



Universität Siegen
Fakultät Wirtschaftswissenschaften, Wirtschaftsinformatik und Wirtschaftsrecht

Sammelband

Chinese Economy Study

Herausgeber: Dr. Sao-Wen Cheng

Impressum

Herausgeber: Dr. Sao-Wen Cheng

Kontakt: [cheng @ vwl.wiwi.uni-siegen.de](mailto:cheng@vwl.wiwi.uni-siegen.de)

Fakultät Wirtschaftswissenschaften, Wirtschaftsinformatik und Wirtschaftsrecht

Unteres Schloss 3, 57072 Siegen

Chinese Economy Study

Vorwort

Motivation für die Entstehung dieses Sammelbands

„*Made in China* ist billig“, „*Chinesen raubkopieren nur*“, „Es herrscht Ausbeutung in China“... Solche Statements sind oft die ersten Eindrücke von den Studierenden von China in meinen Lehrveranstaltungen „Chinese Economy Study“ an der Universität Siegen. Entsprechen diese Eindrücke der Realität oder sind es eher Vorurteile? Wo liegt die Wahrheit? Wie findet man diese als Volkswirt? Was nützen uns die gewonnenen Erkenntnisse?

Entsprechen die Eindrücke der Realität?

China ist sowohl hinsichtlich der Landfläche (9.6 Mio. km², ca. 27-mal größer als Deutschland) als auch hinsichtlich der Bevölkerungsanzahl (1.4 Mrd., ca. 17-mal mehr Einwohner als Deutschland) ein sehr großes Land, zumal es über vielseitige Völker, Kulturen, geografische Besonderheiten sowie unterschiedliche klimatische Bedingungen und eine vielschichtige Natur und vor allem über eine langjährige Geschichte verfügt. Im Südwesten des Landes ist kalt und dünnbesiedelt und die wirtschaftliche Entwicklung ist dort noch ruckständig; im Küstengebiet ganz im Osten des Landes ist es hingegen recht warm und sehr dichtbesiedelt und die Wirtschaft ist viel weiter entwickelt. Je nachdem, wo, wann und wie man die Dinge beobachtet, erhält man unterschiedliche Ergebnisse. Deshalb ist es kaum möglich, allgemeingültige Aussagen zu treffen.

Oder handelt es sich um Vorurteile?

Wenn man über einen Sachverhalt oder eine Person ungeprüft bereits ein Urteil fällt, bezeichnet man eine solche Bewertung als Vorurteil. Man hat vielleicht schon oft den Euro-Artikel aus China im 1-Euro-Shop in Deutschland gekauft, und die Qualität lässt in der Tat oft zu wünschen übrig; also scheint sich „*Made in China* ist billig“ zu bewahrheiten. Aber was man in der Regel nicht weiß, ist, dass man oft schon auch sehr viele unsichtbare Waren – seien es eingebaute Motoren oder Chips in Handys aus China – unbewusst gekauft hat, und alle diese Dinge sind Eigenentwürfe und stammen mit guter Qualität aus chinesischer Herstellung. „*Made in China* ist billig“ stimmt also keineswegs immer.

Oft bekommt man die Eindrücke von China durch Medienberichte. Häufig sind solche Berichte von Journalisten erstattet worden, die nur über geringes Wissen über China verfügen (oft verwechseln die Journalisten Vor- und Nachnamen von Chinesen – was sogar in den Kreisen deutscher Major-Players vorkommt – und sie verfügen nur über sehr beschränkte Kenntnisse der äußerst komplexen Zusammenhänge in Fernost); die Berichte sind oft subjektiv, einseitig, kurz-sichtig und negativ. Diese Phänomene betreffen natürlich nicht nur deutsche Medien, selbst chinesische Medien berichten nicht immer objektiv und urteilsfrei über Europa und den Rest der Welt. Nicht einmal in den USA ist man von den Schlammschlachten zwischen „Fake News“ und „Real News“ befreit.

Wenn man also allein auf Basis des Offensichtlichen bzw. Oberflächlichen zum eigenen festen Eindruck gelangt und dabei das für Außenstehende unsichtbare Landesinnere unbetrachtet lässt, dann wird dies meistens zu Vorurteilen führen. Es wäre objektiv und sinnvoll, wenn man prinzipiell die Sachverhalte erst sorgfältig prüft und das Land umfassend kennenlernt, bevor man Urteile fällt.

Das vielseitige Land kennenzulernen ist einerseits faszinierend, man entdeckt endlose Überraschungen, die den Vorurteilen eventuell widersprechen oder doch entsprechen; aber je mehr man andererseits über das Land erfährt, desto schwieriger wird es auch, das Land vorurteilsfrei kennenzulernen. Denn China ist auf den ersten Blick in der Tat ein Land voller Widersprüche und Kontraste.

Wo liegt die Wahrheit und wie findet man diese als Volkswirt?

Das populäre asiatische Gleichnis „Die blinden Männer und der Elefant“ erzählt davon, wie eine Gruppe von Blinden versucht, einen Elefant allein mit ihren Händen zu untersuchen; jeder untersucht nur einen Körperteil des Elefanten und zum Schluss behauptet jeder, dass nur der von ihm untersuchte Teil der richtige Elefant sei. Folglich gewinnt jeder nur eine Teilwahrheit und jeder kann auch nur teilweise beanspruchen, Recht zu haben, von der vollständigen, ganzen Wahrheit liegen alle jedoch weit entfernt. Es fragt sich, wie man das wahre Gesamtbild des Elefanten erhält? Alle Beteiligten müssen kooperieren, um gemeinsam nach der Untersuchung der einzelnen Teile ein lückenloses, objektives Gesamtbild (re)konstruieren zu können – denn das Ganze ist mehr als die Summe seiner Teile.

Um ein objektives Gesamtbild von China gewinnen zu können, darf man nicht allein auf der Richtigkeit seiner eigenen Teilbeobachtung des Ganzen beharren, sondern man muss die Teilbeobachtungen aus allen Winkeln und Ecken vollziehen und das Bild lückenlos zusammenstellen.

Die wissenschaftlichen Disziplinen Statistik und Logik könnten dabei helfen, ein gewissermaßen hinreichend originalgetreues Gesamtbild Chinas zusammenzustellen. So muss man beispiels-

weise, um die Richtigkeit der Aussage „*Made in China* ist billig“ zu überprüfen, zunächst definieren, was „billig“ überhaupt bedeutet; zudem muss die im Land herrschende Kaufkraft seiner Parität bereinigt werden; danach verwendet man statistische Verfahren, um zu untersuchen, ob die erhobenen Daten der Definition „billig“ signifikant entsprechen. Auf diese Weise kann man die Aussage prüfen. Anschließend fragt man sich, warum (oder auch warum nicht) sich der Satz „*Made in China* billig“ hartnäckig als (vermeintliche) Wahrheit etabliert hat. Die Anwendung von Logik in Verbindung mit weiteren statistischen Verfahren kann helfen, zu unterscheiden, ob gewisse Faktoren (Nachfrage nach billigen Produkten, vorhandene Produktionstechnologien, Produktionskosten, staatliche Export Subventionen usw.) hinsichtlich der Fragestellung in einer Kausalität oder Korrelation stehen. Dabei ist allerdings Vorsicht geboten: Die Verwechslung von Kausalität und Korrelation kann das Gesamtbild erheblich verzerren.

Aufgabe der Ökonomen

Die Stärke von Volkswirtschaftlern liegt zum einen darin, das Gesamtbild sehr präzise darstellen zu können, vereinfacht gesagt wird eine Deskription des „Was ist?“-Zustands vorgenommen; dieser Teil gehört zur sogenannten „positiven Ökonomie“, es ist eine Darstellung ohne Wertung. Den anderen Teil nennt man „normative Ökonomie“; er fragt danach, was besser wäre als der zuvor beschriebene Ist-Zustand; einfach gesagt handelt es sich um eine Präskription des „was soll“-Zustands, es ist eine Darstellung mit Wertung.

Angenommen, man benutzt sorgfältig ein statistisches Verfahren und kann dadurch feststellen, dass die Aussage „*Made in China* ist billig“ richtig ist, dann darf erst vom „was ist“-Zustand ausgegangen werden. Danach würden Ökonomen untersuchen, ob unter gegebenen Bedingungen der jetzige Zustand „*Made in China* ist billig“ optimal für die chinesische Wirtschaft wäre. Wenn das der Fall ist, dann gibt es keinen Handlungsbedarf; wenn nicht, fragt man, was verbessert werden könnte, sodass die chinesische Wirtschaft den optimalen Zustand erreichen kann. Es ist eine Maßnahme mit Wertung, denn es gibt unendliche viele Möglichkeiten, den optimalen Zustand erreichen zu können. Das Folgende wird die entsprechende Vorgehensweise der Volkswirtschaftslehre kurz erläutern.

Bedürfnisse der Menschen sind unendlich; wenn man z.B. ein Fahrrad besitzt, möchte man demnächst ein Motorrad haben, nachdem das Motorrad im Besitz ist, möchte man dann ein bequemes Auto bekommen; so setzt es sich dann immer weiter fort. Die Ressourcen andererseits werden aber immer knapper, das Aufkommen der fossilen Energiestoffträger wird täglich reduziert, Waldbestände verschwinden täglich von der Erdoberfläche, Fischbestände in den Ozeanen schrumpfen täglich, und das Ende der Reduzierung des Ressourcenverbrauchs ist nicht in Sicht. Sinnvoll wäre es, dass die immer knapper werdenden Ressourcen die unendlichen Bedürfnisse nachhaltig abdecken könnten, dann müsste die Menschheit sich nicht vor dem Kollaps der Wirtschaft und des Ökosystems fürchten. Dennoch gehen die Menschen nicht immer sinn-

voll mit den knappen Ressourcen um, stattdessen werden Ressourcen öfter vergeudet. Gründe für dieses Verhalten dürften u.a. sein: fehlende Anreize, mangelndes Know-How, knappes Kapital und schlechte Infrastruktur etc., um die Ressourcen effizient zu verwenden.

Die Ökonomen haben zunächst die Aufgabe, derartige ökonomisch ungünstige bzw. kontraproduktive Verhaltensweisen zu erkennen und dann deren Ursachen herauszufinden. Man bezeichnet einen solchen laissez-faire-Zustand als „Ist-Zustand“. Hierbei ist der „Ist-Zustand“ nicht als „Moment-Aufnahme“ zu verstehen, sondern auch die historischen Hintergründe müssen genau untersucht werden. Eine Aussage über ein Verhalten zu treffen, ohne die historischen Hintergründe zu kennen, ist wie die Beobachtung einer Eisspitze über dem Wasser ohne zu wissen, dass es sich um einen Eisberg handelt; solche „Moment-Aufnahmen“ sind klassische Vorurteile. Nach der Untersuchung mit Berücksichtigung der historischen Aspekte gewinnt man Erkenntnisse hinsichtlich der Ursachen für ein gegebenenfalls ökonomisch ungünstiges Verhalten. Wie das Sprichwort so schön sagt: „In der Erkenntnis steckt bereits die halbe Lösung.“

Des Weiteren stellen Ökonomen im Kontext zu den oben genannten ökonomischen Aktivitäten ein optimaler Zustand vor, in dem die Wirtschaft die knappen Ressourcen so sinnvoll nutzt, dass die Ressourcen nicht vergeuden werden. Ökonomische Aktivitäten umfassen die Produktion, den Konsum und das Handeln auf dem Markt, wo sich Anbieter und Nachfrager treffen. Die Ökonomen bezeichnen diesen Zustand als ein Optimum bzw. als einen „Pareto-Zustand“, dieser dient als eine Messlatte. Zur Verdeutlichung dessen seien im Folgenden einige Beispiele gegeben: Zunächst sollte der Blick auf die Produktion gerichtet werden. Bei der Gewinnung von Windkraft-Energie setzt man Windkraftanlagen als Inputfaktor ein. Nach dem Gesetz von Albert Betz kann eine Windkraftanlage bis zu 60 % der Windenergie durch mechanische Leistung in Nutzleistung umwandeln. Demnach muss man diese 60 %-Obergrenze als Optimum betrachten: Sobald die Gewinnung unter 60 % liegt, ist sie ineffizient, wenn alle anderen Bedingungen ansonsten konstant bleiben. Nehmen wir ein Beispiel aus dem Bereich der Konsum Aktivität: Wenn ein Langstreckenläufer sich das Ziel setzt, bei einem Marathon mitzumachen, so muss dieser Athlet, angenommen er benötigt 4.000 Kcal Energie, genau so viel geeignete Nahrungsmittel zu sich nehmen, die diese 4.000 Kcal Energie liefern – dann ist es optimal. Weniger Kcal bedeuten zwar weniger Gewicht, das man mit sich tragen muss, sodass der Athlet am Anfang schneller laufen kann, aber es liefert ihm nicht genügend Energie, um ans Ziel zu kommen; zu viel Kcal bedeuten zwar mehr Energie-Reserven, aber gleichzeitig bedeutet das für den Athleten auch mehr Gewicht, das er tragen muss, was gleichzeitig eine Verlangsamung seiner Geschwindigkeit zur Folge hat. Das heißt zusammengefasst: Sowohl ein Zuwenig als auch ein Zuviel führen zu Ineffizienz. Nun ein entsprechendes Beispiel für das Handeln auf dem Markt: Markteintrittsbarrieren durch staatliche Regulation oder unlauteren Wettbewerb verursachen eine Störung des Marktgleichgewichts; es könnte entweder einen Nachfrage-Überschuss oder einen Angebot-Überhang verursachen, und diese sind wiederum ineffizient.

Zuletzt schlagen Ökonomen eine wirtschaftspolitische Maßnahme vor, um die Lücke zwischen dem Ist-Zustand und dem idealen Zustand schließen zu können: Die Kunst besteht darin, dafür zu sorgen, dass durch die Umsetzung wirtschaftspolitischer Pläne niemand benachteiligt wird. Diesbezüglich sei folgendes Beispiel gegeben: Im Siegerland, wo sich unsere Universität befindet, regnet es durchschnittlich ca. 210 Tage im Jahr; der coole Student findet es jedoch lästig, einen Regenschirm mitzunehmen; die sorgfältige Studentin nimmt hingegen immer ihren großen Regenschirm mit – für alle Fälle. An den Regentagen hätte die Studentin durchaus alleine mit ihrem Regenschirm vom Hörsaal zur Mensa laufen können; stattdessen nimmt sie den coolen Studenten unter ihrem Schirm zur Mensa großzügig mit, sodass beide trocken bleiben; die Studentin ist nicht schlechter gestellt worden, aber der Student ist auf jeden Fall besser gestellt worden.

Was nutzt uns die Erkenntnis?

Im sich verstärkenden Globalisierungsprozess habe ich als Hochschul-Dozent der Volkswirtschaftslehre das Ziel gesetzt, die Studierenden so anzuleiten, dass sie später ein Land wie China selbst vorurteilsfrei kennenlernen können, die Wahrheit selbständig finden und sich wichtige Informationen aus ihren Analysen zu Nutzen machen können. Das Land China hat zwar zunehmendes Gewicht im globalen Kontext, es ist freilich unentbehrlich, das Land kennenzulernen, aber in meiner Veranstaltung dient das Kennenlernen auch als ein Anfang und ein Interessewecker für das weitere Kennenlernen unseres Globus.

Bei diesem Kennenlernenprozess müssen sie natürlich in der Kürze des Studiums die grundlegende analytische Methodik der Volkswirtschaftslehre beherrschen und anwenden können lernen; zu dieser Methodik gehören vor allem Logik, Optimierungsverfahren und Verfahren zur Regressionsanalyse, die man in Mikroökonomik, Makroökonomik, Finanzwissenschaft und Statistik findet.

Aufbau und Organisation des Sammelbands

Mit der beschriebenen Vorgehensweise habe ich im Lauf der Zeit als Lehrbeauftragter viele fleißige, intelligente Studierende (sowohl im Bachelor- als auch im Masterstudium) betreut. Immer wieder werden von meinen Studierenden hervorragende Arbeit vorgelegt; vor diesem Hintergrund bin ich zu dem Schluss gekommen, die besten Arbeiten zusammenstellen und als Sammelband herauszugeben; dieser Sammelband sollte einerseits für die weiteren Studierenden als Fachliteratur dienen, andererseits auch für allgemein China-interessierten Leser zugänglich sein.

Die Themenwahl umfasst fünf zusammenhängende und aufbauende Teile wie folgende:

- I. Wirtschaftspolitische Gestaltung in China. Zuerst wird die Währungspolitik dargestellt. Julian Schmitz untersucht, wie die Währungspolitik zustande gekommen ist, welche Zielsetzung die chinesische Regierung zur Zeit verfolgt, welche Risiken die jetzige Währungspolitik birgt und ob das Risiko und die Kosten so groß sind, dass man vielleicht doch eine effizientere Währungspolitik betreiben sollte. Anschließend arbeitet Jan Kräuter über die chinesische Arbeitsmarktpolitik: Er untersucht, wie sich der Arbeitsmarkt und seine Bedingungen in China entwickelt haben und wie die aktuellen Zustände aussehen, und er fragt, ob es sich um Verfehlungen einzelner Akteure handelt oder ob die Ausbeutung des „kleinen Arbeiters“ in der Volksrepublik China systemischer Natur ist. Zum Schluss analysiert er die politische Intervention und deren Wirkung.
- II. Politik- und Wirtschaftsentwicklung. Die konventionelle Westliche Demokratie wird in China nicht praktiziert, dennoch wächst die Wirtschaft rasant. Es fragt sich: Wie funktioniert das Spiel zwischen Politik und Wirtschaft? Ist das chinesische Modell effizient? Was sind die Risiken und Kosten auf lange Sicht? Georg Geller beantwortet diese Fragestellungen nach der Analyse der entsprechenden Zusammenhänge.
- III. Großchinesischer Wirtschaftsraum China, Taiwan, Hongkong. Der Wirtschaftsraum von China, Taiwan und Hongkong ist in seiner Summe zweifellos einer der bedeutendsten weltweit, und zwar in vielerlei Hinsicht (man denke etwa an das externe Außenhandelsvolumen, das Wirtschaftswachstum, die Innovationsgrade usw.). Joshua Wagener analysiert die wirtschaftlichen Strukturen dieses Wirtschaftsraumes und setzt einen Schwerpunkt auf die transnationalen (oder transregionalen) Beziehungen. Dabei wendet er David Ricardos Außenhandelstheorie als analytisches Instrument an und prüft, ob das Zusammenspiel effizient gestaltet ist, oder ob es noch Verbesserungsmöglichkeiten gibt.
- IV. Wirtschaftsbranchen. Aufgrund eines immensen Nachfragebedarfs wegen eines Jahrzehnte langen Stillstands und komparativer Kostenvorteile wuchsen viele chinesische Industriezweige so rasant, dass sie innerhalb von knapp dreißig Jahren nach der Öffnung zu Weltmarktführern geworden sind. Der vorliegenden Sammelband beschränkt sich diesbezüglich auf drei Industriezweige, die interessanteweiser mit deutschen Kontrahenten sowohl in substitutionellen als auch in komplementären Verhältnissen stehen, und zwar die Automobilindustrie, die Stahlindustrie und die Elektro-Auto-Industrie. Tobias Becker gewährt zunächst einen Einblick in die konventionelle Autoindustrie und stellt ihre Erfolgsfaktoren heraus, danach prüft er, ob sich die jetzige Marktsituation effizient darstellt, und schlägt dann Verbesserungsmöglichkeiten vor. Neben der konventionellen Autoindustrie untersucht Amit Kumar die chinesische Elektro-Autoindustrie, und zwar von der Entstehung über die Marktstruktur bis hin zur Infrastruktur; dann diskutiert er, wie die Industrie sich noch verbessern könnte. Am Schluss wird Michael Tiessen einen Überblick über die

chinesische Stahlindustrie geben; anhand ökonomischer Methodik erläutert er, wie die recht ineffiziente chinesische Stahlindustrie mehr Effizienz erreichen könnte.

Danksagung

Für die jegliche Unterstützung bei meiner Lehrtätigkeit an der Universität Siegen und damit die Entstehung dieses Bands bin ich Herrn Prof. Dr. Kessing dankbar und tief verbunden. Ohne das Engagement und die Einsatzbereitschaft aller beteiligten Autoren wäre der Sammelband nicht zustande gekommen; dafür danke ich herzlich. Auch für die Anregung und die sprachliche Korrektur (Deutsch ist lediglich meine zweite gelernte Fremdsprache) der Einleitung durch den Germanisten Herrn Dr. Axel Diller bin ich sehr dankbar. Nicht eliminierte Fehler habe selbstverständlich ich zu verantworten.

05.10.2017

Dr. Sao-Wen Cheng

Inhalt

I.	Wirtschaftspolitische Gestaltung	
	Währungspolitik	1
	<i>Julian Schmitz</i>	
	Arbeitsmarktpolitik	21
	<i>Jan Kräuter</i>	
II.	Politik- und Wirtschaftsentwicklung	36
	<i>Georg Geller</i>	
III.	Großchinesischer Wirtschaftsraum: China, Taiwan, Hongkong	54
	<i>Joshua Wagener</i>	
IV.	Wirtschaftsbranche	
	Automobilindustrie (Verbrennungsmotoren)	75
	<i>Tobias Becker</i>	
	Elektromobilität in China	94
	<i>Amit Kumar</i>	
	Stahlindustrie in China	111
	<i>Michael Tiessen</i>	

Geld- und Währungspolitik in China

Julian Schmitz^{*}

1. Einführung

Die Volksrepublik China hat sich im Laufe der letzten zwanzig Jahre zu einer der größten Volkswirtschaften weltweit aufgeschwungen. Im Jahr 2013 exportierte und importierte China Güter im Wert von mehr als 4 Billionen Dollar und löste die Vereinigten Staaten als größte Handelsnation der Welt ab¹. Zum Vergleich: im Jahr 2013 betrug Deutschlands Außenhandelsvolumen ungefähr 2,5 Billionen Dollar². Bereits im Jahr 2009 exportierte die Volksrepublik China mehr als jede andere Nation. Die daraus resultierenden hohen Handelsüberschüsse und Devisenreserven führen immer wieder zu hitzigen Diskussionen über die chinesische Währungspolitik. Die Politik Chinas wird beschuldigt den Wechselkurs des Yuan absichtlich zu manipulieren um ihre Güter auf Kosten anderer Volkswirtschaften zu exportieren. Aber nicht nur das ausländische Spannungsverhältnis bereitet der chinesischen Regierung Sorgen. Auch im Inland steigen durch die betriebene Währungspolitik die Gefahren einer wirtschaftlichen Überhitzung und starker Inflation.

Das Ziel dieser Arbeit ist es, dem Leser einen guten Überblick über die Entwicklung und Ziele der Währungspolitik Chinas zu verschaffen. Ferner soll untersucht werden, wie die chinesische Zentralbank den Wechselkurs auf einem gewünschten Niveau stabilisiert und durch den Einsatz geldpolitischer Instrumente die Geldmenge kontrolliert. Darüber hinaus werden die wirtschaftspolitischen Auswirkungen auf in- und ausländischer Seite betrachtet. Basierend auf diesen Erkenntnissen werden Maßnahmen und zukünftige Herausforderungen für die chinesische Währungspolitik definiert.

* Universität Siegen, email: Julian.Schmitz1703@web.de

¹ Vgl. Reuters, 2014

² Vgl. Bundesamt, 2016

2. Währungspolitik im Wandel

2.1 Entwicklung

Verantwortlich für die chinesische Geldpolitik ist die People's Bank of China. Die PBC ist seit der Bankenreform 1994, die zum einen die geldpolitische Autorität der PBC als Zentralbank und zum anderen die Selbständigkeit und Unabhängigkeit der Geschäftsbanken gewährleisten sollte, ausschließlich mit den Aufgaben einer Zentralbank betraut.³ Die Aufgaben der PBC umfassen die Gestaltung und Durchführung der Geldpolitik⁴. Des Weiteren übernimmt die PBC die Aufgaben der Notenbank, die Ausgabe von Renminbi sowie die Kontrolle des Renminbi-Umlaufs⁵. Renminbi ist die offizielle Währung der Volksrepublik in China und wird in den Einheiten Yuan, Jiao und Fen unterteilt. Die internationale Abkürzung ist CNY. Im folgenden Kapitel wird auf die Entwicklung und Veränderungen der chinesischen Währungspolitik seit 1978 eingegangen. Bis Ende der 1970er Jahre und mit der Einführung sogenannter Fünf-Jahres-Pläne mit dem Ziel der marktwirtschaftlichen Öffnung war die chinesische Wirtschaft rein planwirtschaftlich organisiert. Des Weiteren wird geschaut, inwiefern sich diese Veränderungen im Verlauf des Wechselkurses des Renminbi widerspiegeln.

In der ersten Phase der chinesischen Währungspolitik (1978-1994) praktizierte die chinesische Regierung ein Wechselkursregime mit einem fixen und einem flexiblen Wechselkurs. Der sogenannte „Crawling Peg“ wurde von der chinesischen Regierung auf einen Kurs von 1,50 Renminbi pro US-Dollar willkürlich festgelegt und im Laufe der Zeit bis 1993 schrittweise auf einen Wechselkurs von 5,80 Renminbi pro US-Dollar abgewertet⁶. Dieser galt für nicht handelsbezogene Transaktionen. Der zweite Wechselkurs hingegen unterlag ständigen Schwankungen (floating) und wurde durch Angebot und Nachfrage bestimmt und auf dem Markt für Devisenswaps angewandt. Damit war der erste Schritt zu einem marktorientierten Wechselkurs vollzogen. Gleichzeitig wurden von der Chinesischen Regierung weitere Kontrollen eingeführt. Zum einen wurden Exporte und Importe über staatliche Handelsgesellschaften zentral abgewickelt und zum anderen wurden Transaktionen, die zur Leistungs- und Kapitalbilanz beitragen, überwacht um spekulative Kapitalströme zu verhindern⁷. Diese Maßnahmen dienten dazu, die exportwirtschaftlich orientierten Ziele Chinas zu fördern und

³ Vgl. Schmitz, 2004

⁴ Vgl. Kapitel 1, Artikel 4.1 ZBG

⁵ Vgl. Kapitel 1, Artikel 4.2 ZBG

⁶ Vgl. Hennemann, 2013

⁷ Vgl. Hennemann, 2013

gleichzeitig den Import zu regulieren.

Ausschlaggebend in der zweiten Phase (1994-2005) war, dass beide Wechselkurse im Jahre 1994 zu einem festen Wechselkurs vereinheitlicht wurden und eine Teilliberalisierung stattfand. Indem der neue Wechselkurs auf 8,70 Renminbi pro US-Dollar festgelegt wurde kam es zu einer massiven Abwertung der heimischen Währung um ungefähr 50%. Die Abwertung diente dazu, die seit 1990 immer stärker werdende Inflationsrate abzukühlen und somit das inländische Preisniveau und die Wachstumsrate der Wirtschaft zu stabilisieren. Letztendlich ist China durch das chinesische Wechselkursregime von den Auswirkungen der Asienkrise (1997) weitestgehend verschont geblieben⁸. Nach der Asienkrise wurde der Wechselkurs auf 8,28 Renminbi pro US-Dollar mit einer Schwankungsbreite von 3 Prozentpunkten festgelegt, ein sogenannter „de facto Peg“, und fest an den US Dollar gebunden. Durch diese feste Bindung an den US-Dollar wuchs das Vertrauen und die Glaubwürdigkeit auf dem Kapitalmarkt in den chinesischen Renminbi und verschafften der chinesischen Wirtschaft Stabilität. Mit Interventionen auf dem Kapitalmarkt wurde der Wechselkurs von der PBC konstant in diesem Korridor gehalten, was „managed floating“ genannt wird. Finanziert wurden Devisenmarktinterventionen durch Leistungsbilanzüberschüsse, die wiederum durch billige Exporte ermöglicht wurden. Die eingeschränkte Konvertibilität des Renminbi sowie die strengen Kapitalmarktbeschränkungen beeinflussten die Stabilität des Wechselkurses positiv.

Am 21. Juli 2005 änderte die chinesische Politik das Wechselkursregime. Die chinesische Währung ist seitdem nicht mehr ausschließlich an den Dollar gebunden, sondern wird durch ein Währungskorb-System bestimmt⁹. Diese wirtschaftspolitische Entscheidung ist als Maßnahme auf inländische und ausländische wirtschaftliche Entwicklungen zurückzuführen. Es kam in China zu hohen Leistungsbilanzüberschüssen, die ausgehend von 2% von 2003 bis 2007 auf insgesamt 10% angestiegen sind. Im Zusammenspiel mit hohen ausländischen Direktinvestitionen führte dies zu hohen Zahlungsbilanzüberschüssen. Damit ging ein immer weiter steigendes Handelsdefizit der USA einher, was wiederum auf das chinesische Exportgeschäft in die USA zurückgeführt werden kann. Die Zahlungsbilanzüberschüsse der chinesischen Wirtschaft wurden von Ökonomen als ein Wechselkursproblem ausgelegt und dementsprechend wurden die immer größer werdenden Währungsreserven im Zusammenhang

⁸ Vgl. Küster, 2014

⁹ Vgl. Wen, 2009

mit einer Manipulation des Wechselkurses durch die chinesische Regierung angeführt. Darüber hinaus wurde aus geldpolitischer Sicht eine Reform des Wechselkursregimes befürwortet, da die Geldmengensteuerung durch einen festen Wechselkurs erschwert wird¹⁰. Dies ist auf das Krugmans Trilemma¹¹ zurückzuführen.

„Diese Theorie besagt, dass eine Notenbank nur zwei von drei Zielen – also eine eigenständige Geldpolitik, einen stabilen Wechselkurs und freie Kapitalbewegungen – gleichzeitig verfolgen kann. Angesicht der unvermeidbaren Erosion der Kapitalverkehrskontrolle wird die Geldmengensteuerung bei einem festen Wechselkurssystem immer schwieriger.“¹²

Im Laufe der Zeit nahm durch diese Entwicklungen der politische Druck der Außenhandelspartner Chinas, mit der Forderung nach einer Aufwertung des Renminbi, immer weiter zu. Dieser Forderung kam die chinesische Regierung schließlich am 21. Juli 2005 in Form eines Wechsels des Wechselkursbildungsmechanismus nach und wertete in diesem Zuge den Renminbi einmalig um 2.1 Prozent auf¹³. Durch eine gleichmäßige und kontrollierte Aufwertung der Währung wurde aus chinesischer Sicht eine Balance gefunden die inländischen Interessen zu erfüllen und den ausländischen Forderungen nachzukommen, um wirtschaftliche Sanktionen wie Importzöllen auf chinesische Güter zu vermeiden. Hinzu kommt, dass die genauen Bestandteile, des durch die PBC zusammengestellten Währungskorbs, geheim bleiben, um der Gefahr ausländische Währungsspekulationen vorzubeugen. Laut dem Präsidenten der Zentralbank Zhou beinhaltet der Währungskorb mehr als 10 Währungen, vor allem US-Dollar, Euro, den koreanische Won und den japanischer Yen.¹⁴

Bis Juli 2008 wurde der Renminbi kontrolliert auf einen Kurs von 6,8 Renminbi pro US-Dollar schrittweise aufgewertet. Die chinesische Zentralbank gewährte dem Wechselkurs täglich eine Schwankungsbreite von 0,3 Prozent gegenüber dem Währungskorb und dehnte diese schrittweise von 0,5 Prozent, über 1.0 Prozent auf letztendlich 2,0 Prozent im Jahre 2014 aus¹⁵. Eine vollkommene Flexibilität des Wechselkurses ließ die PBC aus strukturell beding-

¹⁰ Vgl. Wen, 2009

¹¹ Vgl. Zimmermann, 2013

¹² Vgl. Wen, 2009

¹³ Vgl. Hennemann, 2013

¹⁴ Vgl. Wen, 2009

¹⁵ Vgl. Küster, 2014

ten Gründen nicht zu und konnte somit jederzeit intervenieren.

Wie in Abbildung 1 zu sehen ist, veränderte sich der Wechselkurs des Renminbi von 2008 bis 2010 nicht. Die chinesische Zentralbank reagierte auf die weltweite Finanzkrise und verzichtete in dieser Zeit auf weitere Aufwertungen und Flexibilisierung des Wechselkurses um die chinesische Exportindustrie zu schützen. 2008 lag der Exportanteil des Bruttoinlandsprodukts auf einem Rekordniveau von 36,3%¹⁶. Dieser signifikant hohe Anteil zeigt die Abhängigkeit der chinesischen Wirtschaft vom Exportgeschäft.

