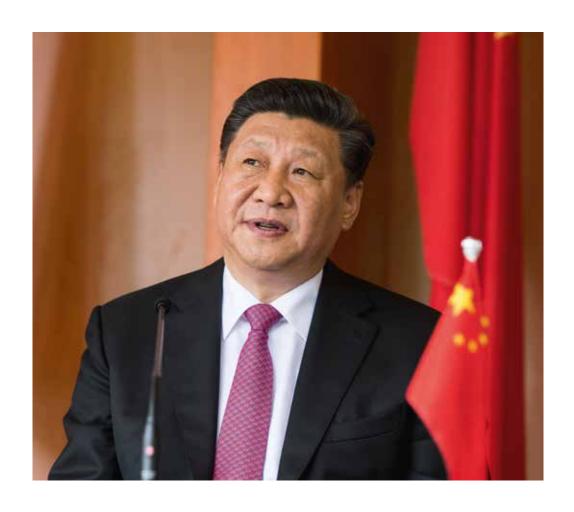
Günter Spahn (HG.)

70 VOLKSREPUBLIK Jahre CHINA

CHINESISCH-DEUTSCHE ERFOLGSGESCHICHTEN DIE NEUE SEIDENSTRASSE





"Zivilisationen verlieren an Vitalität, wenn Länder sich in die Isolation zurückziehen und sich vom Rest der Welt absondern."

(Xi Jinping, Staatspräsident der Volksrepublik China, am 15.6.2019 in Peking)

70 JAHRE VOLKSREPUBLIK CHINA (SEITEN 5-43)

LEITSPRUCH XI JINPING STAATSPRÄSIDENT DER VOLKSREPUBLIK CHINA

GRUSSWORT S.E. WU Ken
Botschafter der Volksrepublik China in Deutschland

Vorwort des Autors

Eine große Nation hat wieder ihren Platz

China – Land der Superlative

Partner oder Wettbewerber?

Handelskriege sind kein Rezept

Ein Land, zwei Systeme: Hongkong

Chinesisch-deutsche Erfolgsgeschichten

JAHRHUNDERTPROJEKT BELT-ROAD-INITIATIVE (Seiten 44-69)

BRI – Ein Gegenmodell zum Protektionismus

Russland und die Seidenstrasse

Risiko und Finanzierung

EU sollte Bedenken bei der Belt-Road-Initiative überwinden

Tradition und Visionen

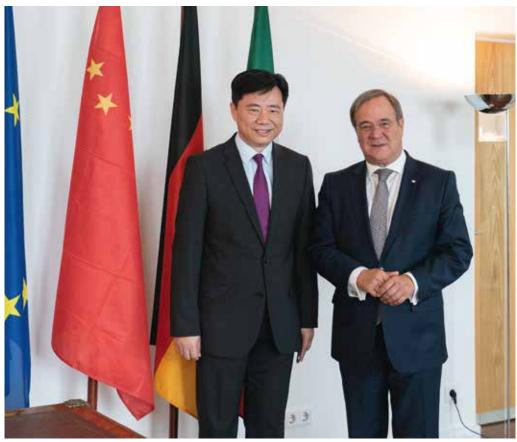
Adressen & Informationen für die Belt-Road-Initiative

WIRTSCHAFTSFAKTOR TOURISMUS IN CHINA (Seiten 70 – 89)

ANHANG & SERVICE (Seiten 90-98)

KRITIK AN CHINA - DICHTUNG ODER STIMMUNG?

HUAWEI UND DIE DEUTSCHE NETZINFRASTRUKTUR



Chinas Botschafter WU Ken beim Antrittsbesuch in Nordrhein-Westfalen (rechts NRW-Ministerpräsident Armin Laschet).

GRUSSWORT ZUM 70. JAHRESTAG DER GRÜNDUNG DES NEUEN CHINA

Von S.E. WU Ken

Botschafter der Volksrepublik China in der Bundesrepublik Deutschland

Der diesjährige 70. Geburtstag des Neuen China erfüllt mich mit großem Stolz.

In diesen 70 Jahren hat das chinesische Volk in bitteren Kämpfen und mit vereinten Kräften ein China-Wunder vollbracht, das die ganze Welt mit Hochachtung verfolgt. Heute vollziehen sich in China tiefgreifende Wandlungen. Das chinesische Volk behauptet wieder den ihm gebührenden Platz im Osten der Welt, und China strotzt vor Vitalität.

In diesen 70 Jahren sind die chinesische Wirtschaft und Gesellschaft entwicklungsmäßig in ein neues Zeitalter getreten. Von 2016 bis 2018 hat das Bruttoinlandsprodukt Chinas die Marken von 70, 80 und 90 Bill. Yuan überschritten, was etwa 16% der gesamten Weltwirtschaftsleistung entspricht. Damit behauptet China seit Jahren in Folge seinen zweiten Platz in der Welt. Das BIP Chinas lag im Jahre 2018 vierhundert Mal so hoch wie 1952. Im laufenden Jahr, in dem die Weltwirtschaft zunehmend unter Druck gerät, hat China weiterhin eine Wachstumsrate von 6,2% erreicht. Im Ausbau der Infrastruktur hat China reichliche Früchte geerntet. Bis Ende 2018 wurde das Streckennetz für Hochgeschwindigkeitszüge auf 30000 km erweitert, was zwei Dritteln des weltweit verfügbaren Schienennetzes für Hochgeschwindigkeitszüge entspricht.

Das Leben der chinesischen Bevölkerung verbessert sich zusehends. Im Jahre 2018 betrug das Pro-Kopf-Einkommen in China fast 30000 Yuan und lag damit mehr als 280 Mal so hoch wie in den Gründungsjahren der Volksrepublik. 2018 unternahmen die Chinesen nahezu 150 Mio. Auslandsreisen, womit sie sowohl in der Menge der Reisenden als auch in der Höhe der Ausgaben zu Reiseweltmeistern avancierten. China hat die meisten Ingenieure weltweit. Die durchschnittliche Lebenserwartung ist seit Gründung der Volksrepublik China von 35 Jahren auf nunmehr 77 Jahre gestiegen.

In diesen 70 Jahren hat die Öffnung Chinas eine neue Dimension erreicht und neue Möglichkeiten eröffnet. Seit 2009 gilt China als größter Exporteur und als zweitgrößter Importeur weltweit. Heutzutage fungiert China für mehr als 130 Volkswirtschaften als der größte Handelspartner. Das Volumen der in China getätigten Auslandsinvestitionen hat bereits 2 Bill. US-Dollar überschritten, und über zwei Jahre in Folge liegt China im Zufluss ausländischer Investitionen an zweiter Stelle. 98% der 500 umsatzstärksten Unternehmen der Welt engagieren sich in China. In den letzten Jahren hat China unablässig neue Öffnungsmaßnahmen ergriffen. Dazu gehört besonders die Bereitstellung eines Fahrplans, nach dem die Beschränkungen für ausländische Beteiligungen in Sparten wie Banken- und Finanzwesen, Versicherungswesen und Fahrzeugbau gelockert wurden. Zu den ersten Nutznießern dieser Maßnahmen zählen bereits deutsche Firmen wie BMW, Allianz und BASF.

In diesen 70 Jahren hat China in seinen Beziehungen mit der Welt ein neues Kapitel aufgeschlagen. Seitdem es im Jahre 1971 seinen legitimen Platz in den Vereinten Nationen zurückgewann, hat sich die chinesische Seite an den Geist der Charta der Vereinten Nationen gehalten, ist seinen Verpflichtungen nachgekommen und hat sich aktiv für die Entwicklung einer friedlichen Welt eingesetzt. Nach dem Beitritt zur Welthandelsorganisation (WTO) hat China seine Reform- und Öffnungspolitik kontinuierlich vorangetrieben, sich aktiv in den Welthandel und den Prozess der Globalisierung eingebracht und ist zu einem Motor der Weltwirtschaft sowie zu einem entschiedenen Fürsprecher des Freihandels geworden. China beteiligt sich zudem aktiv an der Lösung globaler und regionaler Konfliktpunkte und hat als ständiges Mitglied des Sicherheitsrates die meisten Soldaten für Friedensmission bereitgestellt.

Indem China die Initiative zum Bau einer Neuen Seidenstraße ergriff, neuartige Formen der internationalen Beziehungen ins Leben rief und sich für die Bildung einer internationalen Schicksalsgemeinschaft einsetzte, hat es bei Global Governance die Weisheit Chinas eingebracht und das Verantwortungsbewusstsein einer großen Nation bewiesen.

Diese 70 Jahre waren hart und entbehrungsreich, doch unbeirrt sind wir 70 Jahre lang stetig vorangeschritten. Heute hat China bereits die neue Ära des Sozialismus chinesischer Prägung eingeleitet. Von diesem historischen Ausgangspunkt aus wird sich das chinesische Volk weiter um den chinesischen Traum, die Wiederauferstehung der chinesischen Nation, bemühen.

Natürlich sehen wir auch Herausforderungen. Es gibt Kräfte, die Chinas Beitrag für Wohlstand und Stabilität in der Welt hartnäckig ignorieren. Sie wollen nicht nur bei der Globalisierung den Rückwärtsgang einlegen und die ideologischen bzw. kulturellen Gegensätze ausspielen, sondern versuchen, die Welt in ein Zeitalter zurückzuwerfen, in dem sie in zwei feindliche Lager geteilt war. Dazu sage ich, egal welche Taktik, sei es die sogenannte wirtschaftliche oder wissenschaftlich-technische Abkoppelung, die große Zollkeule, oder die technische Abschottung, sie werden nie Erfolg haben. Angesichts der neuen Herausforderungen wird das chinesische Volk weder in Selbstgefälligkeit verfallen noch furchtsam zurückweichen, sondern wie bisher die Reihen schließen, sich auf die eigenen Stärken besinnen.

Ich fungiere nunmehr seit genau einem halben Jahr als chinesischer Botschafter in Deutschland und habe in dieser Zeit mehr als 300 Gespräche und Antrittsbesuche geführt und vier Bundesländer besucht, um zu einem breiteren Verständnis der verschiedensten Bereiche in den chinesisch-deutschen Beziehungen zu gelangen. Dabei spürte ich, wie sich die führenden politischen Persönlichkeiten mit politischer Klugheit an die Prinzipien des gegenseitigen Respektes sowie der Suche nach Gemeinsamkeiten bei gleichzeitiger Anerkennung der Unterschiede gehalten haben. Dass sich die bilateralen Beziehungen in den letzten Jahren immer gesund weiterentwickelt haben, verdient höchste Wertschätzung von beiden Seiten.

Augenblicklich befindet sich die internationale Lage in einem tiefgreifenden Wandel. China und Deutschland sprechen im Hinblick auf Fragen wie Multilateralismus, Freihandel und globaler Ordnung dieselbe Sprache und haben hinsichtlich einer pragmatischen Zusammenarbeit die gleichen Ansprüche. Solange beide Seiten einander respektieren, gegenseitig gleich behandeln sowie gemeinsam das gewonnene politische Vertrauen wahren, werden sie auch künftig Vorbilder für eine Zusammenarbeit zum gegenseitigen Vorteil sein.

VORWORT

Die junge Volksrepublik hatte es schwer

Am 1. Oktober 1949 hat Mao Zedong die Volksrepublik China gegründet. Seither ist dieser Tag gleichzeitig der Nationalfeiertag des Landes. Auch die kühnsten Optimisten oder Zukunftsforscher, innerhalb und außerhalb Chinas, konnten damals nicht ansatzweise prognostizieren, dass sich die Volksrepublik China zur heutigen globalen Weltmacht (vor allem im Segment Wirtschaft) entwickeln würde. Zu ungünstig waren die "Startbedingungen".

Denn der 2. Weltkrieg war auch vier Jahre nach seiner Beendigung noch allgegenwärtig. Viele Staaten mussten infolge des Krieges mit wirtschaftlichen Schwierigkeiten fertigwerden. Auch China und seine Bevölkerung kamen nicht zur Ruhe. Nach dem "Zweiten Chinesisch-Japanischen Krieg" von 1937 bis 1945 litt das Land besonders nach 1945 unter dem chinesischen Bürgerkrieg. Es ging um die innenpolitische Vorherrschaft. Akteure waren die konservative Kuomintang-Bewegung unter Chiang Kai-shek und die Sammlung der Arbeiter und Bauern unter Mao Zedong. Mao setzte sich durch; Chiang Kai-shek zog sich auf die Insel Taiwan zurück. Inmitten dieser internen chinesischen Auseinandersetzungen zogen im asiatischen Raum aber bereits zwei Jahre nach dem Ende des 2. Weltkrieges neue Gewitterwolken auf: Korea wurde 1945 geteilt. Nordkorea wurde sowjetische und Südkorea US-amerikanische Besatzungszone. Infolge der Teilung des Landes entstand der zunächst regionale Koreakrieg.

Vor dem Hintergrund dieser erwähnten unglücklichen Begleitumstände kann die Entwicklung Chinas seit 1949 zur heutigen globalen Bedeutung einer führenden Wirtschaftsmacht nicht oft genug gewürdigt werden. Mao Zedong hatte es schwer; es waren keine idealen Voraussetzungen für eine prosperierende Entwicklung der jungen Volksrepublik vorhanden. Hinzu kamen wiederholte landesweite Überschwemmungskatastrophen in China, die weitgehend die landwirtschaftlichen Erträge vernichteten. Wenn man heute, 70 Jahre nach der Gründung der Volksrepublik, an die schwierigen Startbedingungen erinnert, wird deutlich, welch eine gewaltige Kraftanstrengung und Reise zur heutigen Bedeutung China als Volksrepublik unternommen hat.

Reform und Öffnung unter Deng Xiaoping

Die Weichenstellung für den wirtschaftlichen Erfolg Chinas erfolgte unter Deng Xiaoping, der mit seiner Reform- und Öffnungspolitik, ohne den Anspruch der Kommunistischen Partei Chinas (KPCh) als führende politische Kraft zu schmälern, den steilen Aufstieg Chinas einleitete. Heute ist China gemessen am Bruttoinlandsprodukt und Exportvolumen – nach den Vereinigten Staaten – die zweitgrößte Wirtschafts- und Handelsmacht der Welt geworden. Vor allem hat das einwohnerstärkste Land der Erde Hunderte Millionen Chinesen aus der Armut in den gehobenen Mittelstand geführt. Nach Angaben der chinesischen Behörden für Statistik umfasst allein die Mittelschicht Chinas ca. 400 Millionen Menschen. Gleichzeitig ist das Lohnniveau in den letzten drei Jahrzehnten überproportional stark angewachsen. Allein die genannten

Erfolgszahlen rechtfertigen die chinesische Politik. Auch das deutsch-chinesische Verhältnis wurde nach den 1972 durch Deutschland aufgenommenen diplomatischen Beziehungen zur Volksrepublik zu einer großartigen Erfolgsstory für beide Partner; eine echte Win-Win-Situation. 2018 betrug das Handelsvolumen Deutschlands mit China – Exporte und Importe – fast 200 Milliarden Euro. China wurde 2018 nach den USA und inzwischen vor Großbritannien zum zweitgrößten Absatzmarkt für die deutsche Automobilindustrie. Daimler erzielt 27% seiner PKW-Verkäufe in China, bei BMW sind es 25% und bei VW 22%.

Neues Kapitel Seidenstraße durch Xi Jinping

Auf der anderen Seite haben – neben den Autofirmen VW, Daimler und BMW – große deutsche Traditionsunternehmen wie Siemens, BASF, ThyssenKrupp oder Voith, um einige wenige Beispiele zu nennen, wichtige Beiträge zur Entwicklung Chinas geleistet. Sie haben in China zweifelsohne mit Großaufträgen viel Geld verdient. Dies soll auch künftig so sein. Insofern müssen chinesische Investitionen in Deutschland relativiert werden. Ängste sind in Deutschland unbegründet, denn viele Übernahmen deutscher Firmen durch chinesische Unternehmen haben sich als Glücksfall erwiesen. Auch darüber berichtet dieses Buch. Ein völlig neues und vielversprechendes Kapitel in der Geschichte Chinas erwarten zahlreiche China-Kenner durch die Wiederbelebung rund um die alten Handelswege mit dem Großprojekt der "Neuen Seidenstraße" - ein Schwerpunkt in diesem Buch. Bei diesem Infrastrukturprojekt, das Chinas derzeitiger Staatspräsident Xi Jinping initiierte, investiert China entlang der "alten" Routen (aber auch mit Arrondierungen in Afrika und Südamerika) in Häfen, Kraftwerke, Staudämme Straßen, Brücken, Tunnel und neue Bahnstrecken. Es ist ein gewaltiges Entwicklungs- und Konjunkturprogramm mit 1.000 Milliarden US-Dollar. Auch für deutsche mittelständische Firmen eröffnen sich durch "One Belt - One Road" enorme Chancen. Dieses Buch will dafür einen Leitfaden darstellen.

China hat in seiner 5000-jährigen Zivilisationsgeschichte hervorragende Beiträge für Innovationen geliefert, wenn nur an seine schon frühere bedeutende Rolle etwa in der Tang-Dynastie (607 bis 918) erinnert werden darf. "Zivilisationen verlieren an Vitalität, wenn Länder sich in die Isolation zurückziehen und sich vom Rest der Welt absondern", sagte Chinas Staatspräsident Xi Jinping in diesem Jahr. Deshalb setzt das Land weiterhin auf Kooperationen und erteilt Abschottungsstrategien eine Absage.

Günter Spahn, Herausgeber & Autor dieses Buches

München, im Herbst 2019

Eine große Nation hat wieder ihren Platz

70 Jahre Volksrepublik China! Diese Zeitspanne ist im Vergleich mit der 5000-jährigen Zivilisationsgeschichte Chinas nur kurz, doch gleichzeitig stellt die Entwicklung der Volksrepublik seit der durch Mao Zedong am 1. Oktober 1949 ausgerufenen Proklamation bis heute (nämlich vom armen Agrarland des Jahres 1949 zum heutigen Stellenwert einer global führenden Wirtschaftsmacht) eine bahnbrechende Epoche in der gesamten Geschichte Chinas dar. Es ist unmöglich, in diesem vorliegenden Buch, das die großen Quantensprünge der vergangenen siebzig Jahre aufzeigen will, auf die verschiedenen Positionierungen Chinas aus 5.000 Jahren einzugehen. Dies würde den Rahmen sprengen. Unbestritten ist aber, dass China wieder den ihm gebührenden Platz in der Welt eingenommen hat. Inzwischen hat sich das Land unter der aktuellen Führung von Präsident Xi Jinping mit einem Bruttoinlandsprodukt von 13.407 Milliarden \$ (2018) zur zweitgrößten Volkswirtschaft nach den USA entwickelt. China gehört zu den führenden Ländern im Welthandel. Wer hätte einen derartigen Wandel noch vor nicht allzu langer Zeit für möglich gehalten?

Mit vielen Technologien (wenn nur als Beispiel die Kommunikationstechnologie durch Mobilfunk bis zur neuesten Generation der 5G Netze genannt werden darf) nimmt das Land nach einem schier unglaublichen und gleichwohl sensationellen Aufholprozess in den vergangenen Jahrzehnten inzwischen eine führende Rolle ein. Auch die wirtschaftliche Zusammenarbeit in den Segmenten Außenhandel und industrielle Partnerschaft mit Deutschland ist nicht nur erfolgreich, sondern mit einem Wort zufriedenstellend, nachdem die chinesische Regierung im vergangenen Jahr 2018 zahlreiche Maßnahmen einleitete, um den Marktzugang für deutsche Unternehmen in China zu erleichtern. So hat die BASF, aber auch der Finanzdienstleister Allianz, bereits die Genehmigung erhalten, Eigenkapitalbetriebe in China zu gründen. Auch die Anteile von BMW im chinesisch-deutschen Joint Venture BMW Brilliance werden für BMW auf die Kontrollmehrheit von 75% steigen. Darüber berichten wir im Kapitel Engagements der deutschen Industrie ausführlicher. Im Außenhandel China/Deutschland wurde 2018 ein Volumen – Export und Import – in Höhe von 200 Mrd. Euro erreicht. Damit ist China inzwischen der wichtigste deutsche Handelspartner.

Die Neuformierung Chinas ist nicht vom Himmel gefallen. Sie ist das Ergebnis der von Deng Xiaoping (*1904, †1997) im Dezember 1978 eingeleiteten Reform- und Öffnungspolitik des Landes. Deng Xiaoping wurde nach Mao Zedongs Tod und nach einer kurzen Zwischenepisode die zweite charismatische Führungspersönlichkeit Chinas in den Jahren 1979 – 1997. 2018 hielt Chinas derzeitiger Präsident Xi Jinping zum 40-jährigen Jubiläum der Reform- und Öffnungspolitik ausdrücklich an der auf China zugeschnittenen Umsetzung fest. Öffnung und Reform müssten sich an Chinas Verhältnisse anpassen und sich vom Weg des "Sozialismus chinesischer Prägung", eine Kombination mit der Marktwirtschaft, leiten lassen. Bereits im Herbst 2013 hat Xi Jinping die Öffnungspolitik mit einem weiteren Großprojekt unter dem Namen "One Belt – One Road" (die Initiative Neue Seidenstraße) unterstrichen. China knüpft mit diesem vielleicht größten Infrastrukturprojekt an seine glorreiche Geschichte und Vergangenheit als führende Nation an. Der Präsident sieht in der 1.000 Milliarden \$ umfassenden Initiative ein Projekt des Jahrhunderts, das über Wirtschaftskorridore zahlreiche Märkte – zum gegenseitigen Vorteil –

entlang der Seidenstraße erschließen soll. Über das Projekt der Neuen Seidenstraße, das weiteren deutschen mittelständischen Firmen den Zugang zum chinesischen Markt erleichtern soll, berichtet dieses Buch im zweiten Teil in mehreren Abschnitten.

Tatsächlich erinnert "One Belt – One Road" oder BRI (Belt-Road-Initiative) an die große Epoche der Tang-Dynastie (607 bis 918). In dieser Zeit war China das mächtigste Land und nahm durch seine Hochkultur eine führende und globalpolitisch herausragende Rolle z.B. mit dem Stoffbzw. Seidenhandel ein. Güter "made in China" waren damals neben Seide auch Gewürze, Glas, Porzellan und Arzneimittel. Die Medizin war hochentwickelt. Ein Beispiel dafür war der Arzt Sun Simiao als Vertreter der traditionellen chinesischen Medizin. Die spätere Ming Dynastie brachte bereits über 1.800 Präparate auf den Markt. China begründete in dieser Phase seiner Geschichte seinen hohen Stellenwert in der Medizin.

Der Wandel zur Industrie

Beim Zeitensprung auf die am 1. Oktober 1949 durch Mao Zedong erfolgte Proklamation der Volksrepublik, hatte China in Folge der Korruption und Miss- und Feudalwirtschaft früherer kaiserlicher Herrscherdynastien, aber auch durch die Kriegseinwirkungen (Zweiter Japanisch-Chinesischer-Krieg sowie Bürgerkrieg), seine globalpolitische Bedeutung längst verloren. Mao und die junge Volksrepublik hatten es daher – wie im Vorwort erwähnt – beim Start schwer. Es gab keine brauchbare Infrastruktur und erhebliche Defizite in der Industrie. Diese stammte, so überhaupt nennenswert vorhanden, teilweise noch aus der Zeit der Regentin und Kaiserwitwe Cixi (*1835, †15,11,1908) aus der Quing-Dynastie (1644-1911). Die schon in ihrer Zeit umstrittene "Regentin hinter dem Vorhang" hat wenigstens die erste Eisenbahnlinie, das erste Kraftwerk in China sowie die Schiffswerft in Jiangnan vorangetrieben. Alle Komponenten und Teile für diese Projekte mussten allerdings importiert werden. Ansonsten produzierte die "Industrie" beim Start der Volksrepublik China mit völlig veralteten Anlagen. Selbst bei der späteren Öffnung und Reformation wurden die Erzeugnisse teilweise immer noch mit Maschinen aus dem 19. Jahrhundert gefertigt.

Mao Zedong hat die wunde Stelle 1949 sofort erkannt und der Industrialisierung den höchsten Stellenwert eingeräumt. Nur so könne China wieder aufsteigen. Doch der Wandel vom Agrarstaat zur Industrienation war schwierig. Neue Maschinen für die Industrie mussten – zunächst vorzugsweise aus der damaligen Sowjetunion – importiert werden. Nachdem es zu ernsten Zerwürfnissen zwischen der Sowjetunion und China in den 1960er Jahren kam, stellten die Sowjets ihre Wirtschaftshilfe für China ein und zogen ihre Techniker ab. Dies war ein schwerer Rückschlag für das eingeleitete Industrialisierungsprogramm. Deshalb hat Mao Zedong die Entwicklung und den Aufbau einer eigenen unabhängigen Industrie noch weiter beschleunigt. Dabei setzte er beim Aufbau auch auf die Hilfe Deutschlands. Freilich erfolgte diese diskret. China wollte 1965 z.B. vom damals weltweit führenden deutschen Maschinenbau-Konzern DEMAG in Duisburg für 600 Millionen DM ein komplettes Walzwerk kaufen. Mit der DEMAG gab es immerhin schon 1955 Geschäftsbeziehungen, nachdem China Demag-Bagger für den Ausbau seiner Infrastruktur importierte. Doch für den Walzwerk-Auftrag waren die politischen Hürden aus Deutschland groß. Es musste auch, selbst noch 1965, auf deutscher Seite heimlich bei den USA sondiert werden, ob diese Bedenken für das China-Geschäft der Deutschen hätten. Die damalige westdeutsche Bundesrepublik Deutschland war zwar seit 1955 wieder souverän, doch immer noch sehr eingeschränkt. Der DEMAG war andererseits das finanzielle und politische Risiko für den chinesischen Großauftrag zu hoch. Die Unternehmensleitung beantragte daher eine Bundesbürgschaft für die Absicherung des Auftrags, für den ein Konsortium DEMAG, Siemens, AEG, Otto Wolff AG und Schloemann gegründet wurde. Von den Mitgliedern des Konsortiums besteht übrigens heute nur noch Siemens. Nach langen Verhandlungen segnete die damalige Bundesregierung das Projekt ab. Wie, wo und ob das Geschäft schließlich abgewickelt wurde, unterlag auch auf deutscher Seite der Geheimhaltung.

Von den genannten wirtschaftlichen Herausforderungen abgesehen, musste die Volksrepublik weitere Schwierigkeiten meistern. Zu nennen ist das enorme Anwachsen der Bevölkerung mit den damit verbundenen Problemen bei der Ernährung und Versorgung der Menschen. 1949 – es gab erst 1953 in China eine Volkszählung – wurde die Anzahl der Einwohner auf "nur" 500 Millionen geschätzt. 1953 waren es 580 Millionen mit anschließenden rasanten Steigerungsraten. Heute leben in China ca. 1,4 Milliarden Bürgerinnen und Bürger. Mao Zedong versuchte mit mehreren Maßnahmen einerseits die Menschen in Arbeit und Brot zu bringen und andererseits den bereits erwähnten Rückstand des Landes aufzuholen. Berühmt wurde seine Initiative "Großer Sprung nach vorn" zwischen 1958 und 1961. Doch ausgerechnet in dieser Zeit wurde China mit einer großen Hungersnot konfrontiert. Der Grund waren zahlreiche landesweite Überschwemmungen und Dürren. Die Folge war – während des Großen Sprungs besonders extrem - die teilweise katastrophale Vernichtung der Ernten mit dem traurigen Ergebnis von Hungersnöten. Deshalb sollten mit dem "Großen Sprung" zwei Ziele erreicht werden. Erstens musste die Wasserwirtschaft mit dem Bau von Stauseen reguliert werden, um drohenden Überschwemmungen der landwirtschaftlichen Nutzflächen besser entgegenwirken zu können. Ein Nebenprodukt war - damals - die Stromproduktion durch die Wasserkraftwerke an den Staumauern. Das berühmte Drei-Schluchten-Projekt mit dem größten Wasserkraftwerk der Welt (ca. 22.000 MW-Nennleistung – die Kapazität von 15 Kernkraftwerken der deutschen Isar 2-Klasse) wurde erst viel später, nämlich 1994 unter Deng Xiaoping, als bisher größtes Infrastruktur-Projektes Chinas gestartet.

Die zweite Säule der Initiative "Großer Sprung" war der Ausbau der Stahlproduktion; Stahl galt zwischen 1950 und 1970 als Schlüsselprodukt für die wirtschaftliche Entwicklung. Noch 1958 war die Stahlproduktion mit einer Produktionsmenge von 5,4 Millionen Tonnen in China bedeutungslos. Auf dem Höhepunkt der Strategie "Mini-Stahlwerke" wurden mit einfachen Anlagen (Tausende sehr kleine und über das gesamte riesige Land verteilte Hochöfen) Stahl produziert. Doch diese Strategie führte trotz der ambitionierten Produktionsvorgaben nicht zum Ziel. Heute ist China, freilich mit großen Unternehmen der Stahlindustrie, das mit Abstand größte Stahlerzeugungsland. 2018 produzierte China 928,3 Millionen Tonnen. Damit hat China inzwischen bei der weltweiten Stahlproduktion (1,8 Milliarden Tonnen) einen Anteil von 51,6%. China führt im Mengengerüst der stahlproduzierenden Länder mit deutlichem Abstand vor Indien, Japan, USA, Russland, Südkorea und Deutschland (Quelle World Steel Association, Eurofer-European Steel Association).

Auf dem Sprung zur Hightech-Nation

Inzwischen hat China seine Wirtschaftsstruktur neu ausgerichtet. Lag der Schwerpunkt unter Mao Zedong in der Schwerindustrie – dazu zählte die Stahlproduktion –, erhielt ab 1978 nach

einer Neuformierung des industriellen Sektors auch die Leichtindustrie eine wichtige Bedeutung. Ab 1990 rückte die Chemieindustrie in den Fokus der chinesischen Wirtschaftspolitik. Schließlich konzentrierte sich China auf den Ausbau der Herstellung von Haushaltsgeräten und langlebigen Konsumgütern. Dazu gehörte auch der Aufbau einer leistungsstarken Automobilindustrie. Heute ist die chinesische Wirtschaft im industriellen Bereich allumfassend mit Hightech-Produkten in den Zukunftsbranchen Luft- und Raumfahrt, Informatik, Engineering, Nuklearenergie, Batterien für die E-Mobilität und andere Systeme erfolgreich positioniert. Nach dem 2011 erfolgten Beitritt Chinas zur Welthandelsorganisation WTO hat das Land die Herstellung hochwertiger Produkte beschleunigt. Inzwischen markiert China sogar auf zahlreichen Gebieten Spitzenpositionen und unterstreicht damit das eigene Leistungsvermögen. Ein Beispiel ist der im National Supercomputing Center in Wuxe stehende Großrechner und Supercomputer Sunway Taihu, einer der schnellsten und leistungsfähigsten Rechner der Welt. Es handelt sich dabei um eine eigene chinesische Entwicklung. Bei diesem Rechner wurde sogar zugunsten einer eigenen Produktion auf den Einbau von Intel-Prozessoren verzichtet. Ein anderes Beispiel ist die Entwicklung - inzwischen serienreif - der dritten Generation in der Kernenergietechnologie mit dem Reaktor HPR 1000, eine gemeinsame Entwicklung des chinesischen Hightech-Unternehmens CGN (China General Nuclear Power Group) mit der China National Nuclear Corporation (CNNC). Schließlich – ein weiteres Beispiel – ist es der chinesischen Luftund Raumfahrtindustrie gelungen, erstmals in der Raumfahrt-Geschichte mit der Sonde "Chang'e 4" auf der Rückseite des Mondes zu landen.

