-Baumaßnahmen auf russischer Seite stellten die bürokratischen Schwierigkeiten beim Grenzübertritt eine wesentliche Schwierigkeit bei der Nutzung der neugeschaffenen Verbindungen dar.¹⁸³

Tabelle 6-10

Personen- und Güterverkehr im russisch-chinesischen Grenzverkehr Hunchun/Kraskino 1996 – 1999

	1996	1997	1998	1999 (Jan.-Juli)	1999 (Jan.-Nov.)	1999 (gesamt)
Fracht (in t)						
China -> Russland	4.139	13.205	12.901	12.729	17.209	
Russland -> China	3.004	2.153	1.703	1.128	1.501	
Gesamt	7.143	15.358	14.604	13.857	18.710	ca. 30.000
Wert (in US\$)		3.3 mio.	5.3 mio.			
Personen						
China -> Russland	2.166	2.596	5.875	8.168	19.985	
Russland -> China	2.357	2.669	5.696	8.435	19.489	
Gesamt	4.523	5.265	11.571	16.603	39.474	41.343

Quelle: Angaben Jan.-Nov. 1999 Wright 2000, Tsuji H. 2000, PADECO 1999, Dai X.Y. 2000.
Angaben gesamt 1999 Tumen Sekretariat 2000c.

Die Werte sind nach wie vor gering, vor allem wenn man sie mit den 1,7 Mio. t Fracht und 500.000 Personen vergleicht, die 1998 den Grenzübergang Suifenhe passierten¹⁸⁴, die Passagierzahlen spiegeln jedoch die deutliche Zunahme des Personenverkehrs durch den Busservice ab Mitte 1998.

Die drei größten Häfen im Primorskii Krai sind Vostochnyi, Nakhodka und Vladivostok, gefolgt von Zarubino und Posiet. Weitere kleine Häfen sind Rudnaia Pristan, Plastun, Ternei, Olga, De-Kastri and Mys Lazareva. Etwa 1/3 des gesamten russischen Warenumschriftvolumens in Hochseehäfen wird über diese Häfen abgewickelt, deren Gesamtkapazität pro Jahr bei etwa 44 Mio. t liegt. 1991 betrug der tatsächliche Warenumschrift noch 30 Mio. t, um bis 1997 auf etwa 22 Mio. t¹⁸⁵ abzusinken. Die Exporte nahmen im Laufe der 90er Jahre zu, die Importe und der Küstenhandel dagegen deutlich ab.

Der Hafen von Zarubino diente zu sowjetischen Zeiten fast ausschließlich als Fischereihafen und ist bis jetzt nur unzureichend technisch ausgerüstet. Vier Kräne mit maximal 10 t

¹⁸³ Vgl. Kap. 6.2.5.

¹⁸⁴ Tsuji H. 2000, NARC 1999.

¹⁸⁵ Ohne Ölverladung.

Tragkraft stehen zur Verfügung, aber keine Anlagen zum Be- und Entladen von Containern. Die Jahreskapazität von 1,2 Mio. t wurde 1996 etwa zur Hälfte ausgenutzt.¹⁸⁶ Eine im Rahmen eines russisch-japanischen Joint Ventures¹⁸⁷ 1996 finanzierte ERINA-Studie war die Grundlage für die Arbeit einer japanisch-russischen Arbeitsgruppe zur Modernisierung des Hafens, von der bis Ende der 90er Jahre Arbeiten an einer Holzspäne-Verarbeitungsanlage und an einem Getreidespeicher begonnen wurden.

Posiet liegt noch näher an der chinesischen Grenze als Zarubino und verfügt ebenfalls über eine Jahreskapazität von 1,2 Mio. t, hat aber die ungünstigeren Konditionen in Bezug auf den Eisgang im Winter. Im August 1999 wurde eine Container-Verladevorrichtung installiert und eine Frachtroute mit Akita in Japan aufgenommen. Das benutzte Schiff kann lediglich 50-? 40 ft Container transportieren, so dass Ende 1999 vermeldet werden konnte, dass das Schiff auf dem Weg nach Japan jeweils fast voll beladen sei.¹⁸⁸ Hyuntong hat sich seit 1997 auch in Posiet engagiert, um über eine Alternative zu Rajin zu verfügen.

Wichtigste Häfen im Primorskii Krai sind jedoch selbstverständlich die drei Städte an der Peter-der-Große-Bucht: Vladivostok, Nakhodka und Vostochny.

Vladivostok mit seiner ausgezeichneten natürlichen Lage verfügt über eine Jahreskapazität von über 6 bis 8,7 Mio. t¹⁸⁹, diese wurde jedoch niemals ausgeschöpft. Der höchste jemals erzielte Jahresumschlag lag bei 5 Mio. t im Jahre 1990, danach sank er von etwa 4,5 Mio. t 1994 auf etwa 3,2 Mio. t 1997. 18 Kais stehen zur Verfügung, darunter ein in den 90er Jahren neuerbautes Container-Kai mit zwei 30 t Kränen. Allerdings sind die Lager- und Kontrolleinrichtungen veraltet. Drei Piers sind für die Öltanker bis zu 16.000 BRT ausgelegt, mehrere andere für die Fischenlandung.

Vostochny am Ostufer der Wrangelbucht östlich von Vladivostok ist der einzige russische Hafen mit modernen Tiefwasser-Containerverladeanlagen, die an drei mit Portalkränen ausgestatteten Kais mehr als 300.000 TEU pro Jahr umschlagen können. Andere spezialisierte Terminals dienen der Verladung von Kohle¹⁹⁰, Eisenerz, Getreide usw. Insgesamt verfügen die 13 Kais über 16 Mio. t Kapazität und machen Vostochny damit zum größten Hafen an der

¹⁸⁶ NARC 1999, S. 36.

¹⁸⁷ Unter Beteiligung von Tokyo Maruichi, Rinko, NKK und Ito Chu.

¹⁸⁸ Medetsky 1999c.

¹⁸⁹ Die Angaben schwanken, da die Ölverladekapazitäten und der Militärhafen in unterschiedlicher Art und Weise eingerechnet werden.

¹⁹⁰ Die Kapazität der Verladestation wurde 1996 von 8 auf 12 mio. t erweitert. Davies 1997b, S. 1.

russischen Pazifikküste. Eine Machbarkeitsstudie, die von amerikanischer Seite¹⁹¹ finanziert wurde, schlug Mitte der 90er Jahre die Errichtung einer Getreideverladeeinrichtung mit 6 mio. t Jahreskapazität vor. Vostochny konnte zwischen 1994 und 1997 als einziger RFO-Hafen ein gleichbleibendes Niveau von etwa 8 Mio. t Jahresumschlagsmenge halten.