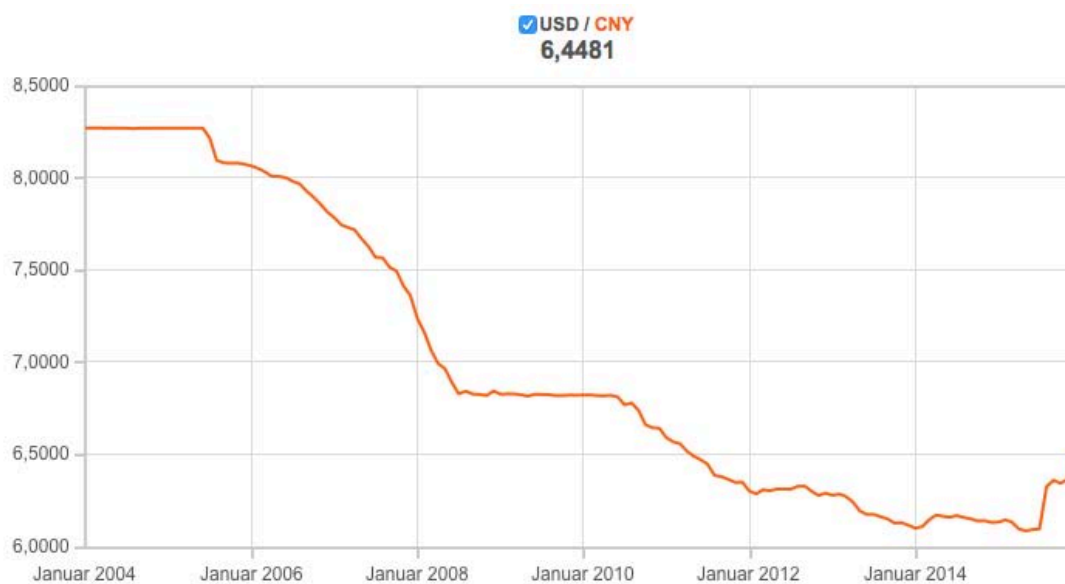


Abbildung 1: US-Dollar/Renminbi Wechselkursentwicklung
Quelle: oanda.com, 2016

Die PBC entschied Mitte 2010 mit der Aufwertung des Yuan fortzufahren, da sich die wirtschaftliche Lage, allen voran auf dem US-Markt, ausreichend beruhigt hatte und wertete den Wechselkurs schrittweise bis Juli 2015 auf das Rekordtief von 6,08 Renminbi pro US-Dollar auf. Zwischenzeitlich jedoch war der Wechselkurs Anfang Januar 2014 durch einen unerwarteten Einbruch der Exporte auf 6,17 Renminbi pro US-Dollar gestiegen.

¹⁶ Vgl. Statista, 2016

2.2 Aktuelle Situation

Im August 2015 reagierte die chinesische Zentralbank auf den unerwarteten Einbruch des Exports. Im Vergleich zum Vorjahr war der Export um 8,3 Prozent eingebrochen¹⁷. Um den Export wieder anzutreiben und dem Abschwung des Wirtschaftswachstums entgegenzuwirken wertete die Zentralbank den Renminbi immer weiter ab.

Wie in Abbildung 2 zu sehen ist, wächst die chinesische Wirtschaft seit 2011 immer langsamer, sodass die Zentralbank wieder dazu übergegangen ist, manipulativ in den Wechselkurs einzugreifen.

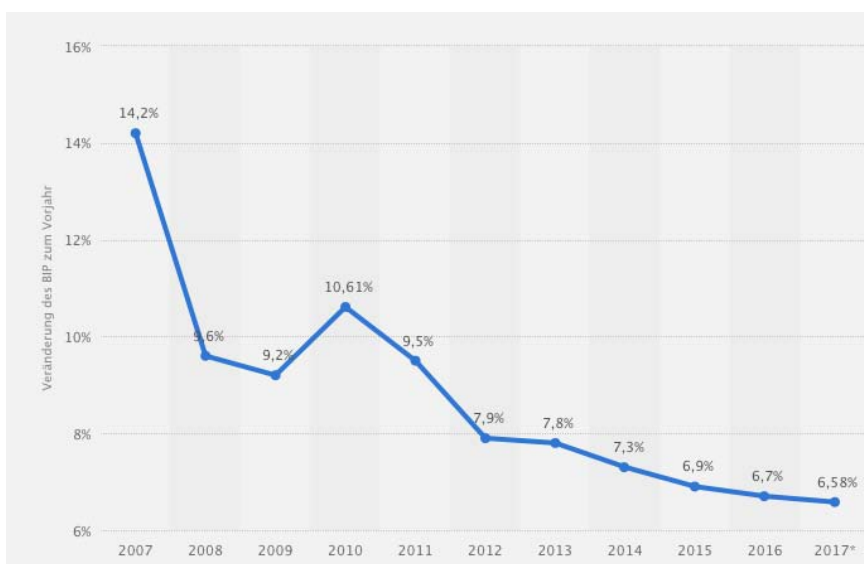


Abbildung 2: Wirtschaftswachstum China

Quelle: Statista.com, 2016

Es ist zu erwarten, dass sich der langfristige Wachstumstrend durch die demographische Entwicklung weiter abschwächt¹⁸. Um der aktuellen konjunkturellen Schwächephase entgegenzuwirken, ist die chinesische Regierung dazu übergegangen so viele Dollar zu verkaufen wie noch nie. Der Verkauf von Währungsreserven dient dazu, den Wechselkurs des Yuan zu stützen und somit antizyklisch auf den Rückgang des Wirtschaftswachstums entgegenzuwirken.

¹⁷ Vgl. Reuters, 2015

¹⁸ Vgl. Auswertiges Amt, 2015

3. Chinas Währungspolitik

3.1 Ziele der chinesischen Währungspolitik

Durch das gezielte Intervenieren der Zentralbank auf dem Devisenmarkt, fördert die Währungspolitik Chinas die Wettbewerbsfähigkeit der zu exportierenden Güter und stimuliert somit das chinesische Wirtschaftswachstum.

Wie in Abbildung 3 zu sehen ist, verzeichnet China signifikant hohe Handelsüberschüsse, die wiederum zu immer größer werdenden Währungsreserven führen. Diese Akkumulation an Devisenreserven wird von vielen Ökonomen als Anzeichen und Bestätigung für eine Manipulation des Wechselkurses seitens der chinesischen Zentralbank gesehen¹⁹.

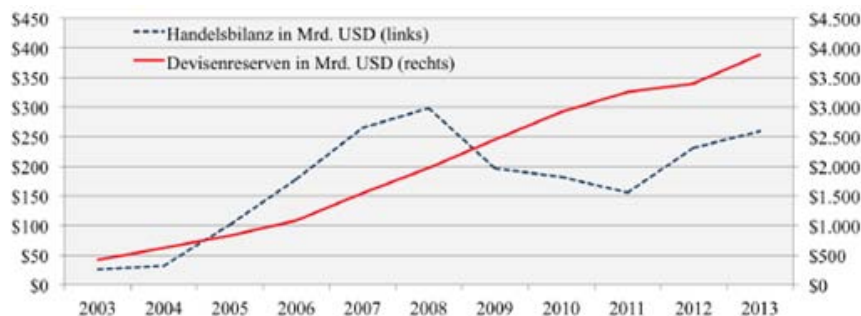


Abbildung 3: Entwicklung chinesische Handelsbilanz (2003-2013)

Quelle: Küster, 2014

Die chinesische Zentralbank strebt darüber hinaus theoretisch nach einer ausgeglichenen Zahlungsbilanz. Diese wird in einem System flexibler Wechselkurse durch den Wechselkursmechanismus induziert. In einem Wechselkursregime wie China, mit Wechselkursbindung, ist dies nicht möglich und aufgrund dessen werden Zahlungsbilanzungleichgewichte akzeptiert um Wechselkursschwankungen auszugleichen.

Abbildung 4 veranschaulicht das Eingreifen der chinesischen Regierung in den Wechselkursmechanismus, der den Wechselkurs auf das ausgegebene Wechselkursniveau bringt. Auf der y-Achse ist der Wechselkurs des Renminbi pro US-Dollar, auf der x-Achse die Menge an US-Dollar im Besitz der Zentralbank abgetragen. Güterimporte und Kapitalexporte implizieren die wechselkursabhängige Devisennachfrage nach US-Dollar und werden auf der

¹⁹ Vgl. Sieren, 2013

Nachfragefunktion dargestellt. Die Devisennachfrage hat aufgrund der Tatsache, dass Güterimporte bei einer Abwertung des Renminbi gegenüber dem US-Dollar abnehmen, eine negative Steigung.

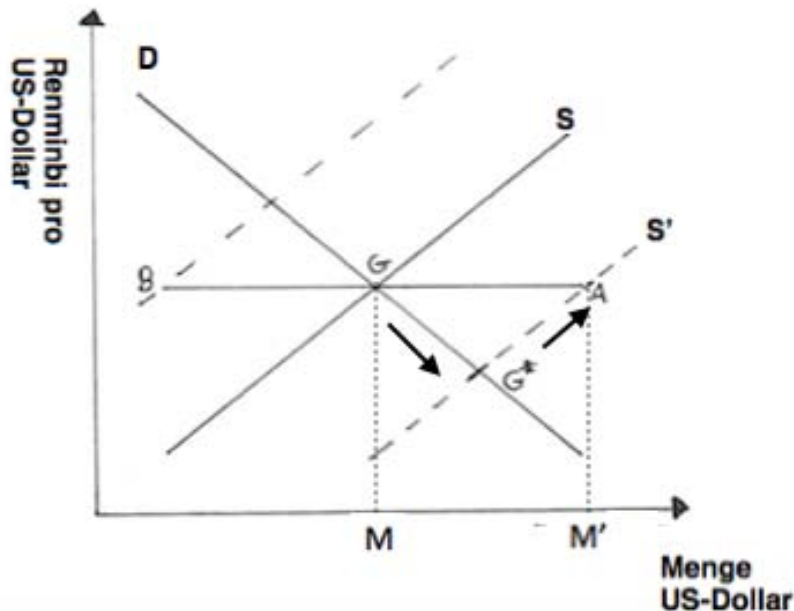


Abbildung 4: Wechselkursfixierung

Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung Hennenmann, 2013

Die Angebotsfunktion, die die Güterexporte und Kapitalimporte und somit das Devisenangebot abbildet, weist eine positive Steigung auf. Dies ist darauf zurückzuführen, dass Güterexporte bei einem sinkenden Wechselkurs abnehmen. Durch einen Anstieg der Güterexporte verschiebt sich die Angebotsfunktion nach rechts, sodass sich bei einer freien Wechselkursbildung ein neues Wechselkursgleichgewicht, was gleichzeitig auch das Zahlungsbilanzgleichgewicht ist, in Punkt G' einstellen. Im chinesischen Wechselkursregime ist dies bedingt durch den festen Wechselkurs nicht möglich, sodass die Zentralbank zu Devisenmarktinterventionen gezwungen wird und das Überschussangebot in Höhe der Strecke GA in Form von US-Dollar aufkauft, um den Währungskurs von 8,29 Renminbi pro US-Dollar zu stabilisieren. Inwiefern sich expansive Geldpolitik auf das Preisniveau und somit auf das primäre Ziel der

Währungspolitik der Preisniveaustabilität auswirkt, ist mit dem folgenden AS-AD Modell²⁰ zu verdeutlichen.

Die AD-Kurve zeichnet die aggregierte Nachfragefunktion²¹ ab und steht für den Zusammenhang zwischen Preis und Output.

$$Y = \left(\frac{M}{P}, G, T \right)$$

Die reale Geldmenge sinkt je höher das Preisniveau P . Daraus resultiert eine Steigung des Zinssatzes auf dem Geldmarkt, wodurch die Investitionsneigung aufgrund von teureren Krediten sinkt und die Produktion abnimmt. Die aggregierte Angebotsfunktion²² wird durch AS abgebildet. Steigt die Produktion erhöht sich die Beschäftigung. Durch die geringere Arbeitslosigkeit steigen die Nominallöhne, die wiederum zu einer Erhöhung der Preise führen. Infolge eines Produktionsanstiegs steigt das Preisniveau. Im Schnittpunkt A der AS- und AD-Kurve liegt das kurzfristige Gleichgewicht bei einem Preisniveau von P und einem Output von Y_n . Bei gegebenem Preisniveau P führt eine Erhöhung der nominalen Geldmenge (Devisenmarktinterventionen) zu einer Erhöhung der realen Geldmenge M/P , woraufhin die aggregierte Nachfrage AD nach AD' nach rechts verschoben wird ($M < M'$) und die Produktion auf Y' ansteigt. Die Volkswirtschaft bewegt sich von der Gleichgewichtssituation A zu B mit einem höheren Preisniveau P' . Das Preisniveau liegt über den Erwartungen der Marktteilnehmer und die AS Kurve verschiebt sich langsam zu AS'. Dies ist auf die Abnahme der realen Geldmenge zurückzuführen, die durch die Anpassung der Preise ($P \uparrow \rightarrow M/P \downarrow$) induziert wird.

Das mittelfristige Gleichgewicht befindet sich im Schnittpunkt C bei einem Preisniveau von P'' und die Produktion geht auf das Ausgangsniveau Y_n zurück. Die reale Geldmenge ist ebenfalls auf das Ausgangsniveau zurückgegangen.

Die Schlussfolgerung ist, dass wenn die nominale Geldmenge steigt, die Preise analog um den gleichen prozentualen Wert steigen.²³ Das AS-AD Modell zeigt, dass expansive Geldpolitik über den Anstieg der Preise Inflation induziert. Abschließend ist zu sagen, dass Devisen-

²⁰ Vgl. Mankiw & Taylor, 2012

²¹ Vgl. Felderer, 2005

²² Vgl. Felderer, 2005

²³ Vgl. Blanchard, 2009

marktinterventionen immer zu einer Veränderung der Geldmenge und des Preisniveaus führen.

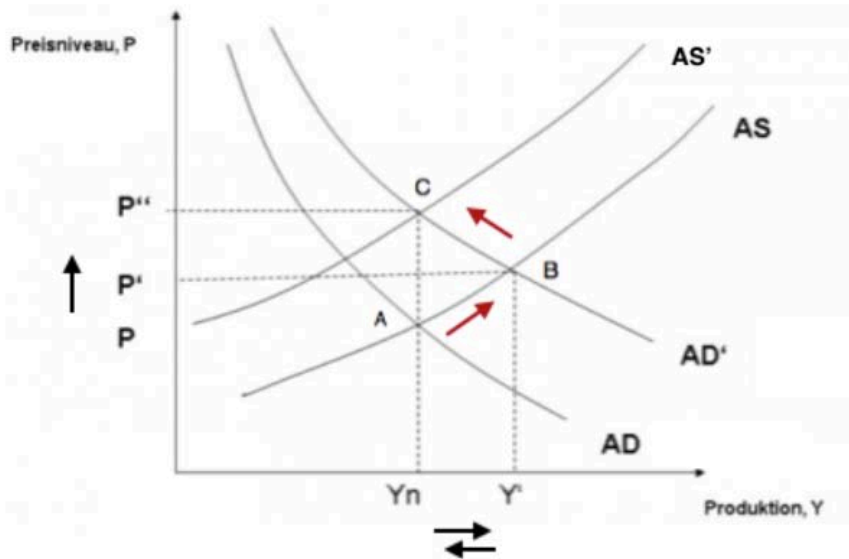


Abbildung 5: Expansive Geldpolitik AS-AD Modell
Quelle: eigene Darstellung in Anlehnung Hennemann, 2013

Dies ist nicht von unerheblicher Bedeutung für die chinesische Geldpolitik, die verpflichtet ist den angestrebten Wechselkurs durch Devisenmarktinterventionen zu halten. Grundsätzlich liegt es im Aufgabengebiet der Zentralbank, die Devisenüberschüsse aus Exportgeschäften und die Devisennachfrage bei einem ausgegebenen Wechselkursniveau zu nivellieren. Im Fall von China müsste die chinesische Zentralbank signifikant viel Geld auf dem inländischen Markt ausschütten und somit zu einem beträchtlichen Anstieg der Geldmenge führen. Die Gefahr von einer unkontrollierbar wachsenden Geldmenge ist hoch. Wie in Abbildung 6 zu sehen kommt es in Folge dessen verzögert zu inflationären Entwicklungen, sodass es zu einer Überhitzung der Wirtschaft kommen kann, die in einer Rezession enden könnte²⁴.

²⁴ Vgl. Müller, 2013

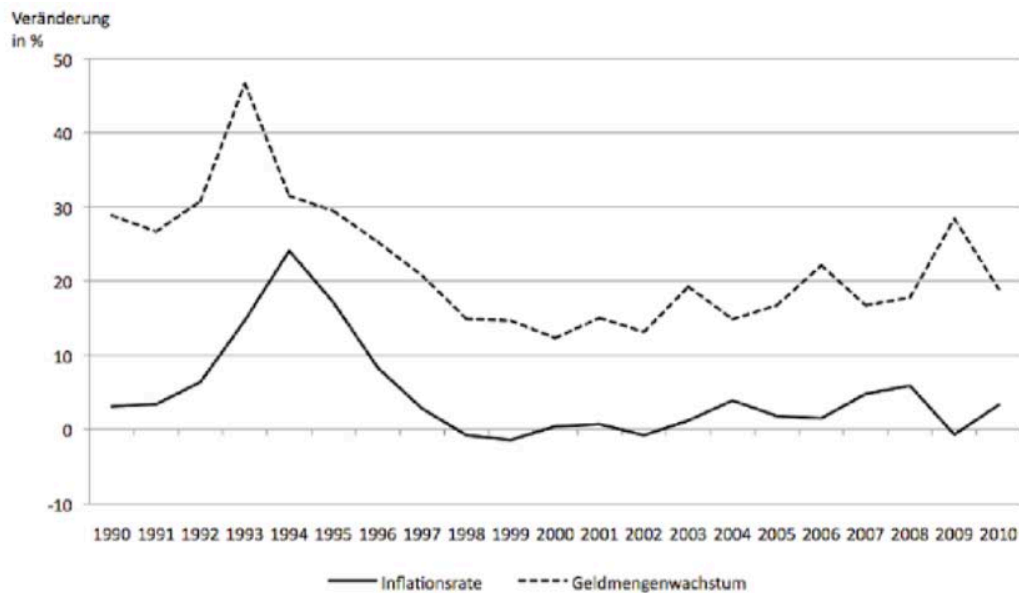


Abbildung 6: Inflationsrate und Geldmengenwachstum (1990-2010)

Quelle: Hennemann, 2013

Diesen Liquiditätsüberschuss gilt es für die chinesische Zentralbank zu sterilisieren und dem Bankensystem mit sterilisationspolitischen Instrumenten „überschüssige“ Liquidität zu entziehen, um das Ausmaß negativer Auswirkungen auf die inländische Wirtschaft zu eliminieren beziehungsweise zu minimieren. Im nachfolgenden Abschnitt werden die geldpolitischen Instrumente der PBC betrachtet.

3.1 Geldpolitische Instrumente

Die chinesische Zentralbank entzieht dem Markt Geld indem sie PBC Staatsanleihen ausgibt, die durch ihren geringen Bestand jedoch begrenzt sind²⁵.

Ein weiteres Instrument sind seit 2003 die Zentralbankwechsel der PBC (Central Bank Bills)²⁶, mit denen die Banken ihre Devisen an die Zentralbank verkaufen können und somit dem Markt ebenfalls Liquidität entzogen werden kann²⁷. Zentralbankwechsel machen 50% der Offenmarktgeschäfte aus und bieten den Vorteil, dass die Zentralbank Laufzeit, Menge und Emissionszeitpunkt selbst bestimmen kann. Des Weiteren bietet sich der Zentralbank durch Emission von Zentralbankwechseln ein Instrument zur Beeinflussung des Geldmarktzinses²⁸.

²⁵ Vgl. Gang, 2010

²⁶ Vgl. Nyawata, 2012

²⁷ Vgl. Goldstein & Lardy, 2008

²⁸ Vgl. Wen, 2009

Das Wichtigste und gleichzeitig effektivste sterilisierende Instrument ist durch die Mindestreserve, die die PBC seit 1984 zu ihrem geldpolitischen Repertoire zählt, gegeben. „Als Hauptfunktion der Mindestreservevorschriften werden üblicherweise die Schaffung einer Abhängigkeit des Bankensystems von der Notenbank, die Steuerung der Bankenliquidität, die Sicherung eines stabilen Geldmengenmultiplikators sowie die Gewährleistung der Solvenz der Banken betrachtet.“²⁹ Des Weiteren dient der Mindestreservesatz dazu, die Geldumlaufgeschwindigkeit zu steuern³⁰. Die Mindestreserve ist das effektivste geldpolitische Instrument, da durch deren Anwendung am schnellsten Liquidität langfristig sterilisiert werden kann³¹.

Zusätzlich zu den zuvor erläuterten Instrumenten wird der Sterilisationsprozess durch eine modifizierte Zinspolitik und strikte Kapitalverkehrskontrollen verstärkt.

Chinas Zinspolitik vollzieht einen Wandel, mit dem Ziel der Zinsliberalisierung von einer Politik mit ausschließlich administrierten Zinssätzen zu einer Politik aus marktbestimmten Zinssätzen. Ein administratives Bestimmungssystem der Zinssätze ist immer mit einer Starrheit der Zinssätze verbunden, sodass sich die Struktur der Zinssätze nicht den Bedürfnissen des Marktes anpassen kann.³² Des Weiteren wird der Einlagezins künstlich niedrig gehalten, sodass sich die Geschäftsbanken günstig refinanzieren können und so die Wirtschaft mit billigen Krediten versorgen. Einerseits beflügelt dies die Wirtschaft, andererseits steigt die Verschuldung chinesischer Unternehmen. Problematisch ist, dass durch die Liberalisierung und die Reduzierung der Geldmenge das Zinsniveau steigt und somit das Kreditausfallrisiko ebenfalls ansteigt. Durch den starken Liquiditätsüberschuss bietet der Zinskanal aufgrund von immer weiter steigenden Zinsen kein starkes Mittel zur Neutralisierung der Devisenzuflüsse.

Hinsichtlich der Kapitalverkehrskontrollen unterliegen Transaktionen, die die Kapitalbilanz beeinflussen, wie zum Beispiel ausländische Direktinvestitionen, Auslandsinvestitionen, Wertpapiere, Finanzderivate, Finanz- und Handelskredite, strengen Kontrollen, um Liquiditätsüberschüsse regulieren zu können. Illegale Kapitalzuflüsse sowie Nettokapitalzuflüsse, die keine langfristigen Investitionen darstellen wirken sich destabilisierend auf das Finanzsystem aus.

²⁹ Vgl. Schmitz, 2004

³⁰ Vgl. Wen, 2009

³¹ Vgl. Huang, 2002

³² Vgl. Wen, 2009

In den letzten Jahren ist es der Zentralbank gelungen durch die zuvor näher erläuterten geldpolitischen Instrumente das Geldmengenwachstum moderat zu gestalten, siehe Abbildung 7, und somit die Inflation zu kontrollieren. Bedenklich ist jedoch, dass es durch das immer weiter steigende Volumen an Sterilisationsmaßnahmen zu Verzerrungen in der Real- und Finanzwirtschaft kommt.

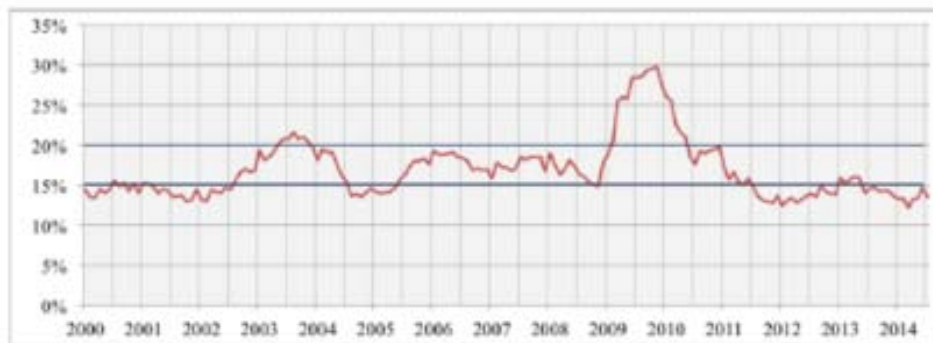


Abbildung 7: Veränderung des Geldmengenaggregats (2000-2014)

Quelle: Küster, 2014

Darüber hinaus erhöhen steigende Zinsen zum einen das Kreditausfallrisiko und zum anderen erschweren sie es der PBC in zunehmendem Maße Devisenzuflüsse zu neutralisieren, da die Ausgabe von Zentralbankwechslern an Rentabilität verlieren³³. Durch künstlich niedrig gehaltene Zinssätze würde die Geldpolitik weiteren Spielraum für Neutralisierungsmaßnahmen erlangen. Gleichzeitig würde die Realverzinsung zunehmen und somit eine Verlagerung des Problems auf anderen Märkten hervorrufen.

4. Auswirkungen der Währungspolitik

4.1 Ausland

Viele ausländische Regierungen, allen voran die amerikanische, kritisieren die politische Gestaltung der Währungspolitik Chinas und den damit verbundenen unterbewerteten Yuan. Mit dem Ansatz der Kaufkraftparitätentheorie („purchasing Power Parity“) sollte die Unterbewertung des Renminbi gegenüber anderen Volkswirtschaften untersucht werden. Die verschiedenen Studien sehen den Yuan allesamt als unterbewertet an. Lediglich das Ausmaß

³³ Vgl. Küster, 2014

der Unterbewertung, welches von einer leichten bis zu einer starken Unterbewertung von über 50% schwankt³⁴, unterscheiden sich die Ergebnisse. Als Schlussfolgerung der Studien ist festzuhalten, dass solange die chinesische Regierung den Wechselkurs durch Interventionen beeinflusst, der Renminbi unter-oder überbewertet bleibt. Durch den Beitritt Chinas 1980 zum IWF, besonders aber durch den Beitritt zur WTO im Jahr 2001 ist China verpflichtet seine wirtschaftspolitischen Entscheidungen den Regeln dieser Institutionen entsprechend zu treffen und einzuhalten. China wird vorgeworfen eine manipulative Wechselkurspolitik zu betreiben mit der Absicht ihre exportabhängige Wirtschaft zu fördern³⁵ und somit gegen die Richtlinien des „Article of Agreements“ Kapitel IV des IWF zu verstoßen.

„[...] Manipulationen des Wechselkurses oder der internationalen Währungsordnung unterlassen, um Anpassungen der Zahlungsbilanz zu verhindern oder einen unfairen Wettbewerbsvorteil gegenüber anderen Mitgliedsstaaten zu erlangen.“³⁶

China ist in der Vergangenheit immer wieder Sanktionen seitens des Executive Board des IWF entgangen, da die Begriffe „Währungskursmanipulation“ und „unfairer Wettbewerbsvorteil“ im „Article of Agreements“ undefiniert bleiben. Das Ausbleiben von Sanktionen seitens internationaler Institutionen wie die WTO oder den IWF bedeuten aber nicht, dass die chinesische Regierung keinerlei Manipulationen des Wechselkurses getätigt hat. Im Gegenteil, Chinas hohe Akkumulation an Währungsreserven und die teilweise signifikant hohe Unterbewertung des Renminbi sind eindeutige Anzeichen dafür, dass die chinesische Regierung in der Vergangenheit den Wechselkurs durch Devisenmarktinterventionen manipuliert hat, um den Währungskurs künstlich niedrig zu halten. US-Politiker argumentieren, dass die chinesische Regierung durch die Unterbewertung des Yuan indirekte Subventionen von Exportgütern tätigt und gleichzeitig den Import von amerikanischen Gütern nach China verteuert. Darüber hinaus wird Chinas Währungspolitik von den USA beschuldigt eng im Zusammenhang mit deren großem Handelsbilanzdefizit zu stehen.

Hinzu kommt, dass der amerikanische Dollar mit dem Anstieg der Bedeutung des Renminbi als Handelswährung im Umkehrschluss an Bedeutung verliert. Protektionistischen Verhaltensweisen in Form von Importzöllen der Handelspartner, wie den USA und des Euroraums,

³⁴ Vgl. Cline & Williamson, 2007

³⁵ Vgl. Lietsch, 2011

³⁶ Vgl. Brehm, 2007

sind als Reaktionen auf die Unterbewertung und dem schleichenden Prozess der wirtschaftlichen Neuausrichtung zurückzuführen. Antidumpingmaßnahmen wichtiger Handelspartner Chinas würden zu einer Minderung des Exportvolumens und damit zu weitreichenden Auswirkungen auf die gesamte Wirtschaft und dessen Wachstum führen.

4.2 Inland

An dieser Stelle konvergieren die Auswirkungen der Währungspolitik auf die Weltwirtschaft und die Auswirkungen auf die inländische Wirtschaft. Die größtenteils durch den „künstlich“ unterbewerteten Yuan angetriebene Exportwirtschaft ermöglicht China ein überdurchschnittlich starkes Wirtschaftswachstum und den Aufstieg zu einer der größten Wirtschaftsmächte.

Wie in Kapitel 3 festgestellt, führen Devisenmarktinterventionen der PBC um den Wechselkurs zu stabilisieren, unweigerlich zu einer Erhöhung der Geldmenge. Zwar besitzt die Zentralbank sterilisierende geldpolitische Instrumente um die Geldmenge zu kontrollieren, jedoch ist eine vollkommene Neutralisierung des Geldmengenzuwachses marktwirtschaftlich nicht umsetzbar, sodass Interventionen verzögert zu einer inflationären Entwicklung führen. Die Ungleichheit der Einkommensverteilung zwischen Land- und Stadtbevölkerung ist darauf zurückzuführen, dass das Wachstum der chinesischen Wirtschaft größtenteils durch den Export induziert wird. Die inflationäre Entwicklung und die höheren Lebenshaltungskosten würden aufgrund dessen hauptsächlich einen Anstieg der ländlichen Armut verursachen³⁷. Des Weiteren stellt die immer stärker voranschreitende Urbanisierung die chinesische Regierung vor Probleme mit der Umwelt wie zum Beispiel die Luftverschmutzung³⁸. Inzwischen wohnen 53,7% der 1,4 Milliarden Einwohner Chinas in Städten. Durch die Unterbewertung des Renminbi kommt es darüber hinaus zu einer Unterentwicklung inländischer Wirtschaftszweige³⁹. Die inländische Konsumgüterbranche und der Dienstleistungssektor weisen extrem große Defizite auf. Die Zentralbank unterbindet inländischen Konsum und somit den Import ausländischer Güter, was sich wiederum negativ auf das Ungleichgewicht der Zahlungsbilanz niederschlägt. Auch nicht außer Acht zu lassen ist, dass durch das immer weiter steigende Volumen an Sterilisationsmaßnahmen Verzerrungen in der Real- und Finanzwirt-

³⁷ Vgl. Hennemann, 2013

³⁸ Vgl. Sieren, 2013

³⁹ Vgl. Wen, 2009

schaft entstehen. Die steigenden Zinsen erhöhen zum einen das Kreditausfallrisiko und zum anderen erschweren sie es der PBC in zunehmendem Maße Devisenzuflüsse zu neutralisieren, da die Ausgabe von Zentralbankwechseln an Rentabilität verlieren. Deshalb wird es China nicht möglich sein die Handelsbilanzüberschüsse auf lange Sicht beizubehalten.