Die genannten drei Beispiele unterstreichen den Wandel in China. Viele Research-Studien einiger Finanzinstitute aus westlichen Ländern liegen falsch! Es ist nicht mehr das Ziel Chinas, seine Industrie "grundlegend zu modernisieren und in die Lage zu versetzen Hightech-Produkte selbst zu produzieren" (DZ Bank – Made in China 2025: Studie Zukunftsstrategie). Dieses "Ziel" hat China längst erreicht. Die – so die Studie – "billige Massenproduktion relativ einfacher Industriegüter" ist Vergangenheit. Chinesische Qualitätsprodukte, Systeme und Lösungen – ob in der Energiewirtschaft oder in der Mobilität – markieren immer öfters den Stand der Dinge. BMW hat beispielsweise vom chinesischen Spezialisten CATL (Contemporary Amperex Technology Ltd.) für ca. 4 Milliarden Euro Batterien für den Antrieb der E-Autos in Auftrag gegeben. CATL wird in den kommenden fünf Jahren bei Erfurt 1,8 Milliarden Euro in eine neue Batteriefabrik investieren und dort mehr als 2.000 Arbeitsplätze schaffen. Hatte China noch vor zehn Jahren fast kein Unternehmen mit einer weltweiten Reputation, so hat sich dies inzwischen grundlegend geändert. Eines der bekanntesten chinesischen Unternehmen ist HUAWEI (siehe auch die Seiten 37 bis 39).

Hunderte Millionen Chinesen sind sozial aufgestiegen

Ganz zweifelsfrei lässt sich heute nach 70 Jahren Volksrepublik China ein Resümee ziehen, das zurecht mit dem Wort Erfolgsgeschichte überschrieben werden kann. Wenn auch im Westen Teilaspekte kritisiert werden, so ist der wichtigste Erfolg unbestreitbar. Im Ergebnis hat die Volksrepublik China hunderte Millionen Menschen aus der Armut geführt. Die Menschen sind in China hochmotiviert, enorm fleißig und vom Willen getrieben, Maßstäbe zu setzen. Abgekürzt kann man es so sagen: Mao Zedong hat unter sehr schwierigen Startvoraussetzungen die Grundlagen für die Wiedergeburt Chinas geschaffen; Deng Xiaoping hat das Land von Verkrustungen befreit, reformiert und für wirtschaftliche Investitionen aus dem Ausland geöff-

net. Einen neuen Quantensprung markierte der derzeitige Staatspräsident Xi Jinping, der China zur Weltmacht führte. China könnte in absehbarer Zeit die Vereinigten Staaten als führende Wirtschaftsmacht ablösen. Einen wesentlichen Faktor nimmt dabei das ehrgeizige Projekt der "Neuen Seidenstraße" ein, das in diesem Buch einen Schwerpunkt einnimmt.

Ein Spiegelbild der neuen erhöhten Lebensqualität der chinesischen Bevölkerung ist an mehreren Indikatoren ablesbar. Dazu gehören die individuelle Mobilität, die Anzahl der Internetnutzer einschließlich der Kommunikation allgemein, die Teilnahme am eCommerce Markt sowie die Consumer Confidence. Ein wichtiges Kriterium für den gewonnen Wohlstand ist auch der Tourismusbereich. Bei der – wenn auch in jüngster Zeit geringfügig von einem außerordentlich hohen Niveau abgebremsten – individuellen Mobilität ist der Sprung nach vorn beeindruckend. Kurz nach der Jahrtausend-Wende waren in China 9,9 Millionen PKW zugelassen. 2007 waren es bereits 32 Millionen Fahrzeuge und 2017 wurde ein Bestand von 185 Millionen PKW in China erreicht (Quelle: China Passenger Car Association). China wurde längst zum größten Automarkt der Welt und für die deutsche Automobilindustrie ist der chinesische Absatzmarkt von existenzieller Bedeutung.

Wichtige Merkmale für den anhaltenden sozialen Aufstieg der chinesischen Bevölkerung stellen die Themen Internet, Mobiltelefone und Breitband dar. Nach Angaben des "World Factbook/CIA" benutzen inzwischen über die Hälfte der Chinesen, nämlich 53,2% bzw. fast 731 Millionen, auch privat das Internet. Allein beim schnellen Internet mit einer hohen Datenübertragungsrate per Breitband gibt es in China 378,54 Millionen Abonnenten. China ist der größte Internetmarkt der Welt. In der chinesischen Bevölkerung werden bei einer weiterhin steigenden Tendenz fast 1,5 Milliarden Mobiltelefone benutzt. Schließlich – ein weiteres Merkmal für einen ansteigenden Wohlstand – benutzen bereits 500 Millionen Chinesen den eCommerce Markt (Quelle CNNIC). Alles in allem – und dies bestätigt die chinesische Wirtschaftspolitik – ist der Zufriedenheitsindex (Consumer Conficence) stetig gestiegen und erreichte Ende 2016 eine Quote von 99,8 % (Quelle OECD). Der Zufriedenheitsindex bildet den Grad der Verbraucher zur Wirtschaftslage und der persönlichen finanziellen Einschätzung ab.

Der Tourismus ist ebenfalls ein wichtiger Barometer für das soziale Niveau der Bevölkerung. Chinesische Touristen haben im vergangenen Jahr 2018 ca. 149 Millionen Reisen nach Angaben der Chinesischen-Tourismus-Akademie in das Ausland unternommen. Dabei haben sie 130 Milliarden US-Dollar ausgegeben. Auch der Tourismus-Markt in China selbst entwickelt sich hervorragend. Allein im 1. Halbjahr 2018 erzielte der Tourismus in China Erlöse in Höhe von 402 Milliarden US-Dollar und stellt somit ein wichtiger Wirtschafts- und Beschäftigungsfaktor dar. China ist der zweitgrößte Zivilluftfahrt-Markt der Welt. Allein die Entwicklung der Tourismusbranche in China bestätigt die Richtigkeit der Öffnung des Landes.



Land der Superlative

Die Volksrepublik China ist ganz zweifelsfrei ein Land der Superlative. Mit ca. 1,4 Milliarden Einwohnern (USA 327 Millionen, Deutschland 83 Millionen) ist China das bevölkerungsreichste Land der Erde. Um die Dimension zu verdeutlichen: China hat fast die siebzehnfache Bevölkerungsanzahl Deutschlands. Mit 9.597.995 qkm befindet sich das Land auch in der Größe seiner Fläche ebenfalls in der Spitzengruppe der flächenmäßig größten Staaten. Auch wirtschaftlich und technologisch ist die Entwicklung Chinas nach 70 Jahren Volksrepublik beeindruckend. Mit einem Bruttoinlandsprodukt von 13.407 Milliarden US-Dollar ist China mit großem Abstand vor Japan (dritter Platz mit 4.972 Mrd. und Deutschland, vierter Platz mit 4.000 Mrd. US-Dollar) die weltweit zweitgrößte Volkswirtschaft nach den Vereinigten Staaten. Bei den Devisenreserven – Stand Mai 2019 – liegt China mit 3.200 Milliarden US-Dollar deutlich auf dem ersten Platz (Quelle: State Administration of Foreign Exchange – SAFE).

Auch in der Infrastruktur sowie auf zahlreichen technologischen Feldern hat China Benchmarks gesetzt. Innerhalb von nur zehn Jahren (in der Zeit von 2008 bis 2018) wurden im Land schier unglaubliche 30.000 Kilometer Hochgeschwindigkeitsstrecken in Be-

trieb genommen. Dies sind mehr als alle anderen Hochgeschwindigkeitsstrecken der Welt. Damit hat China auch weitere Grundlagen für veränderte Wirtschaftsstrukturen in seinen Regionen geschaffen. Ein wichtiger Effekt, nämlich die zunehmende Bedeutung der Tourismusbranche, ist dem Ausbau des Hochgeschwindigkeitsnetzes zu verdanken. Inzwischen gehört China zu den wichtigsten Destinationen der Tourismusbranche. In der Architektur hat die Bauwirtschaft des Landes mit futuristischen Gebäuden Zeichen gesetzt. Die Städtebilder chinesischer Großstädte wurden grundlegend in den letzten Jahren verändert.



Benchmark High-Speed-Züge: Das Netz hat in China einen Umfang von 30.000 KM.

Ein herausragendes Beispiel für die energiewirtschaftliche Infrastruktur stellt das weltgrößte Wasserkraftwerk am Jangtsekiang (mit 6380 Kilometer der längste Fluss Chinas und Asiens und somit ein weiterer Superlativ Chinas) dar. Kernstück des gigantischen "Drei-Schluchten-Projekts" ist die 2,3 Kilometer lange und 186 Meter hohe Staumauer, die den Aufstau über eine Länge von 660 Kilometer ermöglicht. Das Kraftwerk entspricht mit seinen 18.200 Megawatt der Kapazität von etwa 15 Kernkraftwerken des Typs Isar 2 in der Nähe der niederbayerischen Stadt Landshut. Mit der erfolgten Realisierung des Drei-Schluchten-Staudamms unweit der Stadt Yichang wird aber nicht nur Strom produziert. Gleichzeitig dient der Damm dem Hochwasserschutz und dem Schiffsverkehr. Integriert in die gesamte Anlage wurde ein weiteres Highlight, das weltgrößte Schiffshebewerk.

Längst ist es China gelungen, in Spitzentechnologien der Kommunikation und im Mobilfunk einschließlich der 5G-Technik führende Positionen einzunehmen. Chinesische Unternehmen wie Huawei, Tencent oder Alibaba sind dafür ein Beispiel. Der chinesischen Luft- und Raumfahrtindustrie gelang die erste Landung auf der Rückseite – von der Erde aus gesehen – des

Mondes. Allein dieses Beispiel zeigt: China "kopiert" nicht Wissen, China gestaltet Wissen.

Kultur, Tourismus, Wissen

China gehört zu den ältesten Kulturnationen der Welt; die chinesische Kultur hat seit über 5.000 Jahren die menschliche Zivilisation mitgeprägt. Aktuell verzeichnet das Weltkulturerbe der Unesco 55 Welterbestätten im Reich der Mitte – davon 37 im Range eines Weltkulturerbes. Herauszuheben ist die Große Mauer, das Mausoleum Qin Shihuangdis mit seinen über 7.000 Figuren der Terrakotta-Armee und nicht zuletzt der Kaiserpalast in Peking als Teil der "Verbotenen Stadt". Aber auch Flora und Fauna sowie die gesamte Geographie Chinas sind beeindruckend. Allein an Pflanzen gibt es über 32.000 Arten. Von der gesamten Landfläche des riesigen Landes machen Gebirge und Hügellandschaften zwei Drittel aus. Erstaunlicherweise ist in westlichen Ländern die Tatsache unbekannt, dass der höchste Berg der Welt, der "Chomolungma", beziehungsweise der Mount Everest, auch ein "Chinese" ist. Der mit 8.848,15 Meter höchste Gipfel der Welt – ein weiterer Superlativ – ist im Rahmen des Himalaya-Gebirges ein Felsmassiv zwischen Nepal und der chinesischen Autonomen Provinz Tibet bzw. Chinas.

Längst hat China auch touristisch aufgeschlossen und zeichnet sich durch eine große Vielfalt aus. Wunderschöne Strände (z.B. auf der Insel Hainan), Schluchten, Täler, beeindruckende Gebirgslandschaften, Vulkan- und Urwälder und jahrhundertealte Tempel sorgen für einen Kontrast zu den futuristischen Städten. Der bereits erwähnte Jangtsekiang durchzieht China von West nach Ost und ermöglicht Kreuzfahrten und Binnenschiffsreisen zu den gewaltigen "Drei-Schluchten". Zu den landschaftlichen besonders attraktiven Räumen gehören die Gebirgslandschaft Huang Shan mit dem Panda-Naturreservat in Sichuan. Ein weiteres Highlight ist das Urlaubsparadies der Inselgruppe Hainan im Süden der Volksrepublik . Hainan wurde zu einem bevorzugten Ziel des Kreuzfahrttourismus.

Auch der Bereich Wissen ist ein Superlativ. Chinas Jugend ist ehrgeizig und will auch im Segment Wissen brillieren. Gut ausgebildete junge Menschen interessieren sich insbesondere für innovative Bereiche in der Forschung und Technik. Derzeit – bei einem ständigen weiteren Anstieg – gibt es nach Angaben des chinesischem Bildungsministeriums bereits über 3.000 Hochschuleinrichtungen und Einrichtungen für die Erwachsenenbildung. Die Qualität der chinesischen Hochschulen stellt



Der Chomolungma (Mount Everest) ist mit 8.484 Meter der höchste Berg Chinas und gleichzeitig der Welt.

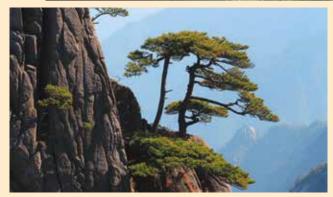
sich auch international jedem Vergleich. Viele Universitäten nehmen in den Rankings vordere Plätze ein – ein Superlativ der Bildung. Nach 70 Jahren seit der Ausrufung der Volksrepublik hat China und seine Bevölkerung allen Grund, auf das Erreichte stolz zu sein. Das Land hat an seine große Vergangenheit der Tang-Dynastie – da war China die Nummer Eins der Welt – längst wieder angeknüpft.

China-Kaleidoskop











China ist nicht nur wirtschaftlich erfolgreich. Das Land hat eine stolze Geschichte und bietet neben einer futuristischen Architektur auch beeindruckende Landschaften und Tier-Reservate. Von oben links nach rechts unten: Die traditionsreiche und moderne Handelsmetropole Shanghai, ein Reservat für den geschützten prächtigen chinesischen Amur-Leopard, die großartige Drei-Schluchten-Region am Jangtsekiang, das Huang-Shan-Gebirge und natürlich das Weltkulturerbe der Chinesischen Mauer. Das viertgrößte Land der Erde hat auch touristisch viel zu bieten.

PARTNER ODER WETTBEWERBER?

Wettbewerber UND Partner!

China hat – es wurde an anderer Stelle in diesem Buch schon geschrieben – bereits im vergangenen Jahr 2018 zahlreiche Maßnahmen für einen attraktiven Zugang in den chinesischen Markt verabschiedet. Davon profitieren auch deutsche Investoren. Anteilbeschränkungen bei gemeinsamen deutsch-chinesischen Unternehmen in China wurden z.B. erheblich reduziert bzw. ganz fallen gelassen. Die BASF (siehe weiteres Kapitel) wird z.B. in eigener Regie in einen neuen Verbund-Standort in Guangdong ca. 9 Milliarden Euro investieren, der voll im Eigentum der BASF bleiben wird. Auch der Premium-Hersteller BMW wird den Anteil am bestehenden Joint-Venture BMW Brilliance auf 75% erhöhen. Allein diese beiden Beispiele unterstreichen die weitere Öffnung Chinas.

Dennoch wird in vielen deutschen Medien, aber auch in der Politik. der Ausbau der chinesischen Wirtschaft im eigenen Land, aber insbesondere auch im Umfeld chinesischer Investitionen in Deutschland. kritisch kommentiert. Insbesondere die chinesischen Anstrengungen sowohl in konventionellen als auch in wichtigen Technologiebranchen wie Elektronik, Robotik, Künstliche Intelligenz (KI) oder Antriebstechnik



Spatenstich für ein Automobilwerk in Tiexi und 15-jähriges Jubiläum des Joint Ventures BMW Brilliance Automotive (BBA) in Shenyang / China.

werden unter dem Aspekt der entstehenden Gefahr, etwa für die deutsche Industrie, durch den neuen Wettbewerber China gesehen. Es entstünde, so eine Studie, ein neuer systematischer Wettbewerber, der die deutsche Wirtschaft schwächen würde. Schlagworte sind "Sicherheitsrisiko, Technologieklau, Spionage, Ausverkauf Deutschlands und China First". Doch wie sieht die Wirklichkeit aus?

Die deutsche Wirtschaft engagierte sich beispielsweise bis heute – Stand 2019 – deutlich stärker in China als umgekehrt China in Deutschland! Nach Angaben des deutschen Außenministeriums sind in Deutschland derzeit ca. 900 chinesische Unternehmen tätig. Dieser Zahl stehen 5.200 deutsche Unternehmen in China gegenüber, die im Reich der Mitte 1,1 Millionen Personen beschäftigen. Auch im Bereich der Investitionen haben deutsche Firmen bis heute um ein Vielfaches mehr investiert als umgekehrt. Insofern sind die stark gestiegenen chinesischen Aktivitäten in Deutschland in den letzten Jahren zu relativieren. Im Rahmen der chinesischen "Going-Global-Strategie" haben zwar z.B. chinesische Investoren in ausgewählten Sektoren im

Jahr 2017 ca. 13,7 Milliarden US-Dollar in Deutschland investiert, aber diese Investitionen stehen in keinem "bedrohenden" Verhältnis für die deutsche Wirtschaft. Natürlich will China im Rahmen seiner industriepolitischen Ambitionen seine Position insbesondere in den Segmenten Maschinen- und Anlagenbau, Elektronik, Verkehrstechnik, Krananlagen, Landmaschinen, Konsumgüter inklusive Fahrzeuge und Informatik ausbauen. Dabei darf aber nicht vergessen werden, dass China bereits auch ohne Deutschland in vielen Branchen eine "Leader-Position" eingenommen hat.

Die alten Schlachten

Die oben erwähnten Ängste vom Ausverkauf deutscher Interessen durch chinesische Wettbewerber sind nicht neu! Wurden diese "Schlachten" unter dem Stichwort "Japans Wirtschaftskrieg gegen den Westen" in den sechziger und siebziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts nicht schon einmal geschlagen? In Deutschland wurde schon damals das Gespenst vom Untergang der deutschen Wirtschaft in den deutschen Medien und auch in der Wirtschaftspolitik plakativ breitgetreten! Japan wurde schon in der Nachkriegszeit des 2. Weltkrieges im boomenden Wirtschaftswunderland Deutschland z.B. für den Untergang der deutschen Fotoindustrie und der traditionsreichen Rundfunktechnik verantwortlich gemacht. Die Japaner, so hieß es, würden deutsche Technik kopieren und das Nachrichtenmagazin "Der Spiegel" berichtete 1967 von der japanischen Aggression beim Schiffbau. Seit Jahren – so das Magazin – würden Japans Werften den "Markt abräumen". Doch wie sieht die Wirklichkeit heute aus? Deutschlands Werftindustrie hat sich auf den Bau anspruchsvoller Schiffe mit einer hohen Wertschöpfung konzentriert und produziert seit Jahren fast schon am Fließband Kreuzfahrtschiffe z.B. bei der Meyer Werft und neuerdings in Mecklenburg-Vorpommern bei den MV-Werften. Dort entstehen übrigens Kreuzfahrtschiffe für die asiatische Region bzw. für chinesische Tourismuskunden.



Unterzeichnung des Partnerschaftsabkommens mit dem Stromerzeuger SPIC durch Qian Zhimin, Chairman der SPIC, und Joe Kaeser, Vorsitzender des Vorstands der Siemens AG, in Peking.

Die skizzierten Ängste vor der chinesischen "Industrie-Expansion" sind Unsinn! Angst ist immer ein schlechter Ratgeber. Die Erde hat derzeit 7.6 Milli-Bewohner: arden davon entfallen auf China 1.4 Milliarden oder 18.4%. An diesem riesigen Markt kann eine große Industrienation wie Deutschland nicht vorbei-

gehen. China ist bereits Deutschlands wichtigster Handelspartner und die Betonung liegt auf Partner! Für die deutsche Automobilindustrie und den Maschinenbau ist China der wichtigste Markt. Auch die deutsche Elektrotechnik-Industrie verkaufte lt. dem Branchenverband ZVEI im Jahr 2018 Produkte für 21 Milliarden Euro nach China; das Land ist ein wichtiger Kunde von zentraler und herausragender Bedeutung aus der Sicht Deutschlands, und gute Kunden soll man pflegen. Es ist daher wohl selbstverständlich, dass China erwarten kann, auch in der Umkehrung Industrieprodukte in die Weltmärkte und somit auch nach Deutschland liefern zu können.

Eine Partnerschaft darf nie einseitig sein. Natürlich schließt Handel auch Wettbewerb mit ein. Natürlich stellt China inzwischen die früher von Siemens gelieferten Hochgeschwindigkeitszüge selbst her und dennoch hat gerade Siemens, jetzt wieder beim 12. Besuch der Bundeskanzlerin in China, Großaufträge unterschrieben. 2018 stieg der Auftragseingang aus China für Siemens um 15% auf 8,5 Milliarden Euro. Siemens ist ein klassisches Beispiel dafür, dass ein "systematischer Wettbewerber" wie China gleichzeitig dennoch ein guter Kunde sein kann. Auch BASF-Chef Martin Brudermüller zerstreute Ängste um die erwähnte BASF Großinvestition in Guangdong. China sei der am schnellsten wachsende Chemiemarkt der Welt, während Europa an Bedeutung verliere. Deshalb sei es geradezu ein Risiko, nicht in China zu investieren. Natürlich ist China ehrgeizig und will für seine weitere Entwicklung – siehe die derzeitigen Handelsauseinandersetzungen mit den Vereinigten Staaten – nicht vom Ausland abhängig sein. Ein Beispiel sind Prozessoren für schnelle Großrechner. Die USA haben dem amerikanischen Halbleiterhersteller INTEL verboten, Prozessoren nach China zu liefern. Dies hat aber den Ehrgeiz der Chinesen nur angestachelt. Der chinesische Großrechner Sunway Taihu Light wurde erstmals ohne amerikanische Prozessoren realisiert.

Hohe Kompetenz für Hightech-Produkte

In der in diesem Kapitel erwähnten Studie zum entstehenden Wettbewerber China wurde die These aufgestellt, dass technischer Fortschritt in China nur dank innovativer Privatunternehmen darstellbar wäre. Abgesehen davon, dass die Studie in der Tendenz empfiehlt, auch bei Engagements chinesischer Privatunternehmen im Westen eher reserviert zu sein, ist die aufgestellte Schlussfolgerung zum technischen Fortschritt Chinas in mehrfacher Hinsicht falsch. Innovative Hightech-Produkte wurden sehr wohl auch durch staatliche chinesische Unternehmen realisiert. Ein Beispiel ist das Unternehmen China National Nuclear Corporation (CNNC), das mit einem Reaktor den Durchbruch in der Kernfusion erreichte. Wenn dies großtechnisch und wirtschaftlich für den Alltag gelingt, wäre die klimaneutrale und sichere Energieerzeugung keine Utopie mehr und China ein Bannerträger für die umweltfreundliche Stromerzeugung. Gleichzeitig hat die China General Nuclear Power Group (CNC) in Zusammenarbeit mit CNNC eine Kernenergietechnologie der dritten Generation entwickelt und ist somit mit dieser anspruchsvollen Technik dem Weltmarkt inzwischen vorausgeeilt. Auf einem völlig anderen Gebiet, nämlich im Engineering der anspruchsvollen Bautechnik, setzt das Unternehmen China State Construction Engineering (CSCEC) weltweit Maßstäbe etwa beim Bau anspruchsvollster Großbrücken, im Tiefbau oder mit Lösungen für die schienengebundene Infrastruktur.

Die ebenfalls staatliche China Aerospace Science and Technology Corporation (CASC) ist führend in der Luft- und Raumfahrt. Dem Unternehmen gelang erstmals die spektakuläre Landung auf der Rückseite des Mondes. Zahlreiche Schwierigkeiten waren z.B. in der Kommunikation zur Erde zu bewältigen (auf der Rückseite des Mondes kann eine direkte Funkverbindung nicht hergestellt werden). Jetzt will und wird China auch im Markt der zivilen Verkehrsflugzeuge mit-

mischen. Mit dem eigenständig entwickelten C919-Mittelstreckenflugzeug erhalten sowohl Airbus als auch Boeing eine ernstzunehmende Konkurrenz für Flugzeuge mit einer Reichweite von 4.000 bis 5.555 Kilometer und einem Platzangebot von 158 bis 168 Sitzen. Nach dem am 5. Mai 2017 erfolgten ersten Testflug konnte der Hersteller COMAC bereits 815 Bestellungen verbuchen. Die Commercial Aircraft Corporation of China (COMAC) soll als nationaler Hersteller zu einem weiteren Symbol der Reform und Öffnung Chinas mit der Zielsetzung eines branchenallumfassenden Fertigungslandes werden. Das Unternehmen COMAC hat ehrgeizige Ziele. Bis 2035 will die Firma in der ersten Liga spielen und ein Luftfahrtunternehmen von Weltrang werden. Ein Langstreckenflugzeug ist ebenfalls in der Pipeline. Schließlich ist China auch im Bereich der Schienenfahrzeughersteller mit CRRC, das weltgrößte Unternehmen der Branche, herausragend vertreten. CRRC deckt die gesamte Palette im Schienenverkehr – vom Hochgeschwindigkeitszug bis zur Rangierlokomotive – ab.

Die genannten Beispiele unterstreichen recht eindrucksvoll das hohe Niveau der staatlichen chinesischen Industrie. Selbstverständlich haben insbesondere auch längst private oder teilprivatisierte chinesische Gesellschaften einen herausragenden Klang. Dazu gehört Huawei (siehe weiteres Kapitel) als das derzeit zusammen mit Alibaba und Tencent wohl bekannteste Unternehmen der Volksrepublik China. Weitere private bzw. börsennotierte Referenzunternehmen



Seit1985 engagiert sich BASF in China und ist dort einer der größten ausländischen Investoren. In den neuen Verbundstandort Guangdong investiert der Chemiekonzern ca. 9 Mrd. Euro.

sind im industriellen Bereich das Maschinenbau-Unternehmen Sany, der Haushaltsgerätehersteller Haier sowie der Mischkonzern Midea (Übernahme des Roboterherstellers KUKA).

Chinesischer Wettbewerb generiert neue Umsätze

Es wurde schon erwähnt: Wettbewerb bringt es mit sich, dass die deutsche Wirtschaft Aufträge an "neue" Marktteilnehmer – dies können Unternehmen aus China sein – auch verlieren kann. Dies ist dann das Prinzip der Marktwirtschaft. Ein konkretes Beispiel ist die Schienentechnik aus China. Doch gerade Hochgeschwindigkeitszüge oder andere Zuggarnituren des chinesischen Wettbewerbers CRRC (China Railway Rolling Stock Corporation) für neue Märkte in Nord- und Südamerika oder in Ländern entlang der "Neuen Seidenstraße" (BRI) zeigen, dass per se europäische Hersteller in der Gesamtbranche sogar durch den Wettbewerb neue Umsätze generieren können.

Hochgeschwindigkeitszüge benötigen, wie die Produktion der Flugzeuge (Beispiel Triebwerke), zahlreiche Lieferanten. Natürlich hat Siemens die ersten Hochgeschwindigkeitszüge für China geliefert und inzwischen entsprechende Aufträge an den "Wettbewerber" CRRC verloren. Doch Siemens hat diesen "Verlust" in anderen Segmenten in China wie Automatisierung, Lösungen für die Infrastruktur oder Gesundheitstechnik, ausgleichen können. Siemens ist auch ein gutes Stück eine "chinesische Firma" (siehe weiteres Kapitel). Hochgeschwindigkeitszüge bestehen nicht nur aus dem Design. Viele Komponenten wie Hightech-Bremssysteme vom Weltmarktführer Knorr-Bremse oder Antriebstechnik von Voith profitieren durch ein höheres Fertigungsvolumen von CRRC. Deshalb hat die "Knorr-Bremse Systems for Rail Vehicles" ihre Produktionskapazität im chinesischen Suzhou deutlich erhöht.

Nachdem vor über 25 Jahren der Systempartner Knorr-Bremse erste Großaufträge aus China erhielt, wurde der dortige Standort zu einem Komponentenzentrum für den Ausbau des chinesischen Eisbahnnetzes. Auch das Traditionsunternehmen Voith profitiert am Erfolg von CRRC. Voith und CRRC haben zwei Joint Ventures gegründet, die CRRC Beijing Nankou Co. und Voith Turbo China in Shanghai. Die neuen Joint Ventures sind ein Beitrag für den Ausbau der Geschäfte im Markt für Schienenfahrzeuge. Auch Voith ist seit langer Zeit Partner von CRRC. Die Beispiele Knorr-Bremse und Voith unterstreichen auch gleichzeitig langjährige und störungsfreie Geschäftsbeziehungen mit China – neben den Aktivitäten von Großkonzernen wie Siemens. Voith blickt auf eine mehr als 100-jährige Geschichte in China zurück. 1965 lieferte das Unternehmen das erste Turbogetriebe an Chinas Eisenbahnen; 1986 wurden Busse des öffentlichen Nahverkehrs in Shanghai mit Automatikgetrieben ausgestattet und in vielen U-Bahnen Chinas sind weitere Systeme von Voith zu finden. Außerhalb des Sektors Mobilität lieferte Voith für das weltgrößte Wasserkraftwerk am Drei-Schluchten-Damm riesige Turbinen.

GEHT ES UM EINE NEUE WELTORDNUNG?

Handelskriege sind kein Rezept

Die derzeitige globale Handelspolitik ist eingetrübt. Die Handelsbeziehungen der wichtigsten Akteure sind erheblich belastet mit Konflikten durch "Strafzölle" und Sanktionen. Schon der Ausdruck "Strafzölle" und das damit verbundene Abschotten von Märkten ist für einen eigentlich gewollten freien Welthandel kontraproduktiv. Erheben sich die USA zum Handelsrichter? Handelsbeziehungen und deren Störungen müssen mit vernünftigen Gesprächen unter den Beteiligten gelöst werden, denn ungelöste Handelskonflikte sind nicht zielführend. Ein freier Welthandel und eine multilaterale Politik sind die Voraussetzungen und die Grundlage für mehr Wohlstand.

Zunächst muss klar unterschieden werden zwischen politisch motivierten Sanktionen und Handelssanktionen. Politisch motivierte Sanktionen etwa gegen kriegsführende Staaten können durchaus eine auch von der UNO gedeckte Berechtigung haben. Derartige Sanktionen sind hier nicht gemeint; es geht vielmehr tatsächlich um Handelssanktionen gegen Staaten, denen "unfaire Handlungen" in den Wirtschaftsbeziehungen unterstellt werden. Im Mittelpunkt steht dabei – in erster Linie aus der Sicht der Vereinigten Staaten – die immer bedeutender werdende Wirtschaftsmacht China. Eines ist klar: die Bedingungen für einen konfliktfreien Handel müssen für beide Seiten der Handel treibenden Staaten zufriedenstellend sein. Doch was werfen ganz konkret die Vereinigten Staaten China vor? Seit 2018 bemängelt die US-Regierung drei Dinge: Erstens die Schieflage in der Handelsbilanz mit China, zweitens würde China Eigentumsrechte amerikanischer Unternehmen verletzen, was die USA aber nicht konkret nachweisen konnten und schließlich, drittens, würden ausländische Firmen in China benachteiligt. 2018 standen den US-Lieferungen nach China in Höhe von 120,3 Milliarden US-Dollar, chinesische Lieferungen in die USA in Höhe von 539,5 Milliarden US-Dollar gegenüber. Das Handelsdefizit zu Lasten der USA beträgt somit 419,2 Milliarden US-Dollar. Allerdings weisen Volkswirtschaftler darauf hin, dass die "günstigen" Waren aus China bei den amerikanischen Konsumenten Kaufkraft für andere Produkte, diesmal aus den USA, freigemacht haben. Aber es ist richtig, das Defizit in der US-Handelsbilanz mit China ist zu groß und hier sollte es im Rahmen einer bestimmten Zeitachse auch zu einer Angleichung kommen.

Zu den Vorwürfen weist China darauf hin, dass bereits 2017 Maßnahmen für einen besseren Schutz der Eigentumsrechte eingeleitet wurden. Tatsächlich hat sich die Kritik ausländischer Unternehmen, die in China tätig sind, deutlich reduziert. Auch die angeblichen Benachteiligungen bei den Joint-Ventures hat mit der weiteren Öffnung für ausländische Unternehmen bzw. Investoren in China abgenommen. So erhielten bereits Großunternehmen wie die BASF und der Finanz- und Versicherungsdienstleister Allianz bei neuen Großinvestitionen die alleinige Kontrolle. China hat zugesagt, für weitere Zugeständnisse zu sorgen. Schließlich wurden für zahlreiche Produkte die Einfuhrzölle gesenkt, was den Zutritt zum chinesischen Markt wesentlich erleichtert.