Nakhodka, am Westufer der Wrangelbucht ist nicht für Containerverladung ausgelegt, sondern dient vor allem der Verschiffung von Holz, Metallen, Kohle und anderem Stückgut und verfügt über zwei gesonderte Häfen für Fisch und Öl. Nakhodka besitzt eine größere Kapazität als Vladivostok, kann diese aber wie die beiden anderen großen Häfen nur zu höchstens 50% nutzen. Dabei lag der Jahresumschlag 1994 mit etwa 8,5 Mio. t noch knapp über dem von Vostochny, bis 1997 war dieser Wert jedoch auf 5 Mio. t zurückgegangen.¹⁹²

Zu diesem Rückgang trägt auch die Unsicherheit bei, die mit der Nutzung russischer Häfen anstelle von Dalian in den Augen vieler japanischer und koreanischer Reeder verbunden ist. Neben den Grenzkontrollen spielt dabei auch die Tatsache eine Rolle, dass es keine Systeme für ein zuverlässiges Tracing gibt und nur begrenzte Lagerkapazitäten in akzeptabler Qualität zur Verfügung stehen.¹⁹³

Ein weiterer Grund ist im fast völligen Zusammenbruch der Sibirischen Landbrücke (SLB)¹⁹⁴ zu sehen. Als eine alternative Quelle für die großen Häfen im Primorskii Krai schien sich 1994 der sogenannte „East by West Corridor“ anzubieten, die im Rahmen der Planungen der sogenannten Gore-Chernomyrdin Commission entwickelt wurden, die Ende 1994 vom damaligen Premierminister Russland, Victor Chernomyrdin, und dem damaligen Vizepräsidenten der USA, Al Gore, ins Leben gerufen worden war. Später in AHWG (U.S. West Coast-Russian Far East Ad Hoc Working Group) umbenannt, hatte sie Aufgabe, die Wirtschaftsbeziehungen zwischen der Westküste der USA und dem RFO zu unterstützen.

Insbesondere sollte das Problem gelöst werden, dass die USA wesentlich mehr Güter in den RFO lieferten als umgekehrt, während China einen großen Überschuss beim Warenstrom in die USA verzeichnete¹⁹⁵. Im Ergebnis mussten große Mengen von leeren Containern vom RFO in die USA zurückgebracht werden, während gleichzeitig ebenfalls eine große Anzahl

¹⁹¹ Der Burlington Northern Railroad, the Paul Soros Group and the U.S. Trade and Development Agency.

¹⁹² Port and Airport Bureau Niigata 1998, S. 3.

¹⁹³ Kostian 2000.

¹⁹⁴ Vgl. Kap. 6.2.4.

¹⁹⁵ 1998 im Verhältnis von rund 37 Mrd. US\$ zu 17 Mrd. US\$. Wishnick 2000, S. 32.

leerer Container von der Westküste nach China gingen.¹⁹⁶ Der Gedanke lag nahe, chinesische Güter in die Container zu laden und über russische Häfen in die USA zu verschiffen, um durch ein solches „Dreieck“ die Leertransporte zu minimieren.

Die amerikanischen Befürworter des Projekts, vor allem Staatssekretär Ralph Munro, sahen deutlich die potenziellen Vorteile:

„The transportation of cargo from Northeast China to the port of Dalian requires 2 to 5 days. By contrast, the overland transit time to Russian Far East ports is 24 hours or less, and those ports operate well under capacity. Moreover, the sailing distance from Russian Far East ports to Northwest U.S. ports is about 1500 miles less than from Dalian. Consequently, U.S. West Coast traders and their counterparts in Northeast China could save a week or more by using the East by West Corridor.“¹⁹⁷

Allerdings zogen sich die Verhandlungen zur konkreten Umsetzung über mehrere Jahre erfolglos hin, da zunächst die chinesische Seite nicht in die Verhandlungen mit einbezogen war und sich den potenziellen Möglichkeiten die realen Verhältnisse entgegenstellten, wie sich auch Munro überzeugen musste:

„Customs regimes, tariffs, two different languages, incompatible rail links, inefficient methods for transferring rail cargo are just a few of the remaining obstacles.“¹⁹⁸

Hinzu kommt die Tatsache, dass die in die USA verschifften chinesischen Güter überwiegend nicht aus der Mandschurei stammen, sondern aus Ost- und Südchina.

„In reality, the current volume of trade between the US and China’s northeastern provinces is extremely low. Although US-China trade turnover was more than \$50 billion in 1998, Heilongjiang reported \$261,377,000 in trade with the US. ... Jilin’s foreign trade with the US was even less in 1998 - \$148,490,00 – although the US was the province’s third largest trade partner.“¹⁹⁹

Im August 1998 kam es zum „economic meltdown“²⁰⁰ in Russland, der durch die starke Schwächung des Rubels gegenüber dem US-Dollar zum Zusammenbruch der russischen Importe aus den USA führte und damit auch zur Verringerung des Leercontainer-Problems zwischen den USA und dem RFO. Trotzdem wurde die Arbeit der AHWG fortgeführt und im Juni 1999 in Vladivostok auf dem vierten Treffen der AHWG ein Protokoll unterzeichnet, das

¹⁹⁶ „Growing volumes from China cause severe shortages of empty containers in Chinese ports. ... In 1999, there were approximately 1,640,000 full TEU imported to the US West Coast from China, and only 315,000 full TEUs exported from the West Coast to China. We can assume approximately 1,320,000 container traveled from the US West Coast toward China empty.“ Munro 2000.

¹⁹⁷ Munro 2000.

¹⁹⁸ Munro 2000 über seine Erfahrungen bei einer Busreise amerikanischer Kongress-Abgeordneter von Vladivostok nach Suifenhe 1999.

¹⁹⁹ Wishnick 2000, S. 33, die vom „Myth of Trade Imbalances“ spricht.

die Zusammenarbeit der beteiligten Regionen, d.h. dem US-Bundesstaat Washington, dem Primorskii Krai und den chinesischen Provinzen Jilin und Heilongjiang, festlegt.

Das Tumen Secretariat war an diesen Aktivitäten praktisch nicht beteiligt. Noch Anfang 2000 stellte Munro fest:

„We hope to increase contact with the UNDP Tumen River project to avoid duplicating efforts and to take advantage of existing economic linkages.“²⁰¹

6.2.2.3. Transportroute Russischer Ferner Osten - FETZ Rajin-Sonbong

Die einzige Verbindung zwischen Russland und Nord-Korea stellt die „Freundschaftsbrücke“ über den Tumen-Fluss am Übergang Tumangang/Khasan dar, die lediglich als Eisenbahnbrücke genutzt wird. Zu Zeiten der Sowjetunion war es auch möglich, mit Straßenfahrzeugen die Brücke zu passieren, diese Möglichkeit besteht jedoch nicht mehr, wobei unklar ist, ob dafür bauliche Mängel der Brücke oder fehlende Grenzkontroll-Möglichkeiten die Ursache sind.²⁰² Rajin wurde über Jahrzehnte von der Sowjetunion als Verschiffungshafen für Kohle-, Holz- und Metall-Exporte nach Japan genutzt, ebenso wurden Güter im bilateralen Wirtschaftsverkehr über die Brücke am Tumen-Fluss transportiert. Die kurze Schienenverbindung vom Fluss bis zum Hafen ist für die duale Benutzung mit russischen Breitspur und koreanischen Normalspur-Schienen ausgelegt, so dass kein Umladen oder Umspuren notwendig ist.