4.3 Herausforderungen der Reformen

Das Ziel der chinesischen Regierung sollte es sein, den in- und ausländischen Spannungsverhältnissen entgegenzuwirken und somit ein nachhaltiges Wirtschaftswachstum zu generieren. Dafür ist ein Prozess struktureller Veränderungen auf wirtschaftspolitischer Ebene notwendig. An dessen Ende müssen ein Wechselkursregime mit völlig flexiblen Wechselkursen und eine marktorientiertere Volkswirtschaft stehen. Entscheidend wird sein, ob es der chinesischen Politik gelingen wird, das Wirtschaftswachstum größtenteils von der Exportwirtschaft und Anlageinvestitionen zu entkoppeln und trotzdem die hohen Wachstumsraten erhalten zu können⁴⁰. Hierfür müssen andere Wirtschaftszweige, besonders der Dienstleistungssektor strukturell verändert und gefördert werden. Darüber hinaus muss der private Konsum angeregt werden um binnennachfrageorientierteres nachhaltigeres Wirtschaftswachstum zu generieren⁴¹. Um dies zu erreichen, ist es wichtig, dass den privaten Haushalten und kleineren Unternehmern Kapital leichter zugänglich gemacht wird und generell eine effizientere Kapitalverteilung des Bankensystems stattfindet. Aus geldpolitischer Sicht sollte es das oberste Ziel sein, den inflationären Druck zu verringern und das außenwirtschaftliche Ungleichgewicht auszugleichen, aber gleichzeitig das Wirtschaftswachstum nicht negativ zu beeinflussen. Wichtig wird es außerdem sein, die Internationalisierung und gleichzeitig die Etablierung des Yuan als Weltwährung voranzutreiben.⁴² Hierfür muss der Yuan Handelswährung, Reservewährung und Kreditwährung sein. Die größte Herausforderung für die chinesische Regierung wird es sein, einen Weg zu finden die in- und ausländischen Spannungsverhältnisse zu entschärfen und eine vollständige Flexibilisierung des Wechselkurses zu gestalten und gleichzeitig nachhaltiges und hohes Wirtschaftswachstum zu generieren. Eine flexibilisierte Wechselkurspolitik könnte einerseits einen Beitrag dafür leisten globale Ungleichgewichte abzubauen und andererseits den inländischen Wohlstand zu fördern.

⁴⁰ Vgl. Küster, 2014

⁴¹ Vgl. Sieren, 2013

⁴² Vgl. Wen, 2009

5. Fazit

Die chinesische Währungspolitik hat in den vier zurückliegenden Dekaden einen bedeutsamen Wandel der Währungspolitik vollzogen, der maßgeblich für das Wachstum der Wirtschaft und dem Wohlstand des Landes verantwortlich ist. Es wurde aufgezeigt, dass die chinesische Regierung durch die feste Bindung der heimischen Währung an den US-Dollar die Stabilität des Landes gefördert hat und Krisen trotzen konnte. Aufgrund des festen Wechselkurses von 1994 bis 2005 und der damit verbundenen „künstlichen“ Unterbewertung des Renminbi wurden vor allem die Entwicklung und das Wachstum des Exportsektors angekurbelt. Exportinduziertes Wachstum, wie es in den letzten zwanzig Jahren zu verzeichnen war, ist bis heute von großer Bedeutung für die chinesische Wirtschaft. Die Entkopplung des Wirtschaftswachstums vom Export ist jedoch notwendig um inländische Ungleichgewichte zu beheben. Der Zusammenhang zwischen festen Wechselkursen und der Akkumulation von Devisenreserven durch Devisenmarktinterventionen wurde grafisch dargestellt. Es wurde ausgearbeitet, dass Devisenmarktinterventionen zu einer Erhöhung der nominalen Geldmenge und der Preise führen und letztendlich in einer inflationären Entwicklung resultieren. Basierend auf dieser Erkenntnis wurden die währungs- und geldpolitischen Instrumente und Ziele im Hinblick auf den Liquiditätsüberschuss genauer betrachtet. Es wurde gezeigt, dass China durch Sterilisationsoperationen zur Neutralisation überschüssiger Liquidität, einer angepassten Zinspolitik und Kapitalverkehrskontrollen das feste Wechselkurssystem sichert. Ein weiterer Bestandteil der Arbeit waren die in- und ausländischen Auswirkungen. Es wurde einerseits auf das Spannungsverhältnis zwischen China und dessen Handelspartner eingegangen, welchem der Vorwurf der Manipulation des Wechselkurses seitens der chinesischen Regierung und der Forderung nach einer Aufwertung und Flexibilisierung des Wechselkurses zugrunde liegt. Andererseits wurde aufgezeigt, dass es auch im Inland zu starken realwirtschaftlichen Problemen kommt und umfassende Wirtschaftsreformen unausweichlich sind. Das Ziel der chinesischen Regierung ist es, einen Weg zu finden, der die in- und ausländischen Spannungsverhältnisse entschärft und in der Lage ist, die vollständige Flexibilisierung des Wechselkurses umzusetzen und gleichzeitig nachhaltiges und weiterhin großes Wirtschaftswachstum zu generieren. Im Moment befindet sich die chinesische Wirtschaft mitten in einem Reformprozess, der von der politischen Führung schrittweise kontrolliert und gezielt vorangetrieben wird. Am Ende dieses Reformprozesses wird China aus geldpoli-

tischer Sicht auf eigenen Beinen stehen und der Yuan zu einer, wenn nicht zu der, Weltwährung heranreifen. Wie lange, in welchem Tempo und unter welchen Bedingungen der Reformprozess verlaufen wird, ist nur schwer voraussehbar. Sicher ist aber, dass es auf lange Sicht so kommen wird.

Literaturverzeichnis

Auswärtiges Amt (2015) Zugriff am 21.01.2016

http://www.auswaertigesamt.de/sid_7DA9F40D14FB0885AD8A427404B59AEF/DE/Aussenpolitik/Laender/Laenderinfos/China/Wirtschaft_node.html#doc334528bodyText1

Blanchard, Olivier; Iling, Gerhard (2009): Makroökonomie.

Bofinger, Peter; Wollmershäuser, Timo (2001): Managed floating: Understanding the new international monetary order. In: Würzburg Economic Papers.

Brehm, Stefan (2007): Die Integration der VR China in eine globale Finanz- und Währungsordnung. Münster, LIT Verlag Münster.

Cline, William; Williamson, John (2007): Estimates of the Equilibrium Exchange Rate of the Renminbi: Is there a Consensus and, If Not, Why Not? Washington DC, Peterson Institute for International Economics.

Felderer, Bernhard (2005): Makroökonomik und neue Makroökonomik. 9 Auflage, Springer.

Gang, Fan (2010) Zugriff am 22.01.2016

<http://www.project-syndicate.org/commentary/china-s-monetary-sterilization?version=german&barrier=true>

Goldstein, Morris; Lardy, Nicholas (2008): Debating China's Exchange Rate Policy.

Hennemann, Nils Stefan (2013): Chinas Währungspolitik im Wandel. Hamburg, Bachelor und Master Publishing.

Huang, Yanfen (2002): The Money Supply Process and Monetary Policy in China. Essen, Peter Lang.

Küster, Alexander (2014): Die Währungspolitik Chinas im Wandel. Grin Verlag.

Lietsch, Jutta (2011) Zugriff am 19.01.2016

<http://www.taz.de/!5110345/>.

Müller, Hans-Jürgen (2013): Angewandte Volkswirtschaftslehre: Wirtschafts-politische Fallstudien mit Lösungstechniken. Springer Verlag.

Mankiw, N. Gregory und Taylor, Mark (2012): Grundzüge der Volkswirtschaftslehre. Schäffer Poeschel.

Nyawata, Obert (2012): Treasury Bills and/or Central Bank Bills for Absorbing Surplus Liquidity. International Monetary Fund.

Oanda.com (2016) Zugriff am 24.01.2016

<http://www.oanda.com/lang/de/currency/converter/>

Reuters (2014) Zugriff am 25.01.2016

<http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/exportweltmeister-china-ist-jetzt-die-groesste-handelsnation-der-welt-12745612.html>

Reuters (2015) Zugriff am 22.01.2016

<http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/eurokrise/wechselkurse-chinesische-zentralbank-schickt-yuan-weiter-auf-talfahrt-13746085.html>

Schmidt, Dirk; Heilmann, Sebastian (2012): Außenpolitik und Außenwirtschaft der Volksrepublik China. Springer Verlag.

Schmitz, Elmar (2004): Bankenreform und geldpolitische Steuerung in der Volksrepublik China, Entwicklung, stand und Perspektiven. Düsseldorf, Books on Demand GmbH.

Sieren, Frank (2013): Geldmacht China: Wie der Aufstieg des Yuan Euro und Dollar schwächt. Hanser.

Statista.com (2016) Zugriff am 19.01.2016.

<http://de.statista.com/statistik/daten/studie/14560/umfrage/wachstum-des-bruttoinlandsprodukts-in-china/>

Statista.com (2017) Zugriff am 01.05.2017

<http://de.statista.com/statistik/daten/studie/28248/umfrage/anteil-der-exporte-am-bruttoinlandsprodukt/>

Statistisches Bundesamt (2016) Zugriff am 20.01.2016

http://genesis.destatis.de/genesis/online;jsessionid=760B5861A56001F847ECEA7FF567D557.tomcat_GO_2_3?operation=previous&levelindex=3&levelid=1453736131108&step=3

Wen, Yongpeng (2009): Chinesische Geldpolitik: Ziele, Instrumente, Strategie und Transmissionsprozess. 1. Auflage, Optimus Mostafa Verlag.

Wintrobe, Albert; Breton, Ronald (1978). A Theory of Moral Suasion. The Canadian Journal of Economics.

Zimmerman, Klaus (2013): A Contemporary Concept of Monetary Sovereignty. Oup Oxford.

Arbeitsmarktpolitik in China

Jan Kräuter^{*}

1. Einleitung

Die Arbeitsmarktpolitik in China hat sich im letzten Jahrhundert mehrmals drastisch gewandelt. Obwohl es zu China weitreichende und differenzierte Literatur gibt, sind die genaueren Gegebenheiten in weiten Teilen der Bevölkerung abseits Asiens nur oberflächlich bekannt. Während das „Reich der Mitte“ heute in Deutschland mit seinem enormen Wirtschaftswachstum und seiner Exportstärke auffällt, machen immer wieder Berichte über die schlechten Arbeitsbedingungen auf sich aufmerksam. Namentlich hat der Elektronikteilehersteller Foxconn wiederholt mit seinen unmenschlichen Arbeitsbedingungen, die in den Jahren 2010 und 2013 zu Selbstmordwellen führten, Bestürzung ausgelöst (SPIEGEL ONLINE 2013). Auch wenn stets von allen Seiten beteuert wurde, die Bedingungen zu verbessern, scheint dies ein chinaweites Problem zu sein. Die Umstände der Arbeit entsprechen nicht den Standards, die im Westen vorherrschen. Es wird im Folgenden herausgearbeitet, wie sich der Arbeitsmarkt und seine Bedingungen in China entwickelt haben und wie die aktuellen Zustände aussehen. Handelt es sich um Verfehlungen einzelner Akteure oder ist die Ausbeutung des „kleinen Arbeiters“ in der Volksrepublik China von systemischer Natur? Kann dieser Vorwurf vielleicht auch nur für frühere Zeiten bestätigt werden und ist vieles davon nur noch ein über die Zeit gewachsenes Vorurteil? Um darauf Antwort geben zu können, soll zunächst ein Überblick über die Zeit nach der Gründung der Volksrepublik erfolgen. Über die Kehrtwende nach der Öffnung und seine Implikationen für den Arbeitsmarkt und den Arbeitnehmer in China kommt die Analyse zu der Darstellung der heutigen Bedingungen des Arbeitsmarktes und der politischen Interventionen. In einem letzten Schritt werden die Ziele der Politik im Rahmen der veröffentlichten Fünfjahrespläne kritisch beleuchtet.

^{*} Universität Münster, email: jan.kraeuter@web.de

2. Historische Entwicklung

Am 01. Oktober 1949 wurde die Volksrepublik China (VR China) ausgerufen. Auch wenn zu diesem Zeitpunkt noch nicht alle Gebiete Chinas von den kommunistischen Kräften kontrolliert wurden, etablierte sich die neue Herrschaft schnell und zunächst ohne größere Widerstände, da die Hoffnung besonders von der Landbevölkerung groß war, dass sich die Lebensumstände verbessern (Dabringhaus 2008). Der Kommunismus stellte die Arbeitsbedingungen und das soziale Gefüge auf den Kopf. Mao Zedong, gefeiert als Führer und Sieger der Revolution, bestimmte die Geschicke Chinas für die nächsten Jahrzehnte. Dem Erfolg, das Land zu einen und aus dem Bürgerkrieg zu führen, steht ein Politikstil gegenüber, der in der Retrospektive humanitär sowie wirtschaftspolitisch mehr als fragwürdig ist (Berg und Wolff 2011).

2.1. Maoismus

Am Anfang der wirtschaftlichen Umstrukturierung Chinas stand die sogenannte „Bauernbefreiung“. Die Großgrundbesitzer wurden enteignet und das Land an die einfachen Bauern übergeben (Ederer und Franzen 1996). Schon hierbei wurden die Grausamkeiten in Maos Politik deutlich, denn der Enteignung folgten Hinrichtungen oder Straflager für die bäuerliche Elite (Dabringhaus 2008). Rein wirtschaftlich betrachtet sind diese Vorfälle und die nachfolgend erläuterten tragischen Dezimierungen der chinesischen Bevölkerung als enormer Verlust des Humankapitals zu sehen. Die komplette Struktur und Expertise der landwirtschaftlichen Elite wurden zerstört. Zurück blieben die Landarbeiter mit den neu eingesetzten Parteifunktionären. Einer Familie blieb lediglich ein Hektar Land zur Bewirtschaftung. Da dies jedoch nicht zur Deckung der lebensnotwendigen Bedürfnisse ausreichte, mussten sich schon zu Beginn der postrevolutionären Agrarproduktion Familien zur Bodenbestellung zusammenschließen. Das gewonnene Land ging schon einige Jahre später im Zuge des „großen Sprungs nach vorne“ in den Staatsbesitz über und die Kollektivierung wurde auch offiziell forciert, so dass bis zu 500 Familien gemeinsamen Boden bearbeiteten (Ederer und Franzen 1996). Die landwirtschaftliche Produktion wurde durch die kollektivistischen Reformen ineffizient und führte zu Hungersnöten und Massensterben. Diese enorme Fehlentwicklung wurde durch begleitende Maßnahmen noch verschlimmert. Premierminister Zhou Enlai veranlasste die Aufstellung von 15.000 Kleinöfen auf dem Land, da von staatlichen Planungsstellen errech-

net wurde, dass die Landbevölkerung noch zusätzliches freies Arbeitspotential hätte (Chen 1996). Die geforderten Abgabemengen an Eisen führten zur Vernachlässigung der landwirtschaftlichen Produktion und zur Verschärfung der Hungernot. Selbst vorsichtige Schätzungen gehen von mindestens 30 Millionen Hungertoten aus, die der agrarischen Fehlpolitik zum Opfer fielen. Nur die 1966 beginnende „Große Kulturrevolution“ raffte annähernd ähnlich große Bevölkerungsanteile dahin. So wurden aus der geistigen Elite des Landes aus Angst vor Widerständen insgesamt noch einmal über 10 Millionen Intellektuelle von staatlicher Seite ermordet oder in Zwangslager verwiesen (Berg und Wolff 2011). Zusätzlich zu der humanitären Tragik war die Dezimierung der ländlichen Bevölkerung, insbesondere der gebildeten städtischen Schicht, rein wirtschaftlich betrachtet eine unermessliche Vernichtung von Humankapital und potentieller Schöpfungskraft.

Ab 1956 war die VR China offiziell eine Planwirtschaft (Braun 2011). Freie Arbeitswahl war nicht gegeben. Zwar bekamen die Arbeiter lebenslange Beschäftigungsgarantien, die in der Familie weitervererbt wurden, jedoch wurden sie den Staatsunternehmen ohne Mitspracherecht zugeteilt (Kubach 2011). Zudem wurde die Bevölkerung stark an die Region gebunden. Das Hukou-System (System der ständigen Wohnsitzkontrolle), welches 1958 eingeführt wurde, zwang jeden Chinesen seinen Lebensort eintragen zu lassen mit dem wichtigen Vermerk, ob er zur Stadt- oder Landbevölkerung gehörte. Für jeden Umzug benötigte es die Erlaubnis der Behörden. Insbesondere der Wechsel vom Land in die Stadt, in der soziale Absicherung und Arbeitsmöglichkeiten besser waren beziehungsweise bis heute sind (in abgeschwächter Form), war damals fast unmöglich (Bao et al. 2011). Erst nach dem Tod Maos 1976 begann ein politisches Umdenken.

2.2. Wirtschaftliche Öffnung

In der Staatsführung folgte Deng Xiaoping auf Mao Zedong. Dieser wurde zuvor aufgrund seiner vergleichsweise wirtschaftsliberalen Ansichten von Mao noch zurückgehalten. Ohne eine eindeutige Abgrenzung von der Planwirtschaft wurden nun marktwirtschaftliche Elemente in die chinesische Volkswirtschaft eingebaut. Der Beginn der wirtschaftlichen Öffnung erfolgte mit der Agrarreform im Jahr 1978. Zwar wurde der Landbesitz nicht an die Bauern zurückgegeben, jedoch wurde die Kollektivierung aufgehoben. Im Gegenzug zum Verkauf

einer Mindestmenge ihrer Produkte an den Staat, bekamen die Bauern vertraglich für 10 bis 20 Jahre das Recht, ihr Farmland zu bestellen inklusive Verlängerungsoptionen. Weiterhin stand es ihnen frei, über Produktions- und Absatzmengen zu befinden. Aus den erstmals möglichen Gewinnen konnten die Bauern ländliche Betriebe gründen und investieren. So entwickelte sich eine Privatwirtschaft. Die urbane Reform 1980 erlaubte auch staatlichen Betrieben Gewinne zu generieren und einzubehalten. Marktkräfte und monetäre Größen wurden zum Auslöser für gesteigerte Effizienz. Der Standardlohn wurde aufgeweicht und in ein Zuschlagsmodell umgewandelt. Markt- und Planwirtschaftsprodukte sowie die entsprechenden Preise sollten nebeneinander existieren. Weiterhin den Vorgaben des Staates folgend, vergrößerten die Unternehmen stetig die planunabhängige Produktion, so dass die Planwirtschaft einen schnell abnehmenden Anteil an der betrieblichen Produktion darstellten (Chen 1996). Das 1984 eingeführte duale Preissystem schaffte sich Stück für Stück für Stück zugunsten von freien Preisen ab. Mit steigender Effizienz und somit sinkenden Marktpreisen sowie der Adaption der Planpreise führte die Angleichung in vielen Fällen gegen Ende der 1980er zur Abschaffung von Planpreisen. Nichtsdestotrotz blieben Planpreise gerade in Bereichen wie Energie und Grundnahrungsmittel erhalten. Die zentrale Planung in China verschob sich zunehmend von der Mikro- auf die Makroebene. Der faktischen Änderung Rechnung tragend wurde ab 1992 offiziell nicht mehr von Planwirtschaft, sondern fortan von „sozialistischer Marktwirtschaft“ gesprochen (Chen 1996).

Neben der vorherigen Form der Arbeitsverträge auf Lebenszeit etablierte sich die Vertragsarbeit nach der wirtschaftlichen Öffnung. Diese Verträge waren mit eindeutig höheren Risiken verbunden, da sie nur auf Zeit abgeschlossen waren und keine zusätzliche Absicherung existierte. Gravierender jedoch war die Zunahme der Beschäftigungsverhältnisse ohne jede Form von Verträgen. Die Informalisierung hatte ihren Ursprung hauptsächlich im Wettbewerbsdruck und dem Hukou-System. Der Wettbewerb durch die internationalen Märkte verführte Arbeitgeber dazu, günstige arbeitnehmerfeindliche Arbeitsrelationen zu etablieren. Da es ein deutliches Überangebot an billigen und geringqualifizierten Arbeitskräften gab sowie eine geringe soziale Absicherung vom Staat (insbesondere der ländlichen Bevölkerung) bestand, mussten diese von den Arbeitern angenommen werden, auch wenn das bedeutete, keine schriftlichen Verträge zu bekommen, jederzeit kündbar zu sein und unter teils menschenunwürdigen und gesundheitsgefährdenden Bedingungen zu arbeiten (Braun 2011). Das Hukou-System zwang ländliche Arbeiter, die dennoch in der Stadt arbeiten wollten, Beschäf-

tigungen illegal aufzunehmen. Auch nach der Abschwächung der restriktiven Unterschiede zwischen Land und Stadt wurden Arbeitsmigranten politisch benachteiligt, da lokale Behörden zunächst ihre eigene Bevölkerung in Beschäftigung sehen wollten (Braun 2011). Selbst Staatsbetriebe bauten die alten formalen Stellen zugunsten informaler günstigerer Arbeitsrelationen ab. Die vormals auf Lebenszeit eingestellten Chinesen hatten auf dem freien Markt große Probleme, da sie jeweils nur wenig diversifizierte Arbeitserfahrungen durch die ihnen langjährig zugeteilten eintönigen Jobs hatten. So mussten sich auch die „Wiederbeschäftigten“ mit informellen und schlechten Bedingungen zufriedengeben (Braun 2011).

In den letzten Jahrzehnten setzten sich zunehmend atypische Arbeitsbeziehungen durch, wie die Leiharbeit und das Subcontracting. Gemeinsam ist beiden, dass mindestens eine weitere Instanz zwischen Arbeitnehmer und Arbeitgeber geschaltet wird. Es war von rechtlicher Seite und auch in der Praxis unklar, wer die Pflichten gegenüber Arbeitnehmern, beispielsweise beim Arbeitsschutz, zu tragen hat (Braun 2011). In vielen Fällen führte dies dazu, dass Arbeitnehmer noch weniger der ihnen rechtlich zustehenden Bedingungen erfuhren. Geltende Mindestlöhne mussten in diesen wie auch anderen Arbeitsformen nicht gezahlt werden, da diese sich nur auf Vollzeitstellen bezogen (Braun 2011).

Auch wenn 1995 ein Arbeitsgesetz in Kraft getreten ist, welches die meisten chinesischen Arbeitnehmer schützen soll und de jure einen großen Fortschritt bedeutete, war die Rechtssicherheit stets ein großes Problem in China. Bezog sich nun der Arbeitsschutz auf alle Arbeiter formell wie informell und unabhängig vom Vorliegen eines Arbeitsvertrages, blieb der juristische Weg, Rechte einzuklagen, weiterhin schwierig und teuer. Chinesische Anwälte sind nicht gezwungen Fälle anzunehmen und Pflichtverteidiger gibt es nicht. Gerade das Thema Arbeitsrecht ist für die auf Honorarbasis arbeitenden Juristen nicht lukrativ, da die Summen, um die gestritten wird, vergleichsweise gering sind und in China häufig im Sinne der Gesamtwirtschaft entschieden wird, also gegen die Kläger, so dass die Chancen auf Prozessgewinn kleiner als auf anderen Gebieten sind. Anwaltskosten sind in jedem Fall selbst zu tragen, so dass der „kleine Arbeiter“ in solchen Situationen nicht die Mittel aufbringen kann, tragischerweise oft aufgrund der Streitsache selbst, also aufgrund zu geringer oder einbehaltener Entlohnung (Braun 2011). Gewerkschaften in China sind nicht unabhängig vom Parteiapparat oder der Unternehmensleitung und können somit nicht die Unterstützung bieten wie konventionelle Arbeitnehmervertretungen. Schließlich liegt auch die Beweislast beim

Arbeitnehmer, wenn dieser wegen schlechter Arbeitsbedingungen klagt. Da oft nicht einmal ein Arbeitsvertrag vorliegt, ist der Nachweis der Arbeitsbeziehung an sich schon schwierig (Braun 2011). Zwar sind die Gewerkschaften nicht so eindeutig den Arbeitnehmern zuzuordnen wie in Europa, trotzdem bekamen sie zunehmend die Möglichkeit, im Namen der Arbeiterschaft zu agieren. Seit 2001 sind Gewerkschaftsvertreter mit einem zusätzlichen Kündigungsschutz abgesichert und müssen bei Massenentlassungen (ab 50 Arbeitnehmern) ihr Einverständnis geben (Schucher 2006).

3. Ist-Zustand

Der Arbeitsmarkt in China ist auch heute noch aus den zuvor erläuterten historisch gewachsenen Gründen stark in ländliche und städtische Arbeitskräfte geteilt sowie in formelle und informelle Beschäftigung. Schätzungen aus den 2000ern zufolge sind ungefähr die Hälfte der Arbeitnehmer informell beschäftigt, abhängig von der Branche bis zu 80%, wie zum Beispiel im Baugewerbe (Braun 2011). Im Großen und Ganzen bleiben die Probleme, die sich nach der wirtschaftlichen Öffnung aufgetan haben, auch heute noch existent. Nichtsdestotrotz ist eine Linderung zu beobachten. Insbesondere der rechtliche Rahmen und die Arbeitsgesetze tragen zur Verbesserung der Situation auf dem Arbeitsmarkt bei. 2008 traten das Arbeitsvertragsgesetz (AVGes), das Beschäftigungsförderungsgesetz (BFGes) und das Arbeitskonfliktgesetz (AKGes) in Kraft und lösten die Regelungen von 1995 ab. Ausgearbeitet wurden die Änderungen in Mitsprache vom Volk, welches Änderungsvorschläge einbringen konnte. Das Zugehen auf die Arbeiter im Sinne deren Arbeitsrechte und deren Mitspracherecht kann vor dem Hintergrund gesehen werden, dass sich seit 1990 die Protestdemonstrationen vervielfacht haben (Wang et al. 2009). Das Arbeitsvertragsgesetz bezieht sich nun nicht mehr nur auf unbefristete Vollzeitstellen, sondern namentlich auch explizit auf „befristete [...] und projektbezogene Verträge“ (Braun 2011: 50). Die Einbeziehung dieser Formen von Beschäftigung wird von der Ausweitung des Mindestlohns untermauert, der nun auch stundenbasiert greift und nicht nur als Gesamtverdienst für Vollzeitstellen. 50 bis 100% Aufschlag gilt bei Nichteinhaltung, was in diesem Fall jedoch ein Rückschritt zu früheren Regelungen ist, die 100 bis 500% vorsahen (Braun 2011). Mit dem Gesetz wird nicht nur ermöglicht, dass auch mit diesen Beschäftigungsformen Verträge bestehen, sondern auch das Abschließen selbiger forciert. Alte mündliche Verträge gelten fortan als unbefristet, sofern dem nicht widerspro-

chen wird, was zur Überprüfung aller Arbeitsbeziehungen und zu schriftlichen Verträgen führen soll (Schucher 2006). Arbeitnehmern ohne Vertrag muss in Zukunft das doppelte Gehalt gezahlt werden. Ist dies mindestens ein Jahr der Fall, muss zudem ein unbefristeter Vertrag geschlossen werden (Wang et al. 2009). Um Fehlanreize vorzubeugen, die zur Unterwanderung dieser Regelungen führen, ist festgelegt, dass auch ohne Arbeitsvertrag alle Rechtsansprüche sowie die Branchentarifverträge gelten (inwiefern das in der Praxis funktioniert, soll später erläutert werden). Ähnlich der Regelungen in vielen westlichen Ländern werden die Arbeitnehmer durch ein Recht auf unbefristeten Vertrag gestärkt, wenn diese wiederholt einen befristeten Vertrag für die gleiche Stelle hatten oder diese mindestens 10 Jahre ausüben. Auch hier müssen bei Nichteinhaltung doppelte Löhne gezahlt werden (Wang et al. 2009). Bei Auslaufen und Nichtverlängerung eines befristeten Vertrages müssen Abfindungen gezahlt werden. Dies gilt auch bei arbeitnehmerseitiger Kündigung, wenn Arbeitsrechte nicht eingehalten wurden. Verdoppelung der (Abfindungs-)Zahlungen gilt auch bei Nichteinhaltung der neugeschaffenen 30-Tage-Kündigungsfrist. Probezeiten wurden zudem auf maximal 6 Monate (bei Beschäftigung unter einem Jahr auf maximal einen Monat) gesenkt, damit nicht über dieses Instrument leichter kündbare Mitarbeiter eingestellt werden können. Der Ausnutzung von Probezeiten wird außerdem vorgebeugt, indem der Mindestlohn auf diese Beschäftigten erweitert wurde (Braun 2011). Da es in der Vergangenheit sehr oft zu Einbehaltung oder Verspätung von Lohnzahlungen kam, werden fortan 50 bis 100% Entschädigungszuschläge fällig. Arbeitnehmerrechte werden weiterhin dadurch gestärkt, dass Unternehmen nun keine Dokumente der Angestellten mehr einbehalten dürfen (was zuvor gängige Praxis war, um Abwanderungs- und Kündigungsmöglichkeiten zu beschränken) und die Sozialversicherungskonten beim Wechsel in andere Regionen Chinas übertragbar sind, was eine weitere Liberalisierung für die Arbeitswahl bedeutet (Braun 2011).

Der alleinige Fakt, dass Leiharbeit mit dem Arbeitsgesetz als Arbeitsform anerkannt wird, bedeutet eine Verbesserung für Arbeitnehmer in Entleihbetrieben. Leiharbeit war vorher schon verbreitet; dadurch aber, dass keine gesetzlichen Regelungen vorhanden waren, gab es auch keine Instanz, die für die Belange der Arbeiter offiziell zuständig war. Die bis dato generell schlechte Umsetzung der Arbeitsbedingungen war in dieser Branche somit besonders problematisch. Die neuen Regelungen holen die Arbeiter formal in die Legalität, indem Arbeitsverträge zwischen Arbeitnehmern und Leiharbeitsfirmen erzwungen werden und diese wiederum mit den Ausleihbetrieben Verträge zu schließen haben. Alle Verträge müssen

dem Leiharbeiter vorgelegt werden (Braun 2011). Da die Mindestvertragslaufzeit auf zwei Jahre festgelegt ist und den Bedingungen von Vollzeitverträgen entsprechen muss, ist die Leiharbeit in diesem Fall sogar bessergestellt als die typische Beschäftigung. Bedeutend ist auch die Lohnfortzahlung in Zeiten, in denen Leiharbeiter nicht vermittelt sind. Der Ausnutzung von Leiharbeit im Gegensatz zur typischen Beschäftigung wird entgegengewirkt, indem Entleihbetriebe einzelne Stellen nicht zweimal hintereinander mit Leiharbeitern besetzen dürfen. Dazu dürfen Leiharbeiter nicht schlechter bezahlt werden als vergleichbare feste Anstellungen. Für die Leiharbeitsfirma führt die mögliche Gefahr von Strafzahlungen bei Nichtbeachtung des Arbeitsrechts in den Entleihbetrieben dazu, die Arbeitsverhältnisse genauer zu überwachen (Braun 2011). Der rechtliche Rahmen ist somit in Teilen enger gestrickt als beispielsweise in Deutschland. Auch die Teilzeitarbeit wird in China nun gesetzlich geregelt. Positiv für die chinesischen Angestellten ist das Verbot von Probezeiten und die Anwendung des neu etablierten Mindeststundenlohns. Dabei sind Teilzeitarbeiter aufgrund der expliziten Möglichkeit, Arbeitsverträge auch mündlich abzuschließen in eindeutig prekäreren Verhältnissen. Außerdem sind im Gegensatz zu allen anderen legalen Formen der Beschäftigung in China keine Abfindungszahlungen bei Kündigung eines Teilzeitvertrages vorgeschrieben (Braun 2011).

Wenig Beachtung im neuen Arbeitsgesetz findet das Subcontracting, bei dem Arbeiten an Subunternehmen weitergegeben werden, teilweise mehrfach, das heißt, von dem Subunternehmen an weitere untergeordnete Unternehmen. Dies ist aus Arbeitnehmersicht problematisch, da es in der Praxis vorkommt, dass Arbeitnehmer gedrängt werden, ein Ein-Mann-Unternehmen zu gründen und die Arbeiten als Vertragspartner zu erbringen. Arbeitsrechtlich untersteht der Arbeitnehmer nun als Selbständiger nur sich selbst und die Wahrung der Arbeitsbedingungen unterliegt nicht mehr dem Auftraggeber (Braun 2011). Abgesehen von dieser recht fragwürdigen Form ist auch heute noch der unternehmerische Geist in China wenig ausgeprägt. Selbständige gibt es bislang nach offiziellen Zahlen nur wenige. Anzumerken ist hier jedoch, dass einige Kleinstbetriebe nicht angemeldet werden, womit die tatsächliche Zahl der Selbständigen höher liegt (Braun 2011).

