
*Elmar Kulke***Malaysia –
der kleine Tiger auf dem Sprung ins 21. Jahrhundert****Einleitung**

Bis vor kurzem prägten Vorstellungen von romantischen Stränden, exotischen Sehenswürdigkeiten oder tropischem Klima die Wahrnehmung Südasiens in Europa. Heute hat sich das Bild mehr in Richtung des wirtschaftlichen Erfolges dieser Region verschoben. In den letzten Jahrzehnten konnten einige der Länder hohe wirtschaftliche Wachstumsraten realisieren; ihre jährlichen Zuwachsraten des BIP pro Kopf lagen durchschnittlich zwischen 6 % und 8 % und damit deutlich über jenen der hochentwickelten Staaten Europas. An der Wende zum einundzwanzigsten Jahrhundert gibt es in der Region einzelne Staaten mit einem höheren Entwicklungsstand als die meisten europäischen Länder (z.B. Singapur) und viele Länder mit mittlerem Entwicklungsstand (z.B. Malaysia) sind mit ihren international wettbewerbsfähigen Exportprodukten auch auf europäischen Märkten präsent.

Der vorliegende Beitrag stellt den Entwicklungspfad Malaysias seit der Unabhängigkeit im Jahre 1957 vor und dokumentiert damit die wirtschaftspolitischen Strategien und Erfolge. Zugleich werden die während der einzelnen Phasen der Entwicklung auftretenden räumlichen Veränderungen untersucht. Abschließend wird der Frage nachgegangen, welche Perspektiven und Risiken Malaysia gegenwärtig besitzt. Die Ausführungen konzentrieren sich auf West-Malaysia (auch Peninsular Malaysia), den Landesteil, wo 75 % der etwa 21 Mio. Einwohner (2001) leben, sich alle größeren Städte befinden, eine intensive landwirtschaftliche Nutzung besteht und über 90 % der Industrieproduktion erbracht wird.



Abb. 1: Ethische Vielfalt und kulturelle Gegensätze an einer Bushaltestelle in Kuala Lumpur (Foto: Elmar Kulke)

Phasen der wirtschaftlichen und räumlichen Entwicklung Phase 1 (bis 1968): Rohstoffexporte

Erst Kontakte zwischen Europa und Südostasien bestanden seit dem 16. Jahrhundert durch den Gewürzhandel; die portugiesischen und später holländischen Seefahrer nutzten die Hafenstadt Malacca als Handelsposten, ohne jedoch Einfluß auf das Hinterland zu nehmen. Dies änderte sich mit dem Beginn der britischen Kolonialzeit im 19. Jahrhundert (vgl. Kühne 1980); es erfolgte nun von den „Straits Settlements“ Singapur, Malacca und Penang aus auch eine flächenhafte Entwicklung der Umgebung. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurden die reichen Zinnerzvorkommen entlang der Westküste der malaysischen Halbinsel erschlossen; verbunden damit war eine Einwanderung von Chinesen, die im Zinnerzbergbau oder als Händler arbeiteten. Zu Beginn des zwanzigsten Jahrhunderts setzte in den hochentwickelten Ländern eine starke Nachfrage nach Kautschuk für die industrielle Produktion (z.B. Autoreifen, Haushaltsartikel) ein. Die klimatischen Bedingun-

gen Malaysias erlaubten die Anpflanzung von ausgedehnten Kautschukplantagen, in welchen vor allem aus Südindien eingewanderte Bevölkerungsgruppen arbeiteten. Gleichzeitig bauten die Kolonialherren die materielle (Straßen, Eisenbahn) und institutionelle (Schulen, Verwaltung, Gerichtsbarkeit) Infrastruktur aus.