Anfang der 90er Jahre investierte die russische Seite in Verladeeinrichtungen für Aluminium und Kunstdünger, wobei letzterer in Größenordnungen von 500.000 t/Jahr über Rajin nach Südostasien exportiert wurde.

Auch Holzstämme aus der Gegend von Khabarovsk exportierte Russland auf diesem Wege über Nord-Korea bis 1995 nach Japan.²⁰³

Alle Aktivitäten sind jedoch nach 1996 aufgrund der nunmehr realistisch kalkulierten Transportkosten zu einem fast völligen Stillstand gekommen, das Frachtaufkommen betrug 1998 gerade einmal ein Promille des Wertes von 1985.

²⁰⁰ Munro 2000.

²⁰¹ Munro 2000.

²⁰² 1996 sagte der zuständige Grenztruppen-Kommandeur, dass die russischen Behörden nur in extremen Ausnahmefällen die Überquerung der Brücke mit Straßenfahrzeugen zuließen. Für eine neu anzulegende Fahrbahn neben den Schienen wäre kein Platz. Vgl. PADECO 1999, S. 30.

²⁰³ KOTRA 1996.

Tabelle 6-11

Frachtverkehr Russland – Nord-Korea über die Eisenbahnbrücke am Tumen-Fluss 1980 – 1998 (in 1.000 t)

1980	1985	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
3,700	5,200	5,014	4,470	3,853	2,697	1,175	749	552	9	6

Quelle: Wright 2000

„The vast railyard that once boomed with commerce between Russia and North Korea ... is overgrown with weeds and mostly abandoned now that Soviet trade subsidies have ended. The old town is sinking into the swamp.“²⁰⁴

Auch der traditionelle wöchentliche internationale Personenzug Moskau-Pyongyang verkehrt mit zahlreichen Waggons von Moskau bis zur letzten Station in Russland im Primorskii Krai, der Stadt Ussuriisk. Nur ein einziger Waggon, der normalerweise nur mit wenigen nordkoreanischen Passagieren besetzt ist, setzt von dort die Fahrt nach Pyongyang fort.²⁰⁵

6.2.3. Luftverkehr

Für die engere Zusammenarbeit im TREDAs wäre eine schnelle und bequeme Verbindung zwischen Yanji, Vladivostok und Rajin-Sonbong von großer Bedeutung, allerdings sorgten bisher bürokratische Hemmnisse dafür, dass trotz des Ausbaus der „Hardware“ in Form von Heliports und neuer Flughafenanlagen keine Möglichkeit des Fracht- und Passagierverkehrs per Luft innerhalb des TREDAs besteht.

In Yanji diente der Flughafen, bevor er 1991 für den allgemeinen Flugverkehr geöffnet wurde, fast ausschließlich militärischen Zwecken. 1985 weist die Passagierstatistik weniger als 3.000 Personen aus und noch 1990 benutzten lediglich etwa 10.000 Passagiere den nur für kleinere Flugzeuge erreichbaren Flughafen.

Nachdem 1993 der Ausbau begonnen wurde, konnte man Ende 1994 die erweiterte Landebahn in Betrieb nehmen, die mit 2.600 m Länge auch für Fluggerät von der Größe von Boeing 737- oder McDonnell Douglas MD-82- bzw. MD-90-Maschinen geeignet ist.²⁰⁶

²⁰⁴ Vladivostok News 1997b.

²⁰⁵ KOTRA 1996. Bei den Passagieren handelt es sich um nordkoreanische Leiharbeiter, meist Holzfäller, oder Reisende in offizieller Mission.

²⁰⁶ Millward 1995, S. 7.

Für 39 Mio. US\$ wurde gleichzeitig das neue „Yanji International Airport Terminal“ errichtet. Ursprünglich sollte das Empfangsgebäude bereits Ende 1995 eröffnet werden²⁰⁷, tatsächlich fand die Inbetriebnahme erst im Juni 1997 statt.²⁰⁸ Damit müssen die Passagiere ihr Gepäck nicht mehr wie zuvor selbst im Freien von der Ladefläche eines alten LKW abladen²⁰⁹, jährlich könnten hier bis zu 1,4 Mio. Passagiere abgefertigt werden.

Yanji wird hauptsächlich von der China Northern Airline angefliegen, daneben bieten auch Air China, China Eastern, China Northwestern und Xinhua Airline Verbindungen an. Die Entwicklung der national zu erreichenden Zielorte ist hinter den Erwartungen zurückgeblieben, allerdings nahm China Northern im Winterflugplan 1999/2000 zweimal wöchentlich eine Verbindung Yanji - Shanghai Pudong - Shenzhen - Sanya auf, die erstmals eine direkte Verbindung nach Südchina bietet.²¹⁰

Tabelle 6-12
Entwicklung der Passagierzahlen und Flugverbindungen des Flughafens Yanji

Jahr	Zahl der Passagiere	Anzahl der Flugpaare pro Woche (1995, 1998, 1999, 2000: Sommerflugplan, 1999/2000: Winterflugplan)
1985	2.365	
1990	10.000	
1991	86.000	
1994	150.164	
1995	200.000	PEK 17 CGQ 7 SHE 5 DLC 7 SHA 2
1996	340.000	
1997		
1998		PEK 30 CGQ 6 SHE 37 DLC 7 HRB 3 WEH 3
1999		PEK 13 CGQ 9 SHE 14 DLC 7
1999/2000		PEK 6 CGQ 3 SHE 18 DLC 17 CHG 7 SYX 2 PVG 2 SZX 2
2000		PEK 24 CGQ 7 SHE 17 DLC 13 CHG 7 SYX 4 PVG 4 SZX 4 LHW 1 TSN 2 WEH 1 SIA 1

Legende: PEK = Beijing, CGQ = Changchun, SHE = Shenyang, DLC = Dalian, HRB = Harbin, WEH = Weihai, CHG = Chaoyang, SYX = Sanya, PVG = Shanghai Pudong, SZX = Shenzhen, LHW = Lanzhou, TSN = Tianjin, SIA = Xian

Quellen: Ding S.C. 1997, S. 26; Millward 1995, S. 7; Ding S.B., Sun L.H. 1998, S. 33; CAAC 1998, CAAC 1999a, CAAC 1999b, CAAC 2000.

²⁰⁷ Millward 1995, S. 7.

²⁰⁸ Davies 1997b, S. 3.

²⁰⁹ Wie der Autor es noch im Frühjahr 1997 erlebte.

²¹⁰ Im Sommerflugplan 2000 erweiterten eine Linie Yanji - Xian - Lanzhou sowie Direktverbindungen nach Tianjin und Weihai das Angebot.