"Kern aller Rechtsstaatlichkeit ist, dass die Stärke des Rechts gilt und nicht das Recht des Stärkeren." (Süddeutsche.de 2016) Mit diesem Satz bekräftigte Bundeskanzlerin Angela Merkel im Juni 2016 noch einmal, dass im Interesse aller, der internationalen Investoren

sowie der Arbeitnehmer in China, Rechtsschutz und Rechtsdurchsetzung von enormer Wichtigkeit sind, aber auch heute in der Volksrepublik noch nicht zufriedenstellend ausgebaut wurden. Hierzu wurde 2007 das „System zur Lösung von Arbeitskonflikten“ und das „Gesetz zu Schlichtung und Schiedsverfahren bei Arbeitsstreitigkeiten“ (Braun 2011: 67) verabschiedet. Kernpunkt dieser Regelungen ist es, Arbeitnehmerrechte zu wahren und durchzusetzen, aber gerichtliche Auseinandersetzungen auf ein Minimum zu reduzieren. Das Verfahren besteht aus vier Stufen der Streitleistung, wovon erst der letzte vor Gericht endet. Das Ziel außergerichtlicher Einigung lässt sich daran erkennen, dass der direkte Weg zum Gericht gar nicht möglich ist, bevor nicht der dritte Verfahrenspunkt, die Schiedskommission, geurteilt hat. Vorher sind (1.) direkte Verhandlungen zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer und (2.) Schlichtungsverfahren erwünscht (Braun 2011). Klar ist, dass bei schwerwiegenden Problemen der erste Punkt wenig wirksam sein wird, da mindestens eine dritte Partei mitwirken muss, um einen Kompromiss zu finden. Beim Schlichtungsverfahren können Gewerkschaften vermitteln (wie zuvor dargestellt, sind diese in China weniger eindeutig der Seite der Arbeitnehmer zuzurechnen), aber durch die Neuregelung auch Belegschaftsvertreter den Klagen unterstützen. Für viele Arbeitnehmer ist jedoch erst die dritte Stufe von Belang. Über die Schiedskommission ist es dem Arbeitnehmer möglich, Unternehmensdokumente einzusehen, was für sich schon einige Ungereimtheiten für ihn lösen kann (Braun 2011). Der gerichtliche Weg ist heute immer noch schwierig. Anwaltskanzleien und Gerichte sind unterbesetzt, weshalb die kleinen Fälle, wie vorher beschrieben, nachrangig behandelt werden. Immerhin sind die Fristen, bevor Arbeitsrechtsfälle verjähren, auf ein Jahr verlängert worden. Auch die finanziellen Schwierigkeiten zu klagen, sind abgeschwächt worden, da die Prozessgebühren, die vorher unabhängig vom Ergebnis bezahlt werden mussten, abgeschafft wurden. Außerdem sollen Prozesse beschleunigt werden, was die Lohnausfälle senkt, da während der Streitigkeiten in der Regel nicht gearbeitet wird. Schlichtung darf nun nur noch 15 Tage dauern, Schiedsverfahren höchstens 45-60 Tage (Braun 2011).

In der Praxis wurden im Gegenzug zu den neuen teureren und schärferen Regeln für die Unternehmen andere Leistungen gekürzt, wie beispielsweise die Essens- und Wohnungsangebote der Unternehmen für die Arbeitnehmer (Wang et al. 2009). Auch zeigen verschiedene Umfragen und Untersuchungen, dass die neuen Regelungen teilweise schlicht übergangen werden, das heißt, dass die Verträge zwar geschlossen werden, aber in anderer Weise ausgeführt oder in einer für die Arbeiter unverständlichen Sprachen (z.B. Englisch) unterschrieben

werden müssen (Wang et al. 2009). Dies bedeutet aber keineswegs einen Rückschritt, sondern mit Blick auf die Ausgangslage in einzelnen Fällen vor Gericht mindestens eine Erleichterung der Beweislast. Auch ist das neue Arbeitsgesetz Grundlage zur Berufung, falls die Rechtsdurchsetzung sich in Zukunft bessern sollte.

Die offiziellen Zahlen des „National Bureau of Statistics China“ zeigen für den auf diese Reformen folgenden Zeitraum, dem 12. Fünfjahresplan (2011-2015), sehr konstant eine Arbeitslosigkeit von 4%, was allgemein als Vollbeschäftigung gilt (National Bureau of Statistics of China 2017). Hierbei ist zu beachten, dass die offiziellen Zahlen der chinesischen Behörden nur bedingt als verlässlich gelten und es unabhängigen Instituten schwer möglich ist, genaue und fundierte Zahlen zu erheben. Die drängenderen Fragen sind darüber hinaus die zu den Bedingungen der Arbeit in Hinblick auf Arbeitsschutz und Entlohnung. So stellte Chung in seiner Erhebung von 23 südchinesischen Unternehmen im Zeitraum von 2009 bis 2011 fest, dass der Anteil schriftlicher Verträge von 91% auf 100% stieg. Diese wurden jedoch auch 2011 nur in 91% der Fälle im ersten Monat nach Beschäftigungsbeginn geschlossen, ausgehend von 64% im Jahr 2009. Ausgehändigt wurden 2011 nur 87% der Verträge an die Arbeiter, wobei sich dieser Wert innerhalb der drei Jahre verdoppelt hat. Der Mindestlohn, 2009 in 91% der Fälle gezahlt, wurde 2011 flächendeckend ausgezahlt (Chung 2015). Anzumerken ist hierbei, dass die Stichprobe die Elektronikindustrie fokussiert und davon größere Unternehmen, die einem stärkeren öffentlichen Druck ausgesetzt sind, Arbeitnehmerrechte zu wahren. Insbesondere in kleineren Unternehmen und exemplarisch der Baubranche sind negativere Werte zu erwarten. Unstrittig belegen diese Zahlen jedoch einen deutlichen Trend zur stärkeren Durchsetzung elementarer Rahmenbedingungen der Arbeit, der auf die Anstrengungen der Regierung und die dargestellten Reformen zurückzuführen ist.

Schon heute zeigt sich in den offiziellen Zahlen ein deutlicher Strukturwandel, der wie im Folgenden erläutert, in Zukunft noch weiter forciert werden soll. Die Beschäftigung im primären Sektor ist zwischen 2011 und 2015 von fast 35% auf etwa 28% gesunken, während der sekundäre Sektor mit 29-30% weitgehend konstant bleibt und der tertiäre Sektor von etwas über 35% auf über 42% anwächst (National Bureau of Statistics of China 2017).

4. Idealzustand und Zielvorstellungen

Die Ziele der Volksrepublik China liegen seit Jahrzehnten unter anderem im Aufzeigen der eigenen Stärke und Dominanz sowie gleichzeitig in Festigung und Erhalt der politischen Macht. So gibt es stets ein Abwägen zwischen marktwirtschaftlichen Liberalisierungsreformen, die die wirtschaftliche Stärke erhöhen können, Arbeitnehmerrechten, die das Volk aus staatlicher Sicht beruhigen und auch anspornen können und staatlicher Kontrolle. Die im Westen geforderten Reformen werden deshalb stets in geringerer Weise erfüllt, als viele westliche Länder und Beobachter sich das erhoffen. Die Tendenz der chinesischen Politik geht aber trotzdem schrittweise in Richtung wirtschaftlicher Liberalisierung und Stärkung der Arbeiterschaft, was sich auch im 12. Fünfjahresplan (2011-2015), dessen langfristige Auswirkungen heute noch nicht komplett sichtbar sind und dem 13. Fünfjahresplan (2016-2020), der die aktuell wichtigsten Ziele der chinesischen Politik abbildet, widerspiegelt.

4.1. Zwölfter Fünfjahresplan

Der 12. Fünfjahresplan der Volksrepublik China sollte stark darauf abzielen, einen Strukturwandel in China heraufzubeschwören, der den ärmeren Schichten in China zu Gute kommt. Verstärkte Technisierung in agrarischen Betrieben sowie allgemeine Förderung der mechanischen Produktion sollen zum einen die Effizienz fördern und damit das Pro-Kopf-Einkommen erhöhen. Zum anderen können damit Arbeitskräfte im primären und sekundären Sektor eingespart werden, um den Wandel zu einer Dienstleistungsgesellschaft zu vollziehen (Kubach 2011). Dieser Wandel soll auf dem Land durch Förderung von landwirtschaftlichen Großbetrieben forciert werden (Kubach 2011). Diesen ist der Zugang zu Kapital erleichtert. Außerdem führen Skaleneffekte zu größerer Effizienz. Auch in der Industrie soll die Anzahl der Betriebe zugunsten wirtschaftsstarker Großunternehmen verringert werden (Kubach 2011). Indirekt könnte das auf Arbeitnehmer positive Auswirkungen haben, da der Marktüberblick einfacher wird und die Kontrollbehörden so unter Umständen bessere Chancen haben, internationale Standards durchzusetzen. Der generelle Strukturwandel sowie die Umstrukturierung der Unternehmen erfordert auf der anderen Seite hohe Flexibilität der Arbeitnehmer und könnte zu Beschäftigungsproblemen führen. Dies gilt auch für die Energiebranche, in der Arbeitsplätze der Kohleindustrie zugunsten von Öl, Gas, Kernkraft und erneuerbaren Ener-

gien (Wasser-, Wind-, Solarenergie) abgebaut werden sollen. Flankiert wird dies mit der Absicht, in Aus- und Fortbildung zu investieren, insbesondere in Westchina (Kubach 2011). Außerdem sollten die Ausgaben für Bildung 2012 auf 4% des BIPs erhöht werden, um die „Zahl hoch qualifizierter Arbeitnehmer“ und „kreatives, flexibles, innovatives Denken [zu fördern]“ (Kubach 2011: 7). Die Arbeitswelt soll sich differenzierter gestalten und es sollen aktiv Arbeitsplätze geschaffen werden, insbesondere im tertiären Sektor und durch die Unterstützung von Gründungen (Kubach 2011).

Dem Ziel von verstärktem Binnenkonsum folgend wird der Mindestlohn in ganz China erhöht, ebenso wie die Pensions- und Unterhaltszahlungen. Dazu sollen die unteren Einkommensschichten steuerlich entlastet werden und sehr hohe Gehälter unter Aufsicht gestellt werden.

Ganz im Sinne chinesischer Geringverdiener und Benachteiligter ist das Ziel der „Förderung gesellschaftlicher Organisationen“ in den Bereichen Wirtschaft, Wohlfahrt und kommunaler Selbstverwaltung. Damit einher gehen der „Ausbau administrativer juristischer, sozialer und eigenverantwortlicher Regulierungsmechanismen“ (Kubach 2011: 7).

4.2. Dreizehnter Fünfjahresplan

Der 13. Fünfjahresplan setzt da an, wo der 12. aufgehört hat: Dienstleistungen sollen ausgebaut und Überkapazitäten der Industrie abgebaut werden. Weiterhin soll die Infrastruktur verbessert und die Anstrengungen im Umweltschutz intensiviert werden. Die „Förderung gesellschaftlicher Organisationen“ (Kubach 2011: 9) soll sich im „Gesetz für Wohltätigkeitsorganisationen“ niederschlagen (ZEIT ONLINE GmbH 2016). 50 Millionen neue Jobs sollen in urbanen Zentren entstehen als Reaktion auf die fortlaufende Migration vom Land in die Stadt. Die Regierung hat sich das Ziel gesetzt, Arbeitsbedingungen weiter zu verbessern, um Arbeitsanreize zu erhöhen. Auch umgekehrt versucht die Politik, die Migration zu erleichtern und möchte Unternehmer unterstützen, die von der Stadt in ländlichere Gebiete ziehen wollen, um dort zu gründen (The National People's Congress of the PRC 2016). Die hohen Ziele Chinas zeigen, dass der Wille da ist, auf den einzelnen Arbeitnehmer einzugehen und seine Position zu verbessern. Nur die Zukunft kann zeigen, ob der eingeschlagene Weg weiterverfolgt wird und die Arbeitsbedingungen für Chinesen auf das Niveau in Europa oder den USA aufschließen kann. Eine gewisse Skepsis sollte insbesondere dort an den Tag gelegt werden,

wo die anvisierten Verbesserungen in Konflikt mit wirtschaftlichen Zielen treten. Auch sind im 13. Fünfjahresplan wenig konkrete Maßnahmen für die Arbeitsmarktpolitik zu finden, so dass davon ausgegangen werden kann, dass sich die intensiven Bemühungen vom Beginn des Jahrzehnts verlangsamen könnten.

5. Fazit

Der einzelne Arbeitnehmer war in der Volksrepublik China seit der Gründung wenig im Fokus und musste sich den Bedürfnissen des Kollektivs unterordnen. Dies gilt genauso für das strengkommunistische Regime unter Mao wie auch für die Kräfte, die nach der Öffnung die Politik Chinas bestimmt haben und den Machterhalt der KPCh gewährleisteten. Während zwischen den 50er und 70er Jahren Millionen Menschen umkamen, hat sich das Ausmaß, in dem die Belange der Bevölkerung hintenangestellt wurden, verringert und damit die Arbeits- und Lebensbedingungen stark verbessert. Gerade seit Beginn dieses Jahrzehnts stehen die Arbeitsbedingungen des Einzelnen offiziell auf der Agenda der führenden Kader. Das neue Arbeitsrecht ist auf dem Papier mit Regulierungen im Westen gleichauf und zeigt, dass die Partei den Schutz der Arbeitnehmer im Blickfeld hat. Aufgrund von allgemeinen Defiziten im zivilrechtlichen Bereich in China, insbesondere dem Rechtsschutz, mangelt es jedoch an der Umsetzung und Einklagbarkeit der nun vorhandenen Grundrechte. Auch hier ist eine Tendenz der Verbesserung zu erkennen; der aktuelle Fünfjahresplan priorisiert jedoch andere Ziele. Der gewollte Wandel von einer Industrie- zu einer Dienstleistungsgesellschaft und der Innovationsdrang Chinas benötigen aber Entwicklungsfreiraum und gute Arbeitsbedingungen, weshalb eine Abkehr des eingeschlagenen Weges, die Arbeitnehmer besser zu stellen, zur Erreichung der Ziele der Volksrepublik China wirtschaftlich undenkbar ist.

Aufbauend auf die Ergebnisse dieser Arbeit ist eine tiefere Analyse des Rechtssystems nötig, die Probleme ausarbeitet und Wege findet, den Rechtsstaat in China auszubauen. Insbesondere drängt die Frage, ob dies politisch gewollt ist oder ein starker Rechtsstaat dem aktuellen System der alleinigen Herrschaft der Kommunistischen Partei widerstrebt.

Zudem wird fortlaufend zu beobachten sein, ob sich die VR China dem Markt weiter öffnet und in welchem Maß die angestrebte Besserstellung der Arbeitnehmer durchgeführt und weiterverfolgt wird.

Literaturverzeichnis

Bao, Shuming; Bodvarsson, Ö. B.R.N.; Hou, Jack W.; Zhao, Yaohui (2011): The Regulation of Transition Economy. China's Hukou System. In: *Contemporary Economic Policy* 29 (4), S. 564–579. DOI: 10.1111/j.1465-7287.2010.00224.x.

Berg, Chris; Wolff, Sabine (2011): China under Mao. What we know now, and what we should have known then. In: *Institute of Public Affairs Review* 63 (1), S. 48–53. Online verfügbar unter:

<http://web.a.ebscohost.com/ehost/pdfviewer/pdfviewer?sid=7b83d987-3a41-4deb-bc39-21cc0f9b51db%40sessionmgr4001&vid=2&hid=4107>.

Braun, Anne J. (2011): Das Ende der billigen Arbeit in China. Arbeitsrechte, Sozialschutz und Unternehmensförderung für informell Beschäftigte. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften / Springer Fachmedien Wiesbaden, Wiesbaden (Ostasien im 21. Jahrhundert).

Chen, Pu (1996): Economic reform and the transition from plan to market. A model for the gradual approach of transition in China. Univ., Diss.--Bielefeld, 1996. Münster: Lit (Empirische Wirtschaftsforschung und Ökonometrie, 1).

Chung, Sunwook (2015): Explaining compliance. A multi-actor framework for understanding labour law compliance in China. In: *Human Relations* 68 (2), S. 237–260. DOI: 10.1177/0018726714530013.

Dabringhaus, Sabine (2008): Mao Zedong. Orig.-Ausg. München: Beck (Beck'sche Reihe C.-H.-Beck-Wissen, 2439). Online verfügbar unter:

https://books.google.de/books/about/Mao_Zedong.html?id=LuFONefFo0gC&redir_esc=y.

Ederer, Günter; Franzen, Jürgen (1996): Der Sieg des himmlischen Kapitalismus. Wie der Aufstieg Chinas unsere Zukunft verändert. Landsberg/Lech: Verl. Moderne Industrie.

Kubach, Tim (2011): Chinas 12. Fünfjahrplan für 2011-2015. Prioritäten, Zielvorgaben, Projekte. In: *China Analysis* (90). Online verfügbar unter:

http://www.chinapolitik.de/resources/no_90.pdf, zuletzt geprüft am 30.06.2016.

National Bureau of Statistics of China (2017): China Statistical Yearbook 2016. Peking. Online verfügbar unter <http://www.stats.gov.cn/tjsj/ndsj/2016/indexeh.htm>, zuletzt geprüft am 27.04.2017.

Schucher, Günter (2006): Chinas neues Arbeitsgesetz. Stärkung der Schwachen oder nur Beruhigungspille? In: *China Aktuell* (4). Online verfügbar unter:

https://www.researchgate.net/profile/Guenter_Schucher/publication/5080051_Chinas_neues_Arbeitsvertragsgesetz_-_Starkung_der_Schwachen_oder_nur_Beruhigungspille/links/0c960525278e958cb7000000.pdf, zuletzt geprüft am 21.06.2016.

SPIEGEL ONLINE (Hg.) (2013): Apple-Zulieferer. Drei Foxconn-Mitarbeiter stürzen sich in den Tod. Online verfügbar unter:

<http://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/foxconn-drei-mitarbeiter-begehen-selbstmord-a-900669.html>, zuletzt aktualisiert am 18.05.2013, zuletzt geprüft am 02.07.2016.

Süddeutsche.de (Hg.) (2016): Merkel fordert Rechtsstaatlichkeit in China. Online verfügbar unter:

<http://www.sueddeutsche.de/news/politik/international-merkel-fordert-rechtsstaatlichkeit-in-china-dpa.urn-newsml-dpa-com-20090101-160611-99-272384>, zuletzt aktualisiert am 12.06.2016, zuletzt geprüft am 29.06.2016.

The National People's Congress of the PRC (2016): 13th Five Year Plan Stresses Economic Restructuring. In: *China Business Review*, S. 1. Online verfügbar unter:

<http://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=bth&AN=115210726&lang=de&site=ehost-live>.

Wang, Haiyan; Appelbaum, Richard P.; Degiuli, Francesca; Lichtenstein, Nelson (2009): China's New Labour Contract Law. Is China moving towards increased power for workers? In: *Third World Quarterly* 30 (3), S. 485–501. DOI: 10.1080/01436590902742271.

ZEIT ONLINE GmbH (Hg.) (2016): Fünf-Jahres-Plan: China setzt sich ehrgeiziges Wachstumsziel. Online verfügbar unter:

<http://www.zeit.de/politik/ausland/2016-03/china-volkskongress-fuenf-jahres-plan-wirtschaftswachstum>, zuletzt aktualisiert am 16.03.2016, zuletzt geprüft am 30.06.2016.

Politik und Wirtschaftsentwicklung in China

Georg Geller^{*}

1. Einleitung

Schon seit geraumer Zeit beeindruckt die Volksrepublik China mit konstant hohen Zahlen im Wirtschaftswachstum, das viele erstaunen lässt und auch Rätsel aufgibt. Niemand konnte erwarten, dass fast vierzig Jahre nach dem Tod von Mao, China sich heute anschickt, die global führende Wirtschaftsmacht zu werden. Besonders bemerkenswert ist in dieser Hinsicht, dass sich in der politischen Führung auf den ersten Blick nichts geändert hat. Noch immer bestimmt die Kommunistische Partei Chinas als einzige Instanz den Kurs des Riesenlandes.

Dabei hat gerade diese Partei in den Jahren nach Mao einen beachtlichen Wandel hinsichtlich ihrer Programmatik gezeigt.

Deshalb wird in dem ersten Kapitel knapp auf die Organisation der Partei eingegangen und der Versuch unternommen, zu skizzieren, wie politische Entscheidungen in diesem Prozess zustande kommen und welche Herausforderungen auf die Partei und das politische System in China in Zukunft hinsichtlich ihrer Akzeptanz als alleinige Entscheidungsinstanz zukommen. Im zweiten Kapitel soll der wirtschaftliche Entwicklungsprozess Chinas historisch nachgezeichnet werden. Begonnen wird dabei mit der Machtübernahme der Kommunistischen Partei unter Führung Maos, da dies auch einen neuen politischen Abschnitt darstellt und sich die Geschichte Chinas seitdem relativ kontinuierlich und nachvollziehbar darstellen lässt. Im Folgenden wird diese Entwicklung in zwei Zeiträume unterteilt, einmal von 1949 bis 1978, eine Phase, die stark von der Figur Mao Zedongs geprägt ist und sich die politische Programmatik in dieser Zeit kaum geändert hat. Der zweite Zeitraum ist dann von dem 1978 initiierten Reformprozess durch Deng Xiaoping bis in die heutige Zeit geprägt. Ausgehend von der aktuellen Lage wird im dritten Kapitel ein Blick auf die wichtigsten Herausforderungen in China in der Zukunft gewagt. Dabei wird darauf eingegangen, welche

^{*} Universität Siegen, email: georggeller@hotmail.de

Probleme China in Zukunft bevorstehen könnten und wie sich das auf die weitere (wirtschaftliche) Entwicklung des Landes auswirken könnte.

2. Das politische System Chinas

Nach wie vor wird das politische Geschehen in China ausschließlich von der Kommunistischen Partei Chinas bestimmt. Dabei wird die Partei als Institution verstanden, die das politische Geschehen vorgibt und kontrolliert, während dem Staat die Aufgabe zufällt, diese Vorgaben umzusetzen. Gesetze werden nicht mit der Zielsetzung verabschiedet, allen Bürgern Rechtssicherheit oder gar Abwehrrechte gegen den Staat zu gewähren, sondern dienen als Instrument zur Durchsetzung von Handlungsanweisungen von Seiten der Partei (Hartwig 2008, S. 25f.) .

Versucht man, die politische Entscheidungsfindung in China auf einen kurzen Nenner zu bringen, kann man sagen, dass das Zentralkomitee der Kommunistischen Partei Chinas die politischen Richtlinien vorgibt, der Volkskongress diese formal bestätigt, und sie letztlich vom Staatsrat als zentrales Verwaltungsorgan umgesetzt werden (Liew 1997, S. 55).

Die Abgeordneten des Volkskongresses kommen aus allen Teilen des Landes und der Armee und werden jeweils von den lokalen Vertretern gewählt; alle ethnischen Minderheiten in China müssen in angemessener Form vertreten sein. Der nationale Volkskongress kommt jedes Jahr in der großen Halle des Volkes zusammen, in der Zwischenzeit tagt der Ständige Ausschuss (Yang 2001).

Offiziell ist der Volkskongress das höchste politische Organ im Staat, doch in Wirklichkeit ist die Partei die bestimmende Instanz, was sich auch an den Mitgliedszahlen der Abgeordneten in der Kommunistischen Partei zeigt, die 70% der Abgeordneten beträgt, sowie der Tatsache, dass der Staatspräsident gleichzeitig Generalsekretär der Kommunistischen Partei ist (Hartig 2008, S. 27).

Viele Beobachter der chinesischen Politik stellen sich die Frage, wie die Partei bei einer zunehmenden Liberalisierung in der chinesischen Wirtschaft weiterhin in der Lage sein kann, die vollständige Kontrolle über das politische Geschehen in China zu behalten. Der durch die Liberalisierung und Abgabe von Kompetenzen an ein externes Management eingetretene wirtschaftliche Erfolg, könnte dazu beitragen, den alleinigen Führungsanspruch der Partei zu hinterfragen (Tobin 2005, S. 732f.). Eine Reaktion auf diesen möglichen Machtverlust könnte eine umfassende Bürokratisierung sein, um so eine weitreichende Kontrolle über das Leben

der Menschen zu erhalten. Tatsächlich hat die Zahl der Staatsbediensteten in China von 15 Millionen im Jahr 1978 auf 40 Millionen im Jahr 1993 zugenommen, weshalb die Partei sehr stark von der Gefolgschaft dieser Bürokraten abhängig ist und man deshalb möglicherweise nicht gewillt ist, notwendige Reformen in diesem Bereich durchzuführen (Tobin 2005, S. 733ff.).

3. Historische Wirtschaftsentwicklung in China

3.1 China unter Mao Zedong

Die Kommunistische Partei Chinas wurde 1921 gegründet und bestimmt bis heute das politische Gesehen des Landes. Ihr wesentlicher Aufstieg erfolgte im Krieg gegen Japan von 1937-1945 und im anschließenden Bürgerkrieg in China, bis die Partei mit der Gründung der Volksrepublik China im Jahr 1949 zur dominierenden Macht unter ihrem Vorsitzendem Mao Zedong wurde (Mantzopoulos und Shen 20011, S. 1).

Durch die sogenannte Kollektivierung der Landwirtschaft wurden schon bald darauf die Großgrundbesitzer enteignet und das Land an die bäuerliche Bevölkerung übergeben (Ederer und Franzen 1996, S. 1).

Die im Jahre 1952 gegründete Zentrale Planungs-Kommission hatte die Aufgabe, die Verstaatlichung sämtlicher Bereiche der Ökonomie durchzuführen und die Wirtschaft Chinas bis in das kleinste Detail zu planen (Mantzopoulos und Shen 20011, S. 3).

Um die Kollektivierung zu beschleunigen verkündete Mao 1958 den „Großen Sprung nach vorn“, der den Wandel von einer Agrargesellschaft hin zu einer sozialistischen Gesellschaft unterstützen sollte. Dabei ging sämtliches Land in Staatsbesitz über, das von Großkollektiven, bestehend aus einer Anzahl von 500 Familien, bewirtschaftet werden sollte.

Die Bauern wurden dazu verpflichtet, neben der Feldarbeit auch zur Stahlproduktion beizutragen. Dies sollte in primitiven, aus Ziegeln und Mörtel hergestellten Stahlkochern erfolgen, um damit einen Beitrag zur Entwicklung der Schwerindustrie zu leisten (Ederer und Franzen 1996, S. 242ff.).

Das Ergebnis war allerdings nicht nur dahingehend ernüchternd, dass die Entwicklung der Schwerindustrie durch den qualitativ minderwertigen Stahl nicht nennenswert vorangetrieben werden konnte; vor allem führten die durch den „Großen Sprung nach vorn“ ausgelösten Ausfälle in der Landwirtschaftlichen Produktion in den Jahren 1959 bis 1961 zu einer Hungerkatastrophe mit bis zu 30 Millionen Toten. Die land-wirtschaftliche

Produktion sank 1959 um 13,6%, 1960 um 12,6% und 1961 um 2,4% (Mantzopoulos und Shen 20011, S. 7f.).

Chinas erster 5-Jahresplan wurde noch unter starker Unterstützung der Sowjetunion von 1953-1957 umgesetzt. Der Schwerpunkt lag auf einer raschen Entwicklung der Schwerindustrie, da China zur Mitte des 20 Jahrhunderts ein rückständiger Agrarstaat war, in dem 80% der Bevölkerung in ländlichen Regionen lebten und fast ausschließlich landwirtschaftliche Tätigkeiten verübten (Mantzopoulos und Shen 20011, S. 8).

Das Desaster des großen Sprung nach vorn gefährdete Maos Position in der Partei und Politik weshalb er 1966 die Kulturrevolution veranlasste, die Schüler und Studenten dazu aufforderte, jeden zu denunzieren, der sich von Maos Weg des Sozialismus abgewendet hatte. Auch diese Art von Revolution kostete Millionen Menschen das Leben.

Offiziell zählten bei politischen Entscheidungen die Stimmen aller Politbüromitglieder gleich viel, doch die Realität sah viel mehr so aus, dass Mao das alleinige Sagen hatte. Pro forma stimmte das Zentrale Komitee der kommunistischen Partei Chinas den Beschlüssen des Politbüros zu (Mantzopoulos und Shen 2011, S. 10f).

Zum Schluss wurden diese Entscheidungen dem Volkskongress der Volksrepublik China vorgelegt, wobei deren Zustimmung als reine Formsache galt.

Unter Maos Herrschaft wurden alle ökonomischen Aktivitäten von staatlicher Seite verwaltet, was zu Ineffizienz und einer Produktion führte, die den Bedürfnissen der Bevölkerung nicht gerecht wurde (Mantzopoulos und Shen 2011, S. 12).

3.2 Wirtschaftsreformen ab 1978

Nach dem Tod Maos im Jahre 1976 kehrte ein Mann namens Deng Xiaoping aus der Verbannung zurück und begann in den Jahren 1978/79, Chinas Ökonomie grundlegend zu reformieren, nachdem unter Maos Führung China ein wirtschaftlich rückständiges Land geblieben war (Mantzopoulos und Shen 20011, S. 20).

Möglich wurde dies auch, weil der abermalige Versuch, die chinesische Entwicklung durch eine Förderung der Schwerindustrie voranzutreiben (diesmal durch Hua Guofeng) wieder zu scheitern schien (Taube 2007, S. 255).

Die schlechte wirtschaftliche Lage und die mangelhafte materielle Versorgung der Bevölkerung verlagerte 1978 das politische Programm der Partei weg von der Parole des

Klassenkampfes und hin zu einer neuen wirtschaftlichen Ausrichtung, die erstmals auch marktwirtschaftliche Elemente zuließ (Taube 2014, S. 15).

Durch diese Reformen gelang es der Volksrepublik China, sich auch nach und nach aus der internationalen Isolation zu lösen. Grund dafür war die allmähliche Anpassung der Wirtschaft an das auf Angebot und Nachfrage reagierende Preissystem, was den Zugang zum Weltmarkt ermöglichte, und damit auch die Erlangung neuer Technologien und Organisationsformen von Unternehmen vorantrieb (Taube 2014, S. 20).

Die daraus bis heute resultierende wirtschaftliche Entwicklung Chinas liest sich beeindruckend, und lässt sich auch anhand verschiedener Zahlen darstellen. So konnte im Zeitraum von 1978 bis 2010 ein durchschnittliches Wirtschaftswachstum von nahezu 10% erreicht werden, und das Pro-Kopf-Einkommen um das Fünfzehnfache ansteigen (Taube 2014, S. 16). Der industrielle Output stieg von 1979 bis 2004 jährlich im Schnitt um 11%. Die daraus resultierenden verbesserten Lebensbedingungen der Menschen werden auch durch die Zahlen des Human Development Index deutlich, der von 1975 bis 2004 von 0,523 auf 0,768 zulegen konnte (Taube 2007, S. 257).

Dabei verfolgte Deng wirtschaftliche Reformen ausdrücklich unter Ausschluss politischer Reformen, da er den Führungsanspruch der Kommunistischen Partei gewahrt sehen wollte und den Reformprozess bei einer gleichzeitigen politischen Liberalisierung chinesischer Politik als gefährdet ansah (Mantzopoulos und Shen 2011, S. 22). Dem zugutehalten kann man, dass der Übergang von einer Wirtschaft nach Plan zu einer nach marktwirtschaftlichen Kriterien funktionierenden Ökonomie in China reibungsloser verlief als etwa in den ehemaligen Staaten des Ostblocks, die nach dem Zerfall der Sowjetunion eine oftmals Schockartige Therapie zu durchlaufen hatten, wobei es teilweise zu starken wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Verwerfungen kam.

Sich fremden Märkten zu öffnen und fremdes Kapital und Technologien zu nutzen war für Deng ein legitimes Mittel, den Sozialismus weiterzuentwickeln. Der Sozialismus nach Deng wurde unideologisch gerechtfertigt, weil dieser sich nach den Lebensbedingungen in China zu richten habe (Mantzopoulos und Shen 20011, S. 23).

Deng Xiaoping dachte in vielen Dingen sehr pragmatisch, was sich auch in seinem Ausspruch zeigte, dass „Die Farbe der Katze egal ist, Hauptsache sie fängt Mäuse“. Als Zielvorgabe für die wirtschaftliche Entwicklung Chinas gab er vor, das Pro-Kopf- Einkommen in China von 1979 bis 1990 zu verdoppeln, und den wirtschaftlichen Entwicklungsstand der

Industriestaaten zwischen 2030 und 2050 zu erreichen (Mantzopoulos und Shen 20011, S. 37).