Die Diskussionen zum Wettbewerber China werden in jüngster Zeit auch in den Medien be-

feuert. China steige unaufhaltsam zur bestimmenden wirtschaftlichen Supermacht auf und hätte somit auch die finanziellen Ressourcen zur politischen Stärkung des Landes. China könnte zusammen mit der Energieweltmacht Russland eine neue Weltordnung schaffen und somit den Einfluss der Vereinigten Staaten schmälern. Zweifelsohne – und in diesem Buch wurde es ja mit verschiedenen Beispielen auch unterstrichen – ist China nach 70 Jahren seit der Ausrufung zur Volksrepublik eine wirtschaftliche Großmacht geworden. Doch eine bestimmende Dominanz hat das Land nicht und diese ist auch nicht in Sicht. Eine beherrschende Position strebt China übrigens auch nicht an. Die chinesische Denkweise basierte immer auf der Realität. Und wie sieht diese global in der Wirtschaft aus? Die Zahlen belegen jedenfalls keine chinesische Dominanz. Das Land sucht aufgrund seiner Größe und wiedererlangten Bedeutung seine Chancen und Märkte. China hat in den letzten 70 Jahren eine sensationelle Entwicklungsstufe erreicht – aber allein die wirtschaftliche Bedeutung der Blöcke Nordamerika (USA und Kanada) und EU, zeigen doch eine enorme "westliche Einkaufsmacht" bei Importvolumen aus China. Der Westen braucht den riesigen Absatzmarkt China (siehe deutsche Autoindustrie), aber China auch die westlichen Abnehmerländer für seine Produkte.

Bruttoinlandsprodukt (BIP 2018) – in Tausend Milliarden US-Dollar	
China	13.407
Russland	1.631
EU (28) mit UK	15.870
USA	20.494
Kanada	1.711
Australien	1.418
Japan	4.972
Südkorea	1.619
Welt	83.000 (geschätzt IWF)

Die Tabelle zeigt ein starkes Übergewicht der "westlichen" Blöcke, einschließlich der asiatischen Staaten, die politisch dem "Westen" zuzuordnen sind (Japan, Südkorea). Allein die USA,-Kanada, Australien und die EU (28) mit UK repräsentieren ein BIP als Maßstab der gesamtwirtschaftlichen Kraft in Höhe von 39.493 Milliarden US-Dollar. Rechnet man noch Japan und Südkorea hinzu, beträgt die Kennziffer sogar 46.084 Milliarden US-Dollar. Die skizzierte chinesische Übermacht, mit der oft "Disziplinarmaßnahmen" gegen China begründet und gefordert werden, besteht, gemessen am Bruttoinlandsprodukt , keineswegs, selbst wenn man das BIP Russlands berücksichtigt.

Richtig ist aber, dass infolge der immer deutlicher werdenden Annäherung und engen Zusammenarbeit die Länder China und Russland globalpolitisch an Einfluss stark gewinnen. Dies gilt insbesondere, wenn die energiewirtschaftlichen Ressourcen (Gas und andere russische Rohstoffe sowie strategische Produkte) gebündelt werden. Beobachter in den USA verweisen in diesem Zusammenhang auch auf gemeinsame strategische Entwicklungen in China und Russland. Bereits 2015 unterzeichneten Russland und China ein Kooperationsabkommen für eine

Zusammenarbeit zwischen der von Russland initiierten Eurasischen Wirtschaftsunion (EAWU) mit der chinesischen Initiative BRI (One Belt – One Road). Ziel ist die weitere wirtschaftliche Verflechtung. Schon 2014 schlossen Russland und China einen Gaslieferungsvertrag mit einer Laufzeit von 30 Jahren ab. Partner sind die Energieriesen Gazprom auf russischer Seite und CNPC, Chinas größter Öl- und Gasgesellschaft. Die genannten Aktivitäten Chinas mit Russland werden in den Vereinigten Staaten kritisch gesehen. Die Amerikaner wollten – so Beobachter – einen ernstzunehmenden Konkurrenten China/Russland disziplinieren! Doch es darf bezweifelt werden, ob dies gelingt. Sowohl Russland als auch China sind selbstbewusst genug, um derartige Ambitionen abzuwehren. Das Beispiel Russland hat übrigens gezeigt, dass Sanktionen keineswegs zielführend sind. Der bessere Weg sind offene Märkte, bei der alle beteiligten Partner profitieren.

China weist die Behauptung von der chinesischen Unterwanderung amerikanischer Schlüsseltechnologien – etwa im Bereich schnelles Internet 5G – zurück. Tatsächlich sind die Themenfelder Halbleiter, Informatik und Elektronik nach wie vor überwiegend in amerikanischer Hand. Apple, AMD, IBM, INTEL, Qualcom, Microchip, Nvidia, Globalfoundries, HP Inc., Texas Instruments sowie indirekt auch Google sind eine regelrechte Armada und stellen eine Übermacht auf dem Weltmarkt dar. Und selbst Konkurrenten aus Südkorea (Samsung, SK Hynix), Japan, Deutschland (Infineon) oder Großbritannien (ARM) sind natürlich dem "westlichen Lager" zuzuordnen.



Russland wird China mit Gas beliefern. Die Vertragsverhandlungen – im Bild eine chinesische Verhandlungsdelegation – beinhalten auch Infrastrukturprojekte wie die Anbindung Chinas an die Pipeline "Power of Siberia".



HONGKONG

Ein Land, zwei Systeme

Eigentlich genügte schon in früheren Zeiten ein einfacher Blick auf die Landkarte, um festzustellen, dass Hongkong leicht erkennbar geographisch zu China gehört. Insofern war die Bezeichnung Kronkolonie Hongkong (bis zu der am 1. Juli 1997 erfolgten Rückgabe an China) immer sehr erklärungsbedürftig, um es vornehm auszudrücken. Die Kronkolonie, respektive Hongkong, wurde nach dem Ende des Opiumkrieges von den Briten mit dem am 29. August 1842 geschlossenen Vertrag von Nanking unter Druck für "immer und ewig" annektiert. Bereits ein Jahr vorher wurde Hongkong durch das britische Empire besetzt. Auslösend für die damaligen Entwicklungen war die berühmt-berüchtigte dubiose Handelsorganisation mit dem Namen "Britische Ostindien-Kompanie". Sie entstand zum Jahreswechsel 1600/1601. Die damalige englische Königin Elisabeth I räumte am 31.12.1600 wohlhabenden britischen Kaufleuten, die sich später sogar eine Privatarmee leisten konnten, Privilegien im Handel mit den Regionen Afrika und Indien ein. Deren regionaler Schwerpunkt ihres asiatischen Handels war zunächst Indien. Doch die Ostindien-Kompanie wurde immer mehr bis zur ihrer 1874 erfolgten Auflösung zu einem "Staat im Staat" des Empire mit sogar einer eigenen Gerichtsbarkeit. Schließlich setzten die honorigen und wohlhabenden Handelsherren zum Schutz ihrer Interessen die erwähnten eigenen Truppenkontingente ein.

Einige Generationen später, 1821, dehnte die inzwischen mächtige Händlerorganisation ihre Interessen auf China aus. Ein wichtiger Stützpunkt wurde Hongkong, denn der Hafen schien ihnen gegen Stürme durch seine natürliche Lage besonders geschützt. Die Engländer übernahmen sich schließlich finanziell aber doch, suchten nach neuen Erlösquellen und stiegen deshalb in den lukrativen Handel mit Opium ein. Sie verkauften gegen den ausdrücklichen Willen der chinesisch-kaiserlichen Quing-Dynastie zu guten Preisen Opium im chinesischen Kaiserreich. Es war ein illegaler "Schwarzhandel". Nachdem China deshalb das Opium beschlagnahmte, kam es zu militärischen Auseinandersetzungen. Das Empire war militärisch die beherrschende Weltmacht Nummer Eins. Die Engländer blockierten mit ihrer mächtigen Flotte die chinesi-

schen Häfen. China lenkte schließlich ein und akzeptierte das Ergebnis des erwähnten Diktates von Nanking. Doch bald haben die Briten nach der Annexion erkannt, dass Hongkong-Island auf Dauer mehr räumliche Ressourcen benötigte. Es kam schließlich 1898 zu einem Pachtvertrag zwischen der Quing-Dynastie und den Briten für die New Territories über einen Zeitraum von 99 Jahren. Mit den New Territories wurde das annektierte Hongkong-Island mit Kowloon um 956 qkm wesentlich erweitert. Von der japanischen vierjährigen Besetzung im 2. Weltkrieg abgesehen, blieb dann Hongkong bis zur vereinbarten Rückgabe britische Kronkolonie.

Zurück zu China

Die nach 1949 immer selbstbewusster werdende Volksrepublik China signalisierte schon frühzeitig, dass sie nicht nur nach dem Ende des Pachtvertrages auf die New Territories pochte, sondern eine allumfassende Gesamtlösung für Hongkong inklusive New Territories anstrebe. Die neue Führung in Peking unter Deng Xiaoping hat 1980 die Verwirklichung eines geeinten China mit Hongkong und Macau zu den wesentlichen Zielen der chinesischen Politik erklärt. Schon Jahre vor dem Auslaufen des Pachtvertrages beanspruchte daher die Volksrepublik neben den New Territories auch die Kernstadt Hongkong-Island mit Kowloon. Hongkong wäre ohnehin ohne das Hinterland der Pachtgebiete nur schwer – wenn überhaupt – überlebensfähig gewesen. Die Briten hingegen verwiesen zunächst immer noch auf den Vertrag von Nanking, demnach Hongkong-Island und Kowloon "immer und ewig" britisch sei. Doch auch den Briten wurde bald klar, dass diese Position für Hongkong auf Dauer nicht zu halten war. Es begannen daher nach einem im 1982 erfolgten Besuch der damaligen britischen Premierministerin Margaret Thatcher in Peking Verhandlungen über die Zukunft Hongkongs.

Schließlich einigte man sich am 19.12.1984 nach zahlreichen Verhandlungsrunden auf einen



Die Wirtschaftsmetropole Hongkong ist gleichzeitig eine beeindruckende Stadt mit zahlreichen Sehenswürdigkeiten.

Kompromiss mit der Formel "Ein Land, zwei Systeme". Hongkong und die New Territories wurden 1997 der Volksrepublik China übergeben - aber für weitere 50 Jahre bis 2047 wurde der Bestand des vorhandenen wirtschaftlichen Svstems mit einer zusätzlichen weitgehenden Autonomie als Sonderverwaltungszone Hongkong vereinbart. Nach der 1997 erfolg-

ten Übergabe gehört Hongkong zwar zu China, aber nach wie vor hat Hongkong zum Beispiel eine eigene Währung, den Hongkong-Dollar, und ist in zahlreichen Organisationen ein eigenständiges Mitglied. Die eigene Charakteristik ist auch im täglichen Leben in der Stadt sichtbar. So wird nach wie vor im Straßenverkehr im Gegensatz zum Kernland der Volksrepublik "british"

links gefahren. Die Regelung "Ein Land, zwei Systeme" bedeutet natürlich nicht die außenpolitische Unabhängigkeit. Die Zentralregierung in Peking ist für die Außenpolitik und die militärische Sicherheit Hongkongs zuständig. Für die Zentralregierung sind drei Kriterien unantastbar. Erstens darf über Hongkong nicht die nationale Einheit und Sicherheit Gesamtchinas gefährdet werden, die Autorität der Zentralregierung ist, zweitens, unantastbar und drittens duldet China keinen Missbrauch der eingeräumten Autonomie.

Geschürte Unruhen?

Hat sich die Konstruktion "Ein Land, zwei Systeme" nach einer Erfahrung von inzwischen über 20 Jahren bewährt? Im Prinzip ja, die wirtschaftliche Eigenständigkeit Hongkongs als eine wichtige Drehscheibe in den Bereichen Handel und Finanzzentrum funktioniert. Auch lässt die 1984 geschlossene Vereinbarung keinen Spielraum für Separatismus zu. Der 1984 geschlossene Vertrag war zu seiner Zeit sicher optimal und er wäre es auch heute noch, wenn er nicht durch Separatisten missbraucht würde. Auf der anderen Seite kann bei geänderten weltpolitischen Sichtweisen die damalige gute Regelung heute durchaus für Versuche einer Destabilisierung missbraucht werden. Viele Beobachter auch außerhalb Chinas deuten die im Sommer 2019 zugenommenen Demonstrationen als Versuche einer gesteuerten Destabilisierung. Die Protestbewegung überschritt weit das normale Demonstrationsrecht. Gewalt gegen Menschen und Sachen werden aber in keinem Staat toleriert. Dies ist in Hongkong nicht anders als in Paris, wo viele "Gelb-Westen" Protest mit Zerstörungswut verwechselten. Im August 2018 legten die Demonstranten den Flugverkehr in Hongkong lahm, hunderte Flüge mussten gestrichen werden. Betroffen waren auch Tausende von Geschäftsreisenden. Die Demonstrationen hielten bezeichnenderweise auch an, als der Grund für die Unruhen, ein Auslieferungsgesetz, die Regierung in Hongkong dieses zurücknahm. Das Auslieferungsgesetz sollte die Überstellung von straftätigen Personen der Gewaltkriminalität ermöglichen.

Es stelle sich relativ rasch heraus, dass die Demonstrationen in Hongkong zum Teil auch im Ausland instrumentalisiert wurden. So wurde ein Rädelsführer aus Hongkong als "Kopf der Freiheit" sogar vom deutschen Außenminister empfangen, was in China als eine unzulässige Einmischung in die inneren Angelegenheiten Chinas interpretiert wurde. Welche Freiheit ist in Hongkong wirklich gefährdet? "Ein Land, zwei Systeme" funktioniert! Allerdings muss die Formel neu interpretiert werden. Eine inzwischen neu herangewachsene Generation interpretiert das Abkommen von 1984 falsch: Hongkong ist chinesisch – aber nicht ganz. Darin liegt der Zwist. Hongkong ist aber, ohne wenn und andere Einschränkungen Staatsgebiet Chinas.

Inzwischen wird allerdings sogar über einen amerikanischen Gesetzentwurf diskutiert, der, sollte der Entwurf amerikanischer Mandatsträger Gesetz werden, es der US-Regierung erlauben würde, gegen China Sanktionen zu ergreifen, wenn eine "Unterminierung der Autonomie in Hongkong" aus amerikanischer Sicht stattfindet. Doch wer bestimmt, was "Unterminierung" ist? Entscheiden dies amerikanische Medien und Abgeordnete? Dieses Ansinnen weist China empört zurück. Die ausländische Kritik gegen das angeblich zu harte Vorgehen gegen die Demonstranten in Hongkong blendet gewalttätige Übergriffe der Protestbewegung gegen unbeteiligte Personen aus. Hongkong darf nicht zum Spielball macht- und wirtschaftspolitischer Interessen werden. Ein führender deutscher Topmanager hat offen die Befürchtung geäußert, dass man durchaus Zweifel an der Motivation der Unruhen in Hongkong haben könne. Desta-



Eine Bootstour mit einer chinesischen Dschunke gehört zu den großen Erlebnissen in Hongkong.

bilisierungsversuche wurden auch im Vorfeld der Olympischen Spiele in Peking bei Unruhen in Tibet nicht ausgeschlossen. Damals drohten einige Länder mit einem Boykott der Spiele. Die Unruhen im autonomen chinesischen Gebiet Tibet hörten nach den Spielen 2008 auf.

Führendes Finanzzentrum

Hongkong erlebte in den boomenden Jahrzehnten nach Beendigung der 2. Weltkrieges als asiatischer westlicher Brückenkopf einen rasanten wirtschaftlichen Aufstieg. Die Stadt wurde zu einem weltweit führenden Finanzzentrum und eine Drehscheibe des Handels. Die 1865 in Hongkong gegründete "Hong Kong & Shanghai Banking Corporation", die heutige HSBC mit Konzernsitz in London, stieg zu einer der mächtigsten Banken der Welt auf. Zwar ist die 43 Stockwerke hohe Hongkonger Zentrale der Bank mit 179 Meter im Vergleich zu den neuen Wolkenkratzer-Riesen der Stadt eher bescheiden, aber immer noch hat das Gebäude mit seinem zwölfgeschossigen Atrium eine technische Alleinstellung in der Qualität der Gebäudestruktur; das spektakuläre Hochhaus war in seiner Entstehungszeit 1985 das teuerste Gebäude der Welt. 2019 leben ca. 7,5 Millionen Einwohner in der Sonderverwaltungszone auf 1.104 qkm. Nach wie vor ist Hongkong auch für China ein wichtiges Zentrum zu den Kapitalmärkten. Die Hongkong Stock Exchange zählte zu den fünftgrößten Börsen der Welt. Das Bruttoinlandsprodukt Hongkongs betrug 2018 beachtliche 363 Milliarden US-Dollar. Hongkong exportierte, ebenfalls 2018, Güter im Wert von 569,1 Milliarden US-Dollar. Eine hohe Bedeutung hat nach wie vor der Sektor Tourismuswirtschaft mit einem Anteil von 11,1% am BIP.

CHINESISCH-DEUTSCHE ERFOLGSGESCHICHTFN

Wachstum als Win-Win-Chance begreifen

Die Zusammenarbeit zwischen Deutschland und der Volksrepublik China begann 1972 noch unter der Ära Mao Zedong mit der Aufnahme der diplomatischen Beziehungen. Sechs Jahre später begann die Reform- und Öffnungspolitik in China, der Start zu einer beispiellosen Entwicklung. Noch war nicht absehbar, welche Chancen sich auch für die deutsche Wirtschaft abzeichneten. Die deutsch-chinesischen Beziehungen haben sich nach einem zögerlichen Beginn im Verlauf der Jahre hervorragend weiter positiv aufgebaut. Schon dies allein ist eine Erfolgsgeschichte. 2004 mündeten die Beziehungen sogar in eine "Strategische Partnerschaft" und nach einem Staatsbesuch des chinesischen Staatspräsidenten Xi Jinping im März 2014 in Deutschland, wurde die Zusammenarbeit nochmals zu einer "umfassenden strategischen Partnerschaft" angehoben. Die Beziehungen der Volksrepublik China zu Deutschland gelten längst als freundschaftlich und gut.

Mit der diplomatischen Zusammenarbeit ging relativ früh auch der wirtschaftliche Austausch, zunächst im Handel, einher. Heute ist China der wichtigste Handelspartner Deutschlands. Auch die 1978 gegründete wissenschaftlich-technologische Zusammenarbeit wird allgemein lobend anerkannt. Deutsche Unternehmen erkannten die riesigen Chancen in einem Markt mit



Das Mega-Werk des VW-Konzerns im chinesischen Foshan ist ein Kompetenzzentrum für die Produktion im Rahmen der Elektrifizierungsstrategie in China.

1,4 Milliarden Menschen. Die "Sozialistische Marktwirtschaft chinesischer Prägung" eröffnete aber auch den inzwischen vorhandenen privaten chinesischen Unternehmen Engagements in Deutschland. Diese Chancen nutzte auch China. Über 900 Firmen aus dem Reich der Mitte sind inzwischen in Deutschland aktiv; sie beteiligten sich an deutschen Firmen bzw. übernahmen diese ganz. Gelegentlich handelte es sich um Sanierungsfälle. China schuf durch seine Firmen in Deutschland Wertschöpfung und sicherte somit Arbeitsplätze. Auch dies ist eine deutsch-chinesische Erfolgsgeschichte. Oft wird in Deutschland aus einer falsch verstandenen Angst vor dem angeblichen Expansionsdrang Chinas übersehen, dass in China in der Umkehrung 5.000 deutsche Firmen tätig sind und zwar mit einer wesentlich höheren Investitionsquote im Vergleich zu den chinesischen Investitionen in Deutschland. Die deutschen Medien berichten zwar gelegentlich auch von den deutsch-chinesischen Erfolgsgeschichten, die im Prinzip auch anerkannt werden, aber oft mit dem Wort "aber" kritisch eingeschränkt. China kaufe den deutschen Mittelstand – diese Formel blendet leider den Erfolg aus. Die Hans Böckler Stiftung hat bereits in einer Studie festgestellt, dass in den meisten Fällen chinesische Beteiligungen positiv zu bewerten sind. Die Standorte, die Beschäftigung und selbst die Identität der deutschen Firmen blieben – so die Studie weiter – erhalten. Die Erfahrungen von Arbeitnehmervertretern mit chinesischen Investoren sind insgesamt gut.

Automarkt China

Eine erste chinesisch-deutsche Kooperation in der Automobilindustrie begann 1984. Der VW-Konzern wagte es, nach China zu gehen. Die klassische Erfolgsstory, und zwar für beide Seiten, stellt die Automobilindustrie dar. Die Voraussetzung dafür war und ist die Entwicklung im chinesischen PKW-Markt, der sich nach Angaben von VDA-Präsident Bernhard Mattes im Absatz seit 2010 mehr als verdoppelt hat und zwar von 11,2 Millionen PKW (2010) auf 23,3 Millionen im Jahr 2018. Zwar ist derzeit eine leichte Delle erkennbar, doch diese wird allgemein als temporär eingestuft. Nach wie vor ist mittelfristig ein enormes Wachstumspotential für PKW in China vorhanden. Daran partizipiert sowohl China als auch Deutschland: China infolge weiterer Investitionen der deutschen Autoindustrie in chinesische Fabriken bzw. Joint-Ventures; Deutschland bzw. dessen Autohersteller mit ihrem Produktionsausstoß in China: von 1,8 Millionen PKW im Jahr 2010 auf 5,1 Millionen PKW in 2018. Entsprechend hat die deutsche Automobilwirtschaft ihre Fertigungsstätten in China von acht (2008) auf dreißig (2018) erhöht. Die bisherigen Joint-Venture-Vorgaben für den PKW-Bereich wurden (siehe BMW) bzw. werden weiter gelockert! Trotz der hohen Vor-Ort-Fertigung in China wurden gleichzeitig zusätzlich noch 287.300 PKW aus Deutschland nach China exportiert. Umgekehrt erhöhte sich der Importwert von Teilen und Komponenten aus China nach Deutschland um 15% auf 1,8 Milliarden Euro (siehe auch hierzu Seite 43).

Die gegenseitige Win-Win-Situation wird auch durch den neu entstehenden Markt für die E-Mobilität dokumentiert. Die 2011 gegründete chinesische Contemporary Amperex Technology (CATL), inzwischen einer der führenden Hersteller u.a. von Lithium-Ionen-Batterien und Energiespeicher-Lösungen, investiert 1,8 Milliarden Euro in eine modernste Batteriefabrik am Erfurter Autobahnkreuz in Thüringen. Die ursprünglich geplante Anzahl von 600 Arbeitsplätzen wurde inzwischen auf 2.000 erhöht. Nach Angaben von CATL hat der Premiumhersteller BMW Lithium-Ionen-Batterien für ca. 4 Milliarden Euro geordert. Für Thüringen ist die Großinvestition ein Segen und eine großartige Erfolgsstory in der Wirtschaftsansiedlung. CATL mit



Erfolgsgeschichte Tourismus in China. Bei Städtereisen ist die ebenso traditionsreiche wie futuristische Metropole Shanghai ein beliebtes Ziel.

Sitz in Ningde (Provinz Fujian) beschäftigt bereits jetzt 19.000 Mitarbeiter und will Erfurt zum Zentrum eines "europäischen Produktions-, Forschungs- und Entwicklungsstandort" machen.

Deutsche Traditionsunternehmen in China

Von den Erfolgsgeschichten der Autoindustrie abgesehen, haben deutsche Traditionsunternehmen schon im 19. Jahrhundert erfolgreiche unternehmerische Aktivitäten in China gestartet. Siemens und die BASF zum Beispiel. Doch in eigenen Fabriken haben die Deutschen damals in China noch nicht produziert. Die geschäftliche Zusammenarbeit mit China – durchaus schon erfolgreich - wurde vorwiegend über Handelsgesellschaften abgewickelt. Ein "Pionier" der ersten Stunde im deutsch-chinesischen Handel war und ist das Bremer Traditionsunternehmen C. Melchers GmbH & Co.KG. Das 1806 gegründete Handelshaus darf zurecht als die älteste noch aktive deutsche Firma mit eigenen Niederlassungen in China bezeichnet werden, die sich nach wie vor im Familienbesitz befindet. Bereits 1866 eröffneten die Bremer Kaufleute eine eigene Niederlassung in Hongkong. Zusammen mit der Essener Ferrostaal AG wurde 1966, also vor der Reform und Öffnung Chinas, eine Tochtergesellschaft gegründet, um das Anlagengeschäft deutscher Industrieunternehmen mit China zu betreuen. Nach der 1978 erfolgten Öffnung Chinas hat Melchers weitere Niederlassungen gegründet. Die erfahrenen Handelsleute wurden aufgrund ihrer China-Expertise zu einer gefragten Adresse. Vor drei Jahren hat Melchers ein stolzes Jubiläum gefeiert: 150 Jahre Erfahrung mit China durch eigene Niederlassungen. Dies ist eine deutsch-chinesische Erfolgsgeschichte der ganz besonderen Art.

Auch der Technologiekonzern Siemens setzte im 19. Jahrhundert auf die Hilfe der Handelshäuser, um das China-Geschäft anzukurbeln. Siemens-Gründer Werner Siemens hatte schon 1879 das Potential in China erkannt. China hätte den Wunsch, "Lichtmaschinen von uns" zu beziehen, teilte er seinem Bruder mit. Bereits 25 Jahre nach der 1847 erfolgten Siemens-Gründung lieferte das Unternehmen die ersten Zeigertelegrafen nach China. Am 30. Juni 1910 eröffnete Siemens die erste Niederlassung im Reich der Mitte und darf sich somit ebenfalls zu den ersten Firmen im China-Geschäft einreihen. Heute sieht sich Siemens nicht nur als Großinvestor, sondern auch als Bestandteil der chinesischen Wirtschaft (siehe Seiten 40 bis 41). Dies gilt auch für den Chemiekonzern BASF, der auf eine 135jährige Geschichte in China zurückblicken kann. Die BASF ist einer der größten Investoren in China und sieht sich als "Baustein in den Beziehungen"

von China und Deutschland. Bis 2030 wird die BASF weitere 10 Milliarden US-Dollar in Südchina investieren. Dabei muss der Ludwigshafener Chemiegigant keinen Joint-Venture-Partner mit ins Boot nehmen (siehe Seiten 41 bis 43).

Schließlich haben zahlreiche Familienunternehmen zum Aufbau der chinesischen Infrastruktur beigetragen. Die Traditionsfirma Voith aus dem schwäbischen Heidenheim ist ein gutes Beispiel. Voith war beim Bau des größten Wasserkraftwerkes am Drei-Schluchten-Damm maßgeblich beteiligt. Dies gilt auch für andere Großprojekte der Nutzung der umweltfreundlichen Wasserkraftenergie in China. Aber auch in den Bereichen Papiermaschinen und Antriebstechnik wurde Voith zu einem bis heute anhaltend angesehenen Partner in China. 2010 lieferte Voith die größte Papiermaschine der Welt mit einem schier unglaublichen Gewicht von 30.000 Tonnen auf die südchinesische Insel Hainan. Sosehr diese Beispiele die guten deutsch-chinesischen Erfolgsgeschichten unterstreichen, so ärgerlich ist aus chinesischer Sicht die derzeitige Polarisierung um das Hightech- und Vorzeigeunternehmen Huawei.

Huawei sieht sich als Opfer

Eigentlich könnte das wohl auch in Deutschland bekannteste chinesische Unternehmen Huawei Technologies eine besondere Referenz für eine deutsch-chinesische Erfolgsstory abbilden. Nicht nur die Jugend ist in Deutschland begeistert vom Design und der Qualität der Smartphones und Tablets von Huawei. Doch der chinesische IT-Gigant ist nicht nur im Endkundengeschäft, sondern vor allem im Bereich der Netzinfrastruktur für kabellose Breitbandnetze tätig. In der für Industrienationen wie Deutschland so wichtigen Zukunftstechnik 5G-Netze (Vor-



Fast 15 Milliarden US-Dollar gab Huawei 2018 für Forschung und Entwicklung in seinen weltweiten Forschungszentren aus. Im Bild das beeindruckende Research Center in Hangzhou.

aussetzung für Künstliche Intelligenz bzw. KI), sieht sich Huawei als Technologieführer und dies zu attraktiven Preisen. Dennoch befindet sich Deutschland zwischen allen Stühlen. Das Herz schlägt schon für Huawei, wenn da nicht die Vereinigten Staaten wären. Diese torpedieren Huawei mit allen Mitteln und drohen Folgen für Verbündete an, die beim Ausbau ihrer 5G-Netze auf die Chinesen setzen. Huawei wäre eine Gefährdung für die westliche Sicherheit. Dies wird auch unter Hinweis auf die fehlenden Beweise zwar bestritten, aber wer will sich schon mit den USA anlegen? Einerseits will die deutsche Bundesregierung die guten wirtschaftlichen Beziehungen zu China – insbesondere im Hinblick für den für Deutschlands Industrie so wichtigen chinesischen Absatzmarkt – nicht gefährden, anderseits werden die "Alarmmeldungen" der US-Regierung immer heftiger und fordernder. Der Aufbau der deutschen 5G-Technologie könnte zu einer großartigen deutsch-chinesischen Erfolgsstory werden, wenn da nicht die von den USA gelegten politischen Barrieren wären (siehe auch die Seiten 37 bis 39).

Erfolgsgeschichte Tourismus

Zu den schönsten Erfolgsgeschichten gehört der Tourismus in China! Die Reisedestination China boomt und ist auf dem Wege zum bedeutendsten Markt. Andererseits haben 149 Millionen Reisende aus China 2018 Ziele außerhalb des Landes besucht und dabei 130 Milliarden US-Dollar ausgegeben. Fast 10% wählten dabei Europa als Reiseziel aus. Bevorzugte Ziele in Deutschland sind Berlin, München, Heidelberg und Trier. Chinesische Touristen haben heute mehr Freizeit als je zuvor und mehr Möglichkeiten für touristische Auslandsreisen. Der Tourismus gehört für das chinesische Volk zu den großen Erfolgsgeschichten nach 70 Jahren Volksrepublik China. Bereits seit 1990 können chinesische Touristen private Reisen unternehmen und davon machen sie auch rege Gebrauch. Auch der interne Tourismus in China erklimmt neue Höhen und erreichte im ersten Halbjahr 2019 Einnahmen von ca. 400 Milliarden US-Dollar. In der Umkehrung erkennen auch immer mehr deutsche Touristen die Vielfalt Chinas.

Erfolgsgeschichte Duisburg und die Neue Seidenstraße

Duisburg musste nach dem Niedergang der Montanindustrie mit vielen Strukturproblemen und hohen Arbeitslosenziffern kämpfen. Einer der wenigen Lichtblicke ist der nach wie vor größte Binnenhafen der Welt, über den in einem Radius von 150 km ca. 30 Millionen Konsumenten erreicht werden. Bereits bisher kommen jährlich 20.000 Schiffe und 25.000 Züge in Duisburg an. Und genau in diesem Umfeld mit dem Hafen, sind in Verbindung mit dem Projekt der Seidenstraße neue Hoffnungen entstanden. Das vom chinesischen Staatspräsidenten Xi Jinping angestoßene Projekt BRI (Belt-Road-Initiative), das im Zentrum des 2. Teils dieses Buches steht, soll neue Handelsbeziehungen erschließen. Der enorme bisher schon vorhandene Handel zwischen China und Europa braucht natürlich eine entsprechende Transport-Logistik. Der Gütertransport per Luftfracht ist teuer und mit dem Container-Schiffsverkehr sind die Gebrauchsgüter zu lange unterwegs. So entstand die Idee, den Großraum Rhein-Ruhr von China aus mit Güterzügen entlang der Seidenstraße zu verbinden und gleichzeitig mit dem Duisburger Hafen eine weitere Drehscheibenfunktion für den Weitertransport der Güter zu nutzen.