Zum Zeitpunkt der Unabhängigkeit verfügte Malaysia dadurch über eine relativ gut ausgebaute Infrastruktur, wies aber in wirtschaftlicher, räumlicher und ethnischer Hinsicht Deformationen auf. Die Außenwirtschaftsbeziehungen zeigten typische Merkmale eines abhängigen Entwicklungslandes; über zwei Drittel der Exporterlöse wurden durch Rohkautschuk und Zinn erzielt. Zudem bestand eine ungleiche räumliche Verteilung wirtschaftlicher Aktivitäten (Abb. 2). Entlang der Westküste war ein Gürtel intensiver Landnutzung durch Plantagen, Zinnminen, Städte und ausgebaute Verkehrswege entstanden. Dagegen bedeckte weitgehend unerschlossener tropischer Regenwald die Zentralbereiche der Halbinsel. An der Ostküste gab es nur in den Deltabereichen der Flüsse intensive landwirtschaftliche Nutzung (vor allem Reisanbau) durch kleine subsistenzorientierte Betriebe. Problematisch stellte sich auch die durch Zuwanderungen entstandene Zusammensetzung der Bevölkerung – mit unterschiedlicher ethnischer, religiöser und wirtschaftlicher Prägung – dar. Die dem islamischen Glauben angehörenden Malayen (ca. 55 % Bevölkerungsanteil) arbeiteten in der traditionellen Landwirtschaft, die buddhistischen Chinesen (ca. 35 %) engagierten sich im modernen Sektor der städtischen Wirtschaft und die hinduistischen Inder (ca. 10%) waren in Plantagen und in der öffentlichen Administration tätig.

In dem ersten Jahrzehnt nach der Unabhängigkeit sah die malaysische Regierung die Bildung einer nationalen Identität durch gesellschaftliche und politische Stabilisierung als wichtigste Aufgabe an, während in wirtschaftlicher Hinsicht die kolonialzeitlichen Strukturen fortgeführt wurden. Ein ökonomischer „laissez-faire“ Liberalismus verbunden mit Ansätzen einer Importsubstitutionspolitik führte zu insgesamt geringem wirtschaftlichen Wachstum, aber zu

einer Vergrößerung der Einkommensunterschiede zwischen den ethnischen Gruppen. Ende der sechziger Jahre kam es deshalb zu Rassenunruhen, die zu einer Änderung der Wirtschafts- und Gesellschaftspolitik führten.

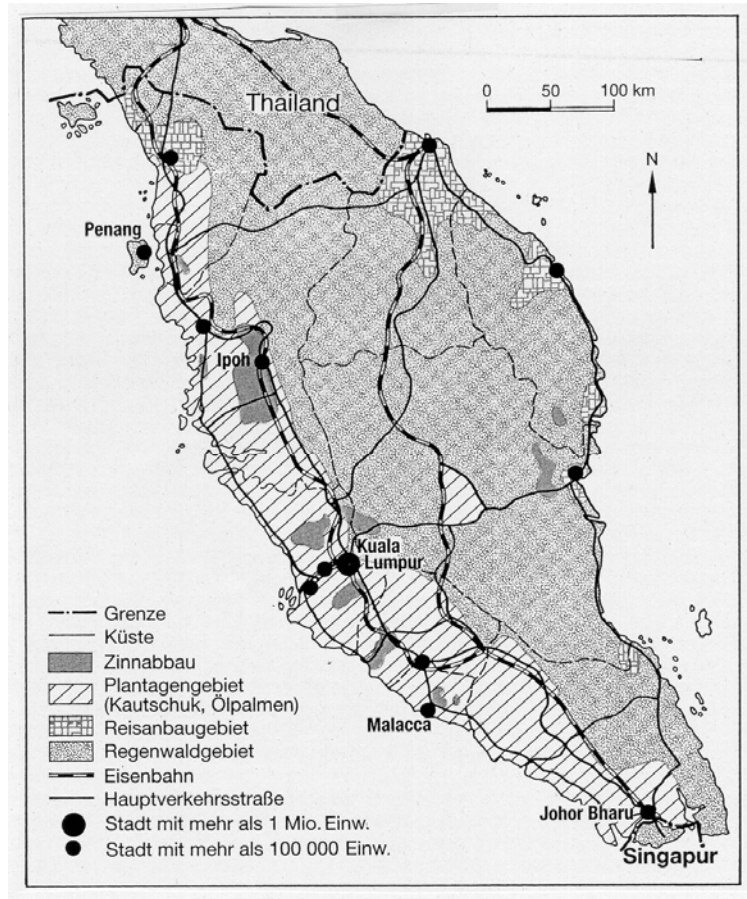


Abb. 2: Landnutzung in Malaysia (Quelle: Kulke, Praxis Geographie 1994, M15)

Phase 2 (bis 1986): arbeitsintensive Industrialisierung

Ziel der nun verfolgten „New Economic Policy“ war es, durch dynamisches wirtschaftliches Wachstum die Einkommensdisparitäten zwischen den ethnischen Gruppen zu reduzieren.