Die im Fokus stehende einseitige Förderung der Schwerindustrie, wie sie unter Mao stattgefunden hatte, wurde fallengelassen. Stattdessen strebte die Regierung eine größere Dezentralisierung der politischen Entscheidungsbereiche und die Förderung der Industriezweige an, die versprachen profitabel zu arbeiten (Mantzopoulos und Shen 2011, S. 37).

Dengs Reformprogramm wurde zuerst in der Landwirtschaft ausprobiert und sollten Schrittweise nach sichtbaren Erfolgen auch auf andere Bereiche übertragen werden. Dabei wurde zunächst die chinesische Wirtschaftsform als eine nach Plan funktionierende definiert (Mantzopoulos und Shen 20011, S. 41f.).

Der zeitliche Beginn der Reformen wurde von der KPCh im Dezember auf einer Tagung des sechsten Zentralkomitees beschlossen, wobei vier Bereiche unter diese Reformen fallen sollten: Die Landwirtschaft, die Industrie, die Wissenschaft und Technik, sowie die Landesverteidigung (Cho 2005, S. 30).

In der Entwicklungsstrategie wurde der Entwicklung der Küste im Osten Chinas Priorität eingeräumt, da man glaubte, dass sich das Wirtschaftswachstum in den Küstenstädten auf die Provinzen im Landesinneren übertragen werde (Keil 2011, S. 136). Die unter Mao noch besonders geförderte Schwerindustrie im Osten des Landes wurde im Zuge der Reformen vernachlässigt.

Als erste Reformmaßnahmen wurde der Umfang an Planung in der Wirtschaft abgebaut und die Preiskontrolle von Seiten der Regierung in Teilbereichen gelockert (Cho 2005, S. 34). Dabei wurden die Reformen zuerst in der Landwirtschaft durchgesetzt, indem das System der kollektiven Volkskommunen abgeschafft wurde und den Familien in der Landwirtschaft gestattet wurde, für ihren eigenen Unterhalt zu arbeiten. Die Familien mussten nach wie vor ein bestimmtes Maß an von der Politik vorgegebenen Erzeugnissen produzieren, aber die überschüssige Produktion konnten sie zu Marktpreisen verkaufen (Dillmann 2009, S. 189ff.).

Im Jahre 1980 wurden zusätzlich vier Sonderwirtschaftszonen eingerichtet, in denen mit Reformen experimentiert wurde und die in gewisser Weise als Vorreiter für das restliche China dienen sollten (Keil 2011, S. 137).

Für die Sonderwirtschaftszonen galten besonders niedrige Steuern, niedrige Pacht und eine unkompliziertere Bürokratie als im Rest Chinas. Damit wollte man die Ansiedlung

ausländischer Unternehmen erreichen, da man sich von diesen einen Technologietransfer sowie ausländische Devisen durch eine auf den Export ausgerichtete Industrie in den Sonderwirtschaftszonen erhoffte (Klenner und Wiesegart 1983, S. 100f.).

Nach einem jährlichem Wachstum des landwirtschaftlichen Outputs um 9% in den Jahren von 1978 bis 1984 sowie einer realen Steigerung des Einkommens der Haushalte in ländliche Regionen um 98,4% im selben Zeitraum, wurde ab 1984 auch mit Reformen in der Industrie und dem Dienstleistungssektor begonnen.

Auch bei den Staatsunternehmen stand zu Beginn der Reformen keine Privatisierung zu Debatte, da die Partei im Zuge dieses Prozesse Arbeitslosigkeit und damit einhergehend soziale Verwerfungen fürchtete (Schüller 2007, S. 275).

Auch hier wurde den Unternehmen ähnlich wie in der Landwirtschaft erlaubt, die über Plan produzierten Produkte selbständig zu vermarkten und zu verkaufen (Cho 2005, S. 36f.). Zudem wurde der unternehmerischen Führung und dem Management eine deutlich größere Entscheidungsbefugnis zugestanden. Die Abgabenordnung von Unternehmen wurde dahingehend geändert, dass sie keine Gewinnabgabe an den Staat zu leisten hatten, sondern besteuert wurden. An den Eigentumsstrukturen der Staatsunternehmen wurde in dieser Zeit zwar nicht gerüttelt, aber es wurden ausländische Unternehmen zugelassen, was den Druck auf die Staatsunternehmen erhöhte (Fischer und Schüller 2007, S. 235f.). Doch auch in China selber wurden ansatzweise privatwirtschaftliche Strukturen zugelassen, indem Kleinunternehmen mit bis zu sieben Beschäftigten sowie Kollektivbetriebe, die in gemischten Eigentumsverhältnissen (Privat und Staat) organisiert waren, auf privater Basis wirtschaften durften (Cho 2005, S. 37).

Die offizielle sprachliche Regelung der chinesischen Politik passte sich an die neuen Gegebenheiten dahingehend an, dass im September 1992 auf dem 14. Parteikongress beschlossen wurde, die Losung einer „sozialistischen Marktwirtschaft“ auszugeben, wobei betont wurde, dass China weiterhin ein sozialistisches Land bleibe und eine marktwirtschaftliche Politik nur zu Entwicklungszwecken eingesetzt werde (Tauben 2014, S. 15).

Ab 1993 wurde von der Kommunistischen Partei Chinas die Direktive ausgegeben, dass Eigentümer (meist der Staat) und Management zu trennen seien und dass das Management seine Entscheidungen frei von Einflüssen der Regierung nach Wirtschaftlichkeits- und Effizienzkriterien für die Unternehmen zu treffen habe (Schüller 2007, S. 277).

Im Jahre 1997 wurde auf dem XV. Parteitag der Kommunistischen Partei Chinas empfohlen, die kleineren Staatsunternehmen zu privatisieren und große unrentable Staatsunternehmen zu reformieren und sanieren. Die Privatisierung erfolgte dabei in zwei Schritten. Zum einen wurde die Umwandlung der Unternehmensform zum Zweck der Bestimmung der Vermögensverhältnisse von einer öffentlichen in eine Aktiengesellschaft vollzogen, an der der Staat eine Mehrheit hielt, danach wurden weitere Anteile am Unternehmen verkauft (Schüller 2007, S. 277).

Der Anteil des Privatsektors an der Industrieproduktion nahm von 10% im Jahr 1990 auf 40% im Jahr 1999 zu, der Anteil der Arbeiter im nichtstaatlichem Sektor verzehnfachte sich von 1991 (3%) auf ein Drittel der gesamten Arbeiterschaft im Jahr 1999 (Cho 2005, S. 38).

Auch der Bankensektor wurde einer Reform unterzogen. Vor Beginn der Reformphase im Jahr 1978 waren alle Unternehmen im staatlichen Besitz und hatten daher die Garantie, nicht pleitegehen zu können. Die Kreditvergabe an Unternehmen wurde von staatlicher Seite bestimmt und die Regierung konnte, sowohl auf Seiten der Banken, als auch der Unternehmen Einfluss auf deren Geschäftspraktiken ausüben (Schüller 2007, S. 266f.).

Die Banken und Unternehmen aus der Aufsicht des Staates zu entlassen, wurde dadurch gerechtfertigt, dass die Kreditvergabe an Unternehmen nach Kriterien der Profitabilität und nicht nach politischem Kalkül vergeben werden sollte. Ziel dieser Reformen war die Arbeit der Unternehmen effizienter und damit profitabler zu gestalten, um sie unabhängiger von staatlichen Zuschüssen zu machen (Dillmann 2009, S. 243).

Die 1948 gegründete *People's Bank of China* hatte die Funktion der Zentralbank der Volksrepublik China und war auch die einzige Bank, die die chinesische Wirtschaft mit Krediten versorgte. Der chinesische Außenhandel wurde von der *Bank of China* abgewickelt und für Anlageinvestitionen war die *Construction Bank of China* zuständig.

Diese beiden Banken waren als Spezialbanken unter dem Dach der *People's Bank of China* verortet. Des Weiteren waren die Geldkreisläufe zwischen privaten Haushalten und Unternehmen getrennt, sodass die Geldeinlagen der privaten Leute für die Kreditvergabe an Unternehmen keine Rolle spielten (Schüller 2007, S. 267f.).

Ab 1984 begann eine Reform des Bankensystems mit der Trennung der Zentralbank von den Geschäftsbanken. Dafür wurden 4 Spezialbanken gegründet, die zwar weiterhin im Staatsbesitz verblieben, aber durch eine größere Eigenständigkeit in ihrer Entscheidungsfindung den Zahlungsverkehr und die Kreditvergabe verbessern sollten.

Die vier großen Banken setzten sich zusammen aus den beiden bereits bestehenden Banken *People's Construction Bank of China*, die vor allem den Bausektor finanzierte, und der *Bank of China*, die den Devisenhandel übernahm.

Außerdem wurden zusätzlich zwei neue Banken gegründet, einmal die *Agricultural Bank of China*, die den Agrarsektor mit Krediten versorgen sollte, und die *Industrial and Commercial Bank of China*, die für die Kreditversorgung an die städtischen Unternehmen zuständig sein sollte. Dazu gründeten Lokalregierungen eigene Banken, die regional tätig wurden (Schüller 2007, S. 270).

Kreditquoten für Banken von Seiten der Regierung, die auf Prognosen für die künftige Wirtschaftsentwicklung beruhten, wurden erst im Jahr 1998 abgeschafft.

Die Art der Finanzierung in der chinesischen Wirtschaft änderte sich durch die Reformen völlig. Finanzierten sich Unternehmen 1978 noch zu 70% aus Haushaltszuweisungen des Staates, so wurden diese im Jahr 1992 zu 80% durch Bankkredite finanziert (Schüller 2007, S. 271).

In jüngerer Zeit kam es erstmals im Zuge der Asienkrise zu der Situation, dass die chinesische Regierung die Insolvenz maroder Banken zugelassen hat. Ab 2006 haben ausländische Finanzinstitute erstmals gleichberechtigten Zugang wie die einheimischen Banken zu der chinesischen Wirtschaft erhalten (Schüller 2007, S. 272f.).

Wie schwer sich die chinesische Regierung über einen langen Zeitraum mit der Privatisierung einzelner Bereiche getan hat, zeigt auch das bis in die 1990er Jahre andauerndem Verbot eines privaten Sektors für bestimmte Teile der chinesischen Ökonomie. Doch ab 1997 wurde dies zunehmend gelockert, indem festgelegt wurde, dass Staatsunternehmen nur noch in den Bereichen zu wirtschaften hätten, die einen strategischen Wert für die Volksrepublik China hätten. Der zunehmende Rückgang des Staatssektors für die chinesische Wirtschaft drückt sich auch in dem abnehmenden Beitrag des Staatssektors zum Bruttosozialprodukt der Volksrepublik China aus, der 1990 noch 47,7% betragen hatte, und im Jahr 2000 auf 37,3% des Bruttosozialprodukts gefallen ist (Fisher und Schüller 2007, S. 239ff.).

Doch auch sektoral und regional sind seit Beginn der Reformen starke Veränderungen eingetreten. So hat sich der Beitrag der einzelnen Sektoren zur Wertschöpfung der Volksrepublik China verändert. Während der Anteil des primären Sektors (Landwirtschaft) an der chinesischen Wertschöpfung stetig zurückgegangen ist, hat sich der Anteil des

sekundären Sektors (Industrie) kaum verändert, wobei der tertiäre Sektor (Dienstleistungen) stark zugenommen hat (Taube 2007, S. 258).

4. Aktuelle wirtschaftspolitische Herausforderungen für China

Natürlich ist der Prozess der wirtschaftlichen Entwicklung in China noch längst nicht abgeschlossen, und wenn China sein Entwicklungsziel erreichen will, irgendwann für seine Bevölkerung denn gleichen Lebensstandard zu erreichen, wie er in den entwickelten Volkswirtschaften anzutreffen ist, muss noch viel passieren.

Im Folgenden wird versucht werden, einige Herausforderungen für Chinas Politik und Wirtschaft darzustellen, die die Hauptprobleme in der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung des Landes darstellen und möglicherweise dem oben angesprochenem Ziel im Weg stehen werden. Dabei wird auf vier Themenfelder eingegangen, deren Problematik beleuchtet werden soll und die daraus folgenden wirtschaftspolitischen Implikationen abzuleiten sind.

Zum einen das Problem der regionalen und sozialen Ungleichheit. Zudem das Problem der Umweltverschmutzung und des enormen Ressourcenverbrauch infolge Chinas rasanter Wirtschaftsentwicklung. Die Währungsproblematik, vor allem im Hinblick auf den Handel mit den USA, und zuletzt die Problematik der künftigen demographischen Herausforderung Chinas (Alterung der chinesischen Gesellschaft).

4.1 Regionale Ungleichheiten in China

China ist geographisch von starken wirtschaftlichen Disparitäten betroffen. So konzentriert sich ein großer Teil der leistungsfähigen Industrie an den Küstenregionen der Volksrepublik China, was sich auch in dem deutlich höheren Anteil der Privatunternehmen ausdrückt, während die zentralen und westlichen Provinzen einen sehr viel größeren Agrarsektor haben und einen höheren Anteil an Staatsunternehmen (Taube 2007, S. 259).

Von Seiten der Regierung wurde in letzter Zeit vermehrt versucht, diesen regionalen Disparitäten entgegenzusteuern, etwa durch den im Jahr 2000 verabschiedeten „Great Western Development Plan“, der mittels Transfers und finanzieller Anreize dazu beitragen sollte diese Ungleichheiten zu überwinden (Taube 2007, S. 261).

War unter Mao noch das politische Ziel, eine möglichst einheitliche wirtschaftliche Leistungsfähigkeit in den einzelnen Regionen zu erreichen, auch um dem Anspruch einer sozialistischen Gesellschaft gerecht zu werden, wurde mit Beginn der Wirtschaftsreformen

unter Deng Xiaoping ein zunehmendes wirtschaftliches Ungleichgewicht zugelassen (Keil 2011, S. 134ff.). Trotz einer beachtlichen wirtschaftlichen Entwicklung, die Millionen aus der Armut befreite (im Zeitraum von 1978 bis 2005 226 Millionen Menschen) (Keil 2011, S. 146), hat sich das wirtschaftlichen Ungleichgewicht zwischen den Regionen noch vergrößert (Keil 2011, S. 64).

Die nun einsetzende primäre Förderung der Leichtindustrie kam vor allem den Küstenregionen zugute, während die traditionell von der Schwerindustrie geprägten Zentral- und Westregionen das Nachsehen hatten. Der daraufhin einsetzende Zuzug qualifizierter und auch billiger Arbeitskräfte in die Städte an der Küste zementierte die Ungleichheiten in der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der einzelnen Regionen zusätzlich (Keil 2011, S. 138-139). Hinzu kam der einseitige Zufluss von ausländischen Direktinvestitionen, der zu einem großen Teil in die Küstenstädte Chinas ging (Gebhardt 2009, S. 15).

Doch nicht nur im Hinblick auf das West-Ost-Gefälle hat die Ungleichheit zugenommen, sondern auch im Verhältnis von städtischer und ländlicher Bevölkerung.

Während sich das Pro-Kopf-Einkommen in der Stadt von 1990 bis 2007 nahezu verdreifachte, so hat im gleichen Zeitraum das Pro-Kopf-Einkommen auf dem Land nur um das sechsfache zugenommen (Gebhardt 2009, S.8).

Ab Mitte der 90er Jahre reagierte die Politik auf die wachsende Ungleichheit und versuchte dieser entgegenzuwirken, indem staatlich initiierte Förder- und Investitionsprogramme an die unterentwickelten Regionen im Landesinneren begonnen wurden. (Keil 2011, S. 136)

Wurde der Schwerpunkt der Förderung zuerst noch auf den westlichen Teil Chinas gelegt (10. Fünfjahresplan 2000-2005), wurden später diese Maßnahmen auf alle jenseits der Küste gelegenen Gebiete ausgeweitet (11. Fünfjahresplan 2006-2010). (Keil 2011, S.146)

Der erste auf die Entwicklung der westlichen Provinzen bezogene Plan wurde mit dem Western Development Plan schon 1999 verabschiedet, weitere Förderpläne für Zentralchina wurden später verabschiedet (Strategy of Rejuvenating Northeast China, Rise of China Central Strategy). (Keil 2011, S. 147f.)

4.2 Währung China

Seit dem Besuch des amerikanischen Präsidenten Richard Nixon in China 1972 findet nicht nur wieder ein politischer Austausch zwischen den USA und China statt, sondern im Laufe der Zeit haben auch die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen den beiden Ländern

kontinuierlich zugenommen. Diese Wirtschaftsbeziehungen sind aber in letzter Zeit zunehmend aus dem Gleichgewicht geraten, da die USA im Handel mit China über Jahre ein starkes Handelsbilanzdefizit aufweisen und dabei der chinesischen Regierung vorwerfen, sich durch eine unterbewertete Währung einen Handelsvorteil zu verschaffen, was dazu führe, dass in den USA Arbeitsplätze in der Industrie verloren gingen. Dies hat sogar schon zu Klagen seitens der USA gegen China vor der WTO geführt. Hinzu kommt das die Volksrepublik China mittlerweile Japan als größten Abnehmer amerikanischer Staatsanleihen abgelöst hat (Nymalm 2011, S. 1ff).

Daher gibt es von amerikanischer Seite Stimmen, die vorschlagen auf chinesische Produkte eine Art Strafzoll zu verhängen (von 25%), um die chinesische Regierung im Währungsstreit zum Einlenken zu bewegen (Krugman 2010, Seite 3).

Die chinesische Option, in diesem Fall einen Teil ihrer Reserven in Dollar (China hält ein Drittel seiner 2,4 Billionen Währungsreserven in US-Dollar) zu verkaufen, wird dabei für die amerikanische Wirtschaft als wenig Bedrohlich angesehen, da nicht erwartet wird, dass die Zinsen stark steigen und die US-Währung allenfalls etwas gegen den Euro abwertet, was für die amerikanische Wirtschaft sogar positiv wäre (Krugman 2010, S.1f.).

Andere Stimmen sehen die Chinesen angesichts ihrer Reserven in US-Dollar ebenfalls in einer Währungsfalle, bezweifeln aber, dass China seinen Wechselkurs künstlich niedrig hält. So sei China dazu gezwungen, seinen Wechselkurs gegenüber dem Dollar stabil zu halten, da im Falle einer Aufwertung zu viel spekulatives Kapital in die Wirtschaft fließen würde und dies zu Preisblasen und Inflation führen könne.

Problematisch sei in diesem Zusammenhang auch der Zentralbankzins der amerikanischen Zentralbank Federal Reserve nahe 0%, da bei einem Interbankenzins in China von 4% jede Aufwertung der chinesischen Währung diese Differenz nur noch verstärken würde, und China damit ein massives Problem mit spekulativem Kapital bekommen könne (Parker 2014, S.1f.).

Die chinesische Regierung ist in jüngster Zeit bestrebt, die Abhängigkeit der chinesischen Wirtschaft von Exporten zu verringern. Um dies zu erreichen sollen Handelsbeschränkungen für ausländische Waren abgebaut werden. Auch wird eine Erhöhung des Einkommens der Haushalte im Schnitt um 7% in den Jahren 2011 bis 2015 angestrebt (Faust und Yang 2013, S. 10).

4.3 Demographie China

Auch die chinesische Demographie ist ein wichtiges Thema bei der künftigen wirtschaftlichen Entwicklung in China. Die Debatte, ob der Staat auch künftig in der Familienplanung eine Rolle zu spielen habe und wie diese auszusehen habe, wird in Partei und Wissenschaft kontrovers diskutiert.

Chinas Bevölkerungsstruktur hat sich seit der Gründung der Volksrepublik dramatisch verändert. So hat sich die Lebenserwartung von 1950 bis 2000 fast verdoppelt, während ein deutlicher Rückgang der Geburtenrate zu verzeichnen war. Vor allem von 1970 bis 1980 war ein Rückgang der durchschnittlichen Kinderzahl bei Frauen im gebärfähigen Alter von 5,8 auf 2,3 Kinder zu beobachten. Bemerkenswert ist dieser starke Rückgang vor allem aufgrund seines vergleichsweise kurzen Zeitraums, zumal die 1-Kind-Politik der Volksrepublik China erst ab 1980 wirksam wurde (Wang, Mason 2005, S. 142).

Dieser schnelle Rückgang der Geburtenrate in den 1970er Jahren brachte China eine demographische Dividende (Wang und Mason 2005, S.147), das heißt, die arbeitsfähige Bevölkerung in China ist in den letzten Jahren stärker gewachsen als die Gesamtbevölkerung, da die starken Alterskohorten heute im arbeitsfähigem Alter sind.

Dieser Prozess kommt zu einem Ende, wenn die Gesellschaft im Schnitt älter wird und die nachfolgenden Jahrgänge im arbeitsfähigen Alter weniger werden. Dieser Alterungsprozess wird für China in den kommenden Jahrzehnten nach Prognosen besonders stark ausfallen, da der besonders schnelle Rückgang der Geburtenrate zu einem schnelleren Alterungsprozess führt (Wang und Mason 2005, S. 142f.).

Nach der Theorie der Konsumglättung, die besagt, dass Menschen in jungen Jahren (Ausbildung) und im Alter (Rente) mehr konsumieren als sie produzieren und im mittleren Alter (Arbeitsleben) weniger konsumieren als sie produzieren und damit ihren Konsum über die Lebenszeit glätten, wird China in Zukunft mit der Herausforderung konfrontiert sein, mit weniger Menschen im erwerbsfähigem Alter mehr Menschen zu versorgen. Deshalb wird in Zukunft auch ein Rückgang des Wachstums des Pro-Kopf-Einkommens und des Pro-Kopf-Verbrauchs in China prognostiziert (Wang und Mason 2005, S. 142f.).

So wird von manchen Stimmen die Neuausrichtung der Geburtenpolitik in China gefordert, da die Geburtenrate seit 1992 unter dem Reproduktionsrate von 2,1 Kindern pro Frau gefallen ist. Die in der 80er Jahren von der Politik eingeführte Geburtenkontrolle sei aufgrund eines zu starken Bevölkerungswachstums in China erfolgt, heutzutage stelle sich

aber diese Problematik ganz anders dar, denn die Alterung der Bevölkerung sei das heutige Problem. Der durch die Politik beschleunigte Rückgang der Fertilität habe in China den Alterungsprozess der Bevölkerung sehr viel schneller stattfinden lassen als dies etwa in den westlichen Industriegesellschaften der Fall sei (Tang 2009).

So wird prognostiziert, dass in den kommenden zehn Jahren die Gruppe der 20-24 Jährigen um die Hälfte absinkt. (Tang 2009).

Die Alterung der Gesellschaft wird von manchen als Hinderung des künftigen Wirtschaftswachstums in China gesehen, da eine nachlassende Zahl von Arbeitskräften zu einer Steigerung der Löhne in China führe, die damit den Wettbewerbsvorteil Chinas gefährde (Faust und Yang 2013 S. 12).

4.4 Umwelt und Ressourcenverbrauch

Chinas rasantes Wirtschaftswachstum führt auch zu Umweltproblemen, die von Experten nicht nur als regionale Problematik aufgefasst werden, sondern mittlerweile eine globale Komponente haben. Die Umweltprobleme Chinas lassen sich unter den Schlagwörter Wassermangel, verschwinden des Waldes und einer zunehmenden Desertifikation, zunehmender Umweltverschmutzung durch Verkehr und Industrie und eine problematische Entsorgung von giftigen Abfällen, die zum Teil auch aus dem Ausland kommen, konkretisieren (Hirn 2005).

Nach einer Studie der Weltbank, wächst die chinesische Wirtschaft im gleichen Maß, wie Kosten für das Land durch die Umweltverschmutzung entstehen. Folgt man dieser Rechnung, hätte China kein Wirtschaftswachstum (Taube 2007, S. 257).

Es gibt Stimmen, die sagen, dass bereits heute 400 der 600 Großstädte in China aufgrund abnehmender Reserven und Verschmutzung unter Wasserknappheit leiden (Hirn 2005, S. 136f.). Bei einer künftig immer stärker zunehmenden Knappheit an Wasser wird China bald gezwungen sein, Wasser aus Regionen mit viel Wasser in Regionen mit einem Mangel an verfügbarem Wasser zu transportieren (Hirn 2005, S. 138).

Die Abholzung der Wälder hat dazu geführt, dass in China nur noch 17% (2006) der Fläche bewaldet sind und das Land schon längst seinen Holzbedarf aus dem Ausland decken muss (Hirn 2005, S. 139).

Die starke Luftverschmutzung durch Kohlendioxid-Abgase hat dazu geführt, dass bereits ein Drittel der chinesischen Fläche regelmäßig mit saurem Regen überzogen wird und geschätzt

jährlich 300,000 Menschen aufgrund der Folgen dieser Verschmutzung um das Leben kommen (Hirn 2005, S. 141).

Um dem Wachstum der Wüste entgegenzutreten, hat man ein gigantisches Aufforstungsprogramm gestartet, das unter dem Namen „Grüne Mauer“ auf einer Länge von 4,500 Kilometer und einer Fläche von der Größe Deutschlands der Desertifikation Einhalt gebieten soll (Dillmann 2009, S.198).

Das Wachstum der Wüste hat besorgniserregende Ausmaße angenommen (ein Viertel der Fläche soll mittlerweile Wüste sein), sodass die Regierung versucht, dem durch intensive Aufforstungsprogramme entgegenzusteuern, noch aber ohne durchschlagenden Erfolg (Hirn 2005, S.147).

Zwar hat die Kommunistische Partei längst erkannt, dass sie die Umwelt bei der Entwicklung Chinas im Blick haben muss, und so sind im zwölften Fünfjahresplan bis 2015 die Ziele festgelegt, den Energieverbrauch bei jeder Einheit Wirtschaftsleistung um 16% zu senken, den Wasserverbrauch bei jeder produzierten Einheit um 30% zu senken und den Kohlendioxidausstoß insgesamt um 17% zu senken (Faust, Yang 2013, S. 11). Ob dies umsetzbar ist und die Umweltprobleme nennenswert einschränken kann, bleibt abzuwarten. Bei der Energieversorgung ist China stark von Kohle abhängig. 70,4% der gesamten chinesischen Energie wurde im Jahr 2011 durch Kohle gedeckt. 17,9% entfielen auf Erdöl, während der Rest durch Gas und Primärenergien gedeckt wurde (Leung 2011, S. 1330).

Erdöl wird als Energieträger zunehmend für den wachsenden Straßenverkehr wichtig und wird seit 1993 netto importiert (Leung 2011, S.1330ff).

Die starke Abhängigkeit vom Import von Rohöl wird von der chinesischen Politik zunehmend mit Sorge beobachtet, vor allem da 70-80% des chinesischen Ölbedarfs durch die Straße von Malakka transportiert werden, was im Falle eines Konfliktes eine bedrohliche Situation für den chinesischen Energienachschub bedeuten würde. Aus diesem Grund setzt China in letzter Zeit vermehrt auf Kooperation mit Nachbarstaaten durch transnationale Pipelines, um Rohöl direkt geliefert zu bekommen (Leung 2011, S. 1333ff).

5. Fazit

In dieser Arbeit Politik und Wirtschaftsentwicklung von China wurde versucht, Erklärungen für die enorme wirtschaftliche Entwicklung der Volksrepublik China in den letzten Jahrzehnten zu finden. Dabei wurde ein besonderes Augenmerk auf die Reformen, die von

Seiten der chinesischen Politik initiiert wurden, gelegt. Auch wenn der in dieser Arbeit besprochene Ausschnitt in keiner Weise ausreicht, um das Phänomen der enormen ökonomischen Entwicklung in China zu erklären, so bietet er vielleicht doch einen groben Überblick, der zum besseren Verständnis beitragen kann.

Die damit einher gehenden angesprochenen Probleme sind natürlich nur ein kleiner Teil der Herausforderungen, die China in den nächsten Jahren und Jahrzehnten zu bewältigen hat, doch hofft man dabei einige wesentliche angesprochen und deren Problematik deutlich gemacht zu haben.

Viele Beobachter gerade im Westen fragen sich, ob das politische System in China im Zuge der ökonomischen Liberalisierung nicht auch mit der Zeit Tendenzen der politischen Liberalisierung erleben wird. Deshalb wird in meinen Augen die wesentliche künftige Frage sein, wie sich das politische System in China, mit einer faktischen Ein-Parteien-Herrschaft bewähren wird, insbesondere im Hinblick auf die wachsenden Probleme, mit denen die Volksrepublik in Zukunft konfrontiert sein wird. Sollte der vergleichsweise enorme Wachstumsprozess in China irgendwann zum Erlahmen kommen und die Perspektiven für die Millionen Chinesen vor allem in Zentral-und Westchina und auf dem Land schlechter werden, so könnte es auch für die Kommunistische Partei Chinas schwieriger werden, ihren alleinigen Herrschaftsanspruch aufrecht zu erhalten.

Literaturverzeichnis:

Cho, Hyekyung (2005): *Chinas langer Marsch in den Kapitalismus*, Münster: Westfälisches Dampfboot

Dillmann, Renate (2009): *China, VSA*: Hamburg

Ederer, Günther und Jürgen Franzen (1996): *Der Sieg des himmlischen Kapitalismus: Wie der Aufstieg Chinas unsere Zukunft verändert*, Landsberg/Lech: Moderne Industrie

Faust, Peter und Yang, Gang (2013): *China Sourcing- Beschaffung, Logistik und Produktion in China*, 2. Auflage, Berlin und Heidelberg: Springer Gabler

Yang, Fengchun (2001). *Das System der Volkskongresse*, Zugriffsdatum: 3.Juli.2014
<http://german.china.org.cn/de-zhengzhi/3.htm>

Fischer, Doris und Schüller, Margot (Hrsg.: Lackner, Michael) (2007): *Länderbericht China*, Bonn: Bundeszentrale für politische Bildung

Gebhardt, Hans (2009). *China – von den Sonderwirtschaftszonen zur integrierten Entwicklung des Landes*, Zugriffsdatum: 3.Juli.2014
http://www2.geog.uni-heidelberg.de/media/personen/gebhardt/china_sonderwirtschaftszone.pdf

Harting, Falk (2008): *Die Kommunistischen Partei Chinas heute – Von der Revolutions- zur Reformpartei*, Frankfurt am Main: Campus Verlag GmbH

Hirn, Wolfgang (2005): *Herausforderung China*, Frankfurt am Main: S. Fischer Verlag GmbH, Lizenzausgabe für die Bundeszentrale für politische Bildung

Keil, Jens-Philipp (2011). *Chinas „Go West“-Policy zur Minderung der ausgeprägten Ost-West-Dispositäten und zur Verbesserung des Investitionsklimas in Westchina: Genese, Ziele, Maßnahmen und Effekte*, Zugriffsdatum: 3. Juli.2014.
http://geb.uni-giessen.de/geb/volltexte/2011/8319/pdf/KeilJens_Philipp_2011_07_08.pdf

Klemmer, Wolfgang und Kurt Wiesegart (1983): *The Chinese Economy: Structure and Reforms in the Domestic Economy and in Foreign Trade*, Hamburg: Weltarchiv GmbH

Krugman, Paul (2010). *Taking on China*, in: New York Times, March 15, 2010, Page: A23

Leung, Guy C.K. (2011). *Chinas energy security: Perception and reality*, in: Energy Policy 39

Liew, Leong (1997): *The Chinese Economy in Transition – From Plan to Market*, Cheltenham UK: Edward Elgar Publishing Limited

Mantzopoulos, Victoria und Raphael Shen (2011): *The Political Economy of China's Systemic Transformation – 1979 to the Present*, New York: Palgrave Macmillan

Nymalm, Nicola (2011). *Die USA und der Aufstieg Chinas: Eine Wiederkehr des Japan Problems?* in: German Institut of Global and Area Studies, No.2

Parker, Clifton B. (2014). *China caught in a currency conundrum*, Stanford economist says, in: Stanford Report, June 6, 2014

Schüller, Margot (Hrsg.: Lackner, Michael) (2007): *Länderbericht China*, Bonn: Bundeszentrale für politische Bildung

Taube, Markus (Hrsg.: Lackner, Michael) (2007): *Länderbericht China*, Bonn: Bundeszentrale für politische Bildung

Taube, Markus (2014): *Grundzüge der wirtschaftlichen Entwicklung und ihre ordnungspolitischen Leitbilder in der VR China seit 1949*, Zugriffsdatum: 3.Juli.2014
<http://www.uni-due.de/in-east/fileadmin/publications/gruen/paper96-2014.pdf>

Tobin, Damian (2005): *Economic Liberalization, the changing Role of the State and "Wagner's Law": China's Development Experience since 1978*, in: World Development Vol.33, No.5

Wang, Feng and Mason, Andrew (2005): *United nations expert group on social and economic implications of changing population age structure – Demographic dividend and prospects for economic development in China*, S.141, Zugriffsdatum: 3.Juli.2014
http://www.un.org/esa/population/meetings/Proceedings_EGM_Mex_2005/full_report.pdf

Tang, Yonglin (2009). *Führt die Zwei-Kind-Politik ein – und zwar schnell!* Zugriffsdatum: 3.Juli.2014.
<http://www.goethe.de/ins/cn/lp/kul/mag/dis/dem/de4792988.htm>

Großchinesischer Wirtschaftsraum: China, Taiwan, Hongkong

Joshua Wagener*

1. Einleitung

Der großchinesische Wirtschaftsraum, bestehend aus der Volksrepublik China, Hongkong, Macau und Taiwan, umfasst mit einer Gesamtbevölkerungszahl von ca. 1,4 Milliarden Menschen fast ein Fünftel der Weltbevölkerung. Er stellt eine Region dar, deren gemeinsame Wurzeln nach einem überlieferten Mythos über 6000 Jahre zurückreichen (vgl. Franke 1968, S. 18) und deren Gebiete sich im Laufe der Geschichte sehr unterschiedlich entwickelt haben.