Aus der Idee wurde die Realität. Das Projekt einer Güterbahn zwischen der chinesischen Megametropole Chongquing und Duisburg – eine Entfernung von ca. 12.000 Bahnkilometer – bekam nach einem Besuch von Xi Jinping Struktur. Inzwischen sind wöchentlich 25 Züge mit



Chancen durch die "Neue Seidenstraße" in Duisburg. Wöchentlich kommen bereits 25 Container-Züge aus China am Umschlagplatz Duisburger Hafen an.

Containern aus China nach Duisburg unterwegs. Die Transportzeit auf der Schiene beträgt 14 Tage. Von Duisburg wird die Ware nach ganz Europa umgeschlagen. Dies beflügelt natürlich die gesamte Logistikbranche und führt zu weiteren Investitionen mit der Schaffung von Arbeitsplätzen in Duisburg. Inzwischen haben bereits 100 chinesische Unternehmen Stützpunkte in Duisburg eröffnet. Natürlich ist das Projekt der Strecke von China nach Duisburg noch in einer relativ frühen Phase, noch muss die Fahrzeit per Schiene reduziert und attraktiver werden. Doch bereits jetzt sind erste wirtschaftliche Erfolge in Duisburg zu registrieren. Die neue Seidenstraße entwickelt sich zu einer Erfolgsgeschichte auch für Duisburg.



Aus der Huawei-Konzernzentrale im Firmencampus in Shenzhen wird Chinas bekanntestes Unternehmen gesteuert.

HUAWEI – CHINAS BEKANNTESTE MARKE:

Auf dem Sprung zur Spitze

Bis vor einigen Jahren hatte China bei allen erreichten Erfolgen noch kein Unternehmen, das auch nur halbwegs eine internationale Strahlkraft vom Format und Bekanntheitsgrad etwa der Firmen Nestle, IBM, Apple, Siemens, Samsung, Toyota oder Mercedes Benz aufweisen konnte. Doch auch dies hat sich grundlegend geändert. Chinesische Firmen spielen längst in der Champions League der Welt erfolgreich mit. Insbesondere in den Branchen Informatik und E-Commerce haben sich Gesellschaften wie Huawei, Tencent oder Alibaba an die internationale Spitze katapultiert.

Das wohl in Deutschland bekannteste chinesische Unternehmen heißt Huawei Technologies! Und die wohl bekannteste Marke aus China ist Huawei. Drei Milliarden Menschen oder fast 40% der 7,7 Milliarden Bewohner der Erde benutzen inzwischen Produkte oder Services mit Informations- und Kommunikationstechnologie des chinesischen Riesen, der 1987 gegründet wurde. Huawei ist kein Staatsunternehmen und befindet sich nach Angaben der Gesellschaft selbst zu 100% im Besitz seiner Beschäftigten. Noch führt weltweit Apple insgesamt über alle Bereiche der Informatik die Riege der Branchenführer an, doch in einigen Teilsegmenten wie Smartphones hat Huawei, gemessen an der Anzahl der Verkäufe, Apple schon überholt. Inzwischen wurde Huawei aus der Sicht einiger westlicher Staaten zum Politikum (manche sagen auch

zum Grund des Neids), wie die politisch gelegten Barrieren etwa beim Thema des Mobilfunks 5G zeigen. Wegen angeblicher Spionage haben die Regierungen der USA und in Australien den dort tätigen Providerfirmen verboten, Mobilfunkantennen von Huawei einzusetzen. Auch die



Die großzügige Lobby im Huawei-Trainig-Center am Konzernsitz dokumentiert das Selbstverständnis des Unternehmens: Huawei ist wer auf der Welt.

EU zeigte sich im April 2019 beim in Brüssel stattgefundenen 21. EU/China-Gipfel gegenüber Huawei als Partner für den Mobilfunk 5G reserviert. Doch jetzt soll, nach einer Entscheidung der deutschen Bundeskanzlerin, Huawei beim Aufbau der Netzinfrastruktur eine Chance gegeben werden.

Drei Geschäftsfelder

Doch wer ist Huawei Technologies wirklich? Rein unternehmerisch nüchtern betrachtet inzwischen ein erfolgreicher Gigant in der

IT-Branche, der seinen Konzernsitz in der Sonderwirtschaftszone Shenzhen hat. 180.000 Huawei-Beschäftigte erwirtschafteten im vergangenen Geschäftsjahr einen Umsatz von 94,04 Milliarden Euro. Der Reingewinn betrug 7,84 Milliarden Euro und der Cash-Flow 9,87 Milliarden Euro (Kurs 11.4.2019). Allein für Forschung und Entwicklung gab Huawei im vergangenen Jahr 13,3 Milliarden Euro aus. Von der Beschäftigtenanzahl waren allein 80.000 Mitarbeiter in 14 Forschungsinstituten tätig. Soweit der unternehmerische Steckbrief in Zahlen. Das chinesische Vorzeigeunternehmen ist in drei Geschäftsfeldern tätig:

- Netzinfrastruktur mit Antennen für kabellose Breitbandnetze. Auf diesen Bereich entfallen ca. 50% des Umsatzes.
- 2. Endkundengeschäft mit Smartphones, Tablets, Wearables, USB-Surfsticks und mobile WLAN-Router. Mit Endkunden werden 40% des Umsatzes erzielt.
- 3. Geschäftskunden (Cloud-Computing).

Entsprechend dieser Geschäftsfelder rekrutieren sich die Kunden, nämlich erstens Telekommunikationsnetzbetreiber, zweitens private und staatliche Unternehmen u.a. aus den Branchen Energie, Transport, Industrie und Dienstleistungen sowie Kunden aus dem öffentlich-rechtlichen Bereich und schließlich, drittens, private Konsumenten für beispielsweise Smartphones oder Laptops.

Technologietreiber 5G-Entwicklung

Große Marktpotentiale verspricht sich Huawei in der erwähnten 5G-Entwicklung. Hier habe man, so das Unternehmen selbst, in der Technologie einen Vorsprung erreicht. Bereits 2009

hat die Gesellschaft mit der Erforschung und Entwicklung der 5G-Technologien begonnen. Inzwischen sieht sich Huawei als Anbieter von "End-to-End 5G-Systeme" – kabellose Basisstationen und selbst entwickelte Antennen. Es seien bereits über 30 kommerzielle Verträge und über 50 Kooperationsvereinbarungen abgeschlossen worden. Zusätzlich seien mehr als 40.000 5G-Basisstationen in Europa, Asien und dem mittleren Osten ausgeliefert worden. Noch in diesem Jahr sollen Smartphones mit 5G-Chips auf den Markt kommen.

Insgesamt befindet sich Huawei weiterhin auf Wachstumskurs. Liang Hua, Vorstandschef des Unternehmens: "Die Welt verändert sich und wir stehen vor neuen Herausforderungen. Aber Huawei wird auf Kurs bleiben." Dabei setze man weiterhin auf innovative Produkte für zufriedene Kunden und engagierte Mitarbeiter. Schließlich wolle man einen engen Dialog mit Regierungen und der Öffentlichkeit.

WACHSTUMSMARKT MOBILFUNK

Rahmenbedingungen für 5G Netze

5G-Mobilfunk beherrscht viele Schlagzeilen. Doch viele Fragen bestehen. Was ist eigentlich 5G und warum diese Technologie? 5G ist schlicht die "Fünfte Mobilfunkgeneration", mit der das Herunterladen von großen Datenmengen rund 100 Mal schneller sein wird als bei 4G. Die neue Generation im Mobilfunk gilt als Schlüsseltechnologie für die Digitalisierung mit der Entwicklung neuer Anwendungen. Ein Beispiel ist das "vernetzte Fahren". Aber auch die klassischen Industrien setzen bei der Digitalisierung auf die Vernetzung der Produktion mit Daten in den Werkhallen. Die Maschinen "kommunizieren" untereinander besser und können somit die Arbeitsabläufe effizienter machen. Außerhalb der Industrie, etwa in der Medizin, Logistik oder Agrarwirtschaft, eröffnen sich durch 5G völlig neue Möglichkeiten.

Beim Aufbau der erforderlichen Netzinfrastruktur werden zusätzlich neue Standorte (Mast- und Dachstandorte) erforderlich. Die Einbindung der Mobilfunkstationen über Glasfaser in das Netz der Betreiber ist eine wichtige Voraussetzung für den 5G-Ausbau. Drei Weiterentwicklungen kommen bei der 5G-Netzinfrastruktur zum Einsatz: die zusätzliche Verwendung eines höheren Frequenzspektrums, der Einsatz von sogenannten intelligenten Antennen und der Aufbau von Small Cells.

5G wird zu einem wirtschaftlichen Wachstumsträger! Bereits jetzt hat der europäische Mobilfunkmarkt laut der GSMA (GSM-Association) mit den höchsten Durchdringungsgrad. Ende 2017 gab es in Europa bereits 465 Millionen Mobilfunkteilnehmer. Gleichzeitig wurden schon Ende 2017 ca. 2,5 Millionen Arbeitsplätze durch den mobilen Kommunikationssektor gesichert. Durch die Einführung von 5G werden weitere Potentiale erschlossen. Bis 2025 wird laut GSMA ein Anteil von rund 200 Millionen 5G-Anschlüssen prognostiziert.

MULTILATERALISMUS STATT ABSCHOTTUNG

Deutsche Industrie in China

Der Protektonismus mit dem Ziel des Abschottens der Märkte schafft weder Wertschöpfung noch Arbeitsplätze. China beschritt nach der Reform und Öffnung den gegenteiligen und richtigen Weg, der letztendlich zu dem wirtschaftlichen Erfolg und zur enormen Verbesserung des Wohlstandes führte. Das Land öffnete sich für ausländische Investoren und davon machten insbesondere die deutschen multinational aufgestellten Unternehmen mit Direktinvestitionen in China regen Gebrauch. Als Folge der Öffnung Chinas entwickelten sich wechselseitig zahlreiche deutsch-chinesische Erfolgsgeschichten, über die wir in diesem Buch schon berichtet haben. Chinesische Investoren engagierten sich in Deutschland und insbesondere deutsche Großunternehmen erkannten nicht nur den Absatzmarkt China, sondern sie investierten auch ganz bewusst in die lokale Fertigung. Man kann es auch so sagen: Deutsche Unternehmen wie Siemens, BASF und insbesondere die Hersteller der deutschen Automobilindustrie – BMW, Daimler, VW – wurden inzwischen auch erfolgreich "chinesisch".

Beispiel Siemens

Die Siemens AG ist längst auch zu einer chinesischen Institution geworden! Zwar gab es Rückschläge (zum Beispiel in der schienengebundenen Mobilität, für die inzwischen China selbst die

Hochgeschwindigkeitszüge herstellt), aber insgesamt ist Siemens-Fngagement nach wie vor in China sehr erfolgreich und für beide Seiten sehr zufriedenstellend. In den inzwischen mehr als 147 Iahren in China. hat der Technologiekonzern beim Aufbau des Landes zur modernen Wirtschafts- und Informationsgesellschaft unübersehbare Zeichen gesetzt. Nicht



900 Tonnen schwerer Siemens-HGÜ-Transformator für die Guinness-Rekordverdächtige 3284 km lange Stromübertragung von Changji nach Guquan.

nur in der Energietechnik, sondern auch in der Automatik, Industriesteuerung, Gebäudetechnik und Mobilität. Man könnte unendlich viele Beispiele aufzählen; für die Stromerzeugung hat Siemens innovative und umweltfreundliche Kraftwerke – bewusst auch für die saubere Kohle-

verstromung – gebaut. Für das weltgrößte Wasserkraftwerk Drei-Schluchten lieferte das Unternehmen Generatoren und andere Komponenten. Guinness-Rekordverdächtig ist die 3.284 Kilometer lange HGÜ-Stromübertragungsleitung inklusive eines dazugehörigen 1.100-kV-HGÜ Transformators mit einem Gewicht von 900 Tonnen. Übertragen wird der Strom mit einer Spannung von 1.100.000 Volt: Von Changji nach Guquan!

Heute ist Siemens ein integraler Bestandteil der chinesischen Wirtschaft und Gesellschaft. Das Unternehmen unterstützt ausdrücklich das Projekt der "Neuen Seidenstraße", über das dieses Buch im zweiten Teil ausführlich berichtet. Die Belt-Road-Initiative (BRI) eröffnet Siemens weitere Chancen, denn alle geplanten Infrastrukturen müssen elektrifiziert, automatisiert und schließlich auch medizinisch versorgt werden. Für alle genannten Einsatzfelder kann Siemens wertvolle Unterstützung leisten. Doch längst hat Siemens in China auch modernste Produktionsstätten errichtet wie die "Digitale Leuchtturmfabrik" in Chengdu, das Siemens Electronic Works Chengdu (SEWC). Vorbild bei der Realisierung des Werks, eine der modernsten Fabriken der Welt, war das Elektronik-Werk Amberg in Nordbayern. Dort wird die Fertigung Industrie 4.0 weitgehend mit Computern gesteuert. Die in Chengdu produzierten Simatic-Steuerungen sind eine Voraussetzung für die Umsetzung des digitalen Zeitalters in China. Mit den speicherprogrammierten Prozessoren aus Chengdu werden komplette Fertigungsabläufe in der Industrie oder beispielsweise die Bordsysteme auf Kreuzfahrtschiffen gesteuert.

Von den Siemens-Standorten in China unabhängig, sieht der neue Vorsitzende des Asien-Pazifik-Ausschusses der deutschen Wirtschaft (APA) und Siemens-Vorstandschef, Joe Kaeser, in einer Abschottungspolitik gegenüber der Volksrepublik China in erster Linie Nachteile für deutsche Arbeitsplätze. Denn während Deutschland zumindest inzwischen in eine leichte Abwärtsbewegung – nicht nur in der Automobilindustrie – geraten ist, sichert für zahlreiche deutsche Unternehmen das China-Geschäft Arbeitsplätze. Allein bei Siemens stieg der Auftragseingang aus China im Jahr 2018 um 15%. Während in Deutschland fast keine Gasturbinen für Kraftwerke geordert werden, setzt Siemens auf seinen chinesischen Kooperationspartner State Power Investment Corporation. Gemeinsam sollen u.a. innovative Gasturbinen entwickelt werden. Insgesamt ist Siemens in China mit ca. 35.000 Beschäftigten in den Bereichen Produktion, Entwicklung, Digitalisierung und Automatisierung gut gerüstet.

Beispiel BASF

Auch der deutsche Chemieriese BASF hält von Abschottungsstrategien gegenüber Wettbewerbern nicht viel. Der Chemiegigant tätigt mit die größten Umsätze in Ländern, aus denen gleichzeitig Konkurrenten kommen. Markt und Wettbewerb sind kein Gegensatz. Auch die BASF gehört zu den großen deutschen Traditionskonzernen, die China nie abgeschrieben haben. Seit 135 Jahren – nur zwölf Jahre weniger als Siemens – ist die BASF dort, zunächst ebenfalls über Handelsfirmen, tätig. Bereits Ende 1885, nur 20 Jahre nach der in Mannheim gegründeten "Badischen Anilin- und Sodafabrik" (BASF), hat die junge Firma weitsichtig auf globale Märkte gesetzt und schon damals Chancen in China erkannt. Heute ist die BASF dort der größte ausländische Chemieinvestor. Bereits kurz nach der Jahrtausendwende wurden im Verbundstandort Nanjing in modernste chemische Großanlagen über das 50-50 Joint Venture BASF-YPC



BASF-Konzernchef Dr. Martin Brudermüller ist von der Richtigkeit der neuen 10 Milliarden US-Dollar Investition in einen neuen Verbundstandort in China überzeugt.

über fünf Milliarden US-Dollar investiert. Der Partner SINOPEC/YPC gehört zu den größten Chemieunternehmen Chinas.

Am 9. Januar 2019 hat der neue BASF-Vorstandsvorsitzende Martin Brudermüller eine Vereinbarung für die Errichtung eines weiteren Verbundstandortes in Guangdong unterzeichnet. Erstmals wurde dabei der BASF die alleinige Kapitalhoheit, also ohne Joint Venture Partner, eingeräumt mit der anschließenden alleinigen rechtlichen Kompetenz für die Führung der entstehenden weiteren BASF-Tochtergesellschaft. BASF-Chef Brudermüller, seit über 30 Jahren von der ersten Stunde seines Berufslebens ein Urgestein der BASF, kennt vielleicht wie kein anderer westlicher Manager die Verhältnisse in China. Er lebte zehn Jahre in Hongkong und steuerte von dort das Asien- und somit auch das China-Geschäft des deutschen Chemieriesen. In den bis 2030 entstehenden neuen Verbundstandort, mit einer Größe, die dem Stammsitz Ludwigshafen entspricht, investiert die BASF die riesige Summe von 10 Milliarden US-Dollar. Ludwigshafen gilt als der größte geschlossene Chemiestandort der Welt.

Bedenken oder gar ein Risiko kann der erfahrene China-Kenner Brudermüller nicht erkennen. Im Gegenteil. China sei der am schnellsten wachsende Chemiemarkt der Welt und da sei es geradezu umgekehrt ein Risiko, in diesem Markt nicht genügend präsent zu sein. Chemiemarkt-Analysen gehen davon aus, dass bereits im Jahr 2030 der chinesische Markt für chemische Produkte so groß ist, wie zusammen die restliche Welt. Ein Risiko für die Investition sieht Brudermüller übrigens schon deshalb nicht, weil der Beitrag der BASF eine wichtige Referenz für die deutsch-chinesische Zusammenarbeit mit Wirkung in die weltweiten Finanzmärkte ist.

Grund zu Sorge hätten eher die Chinesen, die nicht immer in ihrer Geschichte gute Erfahrungen mit dem Westen gemacht haben.

Beispiel Automobilindustrie

In verschiedenen Beiträgen in diesem Buch wurde bereits auf den hohen Stellenwert Chinas für die deutsche Automobilwirtschaft eingegangen. Auch die deutsche Autoindustrie lehnt entschieden die Abschottung von Märkten ab. Sowohl BMW, Daimler als auch die gesamte VW-Gruppe u.a. mit Audi investieren daher auch aktuell in weitere lokale Produktionswerke und gehen dabei von einem auch künftig insgesamt stabilen und zulegenden Automarkt aus. Mit BMW übernimmt erstmals ein ausländischer Autobauer mit 75% die Mehrheit am Gemeinschaftsunternehmen mit Brilliance. Gleichzeitig investiert der bayerische Premiumhersteller ca. 3 Milliarden Euro in den Standort Tiexi. Der Standort Dadong wird ausgebaut.

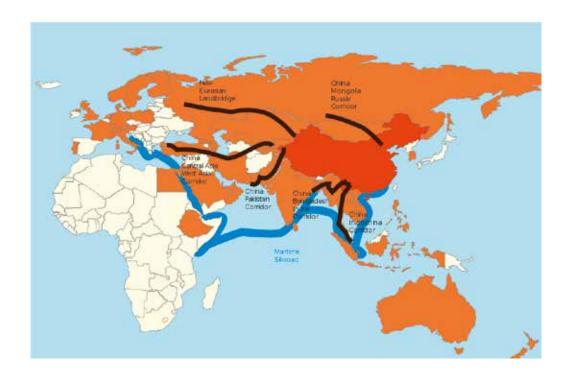
Auch Daimler baut über das Gemeinschaftsunternehmen Beijing Benz Automotive Co. Ltd. (BBAC) die chinesischen Kapazitäten mit einem zusätzlichen Werk in Peking aus. Mit lokalen Modellen sollen zusätzliche Kundensegmente in China erschlossen werden. Die lokale Produkten sei eine starke Säule, um speziell chinesische Kunden anzusprechen, so die Daimler-Manager. China war für Daimler bzw. Mercedes-Benz 2018 erneut größter Einzelmarkt mit einer lokalen Fertigung von 480.000 Fahrzeugen. Das Joint Venture beschäftigt 11.500 Mitarbeiter.

Der Volkswagen Konzern steigert mit seinem chinesischen Partner FAW über das Gemeinschaftsunternehmen FAW-Volkswagen ebenfalls die Lokalisierung auf dem chinesischen Markt. Die Produktionskapazität des Standortes Foshan wird auf 600.000 Fahrzeuge jährlich erhöht. Der Standort Foshan spielt neben den neuen Werken von FAW-Volkswagen in Quingdao und Tianjin eine zentrale Rolle bei der Elektrifizierungsstrategie in China. Die modernsten Elektrofahrzeuge mit den neuesten Technologien von Volkswagen und Audi werden im Werk Foshan produziert. Somit entwickelt sich für den Volkswagen-Konzern China zu einem weiteren Kompetenzzentrum für die Elektromobilität.

JAHRHUNDERTPROJEKT

"NEUE SEIDENSTRASSE"

BELT AND ROAD INITIATIVE (BRI)



CHINAS NEUE SEIDENSTRASSE "ONE BELT – ONE ROAD"

Chancen für Europa

Nachdem im Herbst 2013 Chinas Präsident Xi Jinping die Initiative "Neue Seidenstraße One Belt – One Road" proklamierte, hat zunächst die westliche Politik dieses Vorhaben und ihre Dimension nicht verstanden und als Nebensache einer Nostalgie zur Kenntnis genommen. Gewiss, so meinte die westliche Politik, wolle China mit dem Projekt an seine große Vergangenheit erinnern und dadurch sein außenpolitisches Gewicht stärken. Doch Chinas Staatsoberhaupt ging und geht es bei dem Projekt "ONE BELT – OHNE ROAD"; heute kurz BELT-RO-AD-INITIATIVE genannt, um wesentlich mehr als lediglich nur um eine Restauration Chinas großer Geschichte, die mit zahlreichen wegweisenden Erfindungen verbunden ist. Heute will die inzwischen zweitgrößte Volkswirtschaft der Welt ihre Position durch die Erschließung neuer Märkte einerseits festigen und ausbauen, andererseits Zeichen für eine gute internationale Zusammenarbeit setzen. Gewiss will das "Reich der Mitte" mit der Seidenstraßen-Initiative auch an seine glorreiche Geschichte anknüpfen. Doch bei dem vom 25. bis 27. April 2019 in Peking stattgefundenen 2. Forum zur "Neuen Seidenstraße" hat Chinas Präsident Xi Jinping den tieferen Zweck der Initiative mit folgenden Worten konkretisiert: "Die gemeinsame Verfolgung

der Belt and Road Initiative zielt darauf ab, die Vernetzung und praktische Zusammenarbeit zu verbessern. Es geht darum, gemeinsam verschiedene Herausforderungen und Risiken für die Menschheit zu bewältigen und Win-Win-Ergebnisse bei der gemeinsamen Entwicklung zu erzielen."

Gegenmodell zum Protektionismus

Mit der BELT-ROAD-INITIATIVE will China mit einem der größten Infrastrukturprojekte – Eisenbahnverbindungen, Straßen, Hafenanlagen, Flughäfen, Pipelines, Kraftwerke, Staudämme, Elektrifizierung – die alten Handelswege von China über Kleinasien nach Europa beleben und Handelsbeziehungen neu aufbauen. Es handelt sich um ein von China angestoßenes Investitionsprojekt mit einer Summe von ca. 1.000 Milliarden US-Dollar! Peking hat sogar für die Projektfinanzierung zusammen mit weiteren Ländern eine neue Bank gegründet, die "Asian Infrastrukturce Investment Bank", eine multilaterale Entwicklungsbank in Peking mit einer ständig anwachsenden Anzahl von Staaten als Mitglieder - sozusagen eine weitere Weltbank. Chinas neue Seidenstraße ist somit – schon vom Volumen her – keine Restauration einer antiken Vergangenheit. Es ist ein hochaktuelles Gegenmodell zum leider wieder praktizierten Abschotten der Märkte, wenn nur an die derzeitigen Handelsauseinandersetzungen zwischen den USA und China erinnert werden darf. Xi Jinping sieht in der 1000 Milliarden Dollar schweren Initiative ein Projekt, das über Wirtschaftskorridore zahlreiche Märkte – zum gegenseitigen Vorteil – entlang der Seidenstraße erschließen soll. Die Basis für die Erschließung neuer Handelsbeziehungen ist die Infrastruktur. Präsident Xi Jinping hat dies beim BRI-Forum verdeutlicht: "Die Infrastruktur ist das Fundament der Konnektivität, während der Mangel an Infrastruktur die Entwicklung vieler Länder behindert hat. Hochwertige, nachhaltige, widerstandsfähige, erschwingliche, integrative und zugängliche Infrastrukturprojekte können den Ländern helfen, ihre Ressourcen voll auszuschöpfen, sich besser in die globale Liefer-, Industrie- und Wertschöpfungskette zu integrieren und eine vernetzte Entwicklung zu realisieren", so Chinas Staatsoberhaupt.

Obwohl die Initiative One Belt One Road letztendlich auch ein riesiges Projekt der Entwicklungshilfe darstellt, ist Kritik – interessanterweise auch aus Deutschland – zu vernehmen. Zunächst sahen die USA in dem Vorhaben neue Seidenstraße den Versuch der chinesischen Führung, Hegemonie-Bestrebungen auszubauen. Es ginge den Chinesen weniger um Hilfe. Vielmehr wolle das Land seinen Führungsanspruch in der Welt zementieren. China – so auch europäische Stimmen – betreibe in asiatischen und afrikanischen Ländern eine Expansionspolitik zu Lasten finanziell abhängiger Staaten und mache somit die "Partner" abhängig. Gleichzeitig versuche China die EU zu spalten. Doch die EU spaltet sich leider selbst, wie man am Beispiel Großbritannien, Italien und einiger osteuropäischer EU-Mitglieder erkennen kann.

Hintergrund für die Kritik war eine in Rom erfolgte Unterzeichnung des Seidenstraßen-Abkommens mit Italien. Das Land verkaufe sich an China, so plakativ ein Online-Magazin. Diese Behauptung ist schon deshalb unsinnig, weil der "Kauf" eines souveränen Staates natürlich überhaupt nicht möglich ist. Italien ist die drittgrößte Volkswirtschaft in der EU-Zone und nach dem Austritt Großbritanniens das zweitstärkste Industrieland Europas. Vergessen wurde bei der weit überzogenen EU-Kritik an Italien, dass bereits zahlreiche italienische Firmen im Rahmen des italienisch-chinesischen Moratoriums Großaufträge aus China ergattern konnten. So wird der italienische Energietechnik-Hersteller Ansaldo Energia 30 Gasturbinen für das Kraft-

werk Minhang in China liefern. Auch Griechenland machte sich keineswegs abhängig, als es für seinen Hafen Piräus chinesische Logistik-Investoren akzeptierte. Im Gegenteil. Seit dem Einstieg von COSCO Shipping wurde Piräus zu einem der modernsten Logistik- und Hafenzentren des gesamten Mittelmeerraumes ausgebaut, was die EU übrigens nicht erreichte. Das chinesische Engagement genießt in der griechischen Bevölkerung bereits hohe Anerkennung. Es wurden zahlreiche Arbeitsplätze nicht nur im Hafen geschaffen. Die Investitionen, so die Griechen, hätten zur wirtschaftlichen Erholung des Landes beigetragen. Auch wird zuweilen vergessen, dass gerade Großprojekte der Infrastruktur (wie der Hafen Piräus) später nicht einfach "wegtransportiert" werden können. Mit derartigen Szenarien sollen Ängste in der Bevölkerung geschürt werden.

Kurzsichtige deutsche Kritik

Bundesaußenminister Heiko Maas hat Italien nach deren Entscheidung für die neue Seidenstraße scharf kritisiert. Wenn einige Länder glaubten, so Maas in einer Wochenzeitung, dass man mit den Chinesen "clevere Geschäfte machen" könne, dann würden sich diese noch wundern und aufwachen, wenn sie abhängig würden. Dabei vergisst Maas, dass viele deutsche Firmen ohne den chinesischen Absatzmarkt bereits wirtschaftliche Schwierigkeiten hätten. Die oft chinakritische deutsche Non-Profit-Organisation "Mercator Institute for China Studies" warnte gar vor staatlichen chinesischen Subventionen, mit denen die Weltmärkte erobert werden könnten. Man fragt sich, was diese Kritik eigentlich bezwecken soll. Das Hauptkriterium sollte doch die positive Entwicklung ärmerer Länder sein. Das Projekt "Neue Seidenstraße" ist dafür ein wichtiges Instrument. Natürlich kann ein Land wie China mit 1,4 Milliarden Einwohnern nicht nach wirtschaftlichen Maßstäben der EU regiert werden. China verfolgt sehr erfolgreich eine Wirtschaftspolitik auf der Basis eines "Sozialismus chinesischer Prägung". Hans von Helldorff, Sprecher des neugegründeten "Bundesverband Deutsche Seidenstraßen Initiative (BVDSI)", brachte es so treffend auf den Punkt: Wer auch immer China kritisiert, möge auch einmal bedenken, wie das Land heute, nach seiner Öffnung und Reformpolitik, aussieht. Deng Xiaoping hat in seiner Amtszeit von 1979 bis 1997 mit seiner Reformpolitik – so von Helldorff - letztendlich die Grundlage dafür geschaffen, um "Hunderte Millionen in China aus der Armut zu führen". Dieses Argument zählt und wischt alle Kritiken mit dem gleichzeitig ersichtlichen Erfolg Chinas zur Seite. Diese Politik einer weiteren positiven Entwicklung hat Staatspräsident Xi Jinping erfolgreich fortgeführt und ergänzt. Eine neue Erfolgsstufe ist nun die Belt – Road – Initiative.

Die deutsche Kritik an China ist auch aus handelspolitischen Gründen kontraproduktiv. Gute Kaufleute, ein altes und höchst aktuelles Prinzip, verärgern nicht ihre besten Kunden. China ist inzwischen nach den Zahlen für 2018 der größte Handelspartner Deutschlands mit einem Handelsvolumen (Export und Import) von 200 Milliarden Euro. Das entsprechende Volumen mit den USA beträgt 178 Milliarden Euro. Deutschland hat im vergangenen Jahr Waren im Wert von 93,1 Milliarden Euro nach China exportiert. Somit ist China der drittstärkste Abnehmer und Kunde deutscher Produkte. Vom deutschen Exportvolumen nach China entfielen 2018 allein 24,7 Milliarden Euro auf Fahrzeuge der deutschen Automobilindustrie. Anders formuliert: Ohne den Kunden China hätte die deutsche Autoindustrie als Schlüsselbranche einige Probleme mehr. Aber auch die deutschen Maschinen- und Anlagenbauer profitieren durch chinesische Aufträge. So setzt die Firma Voith, die bereits in den letzten Dekaden und Jahren

Großaufträge für ihre Bereiche Wasserkraftwerke und Papiermaschinen in China realisieren konnte, jetzt verstärkt auf Eisenbahntechnik (Kupplungen und Antriebstechnik) für chinesische Zuganbieter. Umgekehrt sollen in Thüringen zahlreiche Arbeitsplätze in einer derzeit gebauten Fabrik für Batterien der E-Mobilität entstehen; in diese neue Fabrik am Erfurter-Kreuz investiert der chinesische Batterienhersteller CATI.