Dazu setzte die Regierung einerseits Instrumente zur landwirtschaftlichen Ertragssteigerung und Diversifikation ein (vgl. Teh Tiong Sa/Tunku Shamsul Bahrin 1992). Maßnahmen der „in-situ“ Intensivierung erlaubten zweimaliges Ernten von Grundnahrungsmitteln innerhalb eines Jahres, Neulanderschließungen und Holzeinschlag führten zur Diversifikation der Primärgüterexporte (Rundholz, Palmöl; Abb. 3).

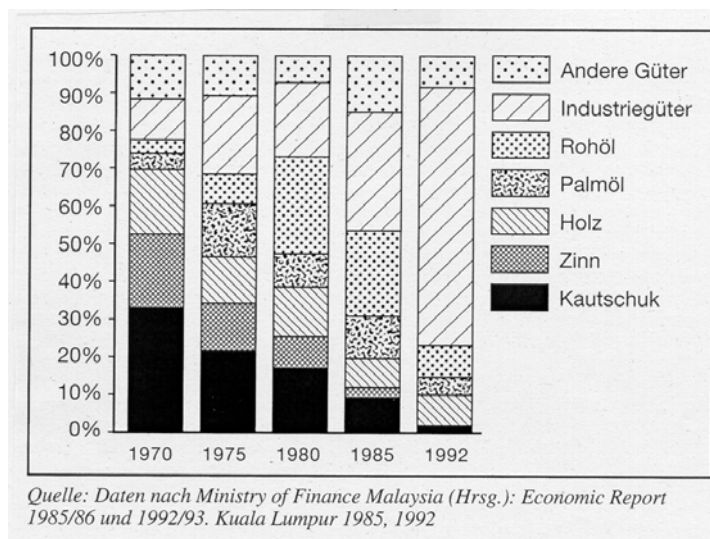


Abb. 3: Entwicklung der Exportstrukturen (Quelle: Kulke, Praxis Geographie 1994, M 6)

Andererseits unterstützte sie durch vielfältige Instrumente den Aufbau einer exportorientierten arbeitsintensiven Industrieproduktion; Träger der Maßnahmen war die neu gegründete Malaysian

Industrial Development Authority (MIDA). Sie suchte den inländischen Mangel an Investitionskapital durch die Förderung ausländischer Direktinvestitionen auszugleichen. Um diesen geeignete Standortbedingungen zu bieten, wurden „industrial estates“, d.h. Industrieparks mit vollständiger Infrastrukturausstattung (z.B. Strom, Wasser, Entsorgung, Straßen) und teilweise auch Mietgebäuden, errichtet. Zusätzlich wurden den Investoren Steuererleichterungen (z.B. auf Investitionskosten, für Exporterlöse) gewährt. Durch den Zufluß von Direktinvestitionen kam es zu einer starken Zunahme der Beschäftigten im produzierenden Gewerbe; die Gesamtzahl der Erwerbstätigen Malaysias erhöhte sich von 2.8 Mio. im Jahr 1970 auf 5.8 Mio. im Jahr 1987 (Ministry of Finance, div. Jahre), was einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate von 4.4 % entspricht. Errichtet wurden vor allem Betriebe mit arbeitsintensiven Produktionen der Bereiche Bekleidung und Montage von Elektrogeräten.