Die Genehmigung für die Aufnahme internationaler Flugverbindungen erfolgte nach der Fertigstellung Mitte 1997 nicht, obwohl alle baulichen und organisatorischen Voraussetzungen vorhanden sind. Interventionen des Tumen Secretariat mit Unterstützung von Nord- wie Süd-Korea erbrachten den Eindruck, dass die nationale Luftfahrtbehörde CAAC einer Öffnung für den internationalen Luftverkehr nicht ablehnend gegenübersteht, dass aber die Provinzbehörde in Changchun aus Furcht vor einer neuen Konkurrenz für die bestehenden internationalen Flughäfen Nordostchinas den Antrag zurückhält.²¹¹

In Shenyang, Harbin und Changchun wurden die internationalen Verbindungen stetig ausgebaut²¹² und sogar der kleine Flughafen von Mudanjiang hat die Genehmigung der CAAC für internationale Flüge erhalten²¹³. Yanji dagegen musste zusehen, wie die Ströme südkoreanischer Touristen, die im Sommer täglich einen Korean Airways Flug von Seoul nach Shenyang füllen, um zum Changbaishan zu reisen, an Yanbian vorbeigelenkt werden. Auch die Verbindung zwischen Vladivostok und Changchun, die zeitgleich zur Eröffnung des Internationalen Terminals in Yanji im Juni 1997 aufgenommen wurde, hätte dem Flughafen Yanji als interregionale Verbindung gut zu Gesicht gestanden.

So besteht zwischen den direkten Anrainerregionen und Hauptorten des TREDAs keinerlei Luftverkehrsverbindung. Diese Tatsache wird noch dadurch verschärft, dass auch die geplante Helikopter-Verbindung zwischen Rajin, Vladivostok und Yanji²¹⁴ sich nicht verwirklichen ließ. Die notwendigen Baumassnahmen für einen Heliport wurden in Rajin Mitte 1998 abgeschlossen, in Yanji und Vladivostok könnte die Infrastruktur der bestehenden Flughäfen genutzt werden. Bereits im November 1997 unterzeichneten eine Gesellschaft aus Hong Kong, die CPEEC und die nordkoreanische Fluglinie Air Koryo einen Joint Venture Vertrag über die Aufnahme von Flügen zwischen Rajin, Vladivostok und Yanji.²¹⁵

Auch die Pläne des Emperor Hotels in Sonbong, reiche chinesische und japanische Spieler in das inzwischen eröffnete Spielkasino des Hotels zu locken, basieren auf der Zurverfügungstellung eines bequemen und schnellen An- und Abreiseweges mittels Helikopters von und nach Yanji. Ebenso könnte die Lieferung hochwertiger frischer Meerestiere wie Krabben

²¹¹ Die Heraufstufung des Flughafens auf internationalen Status bezeichnet Tsuji Mitte 2000 noch immer als eine der Prioritäten für die Entwicklung des TREDAs. Tsuji H. 2000, S. 30.

²¹² Vgl. Kap. 6.1.2.4.

²¹³ Davies 1997b, S. 3. Bis zum Frühjahr 2000 war von solchen internationalen Flügen in Mudanjiang allerdings noch nichts zu sehen, es bestehen lediglich - nicht einmal tägliche - Flugverbindungen nach Beijing, Shanghai-Pudong und Guangzhou. CAAC 1999b, S. 100f.

²¹⁴ Vgl. Kap. 6.2.5.3.

²¹⁵ Davies 1997b, S. 3

und Seegurken, frischer Pilze usw. zum Weitertransport vom Flughafen Yanji aus im Rahmen des Helikopter-Services einfacher und sicherer stattfinden.²¹⁶

Eine offizielle Begründung dafür, warum es zwischen den beteiligten Ländern nicht zu einer Einigung über die Aufnahme des Flugbetriebs kam, gibt es nicht. Es ist aber naheliegend, dass hier eine zwischenstaatliche Vereinbarung auf zentralstaatlicher Ebene vonnöten wäre, die voranzutreiben die lokalen Behörden und die beteiligten Firmen nicht in der Lage sind.

Vladivostok International Airport, der wichtigste Flughafen nicht nur im Primorskii Krai, sondern inzwischen im gesamten Russischen Fernen Osten, hat allerdings von den politischen Veränderungen der 90er Jahre stark profitiert. 1997 begann man mit dem Bau des neuen internationalen Terminals²¹⁷, der schließlich im Jahre 2000 nach Baukosten von 13 Mio. US\$ eröffnet werden konnte.²¹⁸ Auch im Luftfracht-Bereich hat Vladivostok in den 90er Jahren Khabarovsks vormalige Vormachtstellung im RFO übernehmen können.²¹⁹ Die Öffnung des nordkoreanischen und des mandschurischen Luftraums für internationale Flüge und die Verlegung einiger Langstrecken-Routen nach Süden, die zuvor als Pollinien geführt wurden, haben ebenfalls zur wachsenden Bedeutung Vladivostoks für den Luftverkehr beigetragen.

Flugverbindungen zu den TRADP-Ländern bestehen von Vladivostok aus zu China (Harbin, Changchun), Nord-Korea (Pyongyang) und Süd-Korea (Seoul und Pusan) sowie nach Japan (Osaka, Toyama, Niigata), Thailand (Bangkok), Singapur und in die USA (Anchorage und Seattle), China (Harbin, Changchun), Nord-Korea (Pyongyang), Thailand (Bangkok) und Singapur. Eine Verbindung nach Beijing oder Ulaanbaatar besteht jedoch nicht. Die meisten Relationen werden von Vladivostok Air, China Northern, Korean Air, Air Koryo und Aeroflot angeboten.²²⁰

Innerhalb Russlands bestehen Verbindungen zu den meisten Flughäfen im Fernen Osten und in Sibirien, Verbindungen zum europäischen Teil Russlands und ins übrige Europa existieren

²¹⁶ Erina 2000, Kap. 2. Stattdessen begann man 1999 auf private Initiative hin in Suifenhe mit dem Bau eines Heliports, von dem aus u.a. Früchte von China nach Vladivostok und umgekehrt Meeresfrüchte aus dem RFO nach China transportiert werden sollen. AHST 1999, S. 107. Vgl. auch Kap. 7.3.

²¹⁷ Davies 1997b, S. 3.

²¹⁸ Davies 2000a.

²¹⁹ Entsprechend haben einige Fluggesellschaften wie z.B. Air Koryo ihre RFO-Büros von Khabarovsk nach Vladivostok verlegt. Brown 1997.

²²⁰ Vgl. 6.1.1.4.

nach wie vor nur über Moskau. Allerdings sind ab dem Jahr 2000 neben neuen Routen nach Tokyo, Taipei und Indien auch Direktflüge nach Deutschland geplant.

Im Cargobereich soll das sogenannte „Golden Valley Airfield“ bei Nakhodka von einem inzwischen nicht mehr genutzten Militärflughafen zu einem internationalen Luftfrachtzentrum umgewandelt werden.²²¹

Die FETZ Rajin-Sonbong verfügt über keinen Flughafen. Der nächstgelegene Flughafen ist der Erang Airport bei Chongjin, 150 km von Rajin entfernt und von keinerlei praktischer Bedeutung für die FETZ²²².