Während hierzulande China oft als günstige Produktionsstätte mit dem Label „Made in China“ abgetan wird, beschreibt Andreas Sator (2015) das Reich der Mitte bereits als „neue Nummer eins der Weltwirtschaft“. Die wirtschaftliche und gesellschaftliche Vielseitigkeit des chinesischen Raumes mit seinen verschiedenen Regionen motivieren mich zu dieser Ausarbeitung. Ist der Großraum China wirklich nur ein kostengünstiger Produktionsstandort oder eine High-Tech-Region, die das zukünftige Geschehen der Weltwirtschaft diktiert?

Die folgende Arbeit wird die wirtschaftlichen Strukturen dieses Wirtschaftsraumes analysieren und dabei einen Schwerpunkt auf die transnationalen Beziehungen legen. Gibt es in dieser Region besondere Ausprägungen der einzelnen Staaten und findet eine wirtschaftliche Spezialisierung statt, wie sie vom Ökonomen David Ricardo gefordert wird? Wie sehen die ökonomischen Verbindungen zwischen den Ländern aus und wie können diese verbessert werden? Gibt es vielleicht auch Konstellationen, die Wirtschaftsbeziehungen verkomplizieren oder sogar verhindern? Und schließlich, wie wird sich die innerchinesische Ordnung in Zeiten des globalen Bedeutungswachstums dieser-Wirtschaftsregionen verwandeln?

* Universität Siegen, email: joshuawagener@online.de

Zu diesem Zweck wird die nachfolgende Arbeit zunächst den Blick in die Vergangenheit richten und eine historische Betrachtung der wirtschaftlichen Entwicklungen in den einzelnen Staaten nutzen. Anschließend wird eine Ist-Soll-Analyse durchgeführt, um die optimale Wirtschaftsstruktur in dieser Region auszuarbeiten. Dafür wird ein Bezug zu Ricardos außenwirtschaftliches Modell der komparativen Kostenvorteile hergestellt und dieses auf den großchinesischen Wirtschaftsraum angewandt. Abschließend zeigt die wissenschaftliche Arbeit die fallbezogenen politischen Maßnahmen auf, die zum Erreichen des Soll-Zustandes beitragen. Während der wirtschaftlichen Analyse werden auch historische und gesellschaftliche Einflüsse betrachtet und deren Wirkung auf die Wirtschaftssituation darstellen.

2. Geografische Einordnung des großchinesischen Raumes

Der „Großchinesische Wirtschaftsraum“ besteht aus den vier ostasiatischen Staaten und Regionen: China, Taiwan, Hongkong und Macau.

Die Volksrepublik China ist mit einer Fläche von über 9,5 Millionen km² und 1,3 Milliarden Einwohnern das größte Mitglied des Wirtschaftsraumes (vgl. Statistisches Bundesamt 2016). Während der Westen des Landes durch hohe Gebirge, wie der Himalaya, geprägt ist, stehen in die östlichen Küstengebiete die großen Agglomerationsräume, wie die Hauptstadt Peking, hervor.

Das Staatsgebiet der Republik China, die auch Taiwan genannt wird, umfasst die Hauptinsel Taiwan sowie weitere kleinere Inseln. Die Hauptinsel besitzt eine Größe von 35.000 km², was in etwa der Größe Baden-Württembergs entspricht, und liegt ca. 130 km vor dem chinesischen Festland. Die Republik China hat ca. 21 Millionen Einwohner, wovon über 2,5 Millionen in der Hauptstadt Taipeh leben (vgl. eglitis-media 2016).

Weitere Mitglieder des „großchinesischen Wirtschaftsraumes“ sind die chinesische Halbinsel Hongkong mit über 7 Millionen Einwohnern (vgl. eglitis-media 2016) und die ca. 50 km entfernte Hafenstadt Macau.

Die nachfolgende Betrachtungsweise schließt Macau nicht weiter ein, da diese aufgrund der geringen Größe keine wirtschaftliche Hauptrolle im Raum Großchina einnimmt.

3. Wirtschaftshistorie China, Hongkong und Taiwan

Die folgende Passage erläutert die wirtschaftliche Historie der einzelnen Staaten des großchinesischen Raumes. Die schwerpunktmäßige Betrachtung obliegt der Geschichte der Wirtschaftsbeziehungen dieser Länder.

3.1 Wirtschaftshistorie China

Einen einheitlichen Staat China mit einer zentralen Regierung gibt es seit dem dritten Jahrhundert vor Christus. Die dynastisch, mit einem Kaiser an ihrer Spitze geführte Großmacht, durchlebt in ihren rund 2000 Jahren viele Epochen des Aufstiegs und der Veränderung (vgl. Weigelin-Schwiedrzik 2012).

Nach Beendigung des chinesischen Bürgerkrieges wird 1949 durch Mao Zedong in Peking die kommunistische Volksrepublik China ausgerufen. Unter seiner Führung wurde eine staatlich geplante Industrialisierung nach sowjetischem Vorbild vorangetrieben. Zielsetzung des wirtschaftlichen Veränderungsprozesses war die Installierung der Volksrepublik China als einen exportstarken Außenhandelspartner für sozialistische Partnerländer (vgl. Knoll 1975, S. 24ff.).

Nach zehnjährigem Bestehen der Volksrepublik will die politische Führung in Peking in den sechziger Jahren die Industrialisierung des Landes durch großangelegte Kampagnen forcieren. Mit dem Wirtschaftsprogramm *Der Große Sprung nach vorn* soll die heimische Wirtschaft großflächig modernisiert und verbessert werden (vgl. Dillmann 2009, S. 114). Aufgrund den damit verbundenen rückläufigen landwirtschaftlichen Aktivitäten bestehen vor allem in urbanen Regionen Nahrungsmittelengpässe (vgl. Knoll 1975, S. 33). Darüber hinaus kommt es in dieser Zeit zu einem politischen Bruch mit der Sowjetunion. Die Volksrepublik baut in der Folge außenwirtschaftliche Beziehungen zu ersten marktwirtschaftlich ausgelegten Volkswirtschaften auf (vgl. Dillmann 2009, S.122).

Nach Maos Tod verändert die Volksrepublik, unter der Führung von Deng Xiaoping, ihren politischen Kurs. Neben dem Ausbau des Rechtsstaates und der Privatisierung der Industrie steht die außenwirtschaftliche Öffnung des Landes im Mittelpunkt (vgl. Dillmann 2009, S. 184ff.). Auch die bis dato feindselige Haltung zu den kapitalistisch geprägten Gesellschaften in Hongkong und Taiwan wird von Deng Xiaoping abgelegt. Unter dem Motto *Ein Land, zwei*

Systeme wird eine politische Brücke zu den Schwesterstaaten gebildet und der Versuch gestartet den Wirtschaftsraum Großchina zu vereinen (vgl. Rasp 2014).

Im Jahr 1992 wird auf dem Parteitag der Kommunistischen Partei offiziell das Ziel des Aufbaus einer sozialen Marktwirtschaft ausgerufen. Eine weitere Liberalisierung der Wirtschaft ist in den anschließenden Jahren die Folge (vgl. Fischer 2006). Unternehmer aus Taiwan und Hongkong intensivieren in dieser Zeit ihre privatwirtschaftlichen Beziehungen zur Volksrepublik China. Daraus resultierend entstehen immense Kapitalflüsse in Richtung chinesisches Festland (vgl. Hobday 1995, S. 170f.).

In den letzten Jahren versucht China die systembedingten Divergenzen zu den westlichen Handelspartnern anzupassen. In verschiedenen wirtschaftlichen Ballungszentren werden Sonderwirtschaftszonen nach Vorbild des marktwirtschaftlichen Taiwans errichtet.

Auch die ökonomischen Verknüpfungen zu den Ländern des großchinesischen Wirtschaftsraumes verstärkten sich weiter. Große Unternehmen aus Taiwan und Hongkong lagern ihre Produktionsprozesse auf das vergleichsweise günstige chinesische Festland aus (vgl. Weggel, 2007, S. 309).

3.2 Wirtschaftshistorie Hongkong

In Folge der chinesischen Niederlage im ersten Opiumkrieg wird Hongkong 1842 zur Britischen Kolonie erklärt (vgl. Endacott 1977, S.34). Die europäische Besatzungsmacht baut die chinesische Inselstadt schnell zum Handelszentrum Ostasiens aus. Ein Großteil des chinesischen Außenhandels wird über Hongkong in Richtung Europa abgewickelt, so dass beispielsweise im Jahr 1900 40 % der chinesischen Exporte über den Wirtschaftsplatz Hongkong gehandelt werden (vgl. Hobday 1995, S. 162).

Der Aufschwung Hongkongs endet in der Zeit des zweiten Weltkrieges mit der Invasion der japanischen Armee und der folgenden dreijährigen japanischen Besetzung. In dieser Zeit kommt die durch die japanisch-chinesische Krise ohnehin geschwächte Wirtschaft fast vollständig zum Erliegen. 1946 erobern die Briten ihre verlorene Kolonie zurück und ermächtigen wieder die alte Regierung (vgl. Gessner o.J.).

Auch in den ersten Jahren nach dem Weltkrieg weist Hongkongs Wirtschaft kein Wachstum auf. Die Wirtschaft des Inselstaates wird durch große Flüchtlingsströme infolge des Bürgerkrieges auf dem chinesischen Festland stark beeinflusst (vgl. Vogel 1991, S. 68).

Erst in den fünfziger Jahren erlebt Hongkongs Wirtschaft einen neuen Aufschwung. Aufgrund beachtlicher Investitionen von in- und ausländischen Geldgebern entstehen vor allem neue Produktionsstätten im Bereich der Leichtindustrie (vgl. Hobday 1995, S. 163).

In den sechziger Jahren entwickelt sich Hongkongs großes Bank und Investitionszentrum, welches heute die große wirtschaftliche Bedeutung des vergleichsweise kleinen Stadtstaates bemisst. Das dazu benötigte Startkapital und ausreichend unternehmerische Erfahrungen bringen geflüchtete Unternehmer des chinesischen Bürgerkrieges aus Shanghai mit (vgl. Hobday 1995, S. 163). Mit der Öffnung des großen Marktes auf dem chinesischen Festland erwächst auch die Stellung Hongkongs für den Weltmarkt. Hongkong wird wieder zum großen internationalen Handelspunkt, wie zu Beginn des 20. Jahrhunderts, und wickelt einen Großteil der chinesischen Handelsgeschäfte mit den westlichen Partnern ab (vgl. Hong Kong Tourism Board o.J.).

Während der Übergabeverhandlungen der britischen und der chinesischen Regierung um den Stadtstaat Hongkong, entsteht im an Hongkong angrenzenden Perlflossdelta ein neues industrielles Ballungsgebiet für fünfzig Millionen Menschen. Dieser transnationale Wirtschaftsraum sorgt für eine weitere ökonomische Verbindung zwischen Hongkong und der Volksrepublik und lässt das Handelsvolumen zwischen den beiden Ländern gegen Ende des 20. Jahrhunderts um jährlich 28 % steigen (vgl. Rimmele 2009).

3.3 Wirtschaftshistorie Taiwan

Die Wurzeln des heute wirtschaftlich hochentwickelten Inselstaats Taiwan liegen in der Zeit der japanischen Kolonialherrschaft (1895-1945). Die japanische Regierung investiert in dieser Zeit jährlich bis zu 6 Millionen Yen in die strukturelle Entwicklung Taiwans. Es kommt zum Ausbau neuer Häfen, der Erschließung eines großflächigen Straßen- und Eisenbahnnetzes und zur Installierung landwirtschaftlicher Bewässerungssysteme (vgl. Weggel 2007, S. 71).

Anfang des 20. Jahrhunderts verfügt Taiwan unter der Kolonialmacht Japan über nur einen einzigen Handelspartner, nämlich Japan. Außenhandel mit anderen Staaten wird von der japanischen Kolonialregierung nicht erlaubt (vgl. Weggel 2007, S. 72f.). Nachdem die USA 1939 den Handelsvertrag mit Japan kündigt, forciert diese die Industrialisierung Taiwans. Die Japaner setzen nicht auf die Abschöpfmethodik der europäischen Pendanten, sondern streben eine langfristige Entwicklung Taiwans an (vgl. Weggel 2007, S. 77ff.). Im Jahr 1945 kapitulierte

Japan nach der Niederlage des Pazifikkrieges, Taiwan wurde nach fünfzig Jahren Kolonialherrschaft an die Republik China übergeben

Im Zuge der drohenden Niederlage im Bürgerkrieg (1946-1949) auf dem chinesischen Festland, flüchtet die amtierende chinesische Regierung mit Gefolgschaft auf die Insel Taiwan und übernimmt dort die administrative und wirtschaftliche Kontrolle. Sie bringen wissenschaftliche Kenntnisse und finanzielles Kapital mit, welches zur wirtschaftlichen Entwicklung des Landes beitragen soll (vgl. Hobday 1995, S. 96).

In den 50er Jahre beschließt die taiwanesischen Regierung eine Politik der Importsubstituierung. Ein protektionistischer Schutz von ausländischen Konkurrenzgütern soll den Ausbau der eigenen Leichtindustrie ermöglichen (vgl. Weggel 2007, S. 121).

Nach einem Jahrzehnt des strukturellen Industrieausbaus folgt der wirtschaftliche Strategiewechsel zur Exportförderung. Mit Maßnahmen wie Mindestausfuhrquoten wird der taiwanesischen Außenhandel angetrieben. Zudem wird mit Sonderwirtschaftszonen ein Umfeld geschaffen, welches ausländische Investoren anzieht und Kapital in das aufstrebende Land bringt. Taiwan verachtfacht sein Handelsvolumen innerhalb von 12 Jahren (1948-1960) auf 3 Milliarden US-Dollar und wird eine der berühmten Tigerstaaten (vgl. Weggel 2007, S. 155ff.). Während sich der Handel in den ersten Jahren der wirtschaftlichen Öffnung größtenteils auf die Partner USA, Japan und Deutschland begrenzt, setzt Taiwan in den folgenden Jahrzehnten auf die Erschließung neuer Märkte und die Gewinnung neuer Handelspartner (vgl. Weggel 2007, 184f.). Zudem liegt in der Folge ein Schwerpunkt auf der Entwicklung von Innovationen und der Produktion im Bereich Technologie (vgl. Weggel 2007, S. 191).

Spätestens gegen Ende des 20. Jahrhunderts spielen die Beziehungen zum chinesischen Festland wieder eine übergeordnete Rolle in der taiwanesischen Wirtschaft. Durch das *Gesetz über die Beziehungen zum Festland* werden Transaktionen erlaubt, die für einen Investitionsboom taiwanesischer Unternehmen auf dem Festland sorgen (vgl. Weggel 2007, S 281-282).

4. Derzeitige Wirtschaftsstruktur im Raum Großchina

Im folgenden Unterpunkt werden die aktuellen Wirtschaftsstrukturen der Volkswirtschaften des Raumes Großchina verdeutlicht. Im Weiteren wird auf die derzeitigen transnationalen Wirtschaftsverflechtungen im privatwirtschaftlichen Sektor eingegangen und gebe so eine ökonomische Übersicht des großchinesischen Raumes.

Die Volksrepublik China ist seit 2010 nach der USA die zweitgrößte Volkswirtschaft der Welt. Mit einem Ausfuhrvolumen im Wert von über 2 Billionen US-Dollar (2015) kann die Volksrepublik ihre Stellung als exportstärkste Nation der Erde behaupten (vgl. Auswärtiges Amt 2016a).

Die chinesische Wirtschaft boomt weiterhin mit ihrem Status *Produktionsstätte der Welt*. Viele Unternehmen nutzen das niedrige Lohnniveau sowie die günstigen Fertigungsmöglichkeiten und verlagern die eigene Produktion auf das chinesische Festland (vgl. Acemoglu 2013, S. 519). Doch während die Ökonomie der Volksrepublik häufig noch mit dem Label *Made in China* gleichgesetzt wird, entwickelt sich das chinesische Festland weg vom reinen produzierenden Gewerbe.

Der insgesamt elfte Fünfjahresplan der Regierung zielt auf die Modernisierung der wirtschaftlichen Strukturen im Lande. Unter anderem mit hohen Investitionen in das staatliche Bildungssystem und durch Zukäufe ausländischer Techniken versucht die chinesische Regierung die unternehmerische Gesamtheit chinesischer Betriebe aufzuwerten (vgl. Auswärtiges Amt 2016a).

Im östlichen Teil Chinas entstehen weitere Metropolen in der unmittelbaren Umgebung der großen Wirtschaftszonen. Beispielsweise wächst das an der Ostküste gelegene Agglomerationsgebiet Shanghai mit einer Einwohnerzahl von fast 30 Mio. Einwohnern zu einem der bedeutendsten Handels- und Finanzzentren (vgl. Rimmele 2009). Ebenso steigt die wirtschaftliche Bedeutung weiterer ostchinesischer Großstädte. Dies verdeutlicht das Bestreben Chinas zusätzlich kaufmännische Unternehmensbereiche auszufüllen (vgl. Hilpert 1998, S. 252). Der in diesen Gebieten Chinas erreichte Lebensstandard, welcher mittlerweile den Lebensstandard des hochentwickelten Taiwan entspricht, übersteigt das Niveau des Westens und der Mitte des Landes deutlich (vgl. Reisach 2007, S. 45ff.). Es kann eine größer werdende Spaltung zwischen dem ländlich geprägtem Westen und dem urbanen Küstengebiet des Landes festgestellt werden.

Das marktwirtschaftliche Hongkong hat auch nach seiner Eingliederung als Sonderverwaltungszone in die Volksrepublik China seine Autonomie und seine wirtschaftliche Grundordnung mit wenig Regulierungen und einer offenen außenwirtschaftlichen Politik beibehalten (vgl. Rimmele 2009). Hongkong gehört nach wie vor zu den reichsten und fortschrittlichsten Volkswirtschaften der Welt, welches Platz 12 der weltweiten HDI-Rangliste beweist (Auswärtiges Amt 2016b).

Geprägt ist die hongkongchinesische Wirtschaft zum einen durch die guten Handelsbeziehungen nach Westeuropa und zum anderen als bedeutendes Finanzzentrum Ostasiens. Hongkong verfügt über eine der größten Börsen Asiens und stellt einen Knotenpunkt für internationale Bankgeschäfte dar. Siebzig der Hundert größten Banken weltweit operieren am Standort Hongkong (vgl. Auswärtiges Amt 2016b).

Die beiden zuvor genannten Schwerpunkte der Wirtschaft Hongkongs kennzeichnen die pekuniären Beziehungen zwischen der Volksrepublik China und dem Stadtstaat Hongkong. Letzterer koordiniert und arrangiert weiterhin einen Großteil des wirtschaftlichen Austausches des chinesischen Festlandes mit seinen Handelspartnern (vgl. Hilpert 1998, S. 252). Dabei fließen sowohl realwirtschaftliche wie auch finanzielle Ströme über den Handelsknoten Hongkong. Dabei hat der Standort Hongkong aufgrund der hohen Rechtssicherheit, steuerrechtlichen Vergünstigungen und einem weitreichendem Wirtschaftsnetzwerk hohe Anreizpunkte für ausländische Handelspartner. Hongkong stellt unter anderem die größte Quelle ausländischer Direktinvestitionen in China dar (Auswärtiges Amt 2016b).

Allerdings verzeichnet der Standort Hongkong mit dem Wachsen der ostchinesischen Metropolen rückläufige Bedeutung. Große Hafenstädte wie etwa Shenzhen in der Provinz Guangdong und Shanghai als neues Finanzzentrum der Volksrepublik übernehmen teilweise die Dienstleistungs- und Verteilungsaufgaben, die in den letzten Jahrzehnten über Hongkong abgewickelt wurden. Aufgrund der hohen chinesischen Wachstumszahlen ist das mit 7 Mio. Einwohnern vergleichsweise kleine Hongkong heute noch gut ausgelastet (vgl. Rimmele 2009). Die Ausfuhren Hongkongs bestehen weiterhin größtenteils aus chinesischen Reexporten (Auswärtiges Amt 2016b).

Darüber hinaus dient die Volksrepublik als Produktionsstandort für Unternehmen aus Hongkong. Aufgrund der bereits beschriebenen kostengünstigen Produktionsbedingungen auf dem chinesischen Festland, wurde beinahe die komplette Produktion hongkongchinesischer Unternehmen auf das benachbarte Gebiet ausgelagert (vgl. Auswärtiges Amt 2016b).

Das aktuell bedeutendste chinesische Wirtschaftsprojekt mit starker Beteiligung Hongkongs ist der Ausbau des Wirtschaftsraumes *Perlflossdelta*. Innerhalb weniger Jahrzehnte entsteht hier ein Wirtschaftsgebiet, das mehrere Millionenstädte verbindet. Während Unternehmen aus dem Finanzzentrum Hongkong das Projekt anfangs durch große Investitionen vorangetrieben haben, fungiert die autonome Hafenstadt heute zudem als einer der beiden größten Exporthafen der Region (vgl. Heckl 2013, S. 5).

Das ebenfalls marktwirtschaftlich geprägte Taiwan bildet eine der hochentwickeltsten Volkswirtschaften der Welt und belegt mit einem BIP von über 523.6 Mrd. US-Dollar den 25. Platz weltweit (Auswärtiges Amt 2016c).

Der Inselstaat spezialisiert sich auf komplexe und entwicklungsintensive Wirtschaftsbereiche wie etwa die Elektronik- und Informationstechnologiebranche. Dabei steht der staatlich geförderte Ausbau großer Entwicklungs- und Forschungszentren im Fokus. Auf Taiwan entsteht das asiatische Pendant zum amerikanischen *Silicon Valley*. Durch ein eng verbundenes Netzwerk aus Forschungs-, Entwicklungs- und Ausbildungseinrichtungen stärken taiwanische Unternehmen ihre Forschung & Entwicklung sowie die kaufmännischen Unternehmensbereiche. Die Entwicklung geht aktuell dahin, dass die Unternehmen Taiwans ihre eigene Fertigungsproduktion vollständig auslagern. Ein weiterer positiver Effekt des engmaschigen privatwirtschaftlichen Netzwerkes auf Taiwan ist die große Anzahl an neugegründeten Start-Ups und Jungunternehmen (vgl. Weggel 2007, S. 307f.).

Die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen dem eigenständigen Inselstaat Taiwan und der Volksrepublik China sind aufgrund der anhaltenden politischen Situation weiter angespannt (vgl. Hilpert 1998, S. 253). Während das Festland die Insel Taiwan als ein Teil der Volksrepublik sieht, strebt Taiwan die Position als weltpolitische Vertretung des chinesischen Reiches an.

Dennoch ist Taiwan heute noch der bedeutendste Investor auf dem chinesischem Festland, wengleich die Investitionsraten in den letzten Jahren leicht rückläufig waren (Auswärtiges Amt 2016c). Wie zuvor bei den Unternehmen aus Hongkong beschrieben, verlagern die taiwanischen Unternehmen die Produktion der auf Taiwan entwickelten Produkte auf das chinesische Festland (vgl. Weggel 2007, S. 309). Bestes Beispiel für dieses System der Arbeitsteilung ist das Multinationale Unternehmen Foxconn, welches auf die Produktion von Elektronikartikeln wie das iPhone von Apple spezialisiert wird. Während die Steuerung und Koordination des Unternehmens auf Taiwan geleistet wird, findet die Fertigung in Produktionsstätten auf dem chinesischen Festland statt (vgl. Weggel 2007, S. 311).

Aufgrund der steigenden Lebenshaltungskosten im östlichen chinesischen Raum geht die aktuellste Entwicklung in Richtung einer weiteren Produktionsverlagerung. Taiwanische Unternehmen, die in der Vergangenheit ihre Produktion im nahegelegenen Osten Chinas durchgeführt haben, verlegen diese nun in den kostengünstigeren Westen des Landes oder

nutzen andere südostasiatische Staaten mit größeren Kostenvorteilen (z.B. Bangladesch) als Produktionsstätten (vgl. Auswärtige Amt 2016c).

5. Außenwirtschaftliche Theorie nach Ricardo

Im Folgenden wird zunächst das Modell von David Ricardo in Bezug auf den Außenhandel erklärt. Anschließend wird dieses Modell auf den Wirtschaftsraum Großchina angewandt und skizziert somit einen Soll-Zustand für die Region.

5.1 Modell der komparativen Kostenvorteile

Die Theorie der komparativen Kostenvorteile wurde vom britischen Wirtschaftswissenschaftler David Ricardo (1772-1823) entwickelt. Sie baut auf dem Werk von Adam Smith und dem Konzept der absoluten Kosten auf (vgl. Niehans 1995, S. 28).

Die Gründe, Außenhandel mit einem anderen Land zu führen, lassen sich in die Verfügbarkeit von Gütern, Produktdifferenzen von Gütern und Preisdifferenzen unterscheiden. Zur Analyse der Handelsgeschäfte müssen je nach Falluntersuchung unterschiedliche Modelle genutzt und angewandt werden. Das Ricardo-Modell der komparativen Kostenvorteile ist der klassische Ansatz, um Außenhandel aufgrund von Preisdifferenzen von Gütern in verschiedenen Ländern zu erklären (vgl. Rose 1999, S. 375ff.).

Ziel und Aufgabe des internationalen Austauschs ist es, einer Nation mehr von allen Gütern bereitzustellen, als dies bei Selbstversorgung, welche durch Eigenproduktion erfolgt, möglich ist (vgl. Niehans 1995, S. 28). Riccardo sieht den Schlüssel zu einem effizienten und gewinnbringendem Außenhandel in der internationalen Arbeitsteilung. Jedes Land spezialisiert sich auf die Produktion der Güter, welche sie kostengünstiger als die Partnerländer produzieren können. Der folgende internationale Handel ermöglicht den Gütertausch mit dem Ausland und somit eine Güterumverteilung (vgl. Rose 1999, S. 380). Die abweichenden Produktionspreise gründen in den unterschiedlichen Gegebenheiten der Länder wie beispielsweise Ressourcenausstattung und klimatische Bedingungen.

Zur Bewertung der Produktionskosten stützt sich Riccardo auf den Kostenbegriff der Wiener Schule, wonach die Kosten durch den entgangenen Nutzen bemessen werden (Niehans 1995, S. 35). Im Falle von Produktionskosten entsprechen die Opportunitätskosten für die Produktion von einer Einheit von Gut I, die Menge an dafür entfallenen Einheiten von Gut II.

Im Folgenden wird bei der Erläuterung der Theorie der komparativen Kostenvorteile den Außenhandel auf ein Zwei-Staaten-Modell mit den Gütern I und II vereinfacht. Das Modell lässt sich äquivalent auf eine Realität mit mehrerer Staaten und beliebig vielen Gütern erweitern.

Ein Land soll sich nach Ricardos Modell auf die Produktion von einem Gut spezialisieren, sobald eine komparative Kostendifferenz besteht. Somit können Länder mit absoluten Kostenvorteilen bei der Produktion aller Güter ebenfalls von internationaler Spezialisierung und daraus hervorgehendem Außenhandel profitieren. Dabei spezialisiert sich ein starkes Land auf die Produktion des Gutes mit dem größten absoluten Kostenvorteil und ein schwaches Land auf die Produktion des Gutes, bei der der Leistungsrückstand am wenigsten stark ausgeprägt ist. In der Folge produzieren beide Länder das Gut in dessen Produktion sie einen komparativen Vorteil haben und tauschen die überschüssigen Mengeneinheiten gegen das Gut auf dessen Produktion sich das Partnerland spezialisiert hat (vgl. Rose, S. 382ff.).

Grafische Darstellung findet Ricardos Theorie der komparativen Kosten und das Konzept der Opportunitätskosten in Hablerers Transformationskurve. Sie bildet die Produktionsmöglichkeiten eines Landes im Zwei-Güter-Modell ab und kann die Verbesserung bei internationalem Außenhandel bildlich zeigen. Zur Vereinfachung gehen wir von einer geraden Transformationskurve aus, was konstante Opportunitätskosten bzw. gleichbleibende komparative Kosten bedeutet (vgl. Niehans 1995, S. 36).

5.2 Anwendung des Ricardo-Modell auf den Wirtschaftsraum Großchina

In der folgenden Analyse wird das Ricardo-Modell der komparativen Kostenvorteile auf den großchinesischen Wirtschaftsraum angewandt. Zunächst wird untersucht, welche Eigenschaften die einzelnen Regionen bzw. Staaten auszeichnen und welche wirtschaftlichen Spezialisierungen aus den aufgezeigten Eigenschaften resultieren.

Zum Zwecke der Analyse der Volksrepublik China, aufgrund der in Kapitel 4 beschriebenen wirtschaftsstrukturellen Spaltung des Landes, in die Regionen „chinesisches Binnenland“ und „Ost-China“ unterteilt. Während die Region „Ost-China“ das Staatsgebiet in Küstennähe beschreibt, umfasst die Region des „chinesischen Binnenlandes“ die westlichen Teile des Landes.

Der Wirtschaftsraum „chinesisches Binnenland“ ist, wie bereits in Kapitel 4 beschrieben, geprägt durch eine Bevölkerung mit einem vergleichsweise geringen Lebensstandard und

vergleichsweise niedrigen Lebenshaltungskosten. In der Folge sind aufkommende Kosten, wie Lohnkosten und Miete, für Unternehmen in dieser Region als kostengünstig zu bewerten.

Zudem leidet der ländliche Wirtschaftsraum Chinas unter einem geringeren Bildungsniveau, welches auch die Folge von einer ungleichen Disposition von Bildungsressourcen ist (vgl. Schwarz o.J.).

Der binnenstaatliche Teil Chinas verfügt aufgrund seiner Größe und seiner Erstreckung über verschiedene Klimazonen, außerdem über einen großen Reichtum an Bodenschätzen. In den verschiedenen Gebieten gibt es große Vorkommen an mineralischen Bodenschätzen wie Kohle, Erze und Erdöl (vgl. Knoll 1975, S. 14).

Die gesellschaftliche Struktur des Wirtschaftsraumes erinnert noch stark an die jungen Anfänge der Volksrepublik. Während noch immer herrschende extraktive institutionelle Bedingungen und der starke wirtschaftliche Einfluss der kommunistischen Partei (vgl. Acemoglu 2013, S. 516) Fortschritt und Innovation der Regionen strukturell lähmen, zeichnet der konfuzianische Arbeitsethos (vgl. Acemoglu 2013, S. 85) die hier lebende Arbeiterschicht aus.