Zu Beginn siedelten sich die ausländischen Betriebe vor allem in den Großstädten Kuala Lumpur und Penang an, und es kam zu einem starken Wachstum der Zentren. Mit der Verknappung von Arbeitskräften und steigenden Standortkosten in den Agglomerationen erfolgten später auch Betriebserrichtungen in den mittelgroßen Städten der Peripherie. Dieser räumliche Entwicklungsverlauf entspricht den Überlegungen der Polarization Reversal Hypothese (vgl. Richardson 1980 sowie für Malaysia Koschatzky 1987); demnach kommt es zu Beginn der wirtschaftlichen Entwicklung zu einer räumlichen Konzentration, später zu Verlagerungen in das Umland der Zentren (intraregionale Dezentralisierung) und schließlich zu höherem Wachstum in der Peripherie (interregionale Dezentralisierung). Möglich waren diese räumlichen Ausbreitungsprozesse durch geringe Investitionskosten und niedrige Standortansprüche (z.B. an materielle Infrastruktur, Qualifikation der Arbeitskräfte) der einfachen Güterproduktion. Entsprechend reduzierten sich die räumlichen Entwicklungsunterschiede; dies drückt der gewogene Variationskoeffizient des Pro-Kopf-Einkommens (Tab. 1) aus, der von 39.4 % in 1970 auf 37.3 % in 1980 sank.

Jahr:	Pro-Kopf-Einkommen der Bundesstaaten Malaysias, gewogener Variationskoeffizient:
1970	39,4 %
1980	37,3 %
1985	39,6 %
1995	41,0 %
2000	42,9 %

Tab. 1: Entwicklung des gewogenen Variationskoeffizienten, Basis: Pro-Kopf-Einkommen der Bundesstaaten Malaysias (Datengrundlage: Ministry of Finance; Economic Report Malaysia, versch. Jahre)

Mitte der achtziger Jahre kam es in Malaysia zu einer wirtschaftlichen Krise (vgl. Kulke 1994); die sich in negativen Wachstumsraten von Exporten (M 4) und in der Industriegüterproduktion sowie steigender Arbeitslosigkeit (auf 8 % in 1986) ausdrückte. In Malaysia waren inzwischen die Produktionskosten (Arbeitslohn, Standortkosten) so weit angestiegen, daß die ausländischen Betriebe sich in andere Länder (z.B. Thailand) verlagerten. Zugleich erfolgte bei Primärgütern ein Preisverfall, da andere Länder mit gleichen Produkten (z.B. Kautschuk, Palmöl) auf den Weltmarkt drängten. Die Regierung reagierte mit einem radikalen Wechsel in der Industriepolitik.

Phase 3 (bis 1997): sachkapitalintensive Industrialisierung

Aufgrund der veränderten Rahmenbedingungen war eine arbeitsintensive Industrialisierung an ihre Grenzen gestoßen. Die malaysische Wirtschaftspolitik wählte als neue Schlüsselindustrien den Straßenfahrzeugbau und die Mikroelektronik aus und förderte deren Aufbau gezielt (vgl. Wehmeyer 2001). Durch diese Industrien wurde nicht nur technologischer Fortschritt, sondern durch die Zuliefer- und Absatzverflechtungen auch hohe Multiplikatorwirkung auf die nationale Wirtschaft erwartet. Für die Errichtung der Industrien besaß Malaysia, aufgrund der gut ausgebauten Infra-

struktur und dem inzwischen verbesserten Qualifikationsniveau der Arbeitskräfte, geeignete Voraussetzungen.

Der Aufbau einer Produktion von Straßenfahrzeugen (Proton) erfolgte getragen von inländischem Kapital (basierend auf den Exporterlösen für Rohöl) unter Nutzung ausländischer Produktionstechnologie (Lizenz-Produktion von Mitsubishi). In der ersten Phase wurden Fahrzeuge für den Binnenmarkt hergestellt und diese vor ausländischer Konkurrenz durch hohe Importzölle für Fahrzeuge (bis über 150 % Importzoll) geschützt. Ende der neunziger Jahre stammten über zwei Drittel der neu zugelassenen Fahrzeuge in Malaysia aus inländischer Produktion. Später – mit gestiegenem Kenntnis- und Erfahrungsstand in der Produktion und eigenen Weiterentwicklungen - begann Malaysia die Fahrzeuge auch in andere Länder zu exportieren.

Neben dieser importsubstituierenden Produktion wurde der Aufbau einer auf Exporte orientierten Produktion von Mikroelektronik-Bauteilen unterstützt. Ausländische Investoren erhielten Steuererleichterungen und flankierende Vorteile (z.B. Ausbildung von Arbeitskräften; Möglichkeiten der Standortwahl in Freihandelszonen) für die Ansiedlung in Malaysia. Sie verlagerten insbesondere jene Teilschritte der Produktion nach Malaysia, für die innerhalb der Produktionskette eine größere Zahl von Arbeitskräften mit mittlerem Qualifikationsniveau benötigt werden.