In den offiziellen Entwicklungsplänen²²³ für die FETZ ist zwar die Errichtung eines internationalen Flughafens nahe Sonbong, in Pupho, angrenzend an die „Freundschaftsbrücke“ zwischen Russland und Nord-Korea ausgewiesen, jedoch wurde kein Termin angegeben und erscheint das benannte Gelände weder als geeignet noch als groß genug für einen Flughafen. In den Plänen des UNDP kommt der Flughafen nicht vor. Der Präsident der staatlichen Fluglinie Air Koryo, Kim Yong, ließ sich jedoch durch diese Tatsachen nicht davon abhalten, in einem Interview 1999 davon zu sprechen, dass der Flughafen von Rajin-Sonbong bereits „under construction“ wäre.²²⁴

6.2.4. Infrastrukturentwicklung zum Aufbau der „Eurasischen Landbrücke“

Neben der Stärkung der Wirtschaftskraft des TREDAs selbst stand als ein Hauptziel am Anfang der Entwicklung des TRADPs die Entwicklung einer „Eurasischen Landbrücke“ mit den Häfen im TREDAs als Entrepôts.²²⁵ China hatte bereits 1985 Pläne für die Entwicklung Nordostchinas als „Kontinentalbrücke“ auf einer sino-japanischen Konferenz vorgelegt. Diese sahen eine internationale Arbeitsteilung zwischen Nordostchina, der Mongolischen Volksrepublik, dem Sowjetischen Fernen Osten, Japan und Nord-Korea vor, wobei Nordostchina die

²²¹ Davies 2000a.

²²² Nicht einmal in den offiziellen nordkoreanischen Publikationen über die FETZ wird dieser Flughafen als kurz- oder langfristig möglicher Weg zum Erreichen von Rajin-Sonbong erwähnt.

²²³ KISUPH 1995, S. 33.

²²⁴ Reuters 1999.

²²⁵ Vgl. Kap. 5.2.1.

Rolle des „hub“, des Knotenpunktes spielen sollte. Als Hafen war dabei, vor allem für Exporte der Sowjetunion, allerdings der Hafen von Dalian vorgesehen.²²⁶

Eine derartige „Eurasische Landbrücke“ wurde von Nazi-Deutschland von 1939 bis 1941 schon einmal genutzt, als kriegswichtige Gummi- und Wolfram-Importe aus Indochina über sowjetische Häfen und die Transsibirische Eisenbahn abgewickelt wurden. Nach dem Abschluss des Neutralitätspaktes zwischen der Sowjetunion und Japan im April 1941 ergaben sich sogar Hoffnungen auf einen verkehrsstrategischen „eurasischen Block“ mit Deutschland, Russland und Japan als Partnern. Die Südmandschurische Eisenbahngesellschaft SMR Co. eröffnete im Mai 1941 sogar ein Büro in Berlin zum Verkauf von Bahnfahrkarten und Frachtleistungen. Der Angriff Nazi-Deutschlands am 22. Juni 1941 auf die Sowjetunion beendete allerdings diese wenigen Wochen der Zusammenarbeit.²²⁷

Der deutliche Rückgang der internationalen Transportleistungen auf der Transsibirischen Eisenbahn und die wenig vielversprechenden Ergebnisse der Untersuchung zum möglichen Bau einer Ostmongolischen Bahnlinie als Anschluss der Mongolei an das TREDAs²²⁸ dämpften die Erwartungen in die kurzfristige Realisierbarkeit der Funktion des TREDAs als „Rotterdam des Ostens“²²⁹

Dabei wurde vor allem der Gütertransport zwischen Westeuropa und Japan ins Auge gefasst. Der Niedergang der Transsibirischen Eisenbahn (TSR) als Kernstück der „Sibirischen Landbrücke“ (SLB)²³⁰ zwischen Japan und Festland-Eurasien verhinderte jedoch solche Absichten in den 90er Jahren.

²²⁶ Vgl. Christoffersen 1988, S. 1254f.

²²⁷ Stephan 1994, S. 236f. Verständlicherweise wird auf diesen Vorläufer in der Diskussion im Rahmen des TRADP nicht Bezug genommen.

²²⁸ Vgl. 6.1.4.2.

²²⁹ Vgl. Arlt 1998c, S. 12. Eine Alternative zum Bahntransport besteht nicht. Die Tage des Marco Polo, der zu Pferde die gesamte Strecke vom Mittelmeer bis zum Südchinesischen Meer über Land zurücklegte, sind lange vorbei. Der „Asian Highway“ existiert theoretisch seit 1994, als mit der Eröffnung der „Freundschaftsbrücke“ zwischen Thailand und Laos über den Mekong die letzte physische Lücke einer südlichen Fernost-Europa-Route geschlossen wurde. Neumann 1996, S. 175.

Aber neben der geografischen Distanz machen politische Probleme und Beschränkungen in Ländern wie Myanmar oder Afghanistan die Befahrung einer solchen Route fast unmöglich und auf jeden Fall völlig uninteressant für kommerzielle Transportzwecke. Gleiches gilt für die Fernstraßen des russischen Sibirien, von Kasachstan oder der zentralasiatischen Republiken, die sowohl vom Straßenzustand wie von den politischen Rahmenbedingungen her keinen Langstrecken-Fernstraßenverkehr erlauben. Der Anblick von 18rädriigen „coast-to-coast-rigs“, die wie in den USA Waren auf der Straße über Tausende von Kilometern befördern, dürfte im Güterverkehr Europa-Nordostasien für sehr lange Zeit den Träumen der Verkehrsplaner vorbehalten bleiben.

Die SLB²³¹ entstand in den 70er Jahren als intermodales Transportsystem für Container²³². Die Schließung des Suez-Kanals durch die Konflikte im Nahen Osten, die Durchsetzung des 20- bzw. 40-Fuss-Containers als standardisierte Transporteinheit und die Bereitschaft der Sowjetunion, zur Erzielung von Deviseneinnahmen sehr günstige Frachttarife anzubieten²³³, führten zunächst ab 1971 zur Einrichtung von Frachtschiffverkehren zwischen Japan und zunächst Nakhodka, ab 1975 Vostochny, an der sowjetischen Pazifikküste. Ab 1975 befuhren von dort Vollzüge im Blocksystem²³⁴ die TSR, 1977 formierte sich als Gemeinschaftsunternehmen der europäischen Eisenbahnen für die SLB die Intercontainer Co. Ab 1980 gehörte auch Niigata zu den japanischen Häfen, in denen Container für die SLB verladen wurden.²³⁵

Von 1975 bis 1991 lag die Zahl der transportierten Containereinheiten stets über 60.000 TEU, wovon 60 - 80% der Container von Ost nach West reisten. 1983 stellte mit 110.683 TEU den Höhepunkt der Transportleistung des SLB dar²³⁶. Danach nahm in den 80er Jahren jedoch die Zahl der westwärts transportierten Container, nicht jedoch der Container mit Zielbestimmung Westeuropa, bereits kontinuierlich ab.²³⁷ Nach dem Zerfall der Sowjetunion beschleunigte sich dieser Trend, 1998 lag die Transportleistung bei lediglich 7.453 TEU, d.h. bei 7% des 15 Jahre zuvor erzielten Spitzenwertes. Fast alle westwärts reisenden Container haben Afghanistan als Zielort, die wenigen ostwärts geschickten Container stammen überwiegend aus Finnland²³⁸. Die für Westeuropa und Persien bestimmten Container, in den 80er Jahren Haupttransportgut, sind praktisch vollständig von der SLB verschwunden. Selbst für den europäischen Teil Russlands bestimmte Waren werden über den Seeweg nach Finnland oder direkt nach St. Petersburg verschifft.