Aufgrund der aufgeführten wirtschaftsstrukturellen Eigenschaften der Region, sollte der binnenstaatliche Teil Chinas sich auf die primären und sekundären Wirtschaftssektoren spezialisieren. Neben der vollkommenden Ausfüllung der landwirtschaftlichen Versorgung des chinesischen Großraumes, sollte dieses Gebiet Chinas die Fertigungsproduktion in den Bereichen der Leicht- und Schwerindustrie übernehmen. Die geografischen Lage, der Ressourcenreichtum sowie institutionellen Bedingungen qualifizieren die Region für diese Spezialisierung.

Die Volkswirtschaft Hongkong kennzeichnet, wie in Kapitel 4 erläutert, eine ausgeprägte Handelsstruktur. Neben einer langen Historie als Handelsnation und einem weit ausgebauten Netzwerk nach Europa besitzt Hongkong eine auf den Handel ausgelegte Infrastruktur. Durch einen des größten Containerhafens der Welt verfügt der vergleichsweise kleine Staat über die Kapazitäten für ein global bedeutendes Exportvolumen.

Der zweite historische und infrastrukturelle Schwerpunkt des Landes liegt im Bereich des Finanzsektors. Durch die Bedeutung der Hongkonger Börse und der enormen Bankendichte weist der Standort Hongkong alle Anforderungen für ein internationales Finanzzentrum auf. Die beschriebenen historischen und infrastrukturellen Merkmale lassen eine Fokussierung der Volkswirtschaft auf die Bereiche Finanzwesen sowie Steuerung und Abwicklung von re-

alwirtschaftlichen Handelsgeschäften erschließen. Die marktwirtschaftlich geprägte, inklusive institutionelle Sachlage unterstützt die wirtschaftliche Spezialisierung des Landes. Diese kann aus der in Kapitel 4 beschriebenen Rechtssicherheit und den öffnungsunterstützenden staatlichen Maßnahmen abgeleitet werden.

Mit einer vergleichsweise geringen Größe von 7 Mio. Einwohnern besitzt Hongkong nicht die Kapazitäten den kompletten Finanz- und Warenverkehr des großchinesischen Raumes auszuführen. Aus diesem Grund sollte Hongkong versuchen sich auf regionale Projekte im südchinesischen Raum zu fokussieren und seine Position im Wirtschaftsraum „Perlfussdelta“ zu festigen. In diesem Wirtschaftsraum muss Hongkong die Rolle als Finanzzentrum einnehmen und neben dem benachbarten Shenzhen als zweiter großer Handelsplatz der Region fungieren.

Der Inselstaat Taiwan ist vor allem durch sein sehr innovationsfreundliches Umfeld geprägt. Die wirtschaftliche Infrastruktur des Landes umfasst zu einem eine Vielzahl an Forschungs- und Entwicklungszentren. Zudem besteht eine hohe Dichte an global agierenden Konzernen sowie innovativer Start-Up-Unternehmen (siehe Kapitel 4). Die sehr offene und marktwirtschaftlich ausgerichtete Regierungspolitik stellt Fördermittel in den genannten Geschäftsfeldern zu Verfügung und fördert zudem die inklusiven institutionellen Bedingungen, die denen in Westeuropa stark ähneln. Das hohe Bildungsniveau, welches durch eine Alphabetisierungsrate von 94 % und einer Universitätsabschlussrate von 70 % in der Altersklasse zwischen 20 und 24 Jahren (vgl. Schwarz 2016) belegt wird, sowie die große Historie der Taiwaner in der Elektronik- und IT-Branche runden das Profil des Inselstaates als High-Tech-Nation ab.

Unternehmen sollten die guten infrastrukturellen Bedingungen am Standort Taiwan nutzen und die Bereiche Entwicklung und Forschung hier ausbauen. Zudem können durch die große Dichte an Unternehmen verschiedene Spillover-Effekte erzeugt werden und somit die Unternehmungen stetig verbessert werden. Das hohe Bildungsniveau und die historische Unternehmererfahrung qualifiziert Taiwan zusätzlich als Standort für das Unternehmensmanagement und den Entscheidungsort der kaufmännischen Bereiche.

Das östliche Küstengebiet Chinas ist geprägt durch eine hohe Anzahl an Großstädten und Sonderwirtschaftszonen. Die urbanen Zentren zeichnen ein hoher Lebensstandard sowie ein gesteigertes Bildungsniveau aus. Aufgrund der damit steigenden Produktionskosten verliert diese Landesregion ihre komparativen Kostenvorteile im Bereich der Fertigungsproduktion.

Somit sollten diese Arbeitsschritte vornehmlich in den binnenstaatlichen Gebieten der Volksrepublik durchgeführt werden.

Zudem entstand, aufgrund der im Kapitel 2.1 beschriebenen wirtschaftlichen Entwicklung dieser Region, eine vielseitige Infrastruktur aus Produktions-, Unternehmens- und Handelseinrichtungen.

Die angesichts der personellen Größe, sowie der globalökonomischen Bedeutung des Wirtschaftsraumes Großchina kleinen Staaten Hongkong und Taiwan, haben nicht die Kapazitäten, die Wirtschaftsbereiche Forschung & Entwicklung, das Management sowie den Handelsverkehr vollständig zu bedienen. Die Großstadt Shanghai verfügt über eine der weltweit bedeutendsten Börsen und ein dichtes Bankenaufkommen. Die Stadt hat somit die Destination den Standort des zweiten großen Finanzzentrums des Wirtschaftsraumes zu bilden.

Durch die Meeranbindung erfüllen die großen Städte der Region die Anforderungen Handelsplatz für internationale Geschäfte zu sein. Darüber hinaus besitzen diese Städte zumeist einen modernen Containerhafen und funktionierende Exportsysteme. Dies qualifiziert beispielsweise die Stadt Shenzhen Hongkong bei der Abwicklung internationaler Güterexporte zu entlasten.

Auch der Inselstaat Taiwan sollte im Bereich Unternehmensmanagement von der Region Ost-China unterstützt werden. Das steigende Bildungsniveau, urbane Strukturen und verbesserte institutionelle Bedingungen beweisen die Eignung des Wirtschaftsraumes zur Übernahme von kaufmännischen Aufgaben.

Zusammenfassend zielen die fortschreitenden Entwicklungen im ostchinesischen Raum auf eine Teilübernahme der komplexeren Arbeitsvorgänge in den Regionen Hongkong und Taiwan.

Wie im Modell von Ricardo gefordert, spezialisieren sich die Wirtschaftsregionen vollständig auf die Ausführung der einzelnen Arbeitsbereiche, in welchen sie aufgrund ihrer Strukturen besonders kostengünstig arbeiten können und einen komparativen Kostenvorteil besitzen. Was im Modell von Ricardo der Ausgleich durch Handel erwirkt, entspricht in diesem Fall die Zusammenarbeit von transnationalen Unternehmen. Die verschiedenen Unternehmensbereiche werden in die unterschiedlichen Regionen verlagert. Schließlich *handeln* die einzelnen Unternehmensbereiche ihre Arbeitsleistung innerhalb des überregionalen Unternehmens.

6. Politische Maßnahmen

Im vorangegangenen Kapitel wurde das Modell der Spezialisierung der einzelnen Regionen auf den Wirtschaftsraum Großchina angewendet. Das Kapitel fünf befasst sich mit politischen Maßnahmen zur Erreichung und zur Unterstützung einer Wirtschaftsstruktur der Spezialisierung.

Bei einer vollständigen Determinierung der einheimischen Wirtschaft auf einzelne Arbeitsbereiche besteht eine große Abhängigkeit in Bezug auf die Handelsbeziehung mit den jeweiligen Handelspartnern. Diese Abhängigkeit bedingt ein großes Maß an Vertrauen und Sicherheit, welches vor allem durch staatspolitische Stabilität erlangt wird. Im Raum Großchina herrscht besonders zwischen der Volksrepublik China und dem Staat Taiwan eine große politische Diskrepanz. Beide Staaten beanspruchen die Rolle der internationalen Vertretung Chinas und lehnen die Anerkennung des anderen Staates ab (vgl. Weggel 2007, S. 314). Zur Verbesserung der transnationalen Wirtschaftsbeziehungen sind die Klärung der Taiwan-Frage sowie der Aufbau diplomatischer Beziehungen der historisch verwandten Länder unausweichlich.

Darüber hinaus muss der Abbau noch bestehender Handelsbarrieren vorangetrieben werden. Das 2010 besiedelte Freihandelsabkommen zwischen China und Taiwan (Mayer-Kuckuk 2010) muss weiter zu einer vollständig zoll- und gebührenfreien Wirtschaft von Waren- und Kapitalverkehr ausgebaut werden. Dies würde das transnationale Agieren von taiwanesischen und chinesischen Unternehmen und Institutionen deutlich vereinfachen. Folglich kann eine gesamtwirtschaftliche Steigerung des Handelsvolumens im großchinesischen Raum verzeichnet werden.

Der zweite große Bereich in dem Entwicklungsmaßnahmen den Wirtschaftsraum *Großchina* verbessern können, stellt der Ausbau der Wirtschaftsspezialisierung der einzelnen Regionen dar.

Die verschiedenen Wirtschaftsregionen verdanken ihre Spezialisierungen primär ihrer gesellschaftlichen Struktur. Diese haben sich aufgrund der unterschiedlichen Wertegerüste und staatspolitischen Formen im Laufe der Jahrzehnte entwickelt. Resultierend ist eine politische und gesellschaftliche Autonomie der einzelnen Staaten Grundlage des weiteren Spezialisierungsprozesses. Das Finanz- und Handelszentrum Hongkong konnte beispielsweise seine Strukturen aufgrund der marktwirtschaftlichen Ordnung sowie der gesellschaftlichen Nähe nach Westeuropa gewinnen. In diesem Fall muss die politische Autonomie des Landes nach

der Wiedereingliederung in die Volksrepublik sichergestellt werden und es darf kein institutioneller Anglich vollzogen werden.

Darüber hinaus müssen die beteiligten Unternehmen und Staatsorgane Anreize zur Entspezialisierung der Wirtschaftsregionen beseitigen. Vor allem das vergleichsweise schwach entwickelte binnenstaatliche Gebiet Chinas kann bei einem wirtschaftlichen Fortschritt versuchen auch kaufmännische Unternehmensaufgaben zu übernehmen, da in diesem Sektor höhere Gewinne zu erzielen sind. Diesem Prozess kann durch Lohnangleichungen und speziellen wirtschaftlichen Förderungen entgegen gewirkt werden. Gleichzeitig müssen in diesem Zusammenhang auch die internationalen Wettbewerber außerhalb des großchinesischen Raumes beachtet werden. Bei jeder Entwicklung und Förderung der einzelnen Wirtschaftsregionen darf niemals der komparative Kostenvorteil im Vergleich zu anderen Staaten der Welt verloren gehen. So besteht bei einer Erhöhung des Lohnniveaus die Gefahr, dass kostengünstige Staaten wie beispielsweise Bangladesch den Arbeitsprozess der Fertigungsproduktion übernehmen (vgl. Auswärtiges Amt 2016c).

Zusammenfassend müssen die politischen Maßnahmen zur Förderung des großchinesischen Wirtschaftsraumes aus zwei Säulen bestehen. Zum einen müssen durch liberalisierende Maßnahmen der transnationale Wirtschaftsaustausch gefördert werden. Dies geschieht in der Realpolitik zumeist über diplomatische Beziehungen und vertragliche Freihandelsabkommen. Die zweite Säule umfasst Maßnahmen zur Stärkung der regionalen Strukturen. Diese haben das Ziel die einzelnen Spezialisierungen zu unterstützen und auszubauen.

7. Fazit

Der Wirtschaftsraum Großchina ist heute weit mehr als ein Standort für kostgünstige Produktions- und Fertigungsprozesse. Die Volksrepublik China, Taiwan und Hongkong verfügen gemeinsam über Infrastrukturen in den Bereichen Produktion, Management, Forschung und Finanzwesen und belegen marktführende Position in verschiedensten Wirtschaftsbereichen. Darüber hinaus findet auch das Ricardo-Modell der „komparativen Kostenvorteile“ Anwendung im großchinesischen Raum. Aufgrund geografischer, infrastruktureller und gesellschaftlicher Gegebenheiten weisen die verschiedenen Staaten unterschiedliche Merkmalsausprägungen auf. Aufgrund dieser im Kapitel 5 beschriebenen Eigenschaften, konnten sich die einzelnen Regionen auf differente Arbeitsschritte spezialisieren. Während sich das chinesische Binnenland auf das Ausführen der Fertigungsproduktion fokussiert hat, besteht in

Hongkong ein Finanz- und Handelszentrum und in Taiwan eine Entwicklungshochburg nach dem Vorbild *Silicon Valley*. Die beschriebenen Arbeitsteilungen werden durch Außenhandel und grenzüberschreitendes Operieren zusammengefügt. Folgen sind ein breit vernetztes Wirtschaftsgeflecht und die Bildung transnationaler Unternehmen.

Die bestehenden staatspolitischen Differenzen zwischen der Volksrepublik China und Taiwan sowie handelshemmende Zollbarrieren behindern die vorgeschlagene Arbeitsteilung. Vor allem die politische Ungewissheit in Bezug auf die Taiwan-Frage schwächt die Vertrauensbasis der Unternehmen für das vorgeschlagene Modell. Das Beispiel Hongkong zeigt, wie eine politische Lösung in Zukunft denkbar ist.

Während der Modellüberlegungen wurden zur Vereinfachung verschiedene Einflüsse bewusst ausgelassen. Zum einen wurde der Faktor Transportkosten nicht in die Effektivitätsüberlegung bei zwischenstaatlichem Handel mit einbezogen. Zum anderen wurden den verschiedenen Wirtschaftsregionen feste Grenzen gegeben und sie regionstypisch gekennzeichnet. In der Realität bestehen auch innerhalb der Regionen gewisse wirtschaftliche Struktur-differenzen. Ohne diese Modellierung wäre eine Untersuchung auf ausprägungstypische Spezialisierungen nicht möglich gewesen.

Der heute sehr stark spezialisierte und vernetzte Wirtschaftsraum Großchina sieht sich zwei großen Entwicklungen in Zukunft entgegen.

Durch das enorme Wirtschaftswachstum der Region können die Länder Hongkong und Taiwan nicht die vollständigen Management- und Handelsfunktionen übernehmen. Künftig wird dies zusätzlich von den Zentren an der Ostküste des chinesischen Festlandes ausgefüllt werden müssen. Diese Gebiete wollen die kaufmännischen Arbeitsbereiche übernehmen, da in diesen Sektoren die größten Gewinne erzielt werden. Wichtig ist in diesem Zusammenhang, dass Hongkong und Taiwan ihre Position in diesem Entwicklungsprozess finden. Sie können ihre Fähigkeiten vor allem in zukünftigen regionalen Projekten, wie dem *Perflussdelta*, einbringen. Zudem sollte die funktionspezifische Spezialisierung der einzelnen Agglomerationsräume gesteuert werden. So wird Shanghai beispielsweise in Zukunft als Finanzzentrum agieren.

Die zweite problematische Entwicklung steht im Kontext der internationalen Wettbewerber. Während der Lebensstandard in der Volksrepublik China durch das schnelle Wirtschaftswachstum gestiegen ist, gewinnen Länder außerhalb Großchinas vor allem als Standort im Bereich Fertigungsproduktion an Interesse. Mit den steigenden Lebenshaltungskosten in

China verliert die Volksrepublik in diesem Sektor ihren absoluten Kostenvorteil. So ist es möglich, dass in Zukunft Unternehmen aus Taiwan, Hongkong und Ost-China ihre Produktion in Regionen der Welt verlagern, wo die komparativen Produktionskosten niedriger sind. Der chinesische Großraum, der aktuell alle Unternehmens- und Wirtschaftsfelder selbst bedient, würde in der Folge nicht mehr diesen Status behalten.

Literaturverzeichnis

ACEMOGLU, DARON / ROBINSON, JAMES A. (2013): Warm Nationen scheitern. Die Ursprünge von Macht, Wohlstand und Armut. 2. Auflage, Frankfurt am Main.

AUSWÄRTIGES AMT (2016a): Wirtschaft.

http://www.auswaertigesamt.de/DE/Aussenpolitik/Laender/Laenderinfos/China/Wirtschaft_node.html (01.12.2016).

AUSWÄRTIGES AMT (2016b): Wirtschaft.

http://www.auswaertigesamt.de/DE/Aussenpolitik/Laender/Laenderinfos/Hongkong/Wirtschaft_node.html (01.12.2016).

AUSWÄRTIGES AMT (2016c): Wirtschaft.

http://www.auswaertigesamt.de/DE/Aussenpolitik/Laender/Laenderinfos/Taiwan/Wirtschaft_node.html (01.12.2016).

DILLMANN, RENATE (2009): China. Ein Lehrstück über alten und neuen Imperialismus, einen sozialistischen Gegenentwurf und seine Fehler, die Geburt einer kapitalistischen Gesellschaft und den Aufstieg einer neuen Großmacht. Hamburg.

EGLITIS-MEDIA (2016): Taiwan.

<https://www.laenderdaten.info/Asien/Taiwan/index.php> (18.11.2016).

EGLITIS-MEDIA (2016): Hongkong.

<https://www.laenderdaten.info/Asien/Hongkong/index.php> (18.11.2016).

ENDACOTT GEORGE BEER (1977): A History of Hong Kong. 2. Auflage, Hongkong.

FISCHER, DORIS (2006): Chinas sozialistische Marktwirtschaft.

<http://www.bpb.de/izpb/8844/chinas-sozialistische-marktwirtschaft?p=all> (25.11.2016).

FRANKE, HERBERT / TRAUZETTEL, ROLF (1968): Das Chinesische Kaiserreich. Frankfurt.

GESSNER, KARIN (o.J.): Geschichte.

<http://www.hongkong-gesellschaft.de/8.html> (23.11.2016).

HECKL, FRANZ (2013): China. Das Perlflossdelta – Chinas Boomregion. Grünwald.

HILBERT, HANNS GÜNTHER (1998): Wirtschaftliche Integration in Ostasien in raumwirtschaftlicher Analyse. Berlin / München.

HOBDAV, MICHAEL (1995): Innovation in East Asia. The Challenge to Japan. Aldershot.

HONG KONG TOURISM BOARD (o.J.)

<http://www.discoverhongkong.com/de/plan-your-trip/traveller-info/about-hong-kong/history.jsp> (23.11.2016).

KNOLL, BERND (1975): China – Revolution plus Produktion. Entwicklung und gegenwärtiger Stand des ökonomischen Systems der Volksrepublik. Gießen.

MAYER-KUCKUK, FINN (2010): Wirtschaftsabkommen. China besiedelt Freihandel mit Taiwan. In: Handelsblatt, 25.06.2010.

<http://www.handelsblatt.com/politik/international/wirtschaftsabkommen-china-besiegelt-freihandel-mit-taiwan/3472762.html> (25.11.2016).

NIEHANS, JÜRIG (1995): Geschichte der Außenwirtschaftstheorie im Überblick. Tübingen.

RASP, CHRISTIAN (2014): Hongkong – Funktioniert ein Land, zwei Systeme?

In: Der Farang, 18.10.2014. <http://der-farang.com/de/pages/hongkong-funktioniert-ein-land-zwei-systeme> (25.11.2016).

REISACH, ULRIKE / TAUBER, THERESIA / YUAN, XUELI (2007): China – Wirtschaftspartner zwischen Wunsch und Wirklichkeit. Ein Handbuch für Praktiker. 4. Auflage, Heidelberg.

RICARDO, DAVID (1959): Über die Grundsätze der politischen Ökonomie und Besteuerung. Berlin.

RIMMELE, MARKUS (2009): Hongkong und Macau. Ein historischer Überblick.

<http://www.bpb.de/internationales/asien/china/44295/hong-kong-und-macau?p=0> (25.11.2016).

ROSE, KLAUS / SAUERNHEIMER, KARLHANS (1999): Theorie der Außenwirtschaft. 13. Auflage, München.

SATOR, ANDREAS (2015): Wirtschaftsmacht, wie China die USA überholte.

<http://derstandard.at/2000010608968/China-ueberholt-USA-als-Wirtschaftsmacht-Nummer-eins> (05.12.2016).

SCHWARZ, JO (o.J.): Chinas Ungleichgewicht in der Entwicklung.

<http://www.china-guide.de/chinas-ungleichgewicht-in-der-entwicklung.html> (03.12.2016)

SCHWARZ, JO (2016): Bildungsniveau der Taiwaner steigt.

<http://www.china-observer.de/index.php/2016/03/14/bildungsniveau-der-taiwaner-steigt/> (03.12.2016)

STATISTISCHES BUNDESAMT (2016): China.

<https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/LaenderRegionen/Internationales/Land/Asien/China.html> (30.12.2016)

TEN BRINK, TOBIAS (2013): Chinas Kapitalismus. Entstehung, Verlauf, Paradoxien. Frankfurt am Main.

VOGEL, EZRA F. (1991): The Four Little Dragons. The Spread of Industrialization in East Asia. Cambridge.

WEGGEL, OSKAR (2007): Geschichte Taiwans. Vom 7. Jahrhundert bis heute. München.

WEIGELIN-SCHWIEDRZIK, SUSANNE (2012): Chinas Aufstieg. Der geteilte Himmel. In: Zeit online, 28.02.2012.

<http://www.zeit.de/zeit-geschichte/2012/01/China-Essay> (18.11.2016).

Automobilindustrie in China

Tobias Becker^{*}

1. Einleitung

Westliche Großkonzerne haben China zur größten Volkswirtschaft der Erde gemacht.

Das Reich der Mitte ist der größte und bedeutendste Markt für Automobile weltweit; die Wirtschaft des bevölkerungsreichsten Landes der Erde hat sich über die Jahre hinweg rasant entwickelt. Hinsichtlich Produktion und auch Absatz von Autos hat das Land seine internationalen Konkurrenten längst übertroffen. Während der Markt in den USA, West-Europa und Japan nahezu stagniert, dominiert China immer stärker das Wirtschaftsgeschehen. Mit seinem attraktiven, aussichtsreichen Markt zieht es mehr und mehr internationale Autobauer sowie Zulieferer an und wird dadurch zum wichtigsten Produktionsstandort der Welt.

Dieser Erfolg der chinesischen Automobilwirtschaft wurde aber größtenteils durch Joint Ventures realisiert. Doch wie genau sehen die Faktoren aus, die dies ermöglichten? Wodurch konnte sich die Wirtschaft des Landes – insbesondere die Automobilwirtschaft – so schnell entwickeln? Und was muss China tun, um seine dominante Position verteidigen beziehungsweise sie weiter ausbauen zu können?

Ziel der vorliegenden Arbeit ist es, Einblick in die chinesische Autoindustrie zu gewähren und eben diese Erfolgsfaktoren herauszustellen. Wie für eine umfassende Marktanalyse üblich, gilt es hierbei, Angebots- und Nachfrageseite voneinander abzugrenzen und gesondert zu analysieren. Dabei werden sowohl die inländischen, als auch die ausländischen Einflüsse im Zeithorizont betrachtet.

Zunächst stellt die Arbeit die historische Entwicklung der Autoindustrie detailliert dar. Besonderes Augenmerk wird hierbei auf den Strukturwandel in der Branche gelegt. Dies dient

^{*} Universität Siegen, email: tobias.becker.93@outlook.com

der Leitfrage der Arbeit, ob und in welchem Maße ausländische Unternehmen zum Erfolg des Marktes beigetragen haben. Darauf aufbauend kann dann das Potenzial des Sektors herausgestellt werden und damit verbunden die bestehenden Herausforderungen für Unternehmen, Kunden und Staat. Das nachfolgende Fazit dient der Zusammenfassung der Ausarbeitung und wird ihre Ergebnisse in Bezug auf das Ziel der Arbeit interpretieren.

Die Autoindustrie Chinas ist Gegenstand sehr umfangreicher Forschung und somit auch Thema zahlloser Publikationen. Daher versucht diese Arbeit Elemente zu integrieren, die etwas weniger Beachtung gefunden haben: z.B. die historische Entwicklung und damit die Transformation des Marktes.

2. Die chinesische Automobilindustrie

2.1. Vergangenheit

Chinas Automobilwirtschaft blickt auf eine über 60-jährige Geschichte zurück. „Ursprünglich [wurde sie] unter den Rahmenbedingungen der Planwirtschaft aufgebaut.“¹ In dieser Wirtschaftsform folgt jegliche ökonomische Aktivität staatlicher Planung. Die politischen Machthaber erstellen also einen Plan, der das Wirtschaftsgeschehen regeln soll. Dieser enthält dann alle relevanten Informationen hinsichtlich der Preise und Mengen der einzelnen Produkte, die in dem jeweiligen Land hergestellt werden sollen. Die Autoindustrie war für den chinesischen Plan von besonders hoher Wichtigkeit, da sie ja Fortschritt und Wohlstand repräsentiert.

Im Allgemeinen war es für die Entwicklung dieses Industriezweiges aber wesentlich, ausländisches Kapital – insbesondere natürlich Technologien – in die Branche einfließen zu lassen. Diese Internationalisierung musste also der erste Schritt zur Stärkung der heimischen Produzenten und Zulieferer sein.

¹ Jiang, Baigou: Rechtsstrukturen in der chinesischen Automobilindustrie. Duncker & Humblot. Berlin 2007, S. 74.

2.1.1. Anfänge der Industrie

Durch technische Unterstützung der Sowjetunion wurde im Jahre 1953 die First Automotive Works - Fabrik (FAW) gegründet. Bis zu diesem Zeitpunkt ist die sehr geringe inländische Nachfrage durch Importe gedeckt worden. Mit dem Jiefang produzierte die FAW ab 1956 den ersten Lastkraftwagen Chinas; 1600 Einheiten in diesem Jahr. 1958 folgte dann der Hongqi, der erste Personenkraftwagen.² Im selben Jahr startete die Produktion bei Nanjing Automobile – ebenfalls angeleitet durch die UDSSR.

Hauptsächlich wurden die Fahrzeuge für militärische beziehungsweise politische Zwecke genutzt, standen also faktisch nur dem Staat zur Verfügung. Als sich dann aber die Beziehungen zur Sowjetunion anspannten – in Folge des chinesisch-sowjetischen Zerwürfnisses – stockte die Entwicklung: sowjetische Experten wurden aus dem Land abgezogen, bilaterale Verträge gekündigt und die chinesischen Staatsschulden in Moskau eingefordert.³ Dies erwies sich als eine Ursache der langjährigen Krise in der chinesischen Produktion; stellte doch die Sowjetunion nahezu das gesamte Kapital, im volkswirtschaftlichen Sinne, zur Verfügung. Hinzu kam natürlich auch die Kampagne „Großer Sprung nach vorn“, deren Auswirkung auf Wirtschaft und Bevölkerung ein katastrophales Ausmaß annahm.

Um die zurückgebliebene Wirtschaft zu stimulieren und eine Expansion des Automobilsektors zu ermöglichen, startete China in den 1970er Jahren erste Kooperationen mit ausländischen Unternehmen. Diese sollten durch ihr Kapital, also Geldmittel, Maschinen & Know-How, die industrielle Modernisierung der Branche einleiten. Im Gegenzug bot die Kommunistische Partei Zugang zum chinesischen Markt, der herausragende Wachstumsraten versprach; handelte es sich bei diesem ja allein aus Sicht der Bevölkerungsentwicklung um den größten nationalen Markt.

1978 hatte sich die diplomatische Beziehung zu den USA weitgehend normalisiert; der Wiedereintritt in die Vereinten Nationen war bereits vollzogen. Nach Mao's Tod war ein Führungswechsel eingeleitet worden, der nun wirtschaftliche Entwicklung in den Vordergrund stellte. Am deutlichsten wurde dies durch den beginnenden Übergang von der Planwirt-

² Weider, Marc: China – Automobilmarkt der Zukunft? WZB. Berlin 2004, S. 21.

³ Oliver, N., Holweg M. und Luo, J.: China's Automotive Industry: a value chain perspective. Journal of Technological Learning. Edinburgh 2009, S. 3.

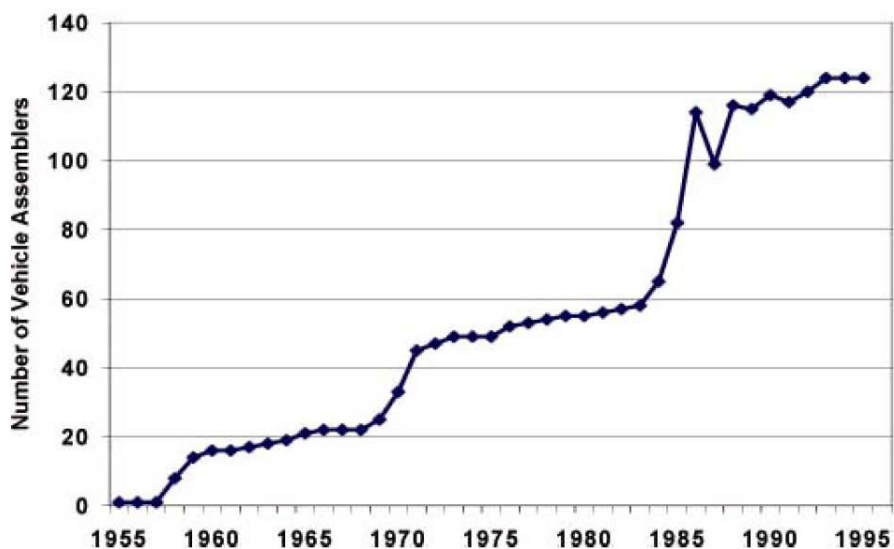
schaft zu einer sozialistischen Form der Marktwirtschaft. Damit verbunden wurde den Ministerien und besonders den Provinzen größere Eigenständigkeit zugestanden. Dies führte zu einem langsamen, aber spürbaren Wachstum in der Autoindustrie: um die Wichtigkeit ihrer Region oder ihres Ministeriums zu erhöhen, ließen viele der Verantwortlichen Unternehmen aus der Autoindustrie ansiedeln, beziehungsweise schon bestehende Firmen ausbauen.

2.1.2. Das Erwachen der Branche

In den vorherigen Jahrzehnten wurde Menge und Vielfalt der Produkte einzig durch den Wirtschaftsplan, nicht aber durch den Markt bestimmt. Durch die nun eintretende Veränderung offenbarte sich eine stark wachsende Nachfrage. Es entstand zum Beispiel auch der chinesische Taxi-Sektor. Der Bedarf an Produktvariationen, wie auch größeren Mengen, wuchs schnell.

Die bestehenden Fabriken konnten allerdings weder die nachgefragten Mengen noch die Produktvielfalt selbst, anbieten. Daher entstanden zusätzliche, kleinere Fabriken, die die Produktion unterstützten. Ebenso stellten nun auch einige staatliche Rüstungsunternehmen Automobile für den Privatsektor her. Um die chinesische Produktionskapazität weiter zu erhöhen, wurden Hindernisse und Beschränkungen für ausländische Firmen gelockert, so dass ab 1984 erste westliche Großunternehmen auf den Markt drangen. Die Anzahl der Herstellungsstätte verdoppelte sich auf 114.

Abbildung 1: Anzahl der Produzenten in China



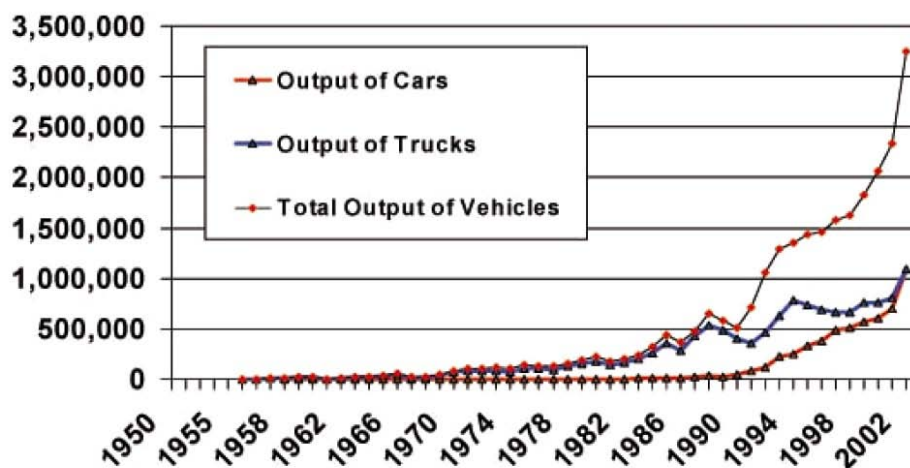
Quelle: Oliver, Holweg, Luo: China's Automotive Industry: a value chain perspective

Da direktes ausländisches Engagement, zum Beispiel durch eine Tochtergesellschaft, nur in Ausnahmefällen genehmigt wurde, sind die ausländischen Wirtschaftsaktivitäten an einen Joint Venture – Partner gebunden worden.