Beide Schlüsselindustrien führten zu einem erneuten wirtschaftlichen Aufschwung mit hohen Wachstumsraten der Beschäftigtenzahlen, des Inlandsproduktes und der Exporterlöse; die Struktur der Warenexporte veränderte sich von hohen Anteilen von Primärgütern und arbeitsintensiven Gütern zu großen Anteilen von Produkten des Maschinen- und Fahrzeugbaus (Abb. 4).

In räumlicher Hinsicht führte die auf Schlüsselindustrien orientierte Entwicklung zu deutlichen Restrukturierungen (vgl. Kulke 1998). Die neuen Industrien siedelten sich nahezu ausschließlich in den

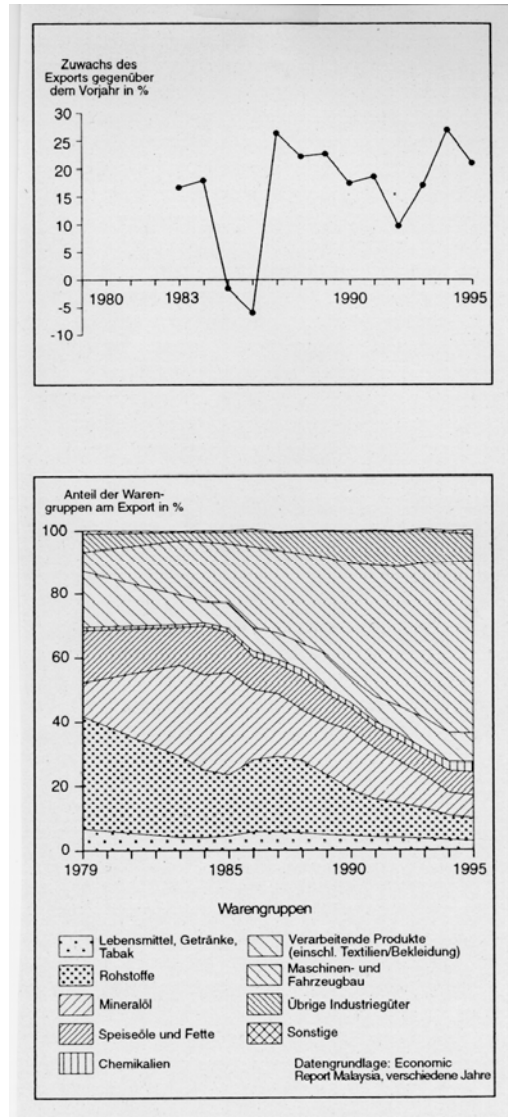


Abb. 4: Entwicklung der Exporte in der sachkapitalintensiven Industrialisierungsphase (Quelle: Kulke 1998, S. 195, Abb. 4)

vorhandenen großen Zentren an (Mikroelektronik in Penang, Straßenfahrzeugbau in Kuala Lumpur). Nur diese boten die benötigten Agglomerationsvorteile durch die Nähe zu Zulieferern und Dienstleistern, durch die Verfügbarkeit höher qualifizierter Arbeitskräfte und durch eine gut ausgebaute Infrastruktur mit internationalen Vernetzungen (Hafen, Flughafen). In der Peripherie erfolgten keine neuen Betriebserrichtungen; dagegen schlossen dort die Betriebe mit arbeitsintensiver Produktion und wanderten in das Ausland ab. Dadurch vergrößerten sich die Entwicklungsunterschiede zwischen Zentrum und Peripherie deutlich, was sich auch in einem gestiegenen Variationskoeffizienten ausdrückt (Tab. 1).