²³⁰ Vgl. die Karte im Anhang, S. A47.

²³¹ Die folgenden Angaben stützen sich überwiegend auf Tsuji H. 1998, Tsuji H. 1999 sowie auf Kostian 2000 und Nagasawa N. 2000.

²³² Die ersten Anfänge gehen allerdings 1965 auf den Transport von Holz aus Japan nach Finnland zurück. Vgl. Tsuji H. 1998, S. 38.

²³³ Fritsche 1998, S. 2.

²³⁴ D.h. die Züge werden am Startort zusammengestellt und bleiben bis zum Zielort in gleicher Zusammenstellung ohne das Hinzufügen oder Entfernen einzelner Wagen bestehen.

²³⁵ Tanaka, Sergachov 1998, S. 38f.

²³⁶ Die Container mit Ziel oder Ursprung Japan stellten dabei mit rund 70% den größten Teil der insgesamt über die TSR transportierten Container dar. Wright 1999.

²³⁷ Ursache dafür waren vor allem die rückläufigen Transporte in den Iran nach dem Ende des iranisch-irakischen Krieges, der zuvor den Seeweg für den Iran versperrt hatte. Wenn man die für Iran bestimmten Container vernachlässigt, stellt man fest, dass im Gegensatz zur gängigen Darstellung 1990 und 1991 die höchste Zahl der westwärts bis nach Europa transportierten Container zu verzeichnen ist und der Zusammenbruch dieser Transportroute erst 1992 begann! Auch für Niigata wurden für 1990 (mehr als 5.000 TEU) und 1991 (3.000 TEU) die höchsten Zahlen verladener Container gemeldet Tanaka, Sergachov 1998, S. 38f. und Tsuji H. 1998, S. 35.

Tabelle 6-13

Entwicklung der über die SLB transportierten Container (in TEU) 1980-1999

Jahr	nach Westen		nach Osten	Gesamt	Vergleich 1983=100
		davon nach: Iran / Afghanistan			
1980	77.885	54%	21.793	99.678	90%
1981	82.794	58%	21.057	103.851	94%
1982	56.901	63%	21.492	78.393	71%
1983	85.962	71%	24.721	110.683	100%
1984	63.084	85%	25.336	88.420	80%
1985	59.053	81%	26.580	85.633	77%
1986	54.980	65%	22.522	77.502	70%
1987	51.694	58%	25.432	77.126	70%
1988	55.566	54%	31.304	86.870	78%
1989	46.325	52%	25.870	72.195	65%
1990	45.131	11%	22.117	67.248	61%
1991	41.607	13%	25.250	66.857	60%
1992	26.279	5%	16.871	43.150	39%
1993	16.603	6%	16.668	33.271	30%
1994	4.174	1% / 14%	12.199	16.373	15%
1995	1.937	0% / 28%	8.423	10.360	9%
1996	2.139	0% / 41%	5.756	7.895	7%
1997	2.802	0% / 87%	3.618	6.420	6%
1998	3.923	0% / 98%	3.530	7.453	7%
1999	4.422	0% / 95%	2.732	7,154	7%
2000	1.750	0% / 66%	2.068	3,818	4%

Quelle: nach Nagasawa N. 2000, Kostian 2000, Tsuji H. 2001a.

Diese Zahlen sind im Vergleich zum Gesamtvolumen des Container-Verkehrs zwischen Ostasien und Europa zu sehen, dass 1999 bei über 7 Mio. TEU lag, wovon über 1 Mio. TEU Japan als Start oder Ziel haben. Mit anderen Worten: die über die SLB transportierten Container machten noch nicht einmal 1% des gesamten Transportvolumens aus.

Die Gründe für den Niedergang der SLB sind klar zu erkennen.

- Der Zerfall der Sowjetunion sorgte für das Ende einer einheitlichen Organisation unter staatlichem Monopol, an dessen Stelle nun konkurrierende Transportunternehmen, teilweise mit ausländischer Beteiligung, und unterschiedliche Eisenbahnverwaltungen innerhalb Russland sowie die Verwaltungen der neuen Staaten Kasachstan und Usbekistan für Organisationswirrwarr sorgen, den auch der 1993 vom russischen Eisenbahnministerium

²³⁸ Da in Finnland die russische Spurweite Verwendung findet, entfällt das sonst nötige zeit- und kostenintensive Umspuren.

gegründete International Coordination Council on Transsiberian Transportation konnte nicht vermindern konnte.

- Die Transporttarife der TSR, in sowjetischen Zeiten stark subventioniert, wurden mehrfach angehoben und verteuerten so die Transportkosten, die vorher 20-30% unter den Seefrachtkosten gelegen hatten, erheblich. Gleichzeitig sorgte die Einführung modernerer und größerer Containerschiffe und die Zunahme des Wettbewerbs zwischen den Reedereien zu einer Halbierung der Frachttarife beim konkurrierenden reinen Schiffstransport.
- Die schon zu sowjetischen Zeiten zu verzeichnenden Unpünktlichkeiten beim Zuglauf verstärkten sich durch die Desintegration der Verwaltung und die abnehmenden Ausgaben für die Wartung und Reparatur des Schienenweges, während auf dem Seeweg eine 30 Tage-Lieferung garantiert werden konnte.
- Sicherheitsprobleme und Korruption führten zu Beschädigungen und Diebstählen bis hin zum Verschwinden ganzer Züge.
- Das Serviceniveau beim Seetransport entwickelte sich deutlich weiter, während dies für die SLB nicht zutrifft. Z.B. verkehren statt einst 24 Schiffen nur noch 2 Schiffe pro Monat zwischen Japan und Vostochny, verglichen mit 2 Schiffen pro Woche im Europa-Verkehr. Die Reedereien bieten im Gegensatz zum SLB einen Tür-zu-Tür-Transport an, stellen Leercontainer zur Verfügung und bieten einen Tracking-Service, der jederzeit den Standort jedes Containers darstellt. Zudem sind die Hafenanlagen in Vostochny veraltet.
- Für Transporte von und nach Zentralasien steht seit 1992 mit der China Landbridge über Urumqi nach Kasachstan eine alternative Route zur Verfügung. Georgien, die Ukraine, Aserbaidschan und Moldawien versuchen mit Unterstützung Kasachstans, in der GUAM-Initiative²³⁹ eine Verlängerung dieses Transportkorridors zu realisieren, der dann Russland vollständig südlich umgehen würde.²⁴⁰

Seit 1997 bemühen sich das russische Eisenbahnministerium und die Transportgesellschaften um eine Wiederbelebung der TSR, Japan versprach Ende 1997 bei einem Treffen der Staatsoberhäupter in Krasnoiarsk im sogenannten Hashimoto-Jelzin-Plan seine Unterstützung. Auch im Primorskii Krai gründete man eine Arbeitsgruppe, die beschloss, die Hafengebühren und verschiedene Steuern deutlich zu senken.²⁴¹ Im April 1998 wurde in einem Versuch ein Vollzug innerhalb von zehn Tagen von Vostochny bis zur polnischen Grenze in Brest abgefertigt, ein Beweis, dass die SLB inklusive Schiffstransport Japan-Russland mit 16 bis 18 Tagen

²³⁹ Nach den Anfangsbuchstaben der vier Staaten.