Lob von UN-Generalsekretär Guterres

Beim zweiten "ONE BELT – ONE ROAD" Gipfeltreffen gab es aber auch Lob für das chinesische Infrastrukturprojekt BRI von prominenter Seite. UN-Generalsekretär António Guterres rückte die Chancen der BRI-Initiative in den Mittelpunkt. Man solle die Chancen und Möglichkeiten der BRI-Initiative nutzen um Win-Win-Ergebnisse erzielen zu können. "China setzt sich entschieden für den Multilateralismus ein und sichert dadurch Gleichheit und Gerechtigkeit sowie die Ziele und Prinzipien der UN-Charta", sagte Guterres. Die Vorteile von BRI, so viele Teilnehmer des Gipfeltreffens, würden den Teilnehmerländern viele Möglichkeiten zur wirtschaftlichen Fortentwicklung bieten. Schließlich ist das größte Infrastrukturprojekt der jüngeren Geschichte auch ein Friedensprojekt. "Tausende von Meilen und auch Jahre überspannend, stand die antike Seidenstraße immer für Frieden und Kooperation, für Offenheit und Teilhabe, für gegenseitiges Lernen und gemeinsame Vorteile aller Beteiligten. Der Geist der Seidenstraße ist ein großartiges Kulturerbe der gesamten Menschheit." Mit diesen Worten hat Chinas Staatspräsident Xi Jinping daran erinnert, dass ein politischer Wandel immer mit guten Handelsbeziehungen verbunden war.

Aktuell haben über 125 Länder und 30 internationale Organisationen für die Teilnahme an der Belt - Road - Initiative Kooperationsabkommen mit China abgeschlossen. 2018 unterzeichneten Länder in Lateinamerika und der Karibik Absichtserklärungen. Zahlreiche Einzelmaßnamen in vielen Ländern wurden bereits gestartet oder durchgeführt. Konkret ist das Projekt der "Neuen Seidenstraße" eine riesige Wirtschaftszone für Asien, Europa und Afrika. Im Kern besteht das Projekt aus zwei zeitlichen Phasen. Erstens die Erstellung der Transportwege (Schiene, Straße, Wasser) für den Güteraustausch. Nach der Fertigstellung der Transportwege dienen diese dauerhaft – zweitens – als Grundlage für den wirtschaftlichen Aufbau. Für die deutsche mittelständische Wirtschaft liegen die Chancen in der Bauphase: Für Bahn- oder Straßentunnel – ein Beispiel – werden Tunnelbohrmaschinen eingesetzt; eine Kompetenz der deutschen Industrie. Kompressoren werden in der Bauphase benötigt – ein weiteres Beispiel. Nach der logistischen Anbindung der asiatischen Regionen mit Verkehrs- und Transportwegen müssen die infrastrukturellen Voraussetzungen für die weitere wirtschaftliche Entwicklung in den Ländern entlang der Seidenstraße geschaffen werden. Dazu gehört die Realisierung einer funktionierenden Energieversorgung. Dies sind alles Chancen für die deutsche Wirtschaft. Der Aufbau von Infrastrukturen ist immer mit riesigen Investitionen verbunden. Deutschland kann seine Expertise einbringen. Deshalb ist die Belt-Road-Initiative auch ein Investitions- und Beschäftigungsprogramm für deutsche Unternehmen.

Die Chancen für deutsche Unternehmen, Aufträge entlang der neuen Seidenstraße zu erhalten, sind zwar noch überschaubar, aber durchaus bereits vorhanden. Nach einer Umfrage des Branchenverbandes Deutscher Maschinen- und Anlagenbau (VDMA) haben immerhin 49% der deutschen Unternehmen bestätigt, bereits direkt oder indirekt von der Belt

– Road – Initiative (BRI) zu profitieren. Zwar ist diese Quote 2019 gefallen, doch dies dürfte auch mit den derzeitigen Unsicherheiten der weltweiten Handelsauseinandersetzungen, die mit Ängsten verbunden sind, zu tun haben. Auch muss das Projekt BRI in Deutschland noch wesentlich besser kommuniziert werden. Es gibt noch erhebliche Defizite bei den Unternehmen, wenn man von der Logistikbranche, die bereits die neue Seidenstraße als Schienentransportweg von Deutschland nach China und umgekehrt nutzt, absieht. Immerhin – siehe Seite 38 – partizipieren bereits Duisburg und Hamburg bzw. Bremerhaven als Ziel- oder Startbahnhöfe für die 12.000 Kilometer lange Gütertransportstrecke auf der Schiene. Die Bahntochter DB Cargo will ihr Transportvolumen über die Seidenstraße erheblich steigern. Auch der Sportwagenbauer Porsche setzt am Umschlagplatz Bremerhaven wöchentlich zwei Züge nach Chongqing ein, um jeweils 160 neue Fahrzeuge über die Schiene entlang der Seidenstraße zu den chinesischen Kunden zu bringen.

Keine Alleingänge

Während große deutsche Unternehmen, die in China schon seit längeren Zeiten tätig sind, ein eigenes Research besitzen oder über gute Netzwerke für die Teilhabe an der Belt-Road-Initiative verfügen, ist es für kleinere bis mittlere Unternehmen schwierig, an Aufträge im Umfeld der Seidenstraße zu kommen, obwohl gerade mittelständische "Hidden-Champions" bei Infrastrukturprojekten über hohe Kompetenzen verfügen: Spezialisten für die Herstellung beispielsweise von Spezialpumpen, Ventile für Pipelines, Dichtungen oder Kompressoren. Der einfachste Weg zum Akquirieren von Aufträgen für mittelständische Spezialisten ist bei Projekten der Seidenstraße zweifelsohne das "Anhängen" an die internationalen Projektführer, also die Partnerschaft mit großen Weltplayern. Eigentlich ist dies das Prinzip der deutschen Arbeitsgemeinschaften (ARGE) bei großen Bauprojekten, bei denen in der Regel ein Unternehmen die Konsortialführung hat.

Doch dieses Prinzip ist in China nicht so einfach übertragbar, weil inzwischen die großen chinesischen Bautechnologie-Konzerne wie China State Construction Engineering (CSCEC) ihr eigenes Netzwerk für Komponenten aus anderen Branchen aufgebaut haben. Aber nach wie vor haben natürlich Empfehlungen von Siemens auch in China ein herausgehobenes Gewicht. Und je besser die Kompetenzen des deutschen mittelständischen Unternehmens sind, desto größer sind die Chancen, auch in China Aufträge über Ausschreibungen zu erhalten. Es gibt ein gutes Beispiel aus der internationalen Öl- und Gasindustrie im Segment Pipelinebau: Wer auch immer eine riesige Öl- oder Gaspipeline in Auftrag gibt, kommt an dem mittelständischen italienischen Spezialisten Petrolvalves mit seinen über 100 Tonnen schweren Absperrventilen nur schwer vorbei.

Wenn Spezialunternehmen ohne Kooperationen Aufträge für die BRI-Initiative Aufträge abschließen wollen, sollten sie die Hilfe und Erfahrungen von Banken mit Repräsentanzen in China, Consultingfirmen und Handelskammern bzw. Verbände nutzen. Wir haben in diesem Buch im Serviceteil am Ende nützliche Adressen in Deutschland aufgelistet. Wichtig ist auch bereits im Vorfeld die Abklärung der Währungsrisiken, weil in vielen Ländern der Seidenstraße die finanziellen Angelegenheiten außerhalb des Dollar-Raumes abgewickelt werden. Wer auch immer beim Projekt der Seidenstraße Abschlüsse tätigt, braucht in jedem Fall die Begleitung durch ein Finanzinstitut mit guten Erfahrungen im asiatischen Raum.

Kern der Routen

Grundsätzlich folgt das Projekt Belt – Road – Initiative (BRI) der historischen Seidenstraße zwischen China und Europa und bündelt dabei gemeinsame wirtschaftspolitische Interessen in den eurasischen Ländern. Dementsprechend dominieren bei der Umsetzung von BRI zwei Korridore, wobei es jeweils Verästelungen gibt. Die wichtigste Route ist der Landweg, die sogenannte "Silk Road", die in der nördlichen Strecke von China ausgehend die Länder Kirgistan, Tadschikistan, Usbekistan, Turkmenistan, Kasachstan (dies sind die fünf Länder der Eurasischen Union), Russland und die Türkei tangiert. Die südliche Route berührt Bangladesch und Pakistan, wobei Pakistan den Zugang zum Indischen Ozean eröffnet. Der zweite Hauptroute ist die "Maritime Road", der klassische Seeweg von der südchinesischen Küste bzw. der chinesischen Insel Hainan, über Vietnam, die Straße von Malakka, Sri Lanka und über das Arabische Meer nach Dschibuti an der ostafrikanischen Küste. Von diesem afrikanischen Brückenkopf verläuft die Maritime Road schließlich über den Suezkanal zum Mittelmeer zum griechischen Hafen Piräus, der bereits mit chinesischer Hilfe modernisiert und inzwischen auch in der griechischen Wahrnehmung zu einer Erfolgsgeschichte wurde.

Der Brückenkopf Dschibuti in Ostafrika hat strategisch durch seine Lage an der Meerenge von Bab al-Mandab politisch und logistisch eine wichtige Funktion, indem er gewissermaßen als Scharnier den Indischen Ozean mit dem Roten Meer verbindet. Er ist bzw. wird somit zu einem wichtigen Teil der maritimen Road der neuen Seidenstraße. Bereits jetzt wird ein erheblicher Anteil der per Schiff transportierten Güter zwischen Asien und Europa sowie umgekehrt durch die Meerenge Bab al-Mandab transportiert. Für das rohstoffarme kleine Dschibuti wiegt seine günstige strategische Lage andere Nachteile auf. Dschibuti erkennt mit Hilfe von China und dem Projekt der Seidenstraße die große Chance, zu einer Transport- und Logistikdrehscheibe Afrikas analog Singapurs zu werden. Deshalb hat China gleich drei Projekte in dem kleinen Land finanziert: Einen leistungsstarken modernen Hafen, eine Bahnlinie nach Äthiopien und schließlich die Realisierung einer Freihandelszone.

Ein weiteres wichtiges strategisches Ziel im Rahmen von der BRI ist aber auch insbesondere die Verbindung Asiens mit Europa über den Nördlichen Seeweg entlang der Russischen Nordmeerküste. Zwar wird diese Route die Bedeutung des klassischen Seeweges zwischen Asien und Europa via Dschibuti und Suezkanal nicht schmälern (schon deshalb nicht, weil die Transportvolumen zwischen Asien und Europa insgesamt erheblich ansteigen und somit beide maritime Seewege benötigt werden); immerhin verkürzt sich aber die maritime Transportzeit gegenüber der Strecke über den Suezkanal um 40% oder von 34 auf 23 Tage. Voraussetzung ist, dass der Nördliche Seeweg ganzjährig eisfrei befahren werden kann. Russland will es daher ermöglichen, dass in den nächsten Dekaden die nördliche Route auch den Schiffen mit einem großen Tiefgang offen steht. China will sich beim Bau der notwendigen teilweise atomaren Eisbrecher beteiligen und damit die Bedeutung der polaren Route für das gesamte Seidenstraßen-Projekt unterstreichen. Russlands Präsident Putin wiederum hat angekündigt, das Transportvolumen bereits in den nächsten Jahren erheblich steigern zu wollen und dabei spielt die "polare Seidenstraße" als weiterer Transportweg eine wichtige Rolle. Die Investitionen für das Teilprojekt der polaren Seidenstraße werden mit 10 Milliarden Euro angegeben. Dabei ist es ein zentrales Anliegen, den Hafen Murmansk (Halbinsel Kola) zu einem Schiffs-Transportknotenpunkt auszubauen. Als einer der Investoren wurde die chinesische Poly Group gewonnen.

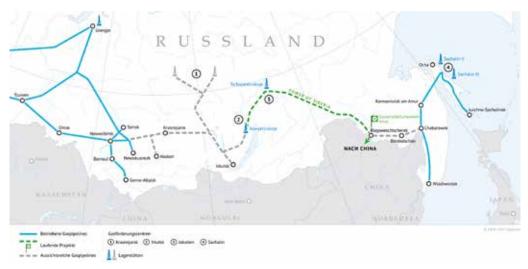
Insbesondere in den Ländern der Eurasischen Union sind mit dem Seidenstraßen-Projekt viele Erwartungen verbunden. Mit Eisenbahnen, Straßen und Häfen sollen z.B. die Teile des riesigen Flächenstaates Kasachstan miteinander verbunden werden. Turkmenistan hat in der Stadt Turkmenbaschi am Kaspischen Meer bereits 2018 einen neuen großen Seehafen eröffnet. Der Hafen soll ein wichtiger Hub für Handel und Verkehr in Zentralasien werden. Zwar stellt das Kaspische Meer ein riesiges Binnengewässer dar, ist aber über den Wolga-Don-Kanal mit dem Schwarzen Meer auch für Meeresschiffe verbunden. Dies gilt auch für den Wolga-Ostsee-Kanal, der Zentralasien bzw. das Kaspische Meer mit der Ostsee verbindet. Ein großes Vorhaben innerhalb der Belt – Road Initiative stellt die derzeit entstehende Öl- und Gaspipeline zwischen den zentralasiatischen Ländern und Chinas dar. Kasachstan verfügt über gewaltige Ölvorkommen, die auf 54 Milliarden Barrel geschätzt werden, sowie über nachgewiesene Erdgasreserven von ca. 68 Billionen Kubikmeter. Auch Turkmenistan und Usbekistan verfügen über große Erdgasreserven. Für die beteiligten Partner ist der Öl- und Gashandel mit China und die Belt-Road-Initative ein echtes Win-Win-Geschäft.

Die Routen der "Neuen Seidenstraße" berühren die Kontinente Asien, Europa und Afrika! Sie verbinden den sich dynamisch entwickelnden ostasiatischen Wirtschaftsraum mit den traditionellen großen europäischen Wirtschaftsregionen und umfassen andererseits aufkommende Länder mit einem jeweiligen großen Entwicklungspotenzial. Bei einem Projekt dieser Größenordnung sind in Einzelfällen Irritationen innerhalb der beteiligten Staaten unvermeidbar. Doch hat China auf dem 2. Seidenstraßen-Forum vom 25. bis 27. April 2019 nochmals verdeutlicht, dass die Initiative keine "One-Man-Show" ist, in der China allein handelt. China sucht ganz im Gegenteil den engen Dialog mit allen Beteiligten, um Win-Win-Situationen erreichen zu können.

Russland und die Seidenstraße

Über das oben erwähnte Teilprojekt der nördlichen polaren Seidenstraße hinausgehend, haben sowohl China als auch Russland ein elementares Interesse an der Belt - Road - Initiative. Russland sieht übrigens neben der Handelsfunktion den Aufbau großer Infrastrukturmaßnahmen für die Gas- und Ölversorgung Chinas auch als Beitrag für das Entstehen einer neuen globalpolitischen Entwicklung. Eine enge Liaison mit China wird in naher Zukunft sogar das weltpolitische Gewicht Russlands und Chinas gegenüber den Vereinigten Staaten erheblich verändern. Dies könnte sich spätestens dann zum Nachteil für den Westen erweisen, wenn die derzeitigen Handelsauseinandersetzungen westlicher Länder gegenüber Russlands (Sanktionen) und Chinas (Strafzölle) die beiden Staaten Russland und China geradezu zwingen, ihre schon vorhandene Zusammenarbeit noch wesentlich weiter auszubauen. Ein wichtiger Baustein dafür ist das Projekt BRI! Bereits im Jahr 2015 haben die Präsidenten Vladimir Putin und Xi Jinping die Vernetzung der Seidenstraße mit der von Russland angestoßenen Eurasischen Wirtschaftsunion (Russland, Weißrussland, Armenien, Kasachstan u.a.) besprochen und für gut befunden. Bereits jetzt ist China Russlands wichtigster Handelspartner. Innerhalb von drei Jahren, von 2015 bis 2018, stieg das Handelsvolumen um 70% (Quelle Germany Trade & Invest 2019). Der bilaterale Handel hat im Jahr 2018 bereits mit 108,2 Milliarden US-Dollar deutlich den Umfang von 2017 mit einem Wert von 86,9 Milliarden US-Dollar überschritten. Mittelfristig soll die Marke 200 Milliarden US-Dollar erreicht werden.

Wie rasend schnell die wirtschaftliche Kooperation zwischen China und Russland voranschreitet, ergibt sich an der Anzahl der Engagements chinesischer Unternehmen in Russland. Inzwischen hat China mit 5000 Unternehmen in Russland die deutsche Wirtschaft mit 4.600 Unternehmen, ebenfalls in Russland, überholt. Insofern erweist sich bereits jetzt die Sanktionsstrategie des Westens gegenüber Russland als großer Fehler. Einstweilen sind die ganz großen gemeinsamen Großprojekte der Länder China und Russland im Rahmen der BRI-Initiative dem Sektor Energiewirtschaft mit Gas und Öl zuzuordnen.



Zwei riesige Projekte, bei denen sich zum Teil der chinesische Finanzierungsfond für die BRI-Initiative, der "Silk Road Fund", milliardenschwer engagierte sind die Pipeline "Power of Siberia" und die Gasverflüssigungsanlage Jamal. Bereits im Mai 2014 unterzeichneten der russische

Energieriese Gazprom mit der chinesischen CNPC (China National Petroleum Corporation) einen Gaslieferungsvertrag über die jährliche Lieferung von 38 Milliarden Kubikmeter Gas pro Jahr – und dies mit einer Laufzeit von 30 Jahren. Die Lieferungen sollen im Dezember 2019 beginnen. Erforderlich war eine gigantische Pipeline mit einer Länge von 3.000 Kilometer. Nachdem vor zwei Jahren ein weiterer Vertrag für den grenzüberschreitenden Abschnitt in der Amur-Region abgeschlossen wurde, begannen im April 2017 bereits die Bauarbeiten auch auf chinesischem Gebiet. Auch beim riesigen Jamal-Projekt der Gasverflüssigung (LNG) durch den russischen Energiekonzern Novatek sind chinesische Investoren wie der Silk Road Fund involviert.

Russland und China sind auf dem Wege zu einer Veränderung der Global Goverance – auch im Handels-



Wang Yilin, Verwaltungsratsvorsitzender des chinesischen Energiekonzerns CNPC, hat die chinesisch-russische Zusammenarbeit auf dem Energiesektor verhandelt.

bereich! Beispiele sind neben der BR-Initiative die BRICS-Gruppe (Brasilien-Russland-Indien-China-Südafrika), die über ihre Kooperation gemeinsame Interessen bündeln will und die Shanghai Cooperation Organization (SCO), die von den Ländern China, Russland, Kasachstan, Tadschikistan, Usbekistan und Kirgistan gegründet wurde. Die SCO will neben der Stärkung des gegenseitigen Vertrauens die Zusammenarbeit in den Bereichen Handel, Politik, Wirtschaft allgemein, Forschung, Technologie, Energie, Umweltschutz, Wissen, Kultur und Tourismus fördern. Inzwischen haben die USA und andere westliche Staaten erkannt, dass sich das wirtschaftspolitische und strategische Koordinatensystem durch die Belt – Road – Initiative und die enge Zusammenarbeit Chinas und Russland verschiebt. Doch die vom Westen immer wieder behauptete Zielrichtung Chinas in Richtung einer marktbeherrschenden Dominanz – auch in der Partnerschaft mit Russland – ist kein primäres Anliegen. China schätzt die globalpolitische Entwicklung richtig ein – dies wurde bereits auf Seite 25 dieses Buches durch die Gewichtung des Bruttoinlandsproduktes in den Blöcken Nordamerika (USA und Kanada) und EU verdeutlicht – und strebt auch zusammen mit Russland keine Hegemonie an. China will aber faire Bedingungen im Welthandel. Sanktionen, Strafzölle und "finstere Absichten" gegenüber der Belt - Road - Initiative sind daher für eine prosperierende Entwicklung nicht dienlich.



Tunneldurchbruch für eine Pipeline unter dem mächtigen Amur im grenzüberschreitenden Abschnitt Russland/China. China und Russland haben eine Energiepartnerschaft vereinbart.

Risiko und Finanzierung

Ein Projekt von der Größenordnung der Belt – Road – Initiative mit einem Investitionsvolumen von 900 bis 1.000 Milliarden US-Dollar birgt naturgemäß auch Überlegungen und Fragen zum Risiko und vor allem zur Finanzierung. Immerhin handelt es sich um ein Projekt, das, je nach Betrachtung, sogar die Kosten des amerikanischen Marshallplans übersteigt. Auf der anderen Seite relativieren die allein von Deutschland geschulterten Kosten der deutschen Wiedervereinigung (ebenfalls je nach Betrachtung bis zu 2 Billionen Euro) über eine Zeitachse von 30 Jahren den Finanzierungsbedarf für die BRI-Initiative. Man könnte es auch salopp anders ausdrücken: Was Deutschland kann, sollte für die inzwischen, gemessen am Bruttoinlandsprodukt, viel größere Volksrepublik China kein finanzielles Problem sein. Doch ganz so einfach stimmt diese Rechnung dann doch wieder nicht, weil in der Regel die Kreditnehmer längs der Seidenstraße auch nicht ansatzweise mit Deutschland vergleichen werden können. Es ist also aus der Sicht der mit Aufträgen versorgten Unternehmen ganz wichtig zu wissen, wer letztendlich der Finanzpartner ist. Ist es die Volksrepublik China über ihre aufgelegten Fonds bzw. über ihre Banken direkt oder sind es Vertragspartner "vor Ort" in den Ländern – zum Beispiel in Kirgistan? Aber diese Fragen muss ein Unternehmen, das beispielsweise im Spezialtiefbau Anker oder Bohrpfähle liefert, im Vorfeld der Arbeiten mit einer in Asien erfahrenen Bank (möglicherweise über die eigene Hausbank) abklären.



Jin Liqun ist Präsident und Vorsitzender des Verwaltungsrats der Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB) in Peking; zuvor war er u.a. Vorsitzender der China International Capital Corporation Limited.

Außerhalb der finanziellen Fragen sind die in westlichen Ländern genannten Kritiken in erster Linie politischer Natur. Genannt werden immer wieder Gefahren durch die angebliche Finflussnahme Chinas in Ländern. die durch die Kredite von China abhängig würden. Diese politischen. teilweise auch ideologischen Einwände, interessieren in letzter Konsequenz etwa das

deutsche mittelständische Industrieunternehmen, das Aufträge für das Seidenstraßen-Projekt erhielt, jedoch nicht vordergründig. Vor allem dann nicht, wenn es an einem Konsortium eines deutschen Großunternehmens vom Gewicht des Hauses Siemens angehängt ist. Auch muss man differenzieren, wer die finanzielle Federführung bei einem Infrastrukturprojekt hat. Ist es das kreditgebende China direkt, oder ein Land an der Seidenstraße, dass die Projektfinanzierung z.B. für einen Staudamm durch die Bereitstellung chinesischer Gelder selbst steuert?

Die grundsätzliche Finanzierung des gesamten Infrastruktur-Projekts an der Seidenstraße erfolgt durch Finanzinstrumente der Volksrepublik China wie etwa durch den aufgelegten Fonds SILK ROAD FUND oder über Spezialinstitute wie die China Development Bank (CDP) unter Steuerung der National Development and Reform Commission (NDRC). Eine weitere wichtige Rolle spielen als Keditgeber die staatlichen Großbanken China Exim-Bank (The Export-Import Bank of China), die Bank of China sowie die Industrial and Commercial Bank of China. Der genannte Silk Road Fund wurde am 29. Dezember 2014 mit Beteiligung der staatlichen Devisenverwaltung, der China Investment Corporation, der China Development Bank und der Export-Import Bank of China gegründet. Der Fonds soll im Rahmen der BRI-Initiative in Zusammenarbeit mit nationalen und internationalen Unternehmen und Finanzinstitutionen die Entwicklung der an der BRI-Initiative beteiligten Länder fördern. Der Fonds ist als mittel- bis langfristiger Entwicklungs- und Investmentfonds angelegt. Mit einer Vielzahl von Investitions- und Finanzierungsformen engagiert sich der Silk Road Fund in der Infrastruktur-, Ressourcen- und Energieentwicklung und fördert die Zusammenarbeit in Ländern und Regionen, die an der BRI-Initiative beteiligt sind.

Die multinationale AIIB

Eine ganz besondere Rolle im Rahmen der neuen Seidenstraße spielt die Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB), obwohl sie als Infrastrukturfinanzierungs-Institut keineswegs die "Hausbank" der BRI-Initiative ist, wie auch China betont. Bei der AIIB handelt es sich um ein noch junges Institut, das aber keine Bank wie jede andere ist. Als Chinas Staatspräsident Xi Jinping die Idee der Belt – Road – Initiative vorstellte, war klar, dass dafür neben den chinesischen Banken auch ein multinationales Finanzinstitut notwendig sein würde. Es sollte daher eine Bank mit dem Ziel gegründet werden, um neben anderen Projekten der Infrastruktur auch Vorhaben der BRI-Initiative finanziell zu begleiten und zwar unabhängig von den Vereinigten Staaten. Die Weltbank kam daher aus chinesischer Sicht nicht in Frage, weil diese nach Meinung Chinas zu stark unter dem Einfluss der Vereinigten Staaten steht.

Der Startschuss zur Gründung der Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB) fiel im Oktober 2014, nachdem sich China und 20 weitere asiatische Partner einigten, für die Finanzierung großer Projekte in der Infrastruktur – Strassen, Häfen, Airports, Eisenbahnlinien, Kraftwerke – eine Bank ohne Privatkapital, wenn man so will eine Förderbank mit staatlichen Eignern, am Finanzierungsmarkt zu positionieren. Die Gründung der AIIB erfolgte dann 29. Juni 2015; die operative Geschäftstätigkeit jedoch begann zum Jahresbeginn des Jahres 2016. Inzwischen hat die Bank über die 20 asiatischen Länder hinausgehend über 100 Mitglieder, zu denen auch Deutschland gehört. Das starke Anwachsen der Mitglieder unterstreicht das Bedürfnis in noch ärmeren Ländern die jeweilige Infrastruktur auszubauen. Die AIIB wurde mit einem Startkapital von 100 Milliarden \$ gegründet. Davon zeichnete China 29,8 Milliarden \$, gefolgt von Indien mit 8,3 Milliarden \$ und Russland mit 6,5 Milliarden \$. Deutschland beteiligte sich mit 4,5 \$. Der Hauptsitz der Bank befindet sich in Peking.

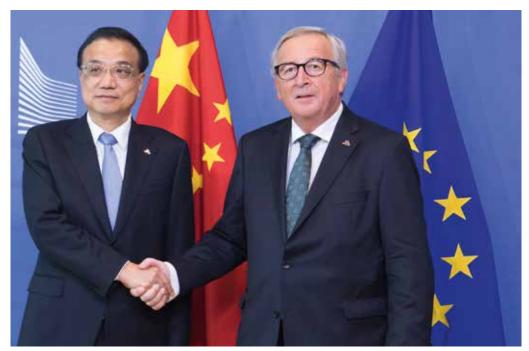
Der Geschäftszweck der Bank ist die Förderung und Finanzierung einer nachhaltigen Infrastruktur sowie anderer Sektoren im produktiven Bereich. Im Prinzip sollen korrespondierend mit den Ideen der Belt – Road – Initiative Menschen, Dienstleistungen und Märkte besser miteinander vernetzt werden, um eine gute Zukunft für die Menschen in den noch strukturschwa-

chen Ländern zu generieren. Bereits im Startjahr wurden acht Projekte angestoßen. Ein Jahr später folgten weitere 23 Vorhaben. Ein Beispiel für die zu finanzierenden Projekte befindet sich in Bangladesch. Ziel war dabei, durch eine effiziente Energie- und Stromverteilung den Bürgern Bangladeschs mehr Teilhabe an elektrischer Energie zu ermöglichen. Auf den Philippinen ging es um den Aufbau und die Finanzierung eines wirkungsvolles Systems für die Bekämpfung von Hochwasser. Ein Schwerpunkt der Projekte sind dem Energiesektor zuzuordnen, denn dieser ist die Voraussetzung für mehr Lebensqualität. Immer noch gibt es gerade auch in Ländern entlang der Seidenstraße erhebliche Defizite, sowohl in der Energieversorgung, als auch in der Bereitstellung von sauberem Trinkwasser. Im Energiebereich will die Bank ihre Mitglieder unterstützen, die Vorgaben des Pariser Klimaabkommens umzusetzen.

Neben dem Energiesektor steht auch der Ausbau einer umweltgerechten Verkehrsinfrastruktur im Vordergrund. Doch leider wird in einigen Ländern der Ausbau sowohl des Energie- als auch der Verkehrssektors ideologisch zumindest in Frage gestellt. Es sei mehr Nachhaltigkeit erforderlich. Doch diese Kritik weist der AIIB-Präsident Jin Liqun, ein Chinese, zurück. Ängste seien völlig unbegründet; die von der AIIB finanzierten Projekte würden vielmehr die Lebensqualität der Menschen deutlich anheben. Die AIIB will daher für noch mehr Transparenz sorgen. Die multinational aufgestellte AIIB wird von einem sogenannten Gouverneursrat, in dem die Mitgliedsstaaten des Institutes vertreten sind, überwacht. Die operative Leitung der Bank – Strategie, Budgetplanung und Controlling, Verwaltungsaufgaben – obliegt dem Verwaltungsrat, an dessen Spitze als Präsident Jin Liqun, der in verschiedenen Funktionen in der nationalen und internationalen Finanzwirtschaft vorher tätig war, steht.

Finanzierung BRI auf stabiler Grundlage

Die Belt - Road - Initiative steht mit ihrem breiten Mix mit Fonds wie den SILK Road Fund, staatlicher chinesischer Großbanken, der China Development Bank, die wiederum im Rahmen der BRI-Initiative auch mit westlichen Instituten wie die Deutsche Bank kooperiert und der Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB) auf einem stabilen Fundament. Die China Development Bank ist direkt als Entwicklungsfinanzierungsbank dem Staatsrat der Volksrepublik China unterstellt. Somit ist auch dadurch gewährleistet, dass das Projekt Belt – Road – Initiative mit den höchsten Stellenwert in China einnimmt. Losgelöst von diesen Finanzierungsinstrumenten sind noch die Engagements chinesischer Unternehmen zu sehen. So hat die China Ocean Shipping Company (COSCO) 2009 beim wirtschaftlich am Boden liegenden Hafen von Piräus einen Anteil von 51% erworben bzw. gepachtet. Diese Finanzierung wird leider immer wieder als Beispiel der Einflussnahme Chinas instrumentalisiert und als negatives Beispiel der BRI-Initiative dargestellt. Es ist zwar richtig; der Hafen Piräus spielt bei der maritimen Route der Seidenstraße eine wichtige Rolle als ein Tor zu Europa – Cosco ist zwar eine staatliche chinesische Reederei, aber sie ist für ihre Beteiligungen selbst verantwortlich. Die Finanzierung des Engagementes beim Hafen Piräus erfolgte daher außerhalb der Instrumente für die Finanzierung der BRI-Initiative. Vergessen wird auch gerne, dass die Griechen seinerzeit durch die "Troika der EU" gezwungen wurden, staatliche Beteiligungen zu verkaufen. Im Rahmen dieses Drucks durch die EU war COSCO sogar ausdrücklich willkommen. Inzwischen entwickelte sich der Hafen in Piräus dank COSCO und deren weiteren Investitionen zu einer Erfolgsgeschichte.



Chinas Ministerpräsident Li Keqiang und EU-Kommissionspräsident Jean-Claude Juncker – die persönliche Zusammenarbeit ist gut, doch die EU hat neue Hürden beim Mobilfunk 5G aufgebaut.

DIE EU UND DIE SEIDENSTRASSE

Bedenken überwinden

China war mit einem Anteil von 10,7% des gesamten EU-Exportvolumens (EU 28 inkl. Vereinigtes Königreich) im Jahr 2018 nach den Vereinigten Staaten das zeitgrößte Abnehmerland europäischer Waren. Umgekehrt war China bei den EU-Importen mit einem Anteil von 19,9% das größte Lieferland vor den Vereinigten Staaten. Der Außenhandel ist somit für beide Partner, die EU und China, von einer herausragenden Bedeutung. Umso mehr verwundert es, dass die Beziehungen beim Thema des chinesischen Großprojektes Belt-Road-Initiative (BRI) zumindest auf der EU-Seite eher reserviert bzw. nicht konfliktfrei sind. Dies ist zunächst einmal grundsätzlich bedauerlich. Während China mit seinem Vorzeigeprojekt neben dem Handel auch den verbindenden Charakter zwischen den beteiligten Ländern betont, ist die EU gegenüber dem Seidenstraßen-Projekt zurückhaltend. Dabei erwähnt die chinesische Seite immer wieder die Notwendigkeit einer "Win-Win-Situation" für alle Teilnehmer an der BRI-Initiative.