Den in internationale Beziehungen eingebundenen Zentren mit einer modernen Industrie- und Dienstleistungswirtschaft steht heute eine wenig eingebundene Peripherie mit traditionellem kleinbetrieblichen Handwerk und Landwirtschaft gegenüber. Steigende räumliche und auch ethnische Entwicklungsunterschiede (die muslimischen Malayen dominieren in der Peripherie, die buddhistischen Chinesen in den Zentren) führten auch zu einem Erstarken fundamentalistischer islamisch-religiöser Strömungen in der Peripherie; so werden bereits zwei Bundesstaaten an der Ostküste von der PAS regiert, die einen vollständigen Wandel Malaysias in einen islamischen Staat anstrebt.

Phase 4 (seit der Asien-Krise): Aufbau von Dienstleistungsclustern

Bereits Mitte der neunziger Jahre und besonders während der Asien-Krise wurde deutlich, dass eine vor allem auf zwei Industriebranchen beruhende Entwicklung für die Bemühungen, eine hochentwickelte Wirtschaft aufzubauen, nicht ausreichte. Auch standen den hohen Exporterlösen im Maschinen- und Fahrzeugbau hohe Kosten für den Import von Vorprodukten (ca. 80 % der Erlöse) gegenüber. Die wirtschaftspolitischen Bestrebungen konzentrieren sich seitdem darauf (vgl. Häußler 1999), mit hochrangigen Dienst-

leistungen den Agglomerationsraum Kuala Lumpur als Zentrum im System der Global Cities zu etablieren.

Ausdruck dieser Strategie sind der Ausbau des sich über 70 km erstreckenden sogenannten „Multi-Media-Supercorridor“ (vgl. Pretzell 2000) vom neuen Flughafen Kuala Lumpur International bis zu den im Zentrum der Stadt gelegenen „Petronas Twin Towers“, dem gegenwärtig noch höchsten Gebäude der Welt. Der Flughafen soll als Drehscheibe für den Luftverkehr in Südostasien und die Interkontinentalverbindungen nach Australien, Europa und Nordamerika dienen. Trotz großer Infrastrukturinvestitionen besitzt der Flughafen jedoch im Vergleich zu den etablierten Hubs in Singapur und Bangkok nur nachrangige Bedeutung (Neumann 2000). Umfangreiche Baumaßnahmen erfolgten in der neuen Regierungstadt Putrajaya, in welcher sich inzwischen die wichtigsten administrativen Einrichtungen Malaysias, aber vergleichsweise wenig Wohnbevölkerung befinden. Die neue Stadt Cyberjaya soll ein Zentrum moderner Informations- und Kommunikationstechnologie werden, steht jedoch noch in der Anfangsphase der Entwicklung. In Kuala Lumpur selbst entwickeln sich drei Schwerpunkte im Dienstleistungsbereich. Zum einen schießen dort gegenwärtig neue Shopping Center wie Pilze aus dem Boden. Sie versorgen nicht nur die lokale Mittel- und Oberschicht mit internationalen Konsumgütern, sondern sollen auch Kuala Lumpur als Ziel für Einkaufstouristen aus Ost-/Südostasien und dem islamisch-arabischen Raum etablieren. Immerhin stieg die Zahl der einreisenden Touristen von 2 Mio. im Jahr 1980 auf über 5.5 Mio. in 1991 und auf 12.1 Mio. in 2001 (Department of Statistics 2002). Zum anderen konzentriert sich in Kuala Lumpur eine zunehmende Zahl von Geschäftsbanken. Malaysia versucht dabei ein Banksystem zu entwickeln, welches islamischem Recht entspricht. Schließlich unterstützt die Regierung – durch die MIDA – die Ansiedlung von regionalen Headquartern von internationalen Unternehmen für Südostasien.

Viele dieser Maßnahmen werden durch staatliche Investitionen getragen. Die dafür erforderliche Aufnahme von Krediten und Probleme der Überschuldung waren ein Auslöser der Asien-Krise. Aufgrund knapper Finanzmittel erfuhren viele Maßnahmen zeitliche Verzögerungen. Ergebnisse der Strategie der Entwicklung höherwertiger Dienstleistungen dokumentieren sich jedoch inzwischen deutlich in der Veränderung der Beschäftigtenstrukturen (Tab. 2). Der seit 1998 – d.h. nach der Asien-Krise – wieder einsetzende Wachstumsprozeß konzentriert sich vor allem auf neue Arbeitsplätze im Bereich privater Dienstleistungen.