²⁴⁰ Timmermann 1998, S. 4. Auch Usbekistan, Iran, Kasachstan und Aserbaidschan bemühen sich um den gemeinsamen Aufbau alternativer südlicher Routen, wie sich z.B. bei einer gemeinsamen Konferenz im Juni 1997 in Taschkent zeigte. Vgl. Tennenbaum 1997.

deutlich schneller sein kann als der Seeweg, wenn alles ohne organisatorische Probleme funktioniert. Die offizielle Laufzeiten liegen für den Transport von Japan nach Westeuropa zwischen 18 Tagen bis Finnland und 25 Tagen bis Italien und Österreich²⁴², in Wirklichkeit erreichen die Laufzeiten jedoch für Finnland beispielsweise Werte zwischen 21 und 53 Tagen.

Entscheidende Fortschritte konnten Ende der 90er Jahre bei der Wiederbelebung der TSR nicht erzielt werden²⁴³. Nur wenn es gelänge, Preise²⁴⁴, Sicherheit und vor allem Geschwindigkeit wieder auf ein konkurrenzfähiges Niveau zu führen, so die einhellige Expertenmeinung, könnten für eilige Transporte oder z.B. hitzesensible Kühlcontainer Marktanteile zurückgewonnen werden.²⁴⁵

1998 schlug sich die veränderte Schwerpunktsetzung auch in den Publikationen des Tumen Secretariats in Beijing im Sinne der „new programme directions“²⁴⁶ nieder.

In den „Briefing Notes“, die im Herbst 1998 vom Tumen Secretariat erstellt wurden, findet sich zum Thema „Transport Sector“²⁴⁷ die folgende Aussage:

„Improved transportation linkages are fundamental to regional trade and investment and other forms of economic cooperation. They are also fundamental to the success of growth triangles. The member countries of the Tumen Programme must improve the road, rail, air and port facilities in the Region, so as to realize the gateway concept. That is, the Region as an entrepot for trade, enabling landlocked Northeast China and Mongolia to have more direct access to markets in Japan, ROK and overseas. Transportation facilities in the Primorsky Territory of the Russian federation and the Rajin-Sonbong Economic and Trade Zone play a critical role.“²⁴⁸

²⁴¹ Tsuji H. 1998, S. 39.

²⁴² Bei 250 Stunden für die Strecke Vostochny-Moskau.

²⁴³ Vorhersagen, dass das Transportvolumen sich bis 1999 versechsfachen würde, haben sich als Wunschtraum erwiesen. Vgl. Tsuji H. 1998, S. 39.

²⁴⁴ Dabei sind nicht nur die reinen Frachtsätze der TSR zu berücksichtigen: „Concerning the transportation costs between the Far East and Europe, costs for hard facilities tend to be mainly examined from the viewpoint of railways, however, for shippers the total transportation costs, including customs clearance, container lease, etc. are subjects to be examined. The competitiveness of the SLB should be analyzed from the viewpoint of shippers.“ Kayahara 2000.

²⁴⁵ Die Idee einer „neuen Seidenstraße“ gehört auch zu den Eckpfeilern des konservativen US-amerikanischen Politikers LaRouche, dessen deutsche Ehefrau in Deutschland über das sektenähnlich aufgebaute „Schiller-Institut“ die Idee von Entwicklungskorridoren entlang mehrerer eurasischer Bahnlinien verbreitet und sogar in China dazu Vorträge hält. Allerdings sollen als Voraussetzung zur Herstellung dieser Korridore u.a. das Weltwährungssystem geändert, die Atomwaffen-Sperrverträge und das weltweite Copyright auf Erfindungen aufgehoben und ganz allgemein das Gewinnstreben abgeschafft werden. Vgl. Zepp-LaRouche 1996, S. 15ff.

²⁴⁶ Vgl. Kap. 5.3.

²⁴⁷ „Transport“ und „Infrastructure“ wurden inzwischen vom Tumen Secretariat als Synonyme benutzt.

²⁴⁸ Tumen Secretariat 1998a. Hervorhebung WA.

Von der Idee, als Entrepot nicht nur mongolische und mandschurische Produkte auf Nachbarmärkte zu bringen, sondern vor allen Dingen den Strom von Containern von Hochseeschiffen auf die Schienen einer neuen eurasischen Landbrücke umzulenken, war zu diesem Zeitpunkt nichts mehr übriggeblieben.

6.2.5. Grenzübergänge und Grenzübergangsprobleme im TRED

Viele der fehlenden Verbindungsstücke und Verkehrsinfrastrukturbauten im TRED sind im Laufe der 90er Jahre - wenn auch meist langsamer als geplant – fertiggestellt worden. Ein ständiges Thema der Diskussionen um die Verkehrsentwicklung sind jedoch die „nicht-physischen Behinderungen“ bzw. „weiche Einschränkungen“ des Verkehrs, vor allem bei den Grenzübertritten. Mehrere Studien²⁴⁹ haben sich mit diesem Thema beschäftigt, doch erst an der Wende zum 3. Jahrtausend lässt sich eine gewisse Bewegung bei der Lösung dieser Probleme erkennen.

Grenzübertritte innerhalb des TRED dauern sehr lange und führen damit zu kostenintensiven Wartezeiten für Güter und Personen. Vor allem die russischen Behörden im Khasan-Bezirk führen mehrfache Kontrollen durch²⁵⁰. Zusätzlich werden die Kontrollvorgänge durch die ungenügende technische Ausstattung der Grenztruppen mit Computern usw. verlängert. Abfertigungsgebäude, die über eine Heizung, Strom und andere Einrichtungen für einen reibungslosen Ablauf der Kontrollen verfügen, wurden erst im Laufe der 90er Jahre errichtet.

Vorschläge, an den Grenzen eine „single window control“, d.h. die gemeinsame Kontrolle aller Behörden der beiden Länder an einer Stelle, durchzuführen, ließen sich nicht umsetzen.

Gegenstand detaillierter Verhandlungen war auch das Problem der unterschiedlichen und eingeschränkten Öffnungszeiten der Grenzen. Der Übergang Hunchun/Kraskino ist nur von

²⁴⁹ Vor allem Port and Airport Bureau Niigata 1998, PADECO 1999, NARC 1999, Ikeda, H., Nishikata, K. 1998 und Tsuji H. 2000, auf die sich die folgende Darstellung im wesentlichen stützt.

²⁵⁰ Bei der Einreise von Changlingzi beispielsweise gibt es drei Kontrollstellen an der Grenze, in 1 km Entfernung von der Grenze und nochmals in 14 km Entfernung von der Grenze, wobei jeweils Grenzpolizei, Zoll und Grenztruppen Papiere und Fahrzeuge bzw. Fracht kontrollieren. PADECO 1999, S. 6. Dabei sind die Kontrollen in der Regel sehr streng und beinhalten z.B. die Kontrolle der Brieftaschen-Inhalte etc. Tsuji H. 2000, S. 28. Ausländer werden rigorosen Gesundheitsuntersuchungen incl. Fiebertemperaturen unterzogen, gesetzlich erlaubte Gegenstände wie z.B. Laptops nicht zur Mitnahme zugelassen usw. PADECO 1999, S. 9f.