EU baut Hürden

Zwar haben sich inzwischen die EU-Mitglieder Ungarn, Polen, Bulgarien, Griechenland, Portugal und vor allem Italien als G7-Mitglied der BRI-Initiative angeschlossen, aber die EU insgesamt

baut Hürden auf. Dies ist insofern nicht nachvollziehbar, als ja gerade die EU und China den Protektionismus ablehnen. Konkret wurde insbesondere beim Beitritt Italiens den Chinesen der Versuch der Spaltung der EU unterstellt. Es wurde ja bereits an anderer Stelle dieses Buches darauf hingewiesen, dass zumindest dieses Argument nicht gerade überzeugend im Hinblick auf den Austritt Großbritanniens ist. Spalten tut sich die EU schon selbst, wenn sie zu dirigistisch in Angelegenheiten der Mitglieder (Beispiel Justiz in Polen) eingreift. Unvergessen auch, wie die EU vor wenigen Jahren in die Souveränität Griechenlands mit der "Troika" eingriff. Dies war schon peinlich. Die EU hat die Griechen animiert, eine Währung anzunehmen, für die das Land bis heute nicht gerüstet ist. Hätte das Land noch seine eigene Währung, könnte Griechenland durch Auf- und Abwertungen wettbewerbsfähiger sein. Auch wurden die sogenannten "Werte" des Westens, die China ignoriere, als wichtiger Grund für die EU-Zurückhaltung genannt. Doch gerade die "Werte" scheinen vorgeschoben zu sein, denn sie hindern die EU offensichtlich nicht, China als wichtigen Absatzmarkt für europäische Produkte zu sehen.

Es liegt der Verdacht zumindest sehr nahe, dass die Triebfeder für die vorgeschobenen EU-Gründe gegen die BRI-Initiative weder die "Regeln und Werte" der EU, noch deren Bedrohung etwa durch den angeblichen Aufkauf europäischer Unternehmen durch chinesische Investoren sind. Es geht offensichtlich vielmehr der EU um die Frage, wie ein neu entstandener Wettbewerber namens China von Märkten, in denen sich die EU als "Platzhirsch" sieht, ferngehalten werden kann. Es ist schlicht die Angst wirtschaftliche Potentiale zu verlieren, doch Angst war noch nie ein guter Ratgeber. China hat immer wieder betont, dass es im Einklang mit der EU vielmehr zu begrüßen wäre, wenn die EU als gesamter Block der Initiative beitreten würde. Es sei – so die chinesische Seite – nicht die Frage des ja oder nein zum Beitritt der EU in die BRI-Initiative relevant, sondern wie! Leider hat die EU, "die Idee einer globalen und vernetzten Partnerschaft", die aufzubauen wäre, noch nicht erkannt, wie Zhang Ming, Botschafter Chinas bei der EU, sagte.

Globale Herausforderungen

Angesichts neuer globaler Herausforderungen kann nämlich ein Wirtschaftsblock allein, und sei er noch so mächtig (egal ob die Vereinigten Staaten, die EU oder China), die Probleme der Welt nicht lösen. Die Mega-Herausforderungen der Welt sind nicht etwa zuallererst ideologisch hochgespielte Szenarien in der Klimaentwicklung, sondern ernste Fragen, wie die zivilisierte Staatengemeinschaft eine nach wie vor schnell und stark anwachsende Weltbevölkerung in spätestens drei Dekaden ernähren und andererseits zum Beispiel einen Zugang zu sauberem Trinkwasser und elektrischer Energie für aufstrebende Länder organisieren kann.

Diese Herausforderungen zeigen sich in extremer Weise auf dem afrikanischen Kontinent, dessen Einwohneranzahl unglaublich schnell anwächst. Vor über einem Jahr fragte die angesehene Tageszeitung "Rheinische Post", ob der Nil zur Mutter aller Konflikte würde. Tatsächlich drohten wegen einem derzeit entstehenden riesigen Staudamm in Äthiopien kriegerische Auseinandersetzungen mit Ägypten. Das Nilwasser hat für Ägypten die Funktion einer Lebensversicherung. Allein durch die dreijährige Zeit des Auffüllens des Stausees würden 50% der landwirtschaftlichen Flächen in Ägypten verdorren, so Wissenschaftler aus Kairo.

Äthiopien sieht das naturgemäß anders. Der in der Endphase dann 1.900 qkm (mehr als Bodensee, Genfer See und der ungarische Balaton zusammen) große Stausee ist das Kernstück eines

riesigen Wasserkraftwerkes mit 6.500 MW an der gewaltigen 155 Meter hohen Staumauer mit einer Kronenlänge von fast zwei Kilometer. Äthiopien braucht dringend für seine Fortentwicklung die elektrische Energie; gleichzeitig bändigt der "Grand Renaissance Dam" die bisherigen Nilhochwasser im Sudan. Zwar finanziert Äthiopien konkret den Mega-Staudamm selbst, doch China hat sich bereits bei anderen Infrastrukturprojekten in Äthiopien im Rahmen auch der BELT-ROAD-INITIATIVE mit erheblichen Krediten engagiert.

Was soll damit unterstrichen werden. Die Notwendigkeit von Antworten zu den drängenden Fragen zur Zukunft. Die BRI-Initiative will Beiträge für mehr Lebensqualität leisten. Da sollte eigentlich die EU nicht abseits stehen. Es geht um die Frage, wie die Staatengemeinschaft Infrastrukturen schafft, um die anwachsende Anzahl von Menschen in Arbeit um Brot zu bringen. Diese Themen können nur durch gemeinsame Kraftanstrengungen gelöst werden. Deshalb sind Rivalitäten zwischen der EU und China beim Thema Aufbau neuer Märkte kontraproduktiv.

Es kommt daher auf eine Bündelung oder zumindest eine Arbeitsteilung und Abstimmung an. Die Herausforderungen der Welt bilden genug Potentiale für die wirtschaftlich starken Länder ab. Russland ist bei allen inzwischen erreichten Erfolgen in weiten Landstrichen immer noch strukturell im Fernen Osten weiter zu entwickeln; dies gilt insbesondere für Länder im asiatischen Raum entlang der Seidenstraße. Weitere enorme Defizite in der wirtschaftlichen Entwicklung bestehen auf dem südamerikanischen Kontinent. Dies könnte eine große Aufgabe – und ein noch bedeutender werdender künftiger Markt für nordamerikanische Produkte – für die Vereinigten Staaten werden. Gefragt ist heute nicht ein Gegeneinander und Misstrauen, sondern ein Miteinander.

Die Seidenstraße ist ein wichtiger Baustein für die Entwicklung der Länder

Sie eröffnet Chancen für die Menschen

BELT-ROAD-INITIATIVE

Die Neue Seidenstraße Tradition und Visionen

Dr. Friedhelm Acksteiner *

Seit mehr als 2000 Jahren gibt es sie schon, die wohl bekannteste und älteste Handelsroute der Welt – die Seidenstraße! Auch wenn sie ihren Namen erst im 19. Jahrhundert vom deutschen Geografen Ferdinand von Richthofen erhielt.

Auf diesem legendären weitläufigen Geflecht uralter Karawanen-Wege

- gab es einen regen Warenaustausch von Seide über Gewürze bis zu Gold, Edelsteinen, Porzellan, Papier u. v. a.,
- kam der erste chinesische Staatszirkus schon zu Zeiten von Jesus nach Rom,
- zog Alexander der Große mit seinen Truppen nach Osten
- und die Mongolen Dschingis Khans ritten auf ihr gen Westen.

Sie war also nicht nur eine Handelsroute sondern sie ermöglichte auch einen regen Austausch von Kulturen und Religionen, von Techniken und Kunststilen, von Erfindungen, Wissenschaft und Philosophie.

Über Jahrhunderte wurde der Geist der Seidenstraße – Frieden und Zusammenarbeit, gegenseitiges Lernen und gemeinsames Gewinnen – von Generation zu Generation weitergereicht und damit der Fortschritt der menschlichen Zivilisation gefördert.

Daran knüpfte der chinesische Präsident XI Jinping 2013 mit seinem Projekt der BELT – ROAD - INITIATIVE an und verleiht der alten Seidenstraße neue Vitalität durch die Vision eines neuen Wirtschaftsgürtel.

Als "größtes Konjunkturprogramm der Weltgeschichte" wurde das Projekt der neuen Seidenstraße schon in Medien bezeichnet. Andere sprechen von einem "massiven Infrastrukturentwicklungsplan" (Konrad Adenauer Stiftung), mit der eine "regionale Stabilisierung durch Entwicklung" (SWP-Studie – Stiftung Wissenschaft und Politik) angestrebt wird.

Die finanziellen Dimensionen sind in der Tat außergewöhnlich: Das gesamte Projekt hat einen Investitionsumfang von ca. 1000 Milliarden US-Dollar. Milliardenbeträge stellt allein die Volksrepublik China, die am 1. Oktober 2019 ihren 70. Geburtstag feierte, für Investitionen in den Ländern Eurasiens und Afrikas zur Verfügung und hat dafür bereits konkrete Fördermaßnahmen und –institutionen geschaffen bzw. mit initiiert, wie z.B. den Fonds der Seidenstraße (Silk Road Fund SRF), die Asiatische Infrastruktur- und Investitionsbank (AIIB), an der sich u. a. auch Frankreich, Großbritannien und Deutschland beteiligt haben, die Neue Entwicklungsbank (New Development Bank) und die Bank der Shanghai Cooperation Organization (SCO), die von

Ländern Zentralasiens gegründet wurde. Die Finanzierung der BR-Initiative ist also gesichert.

Das bereitgestellte Kapital fließt in den Straßenbauteils durch unwirtliche Gebiete – und Schienentrassen für Hochgeschwindigkeitszüge. Häfen und Containerterminals werden ausgebaut und modernisiert, in Flughäfen, Pipelines, Kraftwerke und Stromtrassen sowie Computernetzwerke investiert.

Doch mit den Infrastrukturmaßnahmen werden nicht nur die Verbindungen zwischen den beteiligten Ländern durch die neu gestalteten Korridore kürzer bzw. enger. In den beteiligten Ländern selbst wird es Entwicklungsschübe geben, entstehen Cluster mit großer Bevölkerungsdichte und hoher Wirtschaftskraft, also regionale Netzwerke von Produzenten, Zulieferern, Forschungs- und Bildungseinrichtungen und anderen Kompetenzzentren, Dienstleistern und Handwerkern. Rohstoffvorkommen werden erkundet und erschlossen. Und bei all dem eröffnen sich gerade auch Chancen für den Mittelstand und nicht nur für große Unternehmen.

Neben infrastrukturellen Investitionen und Entwicklungen sowie zunehmenden wirtschaftlichen Kooperationen rücken bei diesem multinationalen Projekt ebenfalls soziale und kulturelle Aspekte stärker in den Fokus. Zusammenarbeit bedarf verstärkter sozialer Angleichungen und breitem kulturellem Austausch.

Zur Umsetzung dieser langfristigen, auf Jahrzehnte ausgerichteten Strategie werden immer wieder fünf Schwerpunkte genannt:

- Politische Koordination durch eine Intensivierung des politischen Dialogs unter den Seidenstraßenländern;
- Technische Koordination, insbesondere eine Verbesserung der Infrastruktur;
- Freihandel und Stärkung der Handelsbeziehungen;
- Finanzwirtschaftliche Integration und Beseitigung von Hemmnissen des freien Währungsflusses;
- Erweiterung des kulturellen Austausches.

Ein Anliegen Chinas ist dabei sicher auch die Erschließung bzw. Festigung neuer Märkte für die chinesische Volkswirtschaft. Dies ist nur logisch und ein wirtschaftliches Prinzip. Doch Präsident XI Jinping und andere Akteure unterstreichen immer wieder die angestrebte Win-Win-Situation für alle Beteiligten.

Entscheidungen und Großprojekte sollen gemeinsam und "auf gleicher Augenhöhe" der Beteiligten getroffen werden. Gleichwertigkeit, Offenheit, Transparenz, Fairness und gegenseitige Vorteile sollen gelten und nicht Protektionismus und Machtpolitik. China strebe kein unilaterales Handeln an.

Rund 65 Staaten werden von den verschiedenen Korridoren der Neuen Seidenstraße durchzogen. Dort leben heute 4,4 Mrd. Menschen, also fast 2 Drittel der Weltbevölkerung, die rund 30 Prozent der globalen Wirtschaftsleistung repräsentieren.

Eigentlich könnten alle Länder zwischen China und Deutschland/Europa eingebunden werden,

also neben der Kernregion Zentralasien auch die Regionen Westasien, zu der Iran, Jordanien, Syrien, Irak, Saudi Arabien und die Türkei gezählt werden, Kaukasus mit Georgien, Armenien, Aserbaidschan sowie Osteuropa über Weißrussland, Ukraine und Moldawien bis hin nach Russland. Und letztlich reichen die Überlegungen bis nach Afghanistan, Pakistan und Indien.

Die Ausdehnung der Neuen Seidenstraße wird sicher noch in den kommenden Jahren konkretisiert. Das werden die weiteren Verhandlungen, Entscheidungen und Abkommen in den nächsten Jahren zeigen. Denn – nochmals – die Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Ländern soll "auf gleicher Augenhöhe" erfolgen und eine "Win- Win"-Situation für alle bringen.

*Der Autor und Berliner Unternehmer Dr. Friedhelm Acksteiner ist Vorsitzender des Vereins "Forum Neue Seidenstraße e.V."

Der 2015 gegründete Verein "Institut für Austausch von Wirtschaft und Kultur der neuen Seidenstraße e.V. wurde auf Beschluss der Mitgliederversammlung 2017 umbenannt in Forum Neue Seidenstraße e.V. Mit dem neuen Namen wird das Anliegen des Vereins noch deutlicher. Er will eine Plattform für einen Informations- und Meinungsaustausch sein zum Projekt BELT-ROAD-INITIATIVE – der "Neuen Seidenstraße"! Der Verein will das Projekt in der Öffentlichkeit kommunizieren und in Folge davon die Möglichkeiten und Potentiale der Seidenstraße – wirtschaftlich, politisch und kulturell – vermitteln. Der Hintergrund ist klar: China und Deutschland sind zwei bedeutende Länder; China als Wirtschaftsmacht und Ausgangspunkt in Asien und Deutschland als leistungsstärkste Volkswirtschaft der EU und zentraler Eckpunkt in Europa. Deshalb ist es gerade in Deutschland so wichtig, die BELT-ROAD-INITIATIVE, die neue Seidenstraße, als multilaterales Projekt zu verdeutlichen, um letztendlich damit noch durchaus vorhandene Vorbehalte in Deutschland und einer Reihe von EU-Staaten zu begegnen.

Informationen & Kontakte

Botschaften & Generalkonsulate:

Botschaft der Volksrepublik China Märkisches Ufer 54, 10179 Berlin www.china-botschaft.de

Generalkonsulat der Volksrepublik China Elbchaussee 268, 22605 Hamburg http://hamburg.china-consulate.org/chn/

Generalkonsulat der Volksrepublik China Hofmannstraße 57, 81379 München munich.china-consulate.org

Generalkonsulat der Volksrepublik China Stresemannallee 19-23, 60596 Frankfurt am Main frankfurt.china-consulate.org

Generalkonsulat der Volksrepublik China Schanzenstraße 131, 40549 Düsseldorf dusseldorf.china-consulate.org

Botschaft der Bundesrepublik Deutschland in China www.china.diplo.de Wirtschaftsinformationen auf der Homepage unter Themenübersicht (Wirtschaft) und Service

Verbände:

Chinesische Handelskammer in Deutschland e.V. Friedrichstr. 95, 10117 Berlin Präsident der Kammer: Zheng Donglin, GF der ICBC in Frankfurt www.chk-de.org

China International Investment Promotion Agency (Germany) Bockenheimer Landstraße 61, 60325 Frankfurt am Main Tel 069 2475 6800 www.ciipa.de, cipade@fdi.gov.cn

DCW Deutsch-Chinesische Wirtschaftsvereinigung e.V. Unter Sachsenhausen 10-26, 50667 Köln Tel. 0221 - 120370 www.dcw-ev.de, info@dcw-ev.de

APA Asien-Pazifik-Ausschuss der Deutschen Wirtschaft Vorsitzender: Joe Kaeser, Vorstandsvorsitzender der Siemens AG Geschäftsführung: Fridolin Strack f.strack@bdi.eu

Ostasiatischer Verein e.V. Bleichbrücke 9, 20354 Hamburg Tel.040 35 75 590 oav@oav.de

Bundesverband Deutsche Seidenstraßen Initiative e.V. Am Kaiserkai 69, 20457 Hamburg info@bvdsi.de, www.bvdsi.eu

Forum Neue Seidenstraße e.V. Am Studio 22, 12489 Berlin Tel. 030 2848 7830 www.forum-neue-seidenstrasse.com, office@forum-neue-seidenstrasse.com Gesellschaft für Deutsch-Chinesische Verständigung e.V. Wandsbecker Allee 72, 22041 Hamburg https://www.gdcv.de, info@gdcv.de
Tel. 040 468 9937 30

CHINAFORUM BAYERN e.V. Nymphenburger Straße 47, 80335 München www.chinaforumbayern.de, info@chinaforumbayern.de Tel. 089 89465890

Chinesische Banken in Deutschland:

Agricultural Bank of China LTD.
Ulmenstraße 37 -39, 60325 Frankfurt am Main
Tel. 069 – 401 255 0
www.de.abchina.com, abcfrankfurt@abchina.com.de

Bank of China (Frankfurt am Main)
Bockenheimer Landstraße 24, 60323 Frankfurt am Main
www.bankofchina.com/de/de/, service.de@bankofchina.com
(weitere Niederlassungen in Hamburg, Düsseldorf, Berlin, München, Stuttgart)

China Construction Bank Corporation Bockenheimer Landstraße 75, 60325 Frankfurt am Main www.ccb.com, info@ccbff.de

ICBC (Industrial and Commercial Bank of China)
Bockenheimer Anlage 15, 60322 Frankfurt am Main
Tel. 069 – 50 604 700
www.icbc.de, icbc@icbc-ffm.de
Weitere Niederlassungen in Düsseldorf, Berlin und München
dusseldorf@de.icbc.com.cn, munich@de.icbc.com.cn, berlin@de.icbc.com.cn

HSBC Deutschland Königsallee 21/23, 40212 Düsseldorf www.hsbc.de, info@hsbc.de Ansprechpartner Firmenkunden/ Neue Seidenstraße Christian Kolb Bereichsvorstand

Weitere Informationen:

GermanCentre for Industry and Trade Beijing Eine Tochtergesellschaft der LBBW Stuttgart www.germancentre.cn welcome@germancentre.cn

GermanCentre Shanghai (BayernLB Group) www.germancentreshanghai.com

Nachrichtenportal China http://german.china.org.cn, deu@china.org.cn

Informationen über China: Stiftungen:

Konrad-Adenauer-Stiftung: www.kas.de Hans-Böckler-Stiftung: www.boeckler.de Bertelsmann-Stiftung: www.bertelsmann-stiftung.de

Anmerkungen:

Bei den genannten Adressen handelt es sich um einen Info-Service des Autors. Die Informationen zu den Verbänden erheben nicht den Anspruch der Vollständigkeit – dies würde den Rahmen dieses Buches sprengen; der Autor hat die nach sorgfältiger Recherche wichtigsten chinesischen Kontaktadressen in Deutschland in den Service-Teil aufgenommen. Bei den Banken wurden die vier großen chinesischen Geschäftsbanken mit Niederlassungen in Deutschland berücksichtigt. Die HSBC mit Konzernsitz in London nimmt als eines der größten Finanzinstitute und als einzige "westliche" Bank wegen ihrer historischen Vergangenheit in China eine Sonderrolle ein; sie wurde bereits 1865 als "Hongkong & Shanghai Bank" gegründet und gilt heute mit 170 Niederlassungen in China als größte Auslandsbank. Die HSBC bzw. HSBC Deutschland dürfte somit zu den erfahrensten "ausländischen" Banken mit China-Kompetenzen gehören.

CHINA IN ZAHLEN UND STRUKTUR

Fläche 9.597.985 qkm (Weltrang: 4) Einwohner 1,4 Milliarden (Weltrang: 1)

Nord-Süd-Ausdehnung 4.500 km Ost-West-Ausdehnung 4.200 km Küstenlänge 14.500 km

Wirtschaftsdaten

Bruttoinlandsprodukt (BIP) 2018 13.407 Milliarden USD Exportvolumen 2018 2.487 Milliarden USD Importvolumen 2018 2.136 Milliarden USD

Devisenreserven: 3.200 Milliarden USD (Mai 2019)

Anteile am BIP in China: Landwirtschaft 7,2% / Industrie 40,7% / Dienstleistungen 52,1%

Außenhandel China/Deutschland 200 Milliarden Euro

Größte Absatzmärkte Chinas: USA 19%, EU 16% (davon Deutschland 3,1%)

Wichtige Absatzprodukte Deutschland in China: Automobile/Maschinen und Anlagen/Elektrotechnik

Arbeitslosenquote 2018

 China
 3,8 %

 USA
 3,9 %

 Deutschland
 5,2 %

Marktposition Chinas für ausgesuchte Produkte

Automobilproduktion 2018

China inkl. deutsche Hersteller in China 23.109.287 = 26,7% von gesamter Weltproduktion

Welt 86.632.010 (Quelle: VDA)

Chemie- und Pharmaprodukte 2018

China 1.569 Mrd. Euro = 34% der gesamten Weltproduktion Welt 4.608 Mrd. Euro (Quelle: Chemdata International)

Stahlproduktion 2018

China 928,3 Millionen t = 51,3% der gesamten Weltproduktion Welt 1.808,8 Millionen t (Quelle: World Steel Association)



Wenn im Tiefseehafen JadeWeserPort in Wilhelmshaven größte Containerschiffe entladen werden, dann ist Chinas Hightech-Unternehmen ZPMC mit seinen riesigen Containerbrücken beteiligt. ZPMC ist Weltmarktführer beim Bau von Containerbrücken.

CHINAS WELTKLASSE-UNTERNEHMEN

Gas- und Mineralölindustrie, Rohstoffe

Sinopec (Gas und Öl)
China National Petroleum Corporation (CNPC)
China Minmetals (Mineralien)
China Metallurgical (Bergbau)
Amer International (NE-Metalle)

Hightech/Engineering

China State Constructions Engineering Corporation (CSCEC) China Communications Constructions Comp. (CCCC) China North Industries (Sicherheitstechnik, Verteidigung)

Luft- und Raumfahrt, Nuclearindustrie/Kernkraftwerke

China Aerospace Science and Technology Corp. (CASC)
Commercial Aircraft of China (COMAC)
China General Nuclear Power (CGN)
China National Nuclear Corp. (CNNC)

Chemieindustrie

ChemChina

Bauwirtschaft, Eisenbahntechnik

China State Constructions Engineering Corporation (CSCEC); siehe oben auch unter Hightech)
China Road and Bridge (CRBC)
China Railway Rolling Stock Corporation (CRRC)

Maschinenbau/Mischkonzerne

Sany Group Midea Group Shanghai Zhenhua Industries Company (ZPMC) Haier

Reederei

COSCO - China Ocean Shipping Company

Autoindustrie

SAIC Motor Dongfong Motor Corporation FAW Group Beijing/BAIC

Informatik/Internet

Huawei 7TF

Tencent

Alibaba

REISELAND CHINA

ZENTRALE BEDEUTUNG IN DER VOLKSREPUBLIK CHINA

TOURISMUS ALS WIRTSCHAFTSFAKTOR

Reiseland China inspiriert Branchen



Der Kreuzfahrttourismus boomt in China! Das Land ist, gemessen an der Passagierzahl, inzwischen weltweit der zweitwichtigste Wachstumsmarkt der Branche. Im Bild ein Kreuzfahrtschiff vor der chinesischen Ferieninsel Hainan.

Der Indikator Tourismus belegt sowohl in der Wahrnehmung im chinesischen Volk, als auch bei den ausländischen Besuchern den enormen Wandel und die Öffnung Chinas. Tourismus hatte in der Gründungszeit der jungen Volksrepublik und bis zur Reform unter Deng keine Bedeutung. Doch dies hat sich grundlegend geändert. Längst hat die Tourismuswirtschaft eine zentrale Bedeutung in der Wirtschaftsplanung der Volksrepublik China eingenommen. Mit 9940 Milliarden Yuan oder 1263 Milliarden Euro (Kurs Oktober 2019) beträgt der Anteil des Reiseverkehrs über alle Stufen – inkl. Wertschöpfung z.B. beim Bau von Hotels – inzwischen am Bruttoinlandsprodukt Chinas lt. Fremdenverkehrsamt der VR China 11,04%. Die gesamten direkten touristischen Einnahmen erreichten 2018 in China fast 6.000 Milliarden Yuan oder 726,23 Millionen Euro. Dies ist eine Steigerung von 10,5% gegenüber 2017 und unterstreicht die wachsende Bedeutung der Wachstumsbranche Tourismus für die chinesische Volkswirtschaft.

Direkt und indirekt sind in China bereits fast 80 Millionen Menschen im Sektor Tourismus beschäftigt. Inzwischen ist ein Trend zum höherwertigen Qualitätstourismus erkennbar. Der Wirtschaftsfaktor Reisen und Übernachten zeigt seine Auswirkungen auch auf andere Wirtschaftssektoren. Ein Beispiel ist die Bauwirtschaft, die durch die zahlreichen Hotelneubauten, aber auch durch die begleitenden Infrastrukturmaßnahmen (Hochgeschwindigkeitsstrecken, Flughäfen und Anleger für Kreuzfahrtschiffe) profitiert. Ein besonderes Beispiel ist die Provinz und südchinesische Insel Hainan, die 1988 zu einer Sonderwirtschaftszone erhoben wurde.

Seither entwickelte sich der Tourismus zur wichtigsten Wirtschaftssäule auf Hainan, inzwischen die weltweit wohl bekannteste Touristendestination Chinas. Früher eher unbedeutend und in den Kaiserdynastien ein Verbannungsort, hat sich die ca. 34.000 qkm Insel vor der südchinesischen Küste (Entfernung vom Festland ca. 20 km) zu einer Boom-Region entwickelt. Die zweitgrößte Stadt Sanya, noch vor wenigen Jahrzehnten selbst in China relativ unbekannt, wurde zum Urlaubszentrum im Süden der Insel bzw. am südchinesischem Meer.

Die Region Sanya zeichnet sich durch wunderschöne Sandstrände mit einem glasklaren Wasser aus. Diese Vorzüge locken auch die Festlandchinesen an. 2018 hatte die Region Sanya 18 Millionen Urlaubsgäste. Die Anzahl der Gäste dürfte in den nächsten Jahren infolge des weiterhin



Die südwestchinesische Provinz Yunnan ist eine Region der Gegensätze. Schneebedeckte Berge und traumhafte Landschaften – ein Paradies, nicht nur für Naturliebhaber.

zunehmenden Wohlstandes der chinesischen Mittelschicht noch erheblich zunehmen. Derzeit sind ca. 90% der Urlaubsgäste auf Hainan chinesische Touristen. Doch trotz der vielen Gäste setzt Sanya vor allem auf einen hochwertigen Qualitätstourismus. Inzwischen dürfte Hainan bzw. Sanya, bezogen auf die Einwohneranzahl, mit die meisten Luxushotels in China haben. Diese heben freilich auch auf ausländische Gäste ab. Die chinesische Regierung hat für Staatsbürger aus bestimmten Ländern die visumfreie Einreise nach Hainan ermöglicht. Davon können auch deutsche Touristen bei einem Aufenthalt von bis zu 30 Tagen Gebrauch machen. Dies gilt auch für Kreuzfahrttouristen. Auch China hat die Bedeutung des Kreuzfahrttourismus erkannt und baut die dafür notwendige Infrastruktur (Anleger) aus.

Beim Inbound-Tourismus, also bei der grenzüberschreitenden Einreise nach China aus dem Ausland, gaben ausländische Touristen in China 2018 nach Angaben des Fremdenverkehrsamtes der VR in China insgesamt 73,1 Milliarden US-Dollar aus. Von den ausländischen Touristen kamen 76,3% aus Asien, 7,9% aus Amerika, 12,5% aus Europa, 1,9% aus Ozeanien und

schließlich 1,4% aus Afrika. Dominierend ist aber in China der Inlandstourismus, 2018 unternahmen über 5.5 Milliarden Chinesen eine Inlandsreise. d.h. statistisch unternahm ieder chinesische Einwohner im Jahr 3,9 Reisen. Den Stellenwert des Reiselandes China unterstreicht aber auch der Outbund-Tourismus. 2018 buchten fast 150 Millionen chinesische Touristen eine Auslandsreise, eine Zunahme von 14,7% im Vergleich zu 2017.

Die Bedeutung des Reiseverkehrs als wichtiger Wirtschaftsfaktor und Wohlstand-

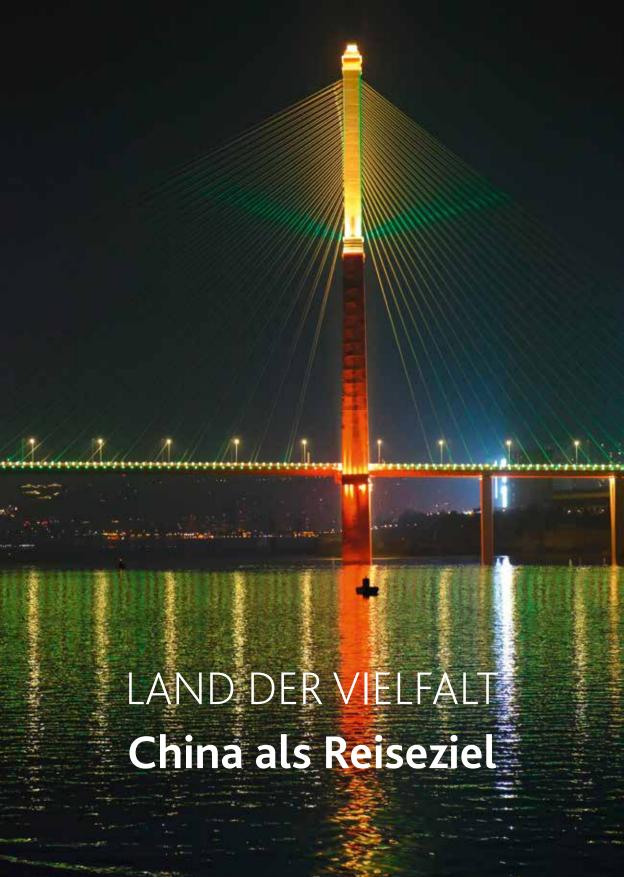


Wuzhen ist bekannt als die Stadt der vielen Wasserwege. Berühmt ist der 1800 Kilometer lange Kaiserkanal, der Peking mit Hangzhou verbindet.

sindikator ist auch an der rasanten Entwicklung des chinesischen Luftverkehrs abzulesen. Die Anzahl der Reisenden mit dem Flugzeug stieg 2018 in China um 10,9% auf 610 Millionen Passagiere gegenüber 2017.