Wirtschaftsbereich	Beschäftigtenanteil in %			durchschnittl. jährl. Wachstumsrate 1981-2001
	1981	1991	2001	
Land-, Forstwirtschaft, Fischerei	38,4	24,4	14,7	-1,7
Bergbau	1,5	0,5	0,4	-3,0
Verarbeitendes Gewerbe	15,6	21,3	27,4	+6,1
Baugewerbe	6,2	6,7	8,2	+4,6
Finanzwesen, Unternehmensdienstleist., Immobilienwirtschaft	1,7	4,0	5,6	+9,6
Transport und Kommunikation	4,5	4,6	5,0	+3,7
Öffentl. Dienstleistungen	14,4	12,4	10,6	+1,6
Sonst. Dienstleistungen	17,7	26,0	28,0	+5,6
Gesamt	100	100	100	+3,2

Tab. 2: Beschäftigte nach Wirtschaftsbereichen (Datengrundlage: Ministry of Finance Malaysia: Economic Report, div. Jahre)

Mit der Dienstleistungsstrategie verschärfen sich die räumlichen Entwicklungsunterschiede noch weiter. Die durchschnittlichen jährlichen Wachstumsraten des Pro-Kopf-Einkommens lagen im

Zeitraum 1990 bis 2000 in den Zentren Kuala Lumpur und Penang über jenen der übrigen höherentwickelten Staaten im Westen und Süden und sehr deutlich über jenen der gering entwickelten Staaten (Tab. 3). Einer in internationale Wirtschaftsbeziehungen eingebundenen Metropole mit dynamischen Modernisierungsprozessen steht eine stagnierende und traditionell geprägte Peripherie gegenüber. So betrug das Pro-Kopf-Einkommen des am geringsten entwickelten Bundesstaates Kelantan im Jahr 2000 nur noch 20.3 % des Wertes des Agglomerationsraumes Kuala Lumpur.

Bundesstaaten	Pro-Kopf-Einkommen in RM	in % des Mittelwertes Westmalaysias	durchschnittl. jährl. Wachstumsrate 1990-2000 in %
Norden und Ostküste			
Perlis	10802	69,4	9,7
Kedah	8918	57,3	8,7
Kelantan	6241	40,1	7,8
Trengganu	22994	147,7	10,4
Pahang	10370	66,6	7,1
Westküste und Süden			
Penang	21469	137,9	10,3
Perak	13183	84,7	9,3
Selangor	17363	111,5	6,0
Kuala Lumpur	30727	197,4	10,5
Negri Sembilan	12791	82,2	9,0
Malacca	15723	101,0	9,1
Johor	13954	89,6	9,0
Peninsular Malaysia	15569	100	8,4

Tab. 3: Pro-Kopf-Einkommen nach Bundesstaaten 2000 (nur West-Malaysia) (Datengrundlage: Economic Planning Unit Malaysia: The third outline perspective plan 2001-2010, Kuala Lumpur 2001)

Schlusswort

Der malaysische Entwicklungspfad weist Ähnlichkeiten mit jenem anderer erfolgreicher Schwellenländer in Ost-/Südostasien auf (vgl. Kraas 1998, Wessel 1998). Aufgrund der vergleichbaren Strategien, welche die einzelnen Länder jedoch zeitlich versetzt einsetzen, wird der Verlauf häufig mit dem Flug der Wildgänse verglichen („flying geese“, vgl. Flüchter 1996). In einer ersten Phase erfolgte die Diversifikation der Rohstoffexporte auf welche der Aufbau einer exportorientierten arbeitsintensiven Industriegüterproduktion folgte. Mit fortschreitender Entwicklung wurden technologieintensivere Produktionen unterstützt; oftmals dienten die hergestellten Güter dabei zuerst zur Deckung des Inlandsbedarfs (geschützt durch hohe Importzölle) und später, nach einer Phase des Sammeln von Erfahrungen, zur Erzielung von Exporterlösen. Schließlich bauen die höchstentwickelten Länder moderne Dienstleistungen auf.