Der russische Grenzrayon Khasan ist offiziell noch immer für Ausländer gesperrt, woraus sich die besonderen Rechte der Grenztruppen ergeben.

Montag bis Freitag für 12 Stunden geöffnet, der Übergang an der Wonjong-Brücke Montag bis Samstag für 8 Stunden. Durch die unterschiedlichen Zeitzonen, die für China und den RFO gelten und die während der Sommerzeit für drei und während der Winterzeit für zwei Stunden Zeitdifferenz verantwortlich sind, reduzieren sich die tatsächlichen Öffnungszeiten auf nur 4,5 Stunden. Zwischen China und Nord-Korea beträgt die Zeitdifferenz eine Stunde, so dass hier tatsächlich für sieben Stunden die Grenzbehörden beider Seiten arbeiten. Bis 1999 hatten alle Bemühungen, die Öffnungs- und Essenspausenzeiten zu harmonisieren, nur mäßigen Erfolg. Im Dezember 1999 einigten sich schließlich die zuständigen Behörden, die Grenzöffnungszeiten zwischen Russland und China zu harmonisieren und auf zwölf Stunden täglich zu erweitern²⁵¹.

Für Personen besteht ein weiteres Problem in der Notwendigkeit, vor der Einreise ein Visum zu erlangen. Russische Bürger benötigen seit 1994 ein Visum für China, das vorher beantragt werden muss. Dazu ist das nächstgelegene Konsulat in Khabarovsk, fast 1.000 km von Vladivostok entfernt. Die Ausstellung dauert zwei Wochen und kostet zwischen 50 und 300 US\$, bei Expressabfertigung das Doppelte. Für 360 US\$ kann ein sechsmonatiges Mehrfachvisum erlangt werden. Umgekehrt benötigen Chinesen ein russisches Visum, das in Shenyang oder Beijing erhältlich ist, auch hier mit zwei Wochen Wartezeit und der Zahlung einer beträchtlichen Summe, 150 US\$, verbunden. Zwischen China und der DPRK existiert ein Abkommen, unter dem Grenzpässe zum visafreien Grenzübertritt ausgestellt werden.²⁵² Für andere Staatsangehörige muss eine Einladung der Behörden der FETZ Rajin-Sonbong vorgelegt werden, die zur Einreise in die FETZ, nicht aber in andere Teile Nord-Koreas, berechtigt. Die Anreise ist nur über die Land-Grenzübergänge möglich, wobei die Eröffnung der Wonjong-Brücke einen Fortschritt gegenüber der „four hour back-breaking road journey from Tumen/Namyang to Rajin“²⁵³ darstellt. Bürger Süd-Koreas können in der Regel nicht in die FETZ einreisen. Russland und die DPRK verlangen seit 1997 gegenseitig Visa.

Auch in dieser Frage gelang es bisher nicht, die zeit- und kostspieligen Prozeduren durch die Ausstellung von Visa an der Grenze oder die Einrichtung von Konsulaten im TREDAs zu erleichtern.

²⁵¹ „Customs will hire additional personnel to avoid interruptions for lunch breaks.“ sagte der russische Vertreter zu. Medetsky 1999c.

²⁵² Der Tumen-Fluss stellt zudem kein großes natürliches Hindernis dar, wie die mehreren Hunderttausend Ende der 90er Jahre nach Yanbian geflüchteten Nordkoreaner belegen.

²⁵³ Davies 1997a, S. 3.

Zwischen China und Russland bestehen weiterhin Einschränkungen für den Straßentransport. LKW aus Russland dürfen nur bis Yanji fahren, LKW aus China nur bis Slavianka, obwohl der technische Zustand der Fahrzeuge, Verkehrsregeln usw. im wesentlichen gleich sind. Dadurch müssen kostspielige Umladungen vorgenommen werden. PKW dürfen die Grenze nicht passieren, abgesehen von hochrangigen Beamten, sondern müssen den 1998 eingerichteten internationalen Bus benutzen, der zweimal täglich für 20 US\$ Passagiere von Hunchun nach Zarubino bzw. Slavianka befördert.²⁵⁴ Zuvor gab es gar keine Möglichkeit, für Personen ohne langwierige Verhandlungen und entsprechende Gegenleistungen die Grenze mit einem eigenen Fahrzeug zu passieren. Bis 1998 konnten zudem nur chinesische oder russische Staatsangehörige die russisch-chinesische Grenze bei Changlingzi überqueren.

Für Güter ist bei allen beteiligten Zollbehörden die Überprüfung aller Güter, also nicht nur Stichproben oder Kontrollen bei vorliegenden Verdachtsmomenten, vorgesehen. Zusätzlich verlangt vor allem die russische Seite umfangreiche Dokumente incl. Qualitäts-Zertifikate russischer Laboratorien, wobei Willkür und Korruption eher die Regel als die Ausnahme darstellt.

Die nervenaufreibende Langsamkeit, mit der die Grenzübertrittsprobleme trotz ihrer starken Beeinträchtigung des Personen- und Güterverkehrs im TREDAs und der jahrelangen Interventionen durch das UNDP, private Firmen und Wissenschaftler bearbeitet wurden, findet ihre Erklärung vor allem in zwei Faktoren.

Erstens sind Fragen der Grenzverkehrs zwischenstaatliche Probleme, die von den Behörden vor Ort nicht gelöst werden können. Regeln, z.B. über die Öffnungszeiten der Grenzposten, die für eine ganze Region oder gar das ganze Land gelten, für das relativ unbedeutende TREDAs zu ändern, stellt offensichtlich nicht eine Priorität für die Arbeit der Zentralregierungen dar. Problematische Regelungen stellen außerdem eine Quelle für zusätzliche „Einnahmen“ der mit den Kontrollen betrauten Personen fest, die in der Regel schlecht bezahlt unter miserablen Bedingungen arbeiten. Im gleichen Sinne sorgt die Beschränkung des LKW-Verkehrs dafür, dass Fuhrbetriebe des eigenen Landes von den Umsätzen im Außenhandel ihren Anteil erhalten.

²⁵⁴ Die Grenzkontrollen für 22 Passagiere eines Internationalen Busses dauerte auf der russischen Seite 1,5 Stunden und auf der chinesischen Seite nochmals eine halbe Stunde. PADECO 1999, S. 28.

Zweitens zeigt sich vor allem auf der russischen Seite die tiefsitzende „Grenzmentalität“²⁵⁵, die angesichts der zahlenmäßigen Überlegenheit der chinesischen Bewohner in Nordostasien die Angst vor der „Gelben Gefahr“ hervorruft, die von der Führung des Primorskii Krai in den 90er Jahren noch zusätzlich mit Bedacht geschürt wurde. Die strengen Kontrollen können dabei nicht darüber hinwegtäuschen, dass nach Meinung aller Beobachter der gut organisierte Schmuggel über alle Grenzen im TREDAs blüht.

²⁵⁵ Vgl. Kap. 2.7. und Kap. 7.3.4.