Diese Zahl wird nach Prognosen der chinesischen Airlines in den nächsten 15 Jahren weiterhin noch ganz deutlich zulegen. Entsprechend haben bereits die Luftverkehrsgesellschaften Chinas einen erheblichen Bedarf neuer Passagierflugzeuge ermittelt. Diese Entwicklung belegt die bereits erwähnten Impulse bzw. indirekten Effekte des Tourismus und Reiseverkehrs mit dem Flugzeug für die Industrie. Etwa bei den Herstellern von Flugzeugen. In den nächsten 15 bis 20 Jahren wird von einem zusätzlichen Einsatz von etwa 7.700 neuen Passagierflugzeugen in China ausgegangen. Davon verspricht sich der chinesische Hersteller COMAC (Commercial Aircraft Corporation of China) einen großen Anteil. COMAC tritt mit der chinesischen Entwicklung C919 in den direkten Wettbewerb mit Airbus und Boeing im Marktsegment der Flugzeuge für mittelgroße Reichweiten. Nach dem "Roll-out" und dem bereits 2017 erfolgten Erstflug soll die finale Zulassung der C919 bis Ende 2020 erfolgen. In der Pipeline von COMAC befindet sich bereits auch die Entwicklung eines Langstreckenflugzeuges. Die dynamische Entwicklung des Luftreiseverkehrs in China geht selbstverständlich mit dem Bau neuer ziviler Flughäfen einher. Diese riesigen Investitionen in die touristische Infrastruktur beflügeln neben der Bauwirtschaft zahlreiche andere Wirtschaftszweige wie Stahl, Glas, Baustoffe, Energie- und Sicherheitstechnik sowie Komponenten aus den verschiedensten Bereichen.

Im Herbst 2019 wurde innerhalb von nur vier Jahren Bauzeit ein weiterer Megaflughafen, Peking-Daxing, mit vier Start- und Landebahnen in Betrieb genommen. Chinas Weg zum führenden Reiseland findet weiterhin ungebremst statt.



In der Fachwelt der internationalen Tourismuswirtschaft hat es sich längst herumgesprochen: China hat auch im Tourismus zu den klassischen Reisedestinationen aufgeschlossen. Mit ehrgeizigen Investitionen hat das Land (siehe das Beispiel der touristischen Entwicklung auf der südchinesischen Insel Hainan), wie in seinen anderen Wirtschaftszweigen auch, einen enormen Aufholungsprozess in der touristischen Infrastruktur mit Hotels und einer besseren verkehrstechnischen Anbindung mit neuen Flughäfen und Hochgeschwindigkeitsstrecken realisiert. China präsentiert sich daher heute als attraktives Reise- Touristenziel. Dies ist auch berechtigt. Es gibt nur wenige Länder auf der Erde, die eine so touristische Vielfalt wie China aufweisen können: unberührte Natur mit Flora und Fauna, beeindruckende Gebirge, herrliche Strände, pulsierende attraktive Städte mit einem breiten Kulturangebot und andererseits zahlreiche Beispiele einer sehenswerten und beeindruckenden modernen Architektur des 22. Jahrhunderts. China, keine Frage, dies ist sowohl Tradition als auch zukunftsweisende Moderne.

China verknüpft mit seiner Jahrtausende alten Zivilisationsgeschichte für seine ausländischen Besucher die Themen Kultur, Wissen, Erleben und schließlich Bildung mit einem konventionel-

len Tourismusangebot für Erholung, Sport, Shoppen, Genießen und Lifestyle. Allein beim Thema UNESCO-Welterbe ist das Land mit über 50 entsprechenden Auszeichnungen in Asien an der Spitze positioniert. Es ist daher unmöglich, die gesamte touristische Bandbreite Chinas im Rahmen eines vielleicht nur 14 Tage dauernden Aufenthaltes zu verinnerlichen. Dies kann auch dieses Buch nicht. Dazu ist China schon geographisch viel zu groß und die Möglichkeiten des touristischen Angebotes sind in allen Segmenten über-



Der Li-Fluss in der Nähe der Stadt Guilin vor einer grandiosen Berglandschaft.

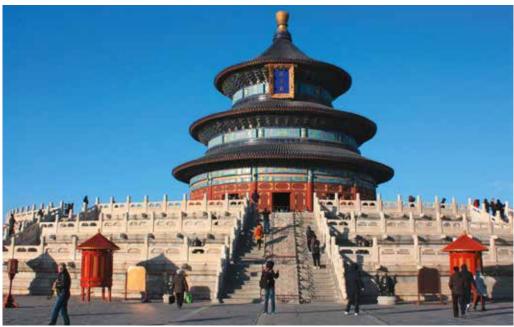
durchschnittlich umfangreich. Touristen aus Deutschland, die vielleicht erstmals einen Aufenthalt in China planen, sei daher dringend empfohlen, bereits vor Antritt der China-Reise mit einem erfahrenen chinesischen Tourismus-Partner die individuellen Interessen abzugleichen und entsprechende Schwerpunkte für den Besuch, selbst bei angebotenen Rundreisen, zu setzen. Soll das Interesse auf Sightseeing der Sehenswürdigkeiten wie die "Chinesische Mauer" liegen, oder steht im Vordergrund das Kennenlernen chinesischer Metropolen, also typische Städtereisen? Soll es ein klassischer Badeurlaub auf Hainan sein? Oder eine Reise, in das Innere des Landes, um Menschen, Gebräuche und Eigenschaften besser kennen zu lernen. Wird eine Gruppenreise oder gar ein individualer Aufenthalt bevorzugt? Diese wichtigen Fragen sollten vor Antritt der Reise geklärt sein. China ist für jeden Geschmack gerüstet. Leider verwechseln aber gerade deutsche Touristen, die vielleicht erstmals eine Chinareise planen, die Volksrepublik immer noch mit einem exotischen Land. Als gelte es, touristisches Neuland zu betreten, gewissermaßen mit einem Hauch des Expeditionsabenteuers, wie man es aus einigen südamerikanischen Staaten kennt, wenn man mit der Eisenbahn in den Hochanden unterwegs ist. Chi-

na ist grundlegend anders und bietet etwa im Grenzverlauf des Himalaya-Gebirges zu Nepal natürlich auch extreme Expeditionsreisen, aber der durchschnittliche China-Reisende will das Land als normales Reiseziel mit seinen Städten und Schönheiten wahrnehmen.

Moderne touristische Infrastruktur

China ist, deutsche Touristen sollten es eigentlich wissen, längst ein Hightech-Land, das z.B. für die touristische Überwindung großer Entfernungen modernste Zugstrecken anbietet: Innovative Highspeed-Züge, die mit einer Geschwindigkeit von 350 km/h unterwegs sind. Oder etwas unterhalb dieser Gattung die so gennannten "Schnellzüge", ebenfalls für Hochgeschwindigkeiten, allerdings "nur" bis zu einer Reisegeschwindigkeit von 250 km/h, konzipiert. Es gibt Nachtzüge mit Schlafwagen und ein unvergessliches besonderes Erlebnis ist die Tibet-Bahn von der Stadt Xining/Qinghai bis nach Lhasa, der Hauptstadt im chinesischen Autonomiegebiet Tibet. Als diese fast 2.000 km lange Strecke 2006 in Betrieb genommen wurde, galt sie selbst in der Fachwelt der Eisenbahningenieure als ein modernes technisches Meisterwerk. Die Strecke durchfährt eine atemberaubende Hochgebirgslandschaft mit Höhen bis zu 5.072 Meter. Somit ist die Bahn die höchste der Welt. Die Bahn hat übrigens zu einem deutlichen Anstieg des Lebensstandards in Tibet geführt.

Deutsche Touristen erreichen China in der Regel mit dem Flugzeug. Die Anreise per Zug über Moskau, beispielsweise mit der Transsibirischen Eisenbahn (Abzweig China nach Irkutsk bzw. kurz nach dem Baikalsee mit dem Zielbahnhof Peking), dürfte schon aufgrund der extrem langen Reisezeiten eher zu den Ausnahmen gehören und nur für Touristen mit einer ohnehin



Chinas Hauptstadt glänzt mit zahlreichen weltberühmten Sehenswürdigkeiten. Der im Süden Pekings liegende Himmelstempel gehört zu den schönsten historischen Bauwerken.

langen Aufenthaltsdauer in China eine Alternative sein. Die Luftverkehrsgesellschaften Air China, China Eastern Airlines, Hainan Airlines, Cathay Pazific und die deutsche Lufthansa bieten hingegen täglich Direktflüge nach China von Frankfurt, München und Berlin zu den Destinationen Peking, Shanghai, Qingdao, Guangzhou und Hongkong an. Die Flugzeit dauert je nach Route circa 10 ½ Stunden. Die großen chinesischen Luftverkehrsdrehkreuze ermöglichen dann hervorragende innerchinesische Verbindungen zu über 120 weiteren Zielen. Wenn individuell anreisende Touristen nach dem langen Anreiseflug aus Deutschland zunächst Anschlussflüge nicht geplant haben, bzw. wenn sie aus Unsicherheit und fehlender Ortskenntnisse andererseits die bereits erwähnten hervorragenden Bahnverbindungen nicht nutzen wollen, können sie infolge der hervorragenden Erweiterung des chinesischen Fernstraßen- und Autobahnnetzes auch attraktive Busverbindungen benutzen.

China ist somit in allen Landesteilen schon von der Logistik her bestens erreichbar. Auch die Übernachtungsinfrastruktur stellt sich insbesondere in den Metropolen jedem Vergleich. Die Hotels lassen bezüglich der Qualität keine Ansprüche offen. Die Volksrepublik China hat in Folge der Öffnung des Landes von der ersten Stunde erheblich in den Bau von Hotels investiert. Es



Atemberaubend: Die beeindruckende Hotelarchitektur des Sheraton-Hotels in Huzhou.

waren in den ersten Jahren nach der wirtschaftlichen Öffnung Chinas vorwiegend Geschäftstouristen großer deutscher Unternehmen, die nach China aus beruflichen Gründen reisten. Es entstanden daher zunächst Businesshotels mit Tagungs- und Konferenzräumen. Doch mit der weiteren Entwicklung Chinas stiegen auch die Ansprüche durch den Tourismus. Neben chinesischen Hotelgesellschaften sind längst in den chinesischen Weltstädten auch die berühmten internationalen Hotelkonzerne wie Sheraton, Hilton, Hyatt, Four Season oder Shangri-La vertreten. Wie auch in Deutschland, sind die Hotels nach Sternen bewertet. Insgesamt stehen den Touristen in China ca. 12.500 zertifizierte Hotels zur Verfügung – vom elitären Luxushotel



Das Nationalstadion in Peking war der zentrale Austragungsort der Olympischen Sommerspiele 2008. Die Architektur des Stadions wurde zu einem Wahrzeichen für das moderne Peking.

bis zur einfacheren Pensionsunterkunft. Deutsche Touristen müssen in China bei der Wahl einer Unterkunft keine Abstriche machen, weder in der Infrastruktur bzw. Ausstattung, noch bei der Qualität beim Service. Dennoch stagniert die Anzahl der deutschen Touristen – ohne Hongkong und Macau – in China mit 655.000 Ankünften (2018). Die Gründe dürften in der erwähnten Unkenntnis und Unsicherheit gegenüber dem Gastland liegen. Doch etwaige Vorbehalte auch gegenüber den Einreisebestimmungen und Kontrollmechanismen sind unbegründet, wenn als Vergleich nur an die wesentlich strengeren Einreisekontrollen in die Vereinigten Staaten erinnert werden darf.

Wie in jedem anderen Land auch, sind Touristen in China natürlich gut beraten, wenn sie sich den Gebräuchen und Gepflogenheiten anpassen. Wie jede Reise ist auch ein China-Aufenthalt mit einem – hoffentlich gewollten – positiven Abenteuer, das den persönlichen Horizont erweitert und sogar interne Freundschaften in China knüpfen kann, verbunden. Tourismus verbindet, macht glücklich und ist oft ein Beitrag für Völkerverständigung. Tourismus eröffnet insofern neue Sichtweisen und sorgt für mehr Verständnis für die landesspezifischen Kulturen. Bereits der große chinesische Philosoph Konfuzius, der ca. 500 Jahre vor der christlichen Zeitrechnung lebte, hat erkannt: "Wer ständig glücklich sein möchte, muss seinen Horizont verändern" und schon im 4. Jahrhundert hat Augustinus Aurelius mit dem Zitat "Die Welt ist ein Buch; wer nicht verreist, sieht nur eine Seite davon" den Stellenwert des Tourismus unterstrichen.

Vom Himalaya zur "Südsee" Chinas

Wenn Touristen China besuchen, haben sie wie schon an anderer Stelle ausgeführt die Qual der

Wahl! Es ist unmöglich, die zahlreichen "Muss" aufzuzählen. Tatsächlich können Touristen bei einem ersten Aufenthalt schon zeitlich nur wenige Schwerpunkte setzen. Das Land ist schlicht zu groß, um im Schnellgalopp die wichtigsten "Assets" abzuhaken. Natürlich gibt es Ziele, die einfach zu einer Chinareise gehören. Die Große Mauer mit einer Länge von 8.851 Kilometer ist eines der klassischen Wahrzeichen Chinas und, um einen Begriff aus dem Eiskunstlauf zu nehmen, die Pflicht! Einer der wichtigsten Abschnitte, Badaling, befindet sich 70 Kilometer nordwestlich von Peking. Charakteristisch sind die mächtigen Wachtürme in Abständen von wenigen hundert Metern. Auch das Grabmal des ersten Kaisers von China, Qin Shi Huang, ist als die vielleicht weltweit größte Grabanlage, zu der 8.000 überlebensgroße Krieger der Terrakottaarmee gehören, ein kulturelles Highlight von Weltrang, durchaus mit den Pyramiden in Ägypten vergleichbar. In Peking, kulturelles und politisches Zentrum Chinas, haben es die Touristen besonders schwer. Zahlreiche Gebäude wurden zum Weltkulturerbe; Peking ist einerseits eine Megametropole der Moderne mit über 15 Milli-



Die südchinesische Provinz Guizhou zeichnet nicht nur eine großartige Landschaft mit Bergen und Wäldern aus. Guizhou wurde zu einem Zentrum für Big Data.

onen Einwohnern in der Agglomeration, andererseits dokumentiert die Stadt ihre historische Vergangenheit beispielsweise mit dem riesigen Komplex der "Verbotenen Stadt" mit dem Kaiserpalast. Sehr sehenswert ist auch der Himmelstempel mit dem kaiserlichen Opferaltar im Süden der Stadt.

Vom Himalaya zur "Südsee", diese Aussage ist keineswegs übertrieben: China hat aufgrund seiner Größe 18 verschiedene Klimazonen. Während im Westen "Norden und Nordosten ein Kontinentalklima mit sehr kalten Wintern und heißen Sommern vorherrscht, sind im Süden – etwa auf der Insel Hainan – die klimatischen Verhältnisse subtropisch bis tropisch. Der höchste Gipfel der Welt, der in China Qomolangma genannte Mount Everest, markiert im Mittelabschnitt des Himalaya-Gebirges die Grenze zwischen dem chinesischen autonomen Gebiet Tibet und Nepal. Einige Reiseveranstalter bieten auf ihren China-Rundreisen Übernachtungen in einem Basis-Lager des Mount Everest an. China ist überhaupt ein Land mit zahlreichen Gebirgszügen (Gebirgslandschaft Huangshan, Berglandschaft Shan Emei mit dem großen Buddha von Leshan, Mount Wuyi, Sanqing Shan-Nationalpark, das Tianshan Gebirge mit seinen Schneeleoparden oder das teilweise über 4.000 m hohe mittelasiatische Altai-Hochgebirge, um nur einige zu nennen).

Über die "Südsee" Chinas, die Insel Hainan mit ihren Luxushotels, haben wir bereits in diesem Buch berichtet. Für viele deutsche Monteure, die beim Bau des weltgrößten Wasserkraftwerkes am Drei-Schluchten-Damm beschäftigt gewesen sind, dürfte das Naturschauspiel der "Drei



Eine beeindruckende Landschaft mit dem Yangtze-Fluss bei den "Drei Schluchten".

Schluchten des Yangtze", die zwischen den Bergen Daba und Wushan liegen, unvergessen bleiben. Der Yangtsekiang, in China meist kurz Yangtze genannt, ist mit 6.380 km der längste Fluss des Landes und gleichzeitig nach dem Nil und dem Amazonas der drittgrößte Strom der Welt. Er durchfließt die Drei Schluchten auf einer Länge von 193 km. Bei den Kreuzfahrten auf dem Yangtze können die Touristen mehrere technische Leckerbissen besichtigen, das erwähnte Wasserkraftwerk, die riesige Staumauer und das weltgrößte Schiffshebewerk, mit dem die großen Passagierschiffe einen Höhenunterschied von 113 m bewältigen.

Deutsche Touristen, die erstmals einen China-Aufenthalt buchen, beginnen zum Einstieg oft mit einer Städtereise. Nach dem jährlichen Report der "World Tourism Cieties Federation" (WTCF) 2019, konnten sich die Städte Peking, Shanghai und Hongkong dabei unter die Top-Ten platzieren.

CHINAS MEGA-METROPOLEN

Reizvolle Kontraste von modern und alt

China gehört zu den ältesten Hochkulturen der menschlichen Zivilisation. Diese große Vergangheit hat in vielen chinesischen Städten Spuren hinterlassen. Zwar sind die Metropolen – insbesondere seit der Öffnungs- und Reformpolitik – durch eine atemberaubende Architektur (und da insbesondere mit futuristischen Hochhäusern) geprägt, aber gleichzeitig haben sie, wie beispielsweise die Hauptstadt Peking, eine alte Geschichte, die sich bis heute in den vorhandenen Altstädten widerspiegelt. Die Städte Chinas sind im wesentlichen auf den süd-östlichen Teil des Landes konzentriert, weil das riesige Land sowohl von der Topographie als auch von den klimatischen Verhältnissen sehr unterschiedlich strukturiert ist. Man darf vor allem nicht vergessen, dass China ein weitgehend hochgelegenes Gebirgsland ist. Ein großer Teil West-Chinas liegt auf Höhen zwischen 3.000 und 5.000 Meter und dies keineswegs nur am "Dach der Welt" im autonomen Teil Tibets.

Trotz der gemessen an der Einwohneranzahl riesigen Mega-Metropolen leben in China nur 60% der 1,4 Milliarden Chinesen in den Städten. In Deutschland sind es fast 79% und in den



Shanghais Boulevard "Bund" (Der Waitan) gehört mit seinen Prachtbauten zu den bekanntesten Promenaden der Welt.

Vereinigten Staaten sogar 82%. Dennoch zählen viele Regionen Chinas zu den am dichtesten besiedelsten der Welt. Aber auch da gibt es geographisch bedingt enorme Unterschiede: Im landesweiten Durchschnitt leben 164, im tibetischen Landesteil nur 2,6 Menschen auf einem Quadratkilometer. Im Osten Chinas leben hingegen 750 Menschen auf einem Quadratkilometer. Die größten Städte Chinas (in Klammer jeweils die Anzahl der Einwohner in Millionen) sind Shanghai (20,9), Peking (19), Shenzhen (13), Guangzhou (12,5), Tianjin (12), Wuhan (8,7), Chengdu (8,5), Chongqing (7,8), Hongkong (7,5), Dongguan (7,5) und Foshan (7,3).

Die Favoriten

Obwohl es in China zahlreiche Millionenstädte (wobei selbst Foshan noch die Einwohneran-



Er wurde inzwischen in der Höhe übertroffen – aber der Oriental Pearl Tower wurde als Kontrast zum "Bund" zum unverwechselbaren Wahrzeichen des modernen Shanghai. zahl Berlins um 100% übertrifft) gibt, werden in Europa vor allem Peking, Shanghai und Hongkong im Bekanntheitsgrad wahrgenommen. Diese Städte haben es, wie bereits ausgeführt, prompt unter die weltweit bekanntesten und stark frequentierten Tourismus-Destinationen geschafft. Doch gerade unter touristischen Gesichtspunkten kann China mit Chongqing, Guilin, Hangzhou oder Suzhou weitere touristische Schwerpunkte nennen. Aber insbesondere deutsche Touristen, die China im Rahmen einer Städtereise, mit Arrondierungen in der jeweiligen Umgebung, erstmals kennenlernen, werden wohl Shanghai, nach wie vor auch Hongkong und natürlich die Hauptstadt Peking als Ziel wählen. Vielleicht auch noch Chongging, wegen einer Schiffsreise zu den berühmten Drei-Schluchten.

Shanghai

Shanghai ist die kosmopolitischste Stadt Chinas! Gleichzeitig gehört die Stadt zu den führenden Geschäfts- und Finanzzentren. Immer noch ver-

binden in der Welt viele Menschen mit Shanghai auch längst vergangene "Seemannsromantik": Einst berüchtigte Hafenkneipen, die damals den Ruf der Stadt als Sündenbabel, das in vielen Seemannsliedern besungen wurde, in die Welt trugen. Doch mit der Seemannsromantik ist es auch in Shanghai inzwischen vorbei, weil längst große Häfen modernste riesige Hightech-Anlagen mit unzähligen Containerbrücken darstellen. Der Hafen Shanghai ist aktuell der modernste und größte Containerhafen der Welt. Eine große Hafenrundfahrt über den innerstädtischen Huangpu vom "Bund" bzw. Waitan bis hinaus an das Jangtsekiang-Delta ist eine touristische Attraktion. Shanghai war immer - noch vor Hongkong - das Scharnier zwischen Europa und Asien. Die Stadt wurde nach dem Opiumkrieg zum wichtigsten asiatischen "Marktplatz für Europa". Davon zeugt vor allem die weltberühmte Prachtstraße "Bund" oder mit seinem chinesischen Namen der Waitan. Die Flaniermeile wurde im Rahmen der in Shanghai veranstalteten Expo für über 700 Millionen US-Dollar renoviert und auf 2,6 Kilometer Länge erweitert. Die Briten errichteten in der Kolonialzeit am Bund ihre Repräsentanzen und diese bombastischen Gebäude erstrahlen nach der Renovierung besonders wieder in alter Pracht. Bei Eintritt der Dunkelheit werden die Gebäude eindrucksvoll angestrahlt. Der Bund – er ist gleichzeitig Chinas berühmteste Uferpromenade am Huangpu-Fluss – gehört zu den wichtigsten Sehenswürdigkeiten in Shanghai. Beindruckend ist das am Bund liegende traditionsreiche Luxushotel "Peace" oder das Walldorf Astoria Shanghai. Die beiden Hotels grenzen sich durch ihre großartige Architektur von anonymen Hochhaushotels, die genauso gut in jeder anderen Weltstadt anzutreffen sind, ab.

Doch Shanghai ist nicht nur ein pulsierendes Geschäfts-, Finanz-, Einkaufs- und Handelszentrum. Die Stadt bietet auch Kultur pur. Berühmt ist das Shanghai-Museum für chinesische Kunst und Kultur und vor allem das 1998 eröffnete "Große Theater", das schon durch seine Architektur beeindruckt. Drei Bühnen unter einem Haus präsentieren den Besuchern erstklassige Aufführungen aus den Bereichen Oper, Ballet, Schauspiel und Konzerte. Weitere Sehenswürdigkeiten sind das Yuyuan-Viertel oder der Yu-Garten, vielleicht das berühmteste Beispiel der chinesischen Gartenbaukunst. Und da ist natürlich – nicht zu übersehen – das moderne Shanghai in Pudong mit seinen mächtigen Wolkenkratzern. Der 632 Meter hohe Shanghai Tower hat oberirdisch 128 Stockwerke und ist derzeit das zweithöchste Gebäude der Welt. Zehn Stockwerke unter der höchsten Etage befindet sich eine Aussichtsplattform für die Öffentlichkeit. Das Gebäude überragt das World Financial Center (492 m) und den Jinmao Tower (421 m) ganz erheblich. Doch immer noch ist der 1995 eröffnete Oriental Pearl Tower das vielleicht interessanteste Gebäude in der Stadt. Zwar steht er mit seiner Höhe von 468 m inzwischen im Schatten des Shanghai Tower, aber durch seine weltberühmte unverwechselbare Architektur mit 11 unterschiedlich großen Kugeln auf unterschiedlichen Höhen ist er zum Wahrzeichen nicht nur der Stadt, sondern für ganz China geworden. Besonders eindrucksvoll sind die nächtlichen Licht- und Beleuchtungseffekte. Der Oriental Pearl Tower hat neben seiner Aufgabe als Fernseh- und Aussichtsturm noch weitere Funktionen. Im Gebäude sind integriert ein Museum der Stadtgeschichte, ein Hotel, dessen Zimmer sich in fünf Kugeln befinden, ein drehbares Restaurant auf 267 Meter Höhe sowie ein Teehaus auf der mittleren Plattform. Schließlich ist in dem von mächtigen Schrägsäulen getragenen Tower noch ein Konferenzzentrum integriert.

Shanghai – dies sind mehrere Welten: Asien und Europa, supermodern und alt; kosmopolitisch und außerhalb der Stadt beschaulich. Für europäische Touristen ist die Stadt das ideale Eingangstor für Städtereisen, weil nur ca. 100 Kilometer entfernt mit der Stadt Sozhou ein weiteres Highlight unbedingt besucht werden sollte. Auch Sozhou hat eine beeindruckende Skyline und man würde zunächst keineswegs vermuten, dass die Stadt unweit des Yangtsekiang-Deltas

auf eine 2500jährige Geschichte zurückblicken kann. Doch es gibt auch eine traumhafte Altstadt und Sozhou gilt als Venedig des Ostens mit seinen zahlreichen Wasserstraßen – u.a. der berühmte Kaiserkanal – und unzähligen Brücken. Auch die südlich von Shanghai gelegene Stadt Hangzhou – wie Sozhou am Kaiserkanal – besitzt mit dem sogenannten Westsee/Xi Hu (Weltkulturerbe) eine der großen Touristenattraktionen Chinas. Hangzhou gilt als die Teehauptstadt Chinas und dies belegt auch das am Westsee traumhaft gelegene "Hupan-Ju-Teehaus".

Hongkong



Die Luxus-Karawane des legendären Hotels Peninsula vor der Skyline von Hongkong.

Hongkong hat zusammen mit Shanghai zahlreiche historische Gemeinsamkeiten in der Kolonialgeschichte der vergangenen zweihundert Jahre. Die beiden Städte wurden nach dem 1. Opiumkrieg durch das damalige britische Empire geprägt. Dies sieht man in Shanghai an der Architektur des bereits erwähnten Straßenzuges "Bund" oder in Hongkong am "Glock Tower" bzw. am Beispiel des früheren bombastischen Hauptquartiers der Wasserschutzpolizei, heute ein Luxus-Einkaufszentrum. Über 150 Gebäude Hongkongs stammen aus der Kolonialzeit und stehen unter Denkmalschutz. Shanghai erhielt nach dem Friedensdiktat von Nanking, das die Briten 1842 durchsetzten, den Status eines "Vertragshafens". Dies war damals nichts anderes als eine Umschreibung der Besetzung. Hongkong (siehe auch die Seiten 27 – 30) wurde gar zur britischen Kronkolonie annektiert. Erst 1997 erfolgte die Rückgabe an China und zwar bis 2047 mit dem Modell "Ein Land, zwei Systeme" als Sonderverwaltungszone der Volksrepublik China.

Die Souveränität in der Außen- und Sicherheitspolitik obliegt für Hongkong natürlich bei der Volksrepublik China, was gelegentlich in westlichen Ländern verschwiegen wird. Hongkong ist in vollem Umfang chinesisches Staatsgebiet (siehe auch Anhang/Sonderteil dieses Buches).

Doch außerhalb der historischen Vergangenheit durch das "British Empire" gibt es noch weitere gemeinsame Bezüge: Hongkong und Shanghai wurden insbesondere im 19. und 20. Jahrhundert als bedeutende Hafen- und Handelsstädte zum wichtigen Bindeglied Asiens nach Europa. Hongkong entwickelte sich nach dem 2. Weltkrieg, zunächst immer noch als briti-

sche "Kronkolonie", zu einer bedeutenden Wirtschaftsdrehscheibe und zum bis heute führenden Finanzplatz. Nach dem aktuellen "Global Financial Centers Index (GFCI)" aus dem Jahr 2018 ist Hongkong nach New York und London der drittwichtigste Finanzplatz der Welt. Als Finanzzentrum konnte die Stadt den immer stärker werdenden "Rivalen" Shanghai auf den fünften Platz verdrängen. Bei der Bedeutung der Hafenstädte liegt hingegen Shanghai als größter Containerhafen auf dem 1. Platz. Allerdings übertrifft Hongkong, um die Dimension zu verdeutlichen, z.B.



Die "Grand Dame" der Luxushotels: Das Peninsula in Hongkong ist eine Institution – weit über die Megametropole hinausgehend.

Deutschlands größten Hafen Hamburg im Containerumschlag um das Doppelte. Hongkong ist auch als Containerhafen ein Schwergewicht.

Obwohl Hongkong weniger Einwohner als Shanghai und Peking hat, ist die Stadt der pulsierende Schmelztiegel mit der höchsten Dichte an Wolkenkratzern. Hongkong ist eine Weltstadt, die einfach alles im Überfluss bietet: Business, Hektik, Weltklasse-Shopping, futuristische Architektur, Kunst, Kultur, Unterhaltung, Sport und last but noch least auch einen hohen Freizeitwert. Und dies, wer hätte es gedacht, in einer teilweise unberührten Natur. Trotz aller Dynamik kann man sich in Hongkong schnell in einer grünen Oase zur Ruhe und Entspannung zurückziehen. Beispiele dafür sind der inmitten der Stadt liegende Hongkong-Park und der Victoria-Park. Selbst der Zoologisch-Botanische Garten befindet sich mitten im Geschäftszentrum. Zu den großen auch touristischen Attraktionen gehört der "Peak": Geradezu atemberaubend ist die extrem steile Fahrt, mit einer deshalb notwendigen Standseilbahn, auf den mit 552 Meter höchsten Berg auf Hongkong Island – den Peak! Die Talstation befindet nur ein paar Schritte vom beeindruckenden Tower der Bank of China entfernt. Von dort aus erschließt sich nach nur

10 Minuten Fahrtzeit mit der Standseilbahn oben ein wunderschönes Erholungsgebiet. Und dies auf Hongkong Island! Fast hat die Stadt aber sogar einen Tausender: Der höchste Berg Hongkongs, der 957 m hohe Tai Mo Shan, ist gleichzeitig eine Landschaftsschutzzone und ebenfalls ein beliebtes Wandergebiet auf den New Territories. Schließlich ist die größte Insel Lantau erwähnenswert. Hongkong besteht übrigens aus über 250 Inseln. Mit der Seilbahn gelangt man von Lantau aus zur Bergsiedlung Ngong Ping. Dort befindet sich mit dem Tian Tan Buddha, eine bronzene Statue mit einem Gewicht von 250 Tonnen und einer Höhe von 34 Meter. Von dort erreichen Einheimische und Touristen das berühmte Kloster Polin. Etwas abgelegener – aber immer noch in Hongkong – befindet sich ein weiteres Paradies, der Global Geopark. Trotz des Hochhauswaldes in Hongkong Island und Kowloon sind ein Fünftel der Landfläche der gesamten Stadt durch steile Berghänge geprägt. Somit ist Hongkong durch seine Topographie sicher eine der schönsten Städte überhaupt.



Ein absolutes "Muss" ist in Hongkong der mit einer Seilbahn erreichbare 34 Meter hohe und 250 Tonnen schwere Tian Tan Buddha aus Bronze im Ortsteil Ngong Ping.

Die Attraktivität lässt sich schnell belegen: Berge inmitten der Stadt, Grünflächen und Idylle, saubere Badestrände, dann wieder eine unverwechselbare Skyline. Schließlich großartige Referenzen für die Kompetenz des Bauengineering im Brückenbau oder für die Infrastruktur. Ein Beispiel ist die 2018 dem Verkehr übergebene Hongkong-Zhuhai-Macao-Brücke, die Hongkong mit Macao und dem Festland von China verbindet. Das Mega-Projekt umfasst 55 Kilometer mit einem 6,7 Kilometer langen Unterwassertunnel sowie einer fast 23 Kilometer lange Brücke über das Meer. Oder die weltweit größte und unterirdische, ebenfalls 2018 eingeweiht, West-Kowloon-Station – eine neue architektonische Landmark mit einem futuristischen Überbau und einem kleinen Park. Als Kontrast aber auch immer wieder Romantik etwa mit der seit

1904 fahrenden "Ding-Ding", ein besonders liebenswerter Botschafter der Stadt. Ding-Ding, dies sind die doppelstöckigen Trambahnen – meist nur ein Waggon –, die für wenig Geld den Touristen eine Stadtrundfahrt zumindest auf Hongkong Island ermöglichen. Zusammengefasst: Hongkong ist die Stadt der Superlative und eine innovative Visitenkarte für China.