Der bisher erfolgreiche Weg Malaysias ist gegenwärtig jedoch mit einige Risiken behaftet. Auf der internationalen Ebene konkurrieren die Schwellenländer mit vergleichbaren Produkten stark untereinander und die Märkte der Industrieländer bleiben begrenzt. Die auf ständig erwarteten Zuwachs hin in Kauf genommene Staatsverschuldung bleibt nur dann unproblematisch, wenn die Wachstumsraten tatsächlich erreicht werden.

Ein besonders hohe Konfliktgefahr ergibt sich innerhalb Malaysias durch die ethnischen und regionalen Disparitäten (Tab. 4). Wachsender islamischer Fundamentalismus zeigt sich bei den weniger am Einkommensfortschritt beteiligten Malayen, vor allem in den peripheren Gebieten. Ausweichstrategien, häufig auch mit der Auswanderung verbunden, versuchen die ökonomisch erfolgreiche, aber durch viele Kontroll- und Umverteilungsmechanismen innerhalb des Landes benachteiligten Chinesen zu realisieren. Vielfach wird deshalb die Behauptung aufgestellt: „Malaysia ist zum Wachstum verdammt“. Denn nur hohes Wachstum erlaubt die Umvertei-

lung des Zuwachses zwischen den ethnischen Gruppen und damit eine Begrenzung der Konfliktpotentiale.

	Durchschnittl. monatl. Haushaltseinkommen in RM
nach ethnischen Gruppen:	
Malayen	1984
Chinesen	3456
Inder	2702
Andere	1371
nach Raumeinheiten:	
Stadtgebiete	3103
Ländliche Gebiete	1718

Tab. 4: Durchschnittliches monatliches Haushaltseinkommen (im Jahr 1999 in RM) (Datengrundlage: Department of Statistics Malaysia 2002)

Literatur

Department of Statistics Malaysia (2002): Yearbook of statistics. Kuala Lumpur.

Flüchter, W. (1996): Bedeutung und Einfluß Japans in Ost- und Südostasien. In: Geographische Rundschau, H. 12, S. 702-709.

Häüßer, M. (1999): Entwicklungsdynamik und Raummuster unternehmerorientierter Dienstleistungen in West-Malaysia. Berliner Geographische Arbeiten, Heft 88, Berlin.

Koschatzky, K. (1987): Trendwende im sozioökonomischen Entwicklungsprozeß Malaysias. Hannover (Jahrbuch der Geographischen Gesellschaft zu Hannover).

Kraas, F. (1998): Determinanten der jüngsten Wirtschaftsentwicklung in Südostasien. In: Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie, H. 3-4, S. 139-154.

Kühne, D. (1980): Malaysia – Tropenland im Widerspiel von Mensch und Natur. Stuttgart.

Kulke, E. (1994): Malaysia – wirtschaftliche, gesellschaftliche und regionale Entwicklungsprozesse. In: Praxis Geographie, H. 7-8, S. 68-73.

Kulke, E. (1998): Wirtschaftliches Wachstum und räumliche Restrukturierung in Malaysia. In: Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie, H. 3-4, S. 191-200.

Ministry of Finance, jährlich: Economic Report Malaysia. Kuala Lumpur.

Neumann, F. (2000): Stellung und Potential des neuen Kuala Lumpur International Airport im System der ASEAN-Großflughäfen. Diplomarbeit, HU-Berlin.

Pretzell, K.-A. (2000): Cybercity, Putrajaya und die Zukunft der malaysischen Gigantomanie. In: Geographische Rundschau, H. 4, S. 56-59.

Richardson, H.W. (1980): Polarization reversal in developing countries. In: Papers of the Regional Science Association, S. 67-85.

Teh Tiong Sa/Tunku Shamsul Bahrin (1992): Environmental impacts of land development in Jenka Triangle, Pahang, Peninsular Malaysia. In: Voon Phin Keong/Tunku Shamsul Bahrin (Eds.): The view from within. Kuala Lumpur, S. 84-117.

Wehmeyer, C. (2001): Technologischer Wandel und industrieräumliche Restrukturierung in West-Malaysia. Dissertation, HU-Berlin.

Wessel, K. (1998): Wirtschaftsdynamik und intraregionale Integration in Ost-/Südostasien. In: Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie, H. 3-4, S. 155-172.