Für Europäer ist die Mega-Metropole über den HK International Airport ein wichtiges Einfallstor auch nach China. Der von den Briten kurz vor der Übergabe Hongkongs gebaute Airport ist, gemessen an der Anzahl der Passagiere, nach Peking die Nummer zwei in China. Im Frachtumschlag belegt er weltweit sogar den Spitzenplatz. Doch Hongkong muss die 2019 anhaltenden Unruhen in den Griff bekommen. Sowohl die Anzahl der Festlandchinesen für Shopping, als auch die Übernachtungszahlen generell gingen 2019 bereits zurück.

Peking

Im Gegensatz zu Shanghai und Hongkong werden deutsche Touristen in Peking wohl eher weniger anzutreffen sein. Nicht weil die chinesische Hauptstadt im Vergleich zu den Hafenstädten weniger Highlights zu bieten hätte – ganz im Gegenteil. China ist ein riesiges Land mit den entsprechenden Entfernungen. So beträgt allein die Luftlinie per Flugzeug zwischen Hongkong und Peking 1.965 km. Selbst von Shanghai aus sind es z.B. mit dem Hochgeschwindigkeitszug noch 1.318 km bei einer Fahrtzeit von über 4 ½ Stunden. Schon von der Aufenthaltsdauer her sollte



Detail aus der "Verbotenen Stadt" in Peking – heute natürlich als touristischer Schwerpunkt für alle zugänglich.

daher Peking kein Beiprogramm für Shanghai oder Hongkong sein. Dies hätte Chinas Hauptstadt auch nicht verdient, denn Peking ist nicht nur das politische und wirtschaftliche Zentrum Chinas, sondern auch geschichtshistorisch eine herausragende Metropole. Peking sollte daher



Wunderschönes Entree – eine Referenz für die reiche Kultur in der chinesischen Hauptstadt.

kein Zwischenstop für eine kurze Städtereise sein. Peking kann man nicht als Ergänzung einer Hongkong- oder Shanghai-Reise so "nebenbei" mitnehmen. Das lassen die erwähnten Entfernungen nicht zu.

Zunächst gehört Peking mit über 2.500 Jahren zu den ältesten Städten überhaupt. Bereits zu Zeiten der Zhou-Dynastie, nach unserer Zeitrechnung 1.000 v. Chr., wurde die Stadt urkundlich erwähnt. Peking ist mit 19 Millionen Einwohnern die zweitgrößte Stadt Chinas, doch das enorme Wachstum setzte vorwiegend in den vergangenen Jahrzehnten ein. Noch bis 1950 haben sich die Grundstrukturen der Stadt seit dem 17. Jahrhundert kaum verändert. Erst seit etwa 1990 hat sich Chinas Hauptstadt zur modernen Megametropole verändert, ohne aber seine Vergangenheit, erkennbar am historischen Stadtbild, zu vernachlässigen. Immer noch dominieren der Kaiserpalast bzw. die "Verbotene Stadt", die in der Tat eine Stadt in der Stadt ist, sowie das gesamte Umfeld des riesigen Tian'anmen-Platzes mit der Großen Halle des Volkskongresses, dem Mao-Mausoleum und dem Nationalmuseum, das nach chinesischen Aussagen des größte der Welt sein soll.

Hauptanziehungspunkt Pekings ist ganz zweifelsfrei die "Verbotene Stadt", deren Betreten dem gemeinen Volk in der Kaiserzeit nicht erlaubt war. Lediglich die vom Kaiser auserwählten Verwandten, Kinder und Frauen, Konkubinen, Wachen und "geneigte" Hofbeamten hatten Zutritt. Es war eine Welt für sich, die das feudale China darstellte. Die Verbotene Stadt hat mehrere Zeremonien-, Funktions- und Wohnpaläste in einer Nord-Süd-Achse. Insgesamt sind es 900 Gebäude. Der Hauptpalast hat 10.000 Räume! Die Verbotene Stadt hat zahlreiche Innenhöfe und wird durch einen umfassenden Wassergraben begrenzt. Außerhalb des Wassergrabens befinden sich die Gartenanlagen. Zweifelsfrei ist die Verbotene Stadt, zu der auch die kaiser-

lichen Kunstsammlungen gehören, eine der großen Sehenswürdigkeiten der Welt. Einen weiteren Höhepunkt der Attraktionen in Peking ist der riesige Komplex "Große Halle des Volkes". Diese wurde 1959 nach nur 10 Monaten fertiggestellt. In dem Gebäude am Tian'anmen-Platz befindet sich u.a. der riesige 10.000 Personen fassende Saal, bekannt als Tagungsort für den Nationalen Volkskongress der Volksrepublik China.

Eine stark besuchte Sehenswürdigkeit ist der im Süden der Hauptstadt liegende Himmelstempel mit dem Himmelsaltar. Die größte Tempelanlage Chinas umfasst mit einem dazugehörigen Park 270 ha. In der Halle der Ernteopfer betete der Kaiser und erbat eine reiche Ernte. 1998 wurde der Himmelstempel in die Liste der Weltkulturerbestätten aufgenommen. Weitere Attraktionen Pekings sind die nördliche Altstadt, das Künstlerviertel 798, das alte Qianmen-Viertel und schließlich Liulichang, eine alte Kulturmeile mit Antiquitäten, Malereien und Kalligraphien. Mit einem Peking-Aufenthalt sollte immer auch ein Besuch der Großen Mauer verbunden werden. Von Peking aus sind es zum Abschnitt Badaling ca. 60 km.

Chinas Hauptstadt hat aber nicht nur eine großartige Geschichte, die sich in den Gebäuden widerspiegelt. Die Stadt macht sich fit für die künftigen Herausforderungen einer führenden Weltmetropole. Einen Schub in die Moderne erfolgte bereits im Zuge der olympischen Sommerspiele 2008. Das riesige Olympiagelände mit den Glanzlichtern Nationalstadion und Schwimmzentrum ist für die Touristen nach wie vor ein Anziehungspunkt. Insbesondere das als "Vogelnest" bekannt gewordene Stadion ist mit seiner nächtlichen Illumination besonders eindrucksvoll. Ein in der internationalen Architekturwelt stark beachtetes Gebäude entstand im Umfeld der Olympiade für den staatlichen Fernsehsender China Central Television: Bei dem 234 Meter hohen Komplex wurden zwei Tower an ihrem jeweiligen oberen Gebäudeende in Dreiecksform miteinander zu einer Einheit verbunden. Dadurch wurde dem Ensemble die Wucht in der Höhe genommen. Doch inzwischen wurde diese bemerkenswerte Architektur zumindest in der Höhe deutlich durch den Zhongguo-Zun-Wolkenkratzer übertroffen. Das auch unter dem Namen CITIC Tower 2018 fertiggestellte Gebäude mit seiner sanft ansteigenden geschwungenen Form ähnelt einem alten chinesischen Gefäß mit dem Namen "Zun". Der CITIC-Tower hat eine Höhe von 526 Meter und besitzt einen Hubschrauberlandeplatz. Er ist Mittelpunkt eines geplanten Geschäftsviertels. Das über 2.500jährige Peking will im Standortwettbewerb mit anderen Megametropolen ganz oben mitspielen. Dies unterstreicht auch der nur in vier Jahren fertiggestellte und 2019 in Betrieb genommene neue internationale Flughafen Peking-Daxing, der den "alten" und überlasteten Airport, der 2008 für die Olympiade in modernster Architektur erweitert wurde, keineswegs ersetzt, sondern ergänzt.

Anhang

KRITIK AN CHINA – DICHTUNG ODER STIMMUNG?

HUAWEI UND DIE DEUTSCHE NETZINFRASTRUKTUR 5G

CHINA ALS POLITIKUM

WAHRHEIT UND DICHTUNG

Wie wird China 70 Jahre nach der am 1. Oktober 1949 erfolgten Ausrufung der Volksrepublik China in den westlichen Ländern gesehen und beurteilt? China – das vorliegende Buch dokumentiert mehrere Beispiele – erreichte insbesondere in den vergangenen drei Jahrzehnten einen unglaublichen Aufschwung auf zahlreichen Gebieten. Das Land steht ante portas zur Weltspitze! Dies erzeugt nicht nur Bewunderung, sondern leider auch Neid! Es überwiegt insbesondere in den Vereinigten Staaten, aber auch in Deutschland, eine gewisse Reserviertheit bis hin zum offenen Misstrauen gegenüber der chinesischen Führung. Der langjährige frühere Chefredakteur und Herausgeber der Wochenzeitung "Die Zeit", Theo Sommer, hat in seinem im Januar 2019 erschienenen Buch "China First" sogar davor gewarnt, Chinas Machtstreben zu ignorieren. Die restliche Welt, so der Autor, dürfe bei den Ambitionen Chinas nicht länger zuschauen. Auch in großen Teilen der deutschen Öffentlichkeit (und auch Politik) ist die Meinung zum Thema China gespalten. Zwar wird der enorme Aufholprozess des Landes durchaus anerkannt, gleichzeitig wird die angebliche deutsche Abhängigkeit von China beschworen. Die kritischen Vorwürfe an China seien konkret an vier Punkten festzumachen:

- 1. China importiere beispielsweise aus Deutschland Technologie; das Land "raube" Wissen und kopiere bei Joint Ventures deutscher Unternehmen in China Kompetenzen.
- 2. China habe erhebliche Defizite bei den Themen Menschenrechte und Freiheit, wie die Ereignisse bei den Demonstrationen auch in Hongkong beweisen würden. China entwickle sich stärker zum Überwachungsstaat.
- Mit Hilfe günstiger staatlicher chinesischer Kredite bestünde eine Gefahr beim Erwerb deutscher Unternehmen durch chinesische Investoren. Dies könne zum Ausverkauf Deutschlands führen.
- 4. Beim Aufbau der 5. Internet-Generation (5G) dürfe das chinesische Unternehmen Huawei aus Gründen der nationalen Sicherheit und Spionage-Abwehr nicht beteiligt werden.

Die Vorhaltungen sind starker Tobak! Wo aber liegt die Wahrheit, wo beginnt das Politikum? Die behauptete Abhängigkeit Deutschlands von China kann man z.B. durchaus aus zwei Perspektiven sehen. Ja, die deutsche Autoindustrie ist in einem starken Maße vom Markt China abhängig – aber umgekehrt braucht China die westlichen Absatzmärkte für seine Produkte, wie die Handelsauseinandersetzungen zwischen China und den Vereinigten Staaten beweisen. Die Amerikaner beziehen aus China ein Vielfaches dessen, was sie umgekehrt an das Land liefern. Auch Deutschland importierte 2018 aus China Waren im Wert von 106,1 Milliarden Euro und ist somit ein bedeutender Kunde Chinas. Mit anderen Worten: China ist selbstverständlich auch auf die westlichen Abnehmerländer oder "Kunden" wie die Vereinigten Staaten oder die EU angewiesen, wenn seine Wirtschaft weiterhin florieren soll. Ein Außenhandel ist immer im sehr wörtlichen Sinne ein Geben und Nehmen, letztendlich für beide Handelspartner eine Win-Win-Situation. Im übrigen sind Volkswirtschaften immer im Wandel. Es entstehen neue Märkte und durch den weltweiten Bevölkerungszuwachs neue Bedürfnisse. In wenigen Jahrzehnten werden auf der Welt

Produkte nachgefragt, die derzeit noch unvorstellbar sind. Auch der "Raub von Wissen und Technologie" wurde ja schon nach dem 2. Weltkrieg bereits Japan vorgeworfen. Es wird auch künftig für die deutsche Wirtschaft noch genügend Einsatzfelder und Märkte geben und selbstverständlich umgekehrt auch für China. Deshalb sind Angst-Szenarien so unsinnig. Per Saldo sind Deutschland und China nicht existentiell voneinander abhängig, aber sie sind gegenseitige wichtige Wirtschaftspartner.

Vorwurf Wissens- und Technologieimport

China – um auf den ersten Vorwurf des Technologiediebstahls zurückzukommen – setzt längst selbst innovative Maßstäbe. Der angebliche Import von Wissen aus Deutschland brüskiert auch den Wissensdurst der ehrgeizigen chinesischen Jugend. China hat nämlich systematisch in die Verbesserung der Ausbildungsqualität seiner Universitäten und Hochschulen investiert. Dies zahlt sich bereits aus. Die Top-Universitäten des Landes haben es in die Spitzengruppe internationaler Hochschul-Rankings geschafft. Die Anzahl der regulären staatlichen Hochschulen stieg in China von 1.020 (Jahr 1997) innerhalb von zehn Jahren auf 2.631 im Jahr 2017 (Quelle: Deutscher Akademischer Austauschdienst – DAAD). China gehört aktuell zu den forschungsstärksten Ländern der Welt (Quelle: Bundesministerium für Bildung und Forschung in der Studie China Strategie 2015 – 2020). Auch die chinesischen Hightech-Unternehmen erhöhen ständig die Etats für Forschung und Entwicklung. Allein das Technologieunternehmen Huawei gab in den vergangenen fünf Jahren 53,52 Milliarden US-Dollar für F+E aus. 2014 waren es noch 5,94 Milliarden US-Dollar; 2018 bereits 14,76 Milliarden US-Dollar. Auf einigen Gebieten ist China bereits mit Pionierleistungen führend. Dies mögen die folgenden Beispiele unterstreichen:

- Am 3. Januar 2019 gelang China mit der Raumsonde Chang'e 4 erstmals eine Landung auf der Rückseite des Mondes. Dies wurde in der Fachwelt besonders gewürdigt, weil die Kommunikation für die Steuerung so extrem kompliziert war und die Rückseite des Mondes im Funkschatten zur Erde liegt. Mit dem großartigen Erfolg im Januar 2019 ist China noch nicht führend in der Luft- und Raumfahrt, aber die chinesischen Wissenschaftler haben ihre Fähigkeiten demonstriert und einen Meilenstein gesetzt. Sie haben bewiesen, dass sie eben nicht nachahmen, sondern Zeichen setzen.
- Auch in der Kernfusion, ein interessantes Beispiel, gelang China in Hefei ein Durchbruch. Dieser könnte die Antwort für die Lösung der weltweiten Energieprobleme mit einer klimafreundlichen Technologie z.B. für die Stromproduktion sein. Eine Kernfusion hat übrigens nichts mit der Kernkraft zu tun. Die Versuchsanlage am chinesischen Institut CAS-HIPS erreichte mit seinem EAST-Reaktor (Experimental Advanced Superconducting) beim Plasma-Aufheizen eine Temperatur von 100 Millionen Grad Celsius ein Mehrfaches der Sonne in ihrem Innern. Bis zum weltweiten großtechnischen Einsatz muss natürlich noch viel geschehen aber die Grundlagen sind gelegt. China hat seine Kompetenzen gezeigt.
- Zeitweise wurde die Liste der Großrechner durch die chinesische Anlage "Tianhe-2" angeführt.
- Schließlich hat China eine Vorreiterrolle in der Entwicklung und Herstellung von Batteriezellen für Elektroautos übernommen und insofern ist es auch kein Zufall, dass die erste Batteriefabrik für E-Automobile in Deutschland das chinesische Unternehmen CATL derzeit am Erfurter Autobahnkreuz baut.

Diese wenigen Beispiele unterstreichen eindeutig, dass auf einigen zentralen Gebieten China bereits in der "Champions-League" ganz vorn mitspielt. Deshalb und insofern ist der angebliche Wissensklau Chinas eine Reductio ad absurdum!

Menschenrechte

Ein permanentes Thema sowohl in der deutschen Politik als auch in den hiesigen Medien ist dem Thema Verletzung der Menschenrechte in China gewidmet. Als aktuelles Beispiel werden auch die derzeitigen Unruhen in Hongkong genannt. Doch in Wahrheit stellt es sich immer mehr heraus, dass es den Demonstranten in Hongkong nicht um Menschenrechte geht, sondern um die Frage, wie Hongkong aus dem Staatsgebiet der Volksrepublik China herausgebrochen werden kann, um einen eigenständigen Staat nach dem Modell Singapurs zu schaffen. Dies gibt inzwischen sogar die Opposition in Hongkong auch ganz offen zu. Alle anderen genannten Gründe der Demonstranten in Hongkong sind weitgehend vorgeschoben und keineswegs nachvollziehbar. Beweise? Allein die Tatsache, dass es überhaupt in Hongkong eine Opposition gibt und dass Demonstrationen zugelassen werden, widerlegt die Thesen von der Einschränkung der Bürgerrechte in der Sonderwirtschaftszone. China verbittet sich zunächst alle ausländischen "Belehrungen" als Einmischungen in seine souveränen inneren Angelegenheiten. Und dies aus guten Gründen. Das Land hat historisch nicht gerade die besten Erfahrungen mit dem Westen gemacht, wenn nur an den 1. Opiumkrieg von 1839 bis 1842 zwischen dem britischen Empire und dem Kaiserreich China erinnert werden darf, der schließlich zur Besetzung und Annektion chinesischer Häfen führte. Auch der 2. Opiumkrieg von 1856 bis 1860 endete mit der Demütigung Chinas und dem Ausraub des Sommerpalastes in Peking. Während des so genannten Boxeraufstandes von 1899 bis 1901 spielte übrigens auch das deutsche Kaiserreich – Beispiel die berühmt-berüchtigte Hunnen-Rede von Kaiser Wilhelm II. in Kiel – nicht gerade eine gute Rolle. Auch im 2. Weltkrieg wurde China durch die "Achsenmacht" Japan (Achse Berlin-Rom-Tokio) bis 1945 besetzt. Insofern sieht jedes chinesische Schulkind westliche Ratschläge zum Thema Menschenrechte mit sehr gemischten Gefühlen.

Westliche "Werte" im Verständnis Deutschlands und anderer westlicher Länder können daher aus chinesischer Sicht, auch aufgrund der erwähnten und gemachten Erfahrungen, nicht auf China übertragen werden, weil die Mentalitäten und Kulturen über Kontinente hinweg auch zu unterschiedlich sind. Die chinesische Bevölkerung erkennt und honoriert sehr wohl die erreichte enorme Verbesserung der Lebensqualität in den letzten Jahrzehnten. Die Menschen sind auf das Erreichte in ihrem Land stolz. Chinesische Touristen bereisen westliche Länder, u.a. auch Deutschland; die Jugend Chinas studiert u.a. an britischen Eliteuniversitäten, um dann wieder in ihr Land zurückzukehren. Dies sind alles keine Merkmale einer vermeintlichen Unterdrückung. Leider werden auch gegenüber China im Westen andere Maßstäbe angelegt, wenn z.B. nur die Verhältnisse in Saudi-Arabien erwähnt werden dürfen. Beklagt werden in dem feudal durch eine absolute Monarchie regierten Land die fehlenden Frauenrechte, mittelalterliche Strafen und Folterungen. Es gibt in Saudi-Arabien weder eine Opposition noch Gewerkschaften. Aber Saudi-Arabien steht aus politischen Gründen unter dem Schutz des Westens. Dies kann aus übergeordneten strategischen Gründen sogar richtig sein, aber dann sollten gegenüber China keine anderen Maßstäbe gelten. Es ist leider in Deutschland Mode geworden, alles, was nicht in das gängige Klischee "unserer Werte" passt unter Generalverdacht zu stellen. Entsprechend wird in den Medien übrigens auch Russland und neuerdings die Türkei gesehen.



Der Einstieg von ChemChina stabilisierte KraussMaffei und ermöglichte dem Unternehmen die größte Investition in der Unternehmensgesichte. KraussMaffei wird an der Börse in Shanghai notiert. CEO Frank Stieler – im Bild in Shanghai – ist mit der Entwicklung rundherum zufrieden.

Ausverkauf Deutschlands?

In deutschen Boulevardzeitungen wurden und werden gegenüber China gespenstische Bilder gemalt. Der "gefräßige chinesische Drache" würde Europa spalten, so schrieb reißerisch eine deutsche Boulevard-Zeitung. Nachdem die chinesische Midea-Group fast 95% am deutschen Roboterhersteller KUKA übernahm, war die Aufregung sogar in der Politik groß (siehe auch die Seiten 19 und 20). Deutschland verkaufe Schlüsseltechnologien und mache sich von China abhängig. Doch in den "übernommenen" Unternehmen selbst überwiegt sowohl beim Management als auch auf der Arbeitnehmerseite Lob und Anerkennung. So weist Frank Stieler, Vorstandschef des Traditionsunternehmens KraussMaffei, das mehrheitlich inzwischen zu ChemChina gehört, darauf hin, dass sich unter der Ägide des chinesischen Eigners das Investitionsvolumen verdoppelt habe – ganz im Gegensatz zu den vorherigen Besitzern aus dem Kreis der Kapitalbeteiligungsgesellschaften. Ohnehin sind die deutschen Befürchtungen, was Beteiligungen oder Übernahmen deutscher Unternehmen durch "China" betrifft, stark übertrieben, wenn man die chinesischen Investitionen in anderen europäischen Ländern vergleicht. So beträgt das entsprechende Volumen in der Schweiz (8,5 Millionen Einwohner) ca. 58 Milliarden US-Dollar. In Deutschland (83 Millionen Einwohner) haben hingegen chinesische Unternehmen lediglich 51 Milliarden US-Dollar investiert (Quelle: American Enterprise Institute). Auch im Vereinigten Königreich haben Chinesen im Vergleich mit Deutschland deutlich mehr investiert, ohne dass es zu Aufregungen in der britischen Öffentlichkeit und Politik gekommen wäre.

Ohnehin dominieren übrigens Investoren aus den Vereinigten Staaten und Großbritannien die deutschen börsennotierten Großunternehmen. Nach einer Studie des Deutschen Investor Relations Verbandes (DIRK) gehören über ein Drittel bzw. 34,6% der deutschen DAX-Unternehmen Investoren aus den Vereinigten Staaten und weitere 20% halten britische Anleger. Dies relativiert die chinesischen Engagements in Deutschland ganz deutlich.

POLITIKUM HUAWEI UND NETZAUSBAU 5G

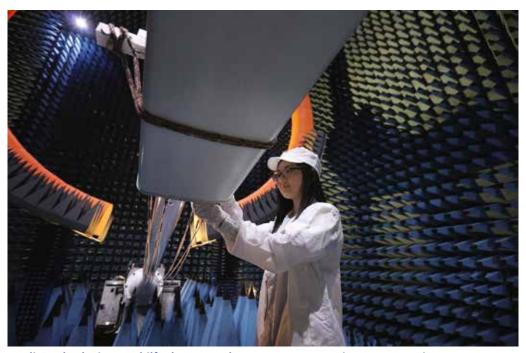
Der Aufbau des deutschen Mobilfunknetzes der neuesten und fünften Generation – kurz 5G genannt – entwickelt sich zumindest in Deutschland zu einem Polit-Thriller! Die "Zutaten" sind die Themen nationale Sicherheit, Spionage und eventuelle Abhängigkeiten der deutschen Industrie beim Wettbewerb. 5G ist zunächst im Mobilfunk mit einer extrem schnellen Datenübertragung als neue Technik die Voraussetzung, um neue Zukunftsfelder wie z.B. selbstfahrende Fahrzeuge oder künstliche Intelligenz zu gewinnen. Es geht in der Industrie schließlich um die bessere Vernetzung und Optimierung der industriellen Produktionssteuerungen unter dem Stichwort Industrie 4.0. Somit ist 5G ein wichtiger Impulsgeber für die technologische Weiterentwicklung und somit nicht zuletzt auch für das Wirtschaftswachstum. Für Endverbraucher ermöglicht 5G z.B. eine störungsfreiere Übertragung bei Fahrten mit der Eisenbahn. Es geht aber bei 5G auch um viel Geld in der gesamten Branche des Mobilfunks selbst, insbesondere für Netztechnik-Ausrüster wie Huawei, Ericsson, Nokia, Cisco oder Samsung. 160 Milliarden Euro pro Jahr werden weltweit laut dem Branchenverband GSMA in den Ausbau des Mobilfunks investiert.

Die deutsche Bundesregierung will den Anschluss nicht verpassen und hat jüngst durch die Bundeskanzlerin signalisiert, das chinesische Eliteunternehmen Huawei beim 5G-Netzausrüstungsgeschäft in Deutschland nicht generell auszuschließen. Doch kaum wurde diese Absicht kommuniziert, setzte national und international ein enormes Trommelfeuer gegen die Beteiligung von Huawei ein. Bereits vorher wurden Bedenken der EU bekannt. Doch der eigentliche Widerstand kam und kommt aus den Vereinigten Staaten. Es geht aus der Sicht der US-Regierung um angebliche Spionage Chinas durch den Einsatz von Huawei-Technologie und somit um die nationale Sicherheit der Vereinigten Staaten. Außerdem, so die Vorwürfe, würde Huawei mit Hilfe von Finanzierungen chinesischer Staatsbanken den Wettbewerb zu Lasten westlicher Unternehmen verzerren. Beweise – insbesondere zum Vorwurf der Spionage – hat die US-Administration nicht vorgelegt, dafür aber den Druck u.a. auf die Bundesregierung enorm erhöht. So wird bereits darüber spekuliert, dass die Vereinigten Staaten die geheimdienstliche Zusammenarbeit mit Deutschland einstellen, wenn Huawei in Deutschland bei der 5G-Ausrüstung beteiligt wird.

Unterstützung erhalten die Amerikaner inzwischen aus deutschen Geheimdienstkreisen und dem Bundestag. Es-Bundesverfassungsschutz-Präsident Hans-Georg Maaßen hat vor einer Beteiligung von Huawei gewarnt und selbst Spitzenpolitiker aus verschiedenen Parteien haben sich der Kritik angeschlossen. Inzwischen widerspricht eine Studie eines dänischen Consulters (Strand Consult) sogar der These von der enormen Kostenersparnis von 60 Milliarden Euro gegenüber Wettbewerbern, wenn Huawei in der EU bei der 5G-Ausrüstung zum Zug kommt. Ist insbesondere die amerikanische Kritik berechtigt, oder wollen die Vereinigten Staaten nur

einen unliebsamen chinesischen Wettbewerber verdrängen oder disziplinieren? Interessant ist, dass die Huawei-Wettbewerber Ericsson und Nokia immerhin auch zentrale Komponenten nach eigenen Angaben in China fertigen. Insofern müssten die Amerikaner in ihrer Logik eigentlich auch Bedenken gegen die Schweden bzw. Finnen haben.

Ist es überhaupt vorstellbar, dass sich die chinesische Führung und Huawei als seriöses Unternehmen auf ein riskantes Spiel, wie beispielsweise das Ausspionieren der Vereinigten Staaten und deren verbündeter Partner, einlassen würde? Es ist eigentlich nicht vorstellbar. Warum? Schließlich gibt es vermutlich längst wirkungsvolle Abwehrmechanismen, um Spionage über Netztechnologien zu erkennen und zu neutralisieren. Allein die Möglichkeit des Auffliegens von Spionageaktivitäten über die 5G-Technologie von Huawei wäre ein Desaster und daher außen- und wirtschaftspolitisch für China viel zu risikoreich. Es wäre für China weltweit ein Super-Gau! Die Folgen wären wirtschaftliche Sanktionen der Vereinigten Staaten gegenüber China bis zur kompletten Einkaufssperre für chinesische Produkte. Dies wiederum würde für China einen enormen Rückschlag in seiner Entwicklung zur Folge haben. Was könnte der Hintergrund für die amerikanischen Interventionen sein? Huawei ist ein Aushängeschild chinesischer Kompetenzen und wird offensichtlich zum Spielball macht- und wirtschaftspolitischer Interessen, auch zum Hintergrund eines Polit-Thrillers im globalen Spiel.



Qualitätscheck einer Mobilfunkantenne der neuesten Generation von Huawei.

QUELLENHINWEIS/UNTERNEHMEN

Die genannten Ziffern unter Quellenhinweise beziehen sich auf die jeweilige(n) Seite(in) im vorliegenden Buch

Der Inhalt dieses Buches basiert auf Hintergrundinformationen von Repräsentanten aus Wirtschaft, Politik und Verbänden.

Weitere Quellen: Archiv "Der WirtschaftsReport" und Privatarchiv des Autors

Recherche aus Literatur/Veröffentlichungen:

DIE JAPANISCHE HERAUSFORDERUNG (Folker Kraus-Weysser – Ullstein-Verlag)
DAS ZUKUNFTSRADAR (Pero Micic – Gabal-Verlag)
CHINA FIRST (Theo Sommer – C.H.Beck)
ZUKUNFT? CHINA! (Frank Sieren – Penguin Verlag)
DAS CHINESISCHE JAHRHUNDERT (Hervé Juvin – CATO, Ausgabe Juni/Juli 2019)
China Tours Hamburg

Quellenhinweise:

World Steel Association (12)

Made in China – Studie Zukunftstechnik, DZ Bank (13)

National Supercomputing Wuxe (13)

China General Nuclear Power Group - CGN (13,21)

China National Nuclear Corporation – CNNC (13, 21)

China Passenger Car Association (14)

Chine Internet Network Information Center - CNNIC (14)

Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit – OECD (14)

State Administration of Foreign Exchange (15)

Nachrichtenmagazin SPIEGEL (20)

China Aerospace Science and Technology Corporation – CASC (21)

China Railway Rolling Stock Corporation - CRRC (23)

Knorr Bremse (23)

Voith (23, 34)

COMAC (22, 73)

ZVEI - Zentralverband Elektrotechnik- u. Elektronikindustrie (21)

BASF (10, 19, 21, 22, 33, 34, 41, 42)

BMW (10, 19, 43)

Siemens (12, 33, 40, 41)

VW (31, 40, 43)

Internationaler Währungsfonds – IWF (25)

HSBC Group (30)

Hans Böckler Stiftung (32)

CATL - Lithium Ionen Batterien (32)

VDA – Verband Deutsche Automobilindustrie (32)

HUAWEI (34, 35, 37, 38, 39, 95, 96)

Duisburger Hafen AG (35, 36)

Daimler und BBAC (40, 43)

Mercator Institute for China Studien: MERICS (47)

VDMA: Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau (48)

Germany Trade & Invest (51)

SINOPEC/YPC (42)

CHINA NATIONAL PETROLEUM CORPORATION - CNPC (52)

Gazprom Russia (52,53)

Shanghai Cooperation Organisation – SCO (53)

Asian Infrastructure Investment Bank – AIIB (54,55)

COSCO Reederei (56)

Forum Neue Seidenstraße e.V. (60, 61, 62)

World Tourism Cities Federation – WTCF (80)

Deutscher Akademischer Austauschdienst: DAAD (92)

Bundesministerium für Bildung und Forschung (92)

American Enterprise Institute (94)

Branchenverbaund Mobilfunk GSMA (95)

Deutscher Investor Relations Verband DIRK (95)

IMPRESSUM

Titel: 70 Jahre VOLKSREPULIK CHINA

(Chinesisch-Deutsche Erfolgsgeschichten – Neue Seidenstraße – Wirtschaftsfaktor Tourismus China)

Autor & Herausgeber: Günter Spahn

Der Abschnitt REISELAND CHINA wurde mit freundlicher redaktioneller Hilfe von CHINA Tours, Hamburg, realisiert.

Konzeption: Zielgruppen-Medien Verlag (Erding bei München, Postfach 1142, 85421 Erding)

Satz & Layout: Christian Spahn Druck: Gebr. Geiselberger GmbH

Das Buch ist mit dem gesamten Inhalt urheberrechtlich geschützt