In dieser Form der Kooperation behalten die beteiligten Firmen ihre wirtschaftliche und rechtliche Unabhängigkeit, teilen sich aber für das gemeinsame Vorhaben (JV) Kosten und Erlöse. Zusätzlich werden Synergien in der Zusammenarbeit der Partner geschaffen - der Technologietransfer beispielsweise. Durch diese JVs wollte China also in allen Bereichen des Herstellungsprozesses, bis hin zur Vermarktung, westliches Wissen ansammeln. Dies sollte dazu beitragen, langfristig eine eigene, wettbewerbsfähige Automobilindustrie aufzubauen.⁴

1994 benannte die chinesische Regierung einige Schlüsselindustrien, die das Wirtschaftswachstum hauptsächlich tragen sollten – darunter auch die Automobilwirtschaft. Das Wesen der Autoproduktion rechtfertigt diese Wahl: sie führt viele andere Industriezweige in sich zusammen. Eine starke Autoindustrie würde also auch chinesische Unternehmen anderer Sektoren, wie der Stahl-, Elektro-, Chemie- oder Textilindustrie vorantreiben (Spillover - Effekte).

Abbildung 2: Anzahl der produzierten Fahrzeuge



Quelle: Oliver, Holweg, Luo: China's Automotive Industry: a value chain perspective

Seit 1994 wird daher eine explizite Industriepolitik für diesen Sektor betrieben: einerseits sollten noch mehr ausländische Unternehmen in JVs auf den chinesischen Markt treten – bei

⁴ Posth, Martin: 1000 Tage in Shanghai. Carl Hanser Verlag. München 2006, S. 102.

denen diese übrigens nur Minderheitseigner waren⁵ und ihre Gewinne in China reinvestieren mussten – und andererseits wurden die heimischen Unternehmen durch Konsolidierung konzentriert. Dadurch konnte die gesamte Produktion enorm gesteigert werden (siehe Abb. 2; Verdreifachung des Output).

Als Vermächtnis der Planwirtschaft wurden die Marktpreise noch immer staatlich festgelegt. Durch diese Abwesenheit eines Marktmechanismus, der Angebot und Nachfrage ausgleicht, überlebten kleine, nicht effizient arbeitende Unternehmen. Diese Firmen konnten auf Grund von sehr geringer Kapitalintensität nicht expandieren und dadurch zum Beispiel keine Skaleneffekte nutzen. Somit konnten sie nicht mit ausländischen Produzenten konkurrieren. Daher unterlag der chinesische Automobilmarkt sehr hohen (Schutz-) Zöllen (200% in den 80er Jahren) und sehr strenger Importquotenregelung (30.000 Fahrzeuge pro Jahr)⁶, die erst 2001, mit dem Beitritt zur Welthandelsorganisation (WHO) gelockert wurden. Bis zu diesem Zeitpunkt, beziehungsweise wenige Jahre darüber hinaus, musste also die Wettbewerbsfähigkeit der chinesischen Produzenten erhöht werden. Dies gab den Anreiz noch mehr JVs einzugehen.⁷

2.2. Gegenwart

2.2.1. Der WHO - Beitritt

Der Beitritt zur WHO bildet eine Zäsur in der gesamten chinesischen Wirtschaftsentwicklung und leitet den Strukturwandel der Automobilindustrie Chinas ein.

Nun musste also der Markt geöffnet werden. Die dazu erforderlichen Schritte führten zu einem starken Wachstum der chinesischen Autoindustrie. In den Jahren 2002 und 2003 stieg die gesamte Autoproduktion um jeweils ca. 50%.⁸ Dieses enorme Wachstum hatte zwei Effekte: einerseits zog es weitere Auslandsinvestitionen an, da nun, durch den WHO – Beitritt, bereits vertretene Hersteller ihr Engagement leichter ausbauen bzw. die noch nicht vertretenen Produzenten auf den chinesischen Markt dringen konnten. Andererseits entstanden

⁵ Bartsch, Bernhard: China – Drache oder Dino? Brandeins Verlag. Hamburg 2003, S. 55.

⁶ Gao, P.: A Tune-up for China's Auto Industry. McKinsey. New York 2002, Abb. 3.

⁷ Tao, Hong: Globalisierung der chinesischen Automobilindustrie. FU Berlin. Berlin 2003, S. 79.

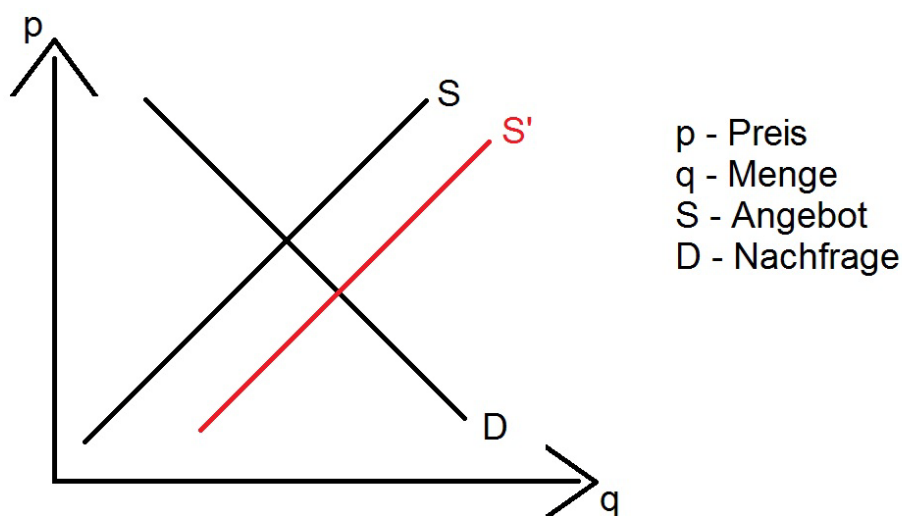
⁸ Weider, Marc: China – Automobilmarkt der Zukunft? S. 16.

so Überkapazitäten, welche natürlich den inländischen Wettbewerbsdruck erhöhten. Zusätzlich wurde China nun zum Exporteur.

2004 änderte die Regierung ihre Industriepolitik, die nun verstärkt auf Marktkräfte zurückgreift, um die staatlichen Interessen durchzusetzen. Damit einhergehend wurde ein umfassendes Patentrecht eingeführt. Die Kombination aus diesen Reformen war es auch, die die globale Komponentenherstellung schwerpunktmäßig nach China verlagerte – mit anschließendem Export zurück ins Ursprungsland.

Als zusätzliche Maßnahme wurden die heimischen Produzenten weiter konsolidiert und zu größeren Unternehmensgruppen zusammengefasst. Dadurch konnten Skaleneffekte genutzt werden. Die einzelnen Firmen hatten bisher sehr umfangreiches Know-How von ihren JV-Partnern übernehmen und dadurch deutlich billigere, nahezu identische Modelle auf dem Markt platzieren können.⁹ Diese Automodelle etablierten sich aber ausschließlich auf dem heimischen Markt. Um dort die Nachfrage nach privaten PKW zu erhöhen, förderte die Regierung den Fahrzeugkauf. Deshalb kauften etliche Haushalte der Ober- bzw. Mittelschicht ein Auto. Viele andere stellten ihre Kaufpläne allerdings zurück; in Erwartung sinkender Preise, bedingt durch weiteres Wachstum der Angebotsseite:

Abbildung 3: Der Automarkt im Preis-Mengen-Diagramm



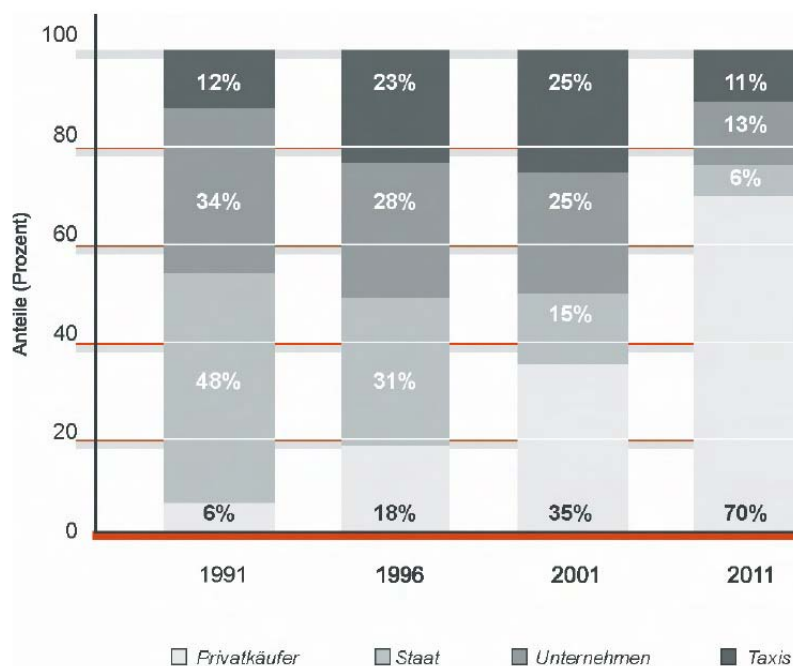
Quelle: Eigene Darstellung

⁹ Chunli, Lee: Chinas Automobilindustrie in der Globalisierung. Institut für Weltwirtschaft. Bremen 2001, S. 7.

Denn durch die enormen Auslandsinvestitionen wuchs die Produktionskapazität ja stetig weiter. Und dadurch wird auch die wachsende Produktvielfalt und –qualität noch gesteigert.

Mittlerweile sind auch die zur Automobilwirtschaft gehörenden Branchen etabliert worden, wie Autofinanzierung, -versicherung und -reparatur. Der Staat bemüht sich, den privaten Konsum von Autos weiter zu erhöhen. Daher wird zum Beispiel auch die Verkehrs-Infrastruktur ausgebaut bzw. der Ausbau schneller durchgeführt.

Abbildung 4: Käuferstruktur in China



Quelle: Depner, Heiner: Staatliche Planung und ausländisches Know-How. RWK. Düsseldorf 2008

Um im Allgemeinen einen Markt gezielt zu schaffen, muss zum Einen die Angebots- und zum Anderen auch die Nachfrageseite bedacht werden. Die Produktion konnte über die Jahre durch ausländische Unternehmen in ungeahnte Ausmaße erhöht werden, während der Absatz erst später Ziel der Expansionspolitik wurde¹⁰ (siehe Abb. 4; Schaffen von privater Nachfrage).

¹⁰ Jiang, Baigou: Rechtsstrukturen in der chinesischen Automobilindustrie, S. 183.

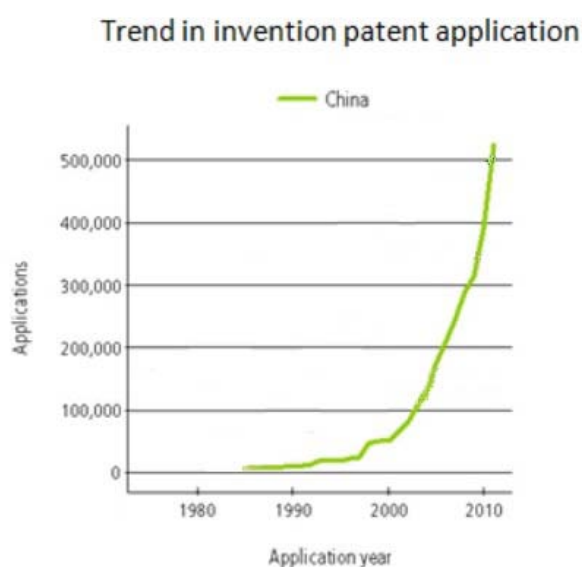
Die chinesische Nachfrage ist im Verhältnis sowohl zur gesamten Wirtschaftskraft des Landes, als auch zur Bevölkerungszahl noch relativ gering. Dies rechtfertigt also die beschriebenen Bemühungen des Staates.

2.2.2. Probleme der Automobilwirtschaft

Die Wertschöpfungskette der chinesischen Autoindustrie unterlag bisher starken Veränderungen: diente sie in ihren Anfängen auf internationaler Bühne noch ausschließlich der Herstellung westlicher Modelle für den chinesischen Markt, so kam später die Komponentenerstellung für westliche Länder und die Herstellung bzw. der Export eigener Modelle hinzu.

Durch die niedrigen Lohnkosten konnten die Anbieter an internationaler Wettbewerbsfähigkeit gewinnen, im Sinne von Herstellungskosten. Dennoch mangelt es ihnen stark an der Fähigkeit zur eigenen Produktentwicklung. Der Verlauf der Patentanmeldungen weist auf deutliche Zäsuren hin, die den ausländischen Einfluss zeigen: die Industriepolitik ab 1994, die Vermarktlichung und Individualisierung Ende der 90er und der WHO-Beitritt (durch jeden dieser Schritte stieg auch die Zahl der JVs stark an).

Abbildung 5: Patentanmeldungen in China



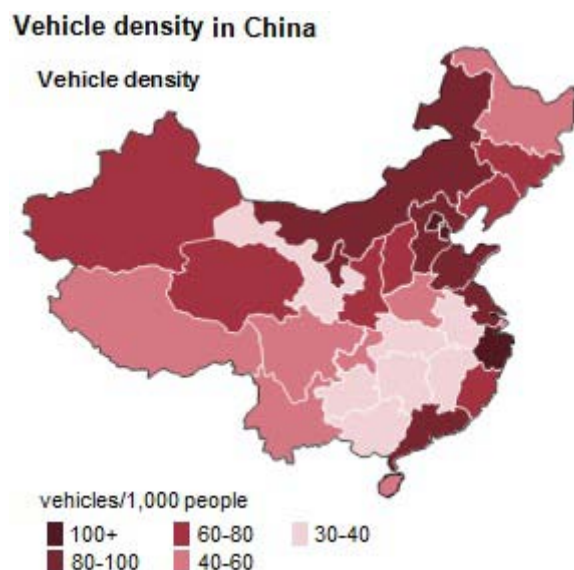
Quelle: Intellectual Property Indicators. WIPO. Genf 2015

Deshalb werden neue Technologien auch noch größtenteils aus dem Ausland eingekauft. Da der Druck, dieses Know-How zu erwerben, sehr hoch ist, kaufen chinesische Unternehmen nicht nur einzelne Patente oder Gebrauchsmuster, sondern sogar ganze Firmen (z.B. Volvo durch Geely oder Rover durch Nanjing).¹¹

Nicht effizient arbeitende Zulieferer bleiben aber als Herausforderung bestehen. Diese sind weniger technisiert und als eigenständiges Unternehmen meist noch unterentwickelt: So gibt es unter den Betrieben, aber auch den Provinzen, fast keine Komplementärproduktion.¹² Dadurch entstehen Allokationsprobleme über die gesamte Wertschöpfungskette hinweg, die zur Verschwendung von Ressourcen führen. Weiterhin wird die Automobilindustrie durch mangelnde Normierung bzw. Standardisierung der Autoteile behindert.

Ein zusätzliches Problem der heimischen Autoindustrie liegt in den Vertriebswegen: diese wurden in den 1990er Jahren – mit Aufkommen erster ernstzunehmender Nachfrage – aus dem Nichts aufgebaut. Daher sind sie nicht einheitlich ausgeprägt und zum Beispiel in den Regionen großen Wachstums konzentriert (Abb. 6). Weitere Probleme liegen in der extremen Verkehrsbelastung in diesen Ballungszentren, sowie der starken Umweltverschmutzung.

Abbildung 6: Besitzverhältnisse für Autos, 2013



Quelle: U.S. Energy Information Administration. Stichwort: China's Vehicle Adoption. 2015

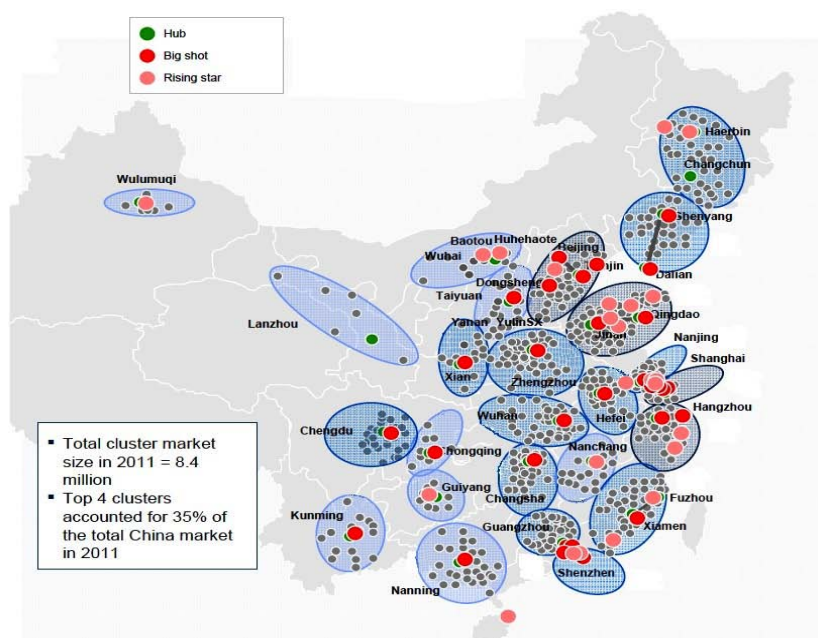
¹¹ Oliver, Holweg und Luo: China's Automotive Industry. A value chain perspective, S. 8.

¹² Chunli, Lee: Chinas Automobilindustrie in der Globalisierung, S. 12.

Langfristige Herausforderungen bilden der Energiebedarf des Landes und Währungs- sowie Wechselkursrisiken, welche für den Außenhandel von großer Bedeutung sind.¹³ Die stetig steigende Nachfrage nach Energieträgern stellt besonders die Volksrepublik vor neue Herausforderungen. Damit ist dies natürlich auch für die Automobilwirtschaft des Landes von großer Bedeutung: Erdöl, die energetische Basis für den klassischen Verbrennungsmotor, ist knapp. Und es wird umso knapper, je stärker die Nachfrage kurz- und mittelfristig ansteigt. Dadurch wird der Innovationsdruck in der Branche weiter erhöht. Allerdings wurde durch umfangreiche Investitionsprogramme des Staates und die Zusammenarbeit mit JV – Partnern eine starke Entwicklungsdynamik entfacht, sodass China ggf. eine Führungsrolle in alternativen Antrieben einnehmen kann.

Insgesamt ist die Volksrepublik China ein Land extremer Gegensätze: nicht nur bezogen auf arm und reich, sondern auch hinsichtlich Entwicklung, Bildung, Tradition und nicht zuletzt Wirtschaftskraft. Daher gliedert sich auch die Autoindustrie in etliche, ausgeprägte Cluster rund um die Wirtschaftszentren:

Abbildung 7: Produktionscluster



Quelle: Wang, Arthur und Liao, Wenkan: Bigger, Better, Broader. McKinsey. New York 2012

¹³ Gallagher, Kelly Sims: Foreign Technology in China's Automobile Industry. China Environment Series. Washington DC 2003, S. 3.

Dadurch werden die Transportkosten reduziert und somit logistische Vorteile nutzbar; sowohl für den Komponenten- als auch für den vollständigen Fahrzeugbau. Dies birgt allerdings auch Nachteile, wie etwa die Knappheit des Arbeitsangebotes. So haben die Löhne für sehr hoch qualifizierte Mitarbeiter teilweise schon europäisches Niveau erreicht.¹⁴ Ein weiteres Problem für die chinesische Automobilwirtschaft liegt also in der starken Ungleichheit, in vielerlei Hinsicht.

Generell steht die Branche in einer großen Abhängigkeit zu ausländischen Firmen: sie erwirtschaften 60% des Gesamtumsatzes¹⁵, während JV-Unternehmen etwa 80% des Marktes beherrschen:

Abbildung 8: Marktanteile der Hersteller, 2015

Rang	Unternehmen	JV-Partner	Verkaufszahl in Mio.	Marktanteil in %
1	SAIC	GM, VW	5.863,50	23,84
2	Dongfeng	PSA, Nissan, Honda	3.872,50	15,74
3	FAW	VW, Toyota, Mazda	2.843,80	11,56
4	Changan	Suzuki	2.776,50	11,29
5	BAIC	Hyundai, Daimler	2.489,00	10,12
6	Guangzhou	Honda, Toyota, Fiat	1.303,10	5,30
7	Brilliance	BMW, Toyota	856,10	3,48
8	Great Wall	-	852,70	3,47
9	Jianghuai	-	587,90	2,39
10	Geely	-	561,90	2,28
Andere			2.589,00	10,53

Quelle: Eigene Darstellung aus Daten der China Association of Automobile Manufacturers (CAAM). 2015

Aber nachdem über die letzten Jahrzehnte ein großer Wissenstransfer stattgefunden hat, beginnt nun mehr Eigenständigkeit zu wachsen. Der Export rein chinesischer Modelle zeigt dies beispielhaft – allerdings konnten sich die Hersteller mit diesen Modellen noch nicht auf dem westlichen Markt etablieren. Exporte flossen bisher in weniger wählerische Regionen: Osteuropa, Süd-Amerika, Afrika und natürlich Asien. Um auch die anspruchsvolleren Länder zu erreichen, müsste unter anderem das Marketing und die Image-Bildung vorangetrieben werden.

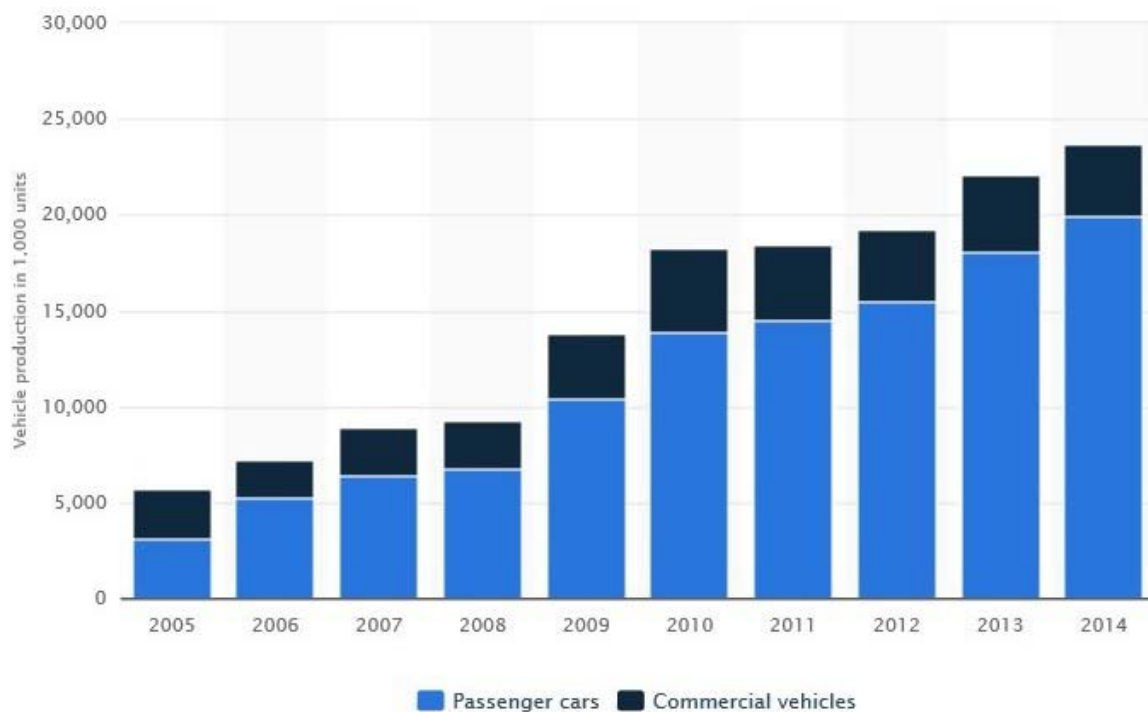
¹⁴ Weider, Marc: China – Automobilmarkt der Zukunft? S. 27.

¹⁵ Siehe Anhang 1: Umsatz nach Herkunftsländern.

2.3. Das Potenzial der Autoindustrie

Die Automobilwirtschaft Chinas hat das stärkste Wachstumspotenzial der Welt. Im Jahr 2009 wurde das Land zum weltweit größten Produzenten, mit 14 Mio. Fahrzeugen. Bereits in den ersten neun Monaten des Folgejahres wurde dieser Wert übertroffen. Insgesamt stieg die Produktion für 2010 um etwa ein Drittel auf 18 Mio. Einheiten und übertraf damit den höchsten, jemals in den USA realisierten Ausstoß.

Abbildung 9: Fahrzeugproduktion in China



Quelle: Statista. Stichwort: Autoproduktion China. 2015

Werden Abbildung 2 (Anzahl der produzierten Fahrzeuge bis 2002) und Abbildung 9 kombiniert, zeigt sich der enorme Aufschwung der chinesischen Automobilwirtschaft. In 30 Jahren stieg die Produktion von 200.000 Stück (1980) auf 18 Mio. (2010).

In 2014 wurden 25% aller produzierten Autos weltweit in China hergestellt; Tendenz weiter steigend, mit Raten, die die des gesamten chinesischen Wirtschaftswachstums schon seit langem übersteigen. Während sich die Produktion in den USA erst wieder erholt (2 Mio. PKW in 2009), erscheint die chinesische krisenfest.

Die stetig steigende, heimische Nachfrage – bedingt durch die steigenden Einkommen in der Volksrepublik – treibt die Branche voran: die Förderpolitik des Staates sowie eine wachsende Mittelschicht sind derzeit die Stützen des Wachstums.

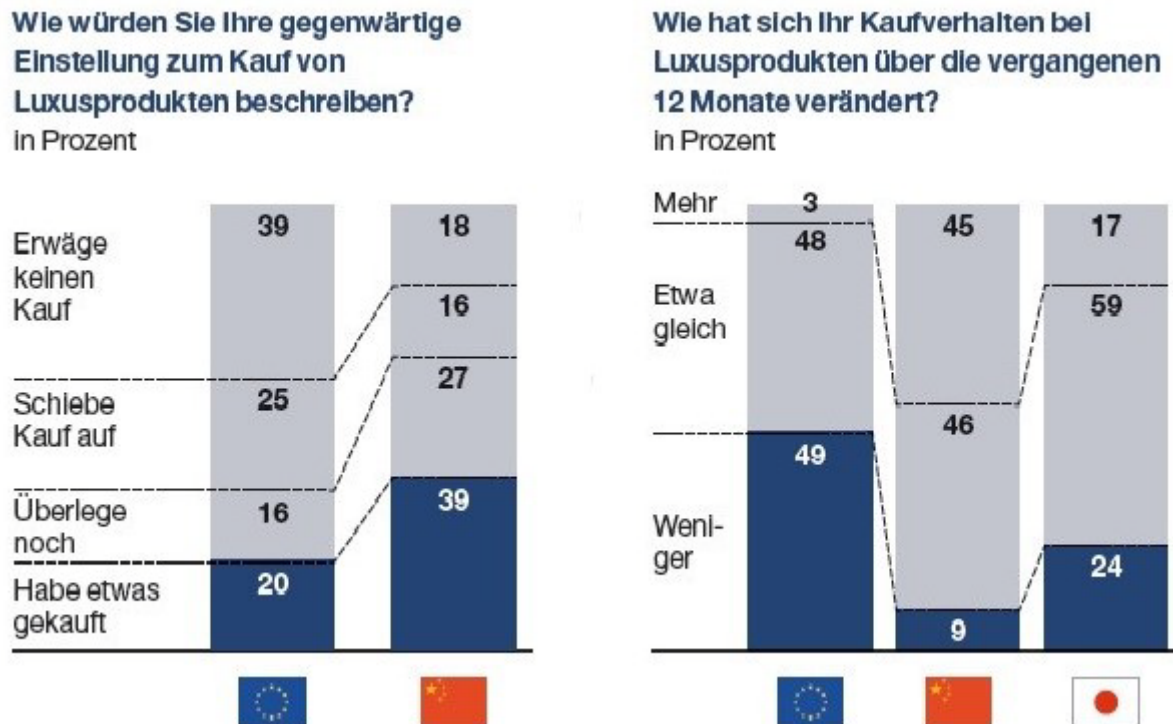
Damit hat China einen elementaren Vorteil gegenüber seinen internationalen Konkurrenten. Der Markt beginnt erst, sich frei zu entwickeln, eine Eigendynamik aufzubauen, während die westlichen Länder einer Art Sättigung gegenüberstehen: Auf 1000 Einwohner kommen in Deutschland etwa 600 Autos, in den USA 800; während es in China gerade einmal 100 sind. Der entscheidende Unterschied ist also, dass große Bevölkerungsgruppen in China erst noch grundsätzlich auf das Auto als Verkehrsmittel umsteigen werden.

So wurden 2009 in den USA zum Beispiel 10 Mio. Neuzulassungen registriert. Dabei handelt es sich größtenteils um einen zyklischen Effekt: alte Autos werden gegen neue getauscht. Die Anzahl der Halter, die ihr erstes Auto anschaffen, ist gering. In China tritt dieser zyklische Effekt natürlich auch auf; die zweite Gruppe der Halter hingegen, ist um ein Vielfaches größer und vor allem auch in den nächsten Jahrzehnten noch maßgeblich. Im selben Jahr wurden in China übrigens 14 Mio. Fahrzeuge zugelassen.

Diese aussichtsreiche Entwicklung der Nachfrage ist von besonderer Relevanz und wird von der Tatsache verstärkt, dass in China der Wunsch nach Mobilität stark wächst. „Der Besitz eines Autos stellt für Chinesen einen persönlichen Erfolg dar“¹⁶ und bescheinigt dem Halter wirtschaftlichen Aufschwung. Autos gelten seit jeher als Zeichen großer Unabhängigkeit und Individualität. Daher werden sie derzeit als Statussymbol gesehen und gehandelt. Zudem, oder vielleicht auch gerade dadurch, wächst ein großes Markenbewusstsein in der chinesischen Mittel- und Oberschicht.

Dies führt dazu, dass der Markt für Luxusfahrzeuge in China seit Jahren wächst und - angesichts der chinesischen Mentalität und der gegenwärtigen wirtschaftlichen Situation - auch noch weiter wachsen wird:

¹⁶ Kuhnert, F. und Cheng, L.: Anspruchsvolle Konsumenten in China. PWC Study. Stuttgart 2011, S. 2.

Abbildung 10: Kaufverhalten für Luxuswaren

Quelle: Behrenbeck, Klaus: Akzente. McKinsey. Hamburg 2012

Um aber ihr Potenzial hinreichend auszuschöpfen, muss die chinesische Automobilwirtschaft ihre grundlegendsten Probleme überwinden. Die technisch rückständigen und wenig entwickelten Zulieferer könnten kurz- bis mittelfristig modernisiert werden.¹⁷ Dazu müsste die Regierung weitere Investitionsprogramme starten und so die Kapitalintensität der Betriebe erhöhen. Eine weitere Möglichkeit liegt in der Konsolidierung zu größeren Unternehmen, die dann effizienter arbeiten und dadurch später selbst den Kapitalstock erhöhen könnten.

Die Überschuss-Nachfrage auf dem Arbeitsmarkt hingegen lässt sich nur langfristig lösen: es müssen inländische Bildungsprogramme auf- bzw. ausgebaut werden, die den Arbeitnehmern Kenntnisse vermitteln, die internationalen Standards genügen. Hochqualifizierte Arbeiter aus dem Ausland werden aktuell noch durch sprachliche Barrieren behindert, ebenso wie der Aufbau stabiler Kundenkontakte und -netzwerke. Diese Hindernisse müssten abgebaut werden, um den Wissenstransfer über Ländergrenzen hinweg zu optimieren. Möglich ist dies aber nur durch eine verstärkte internationale Zusammenarbeit – kulturell und bildungspolitisch – sowie durch eine verbesserte Außenwahrnehmung Chinas, die Menschen des Wes-

¹⁷ Weider, Marc: China – Automobilmarkt der Zukunft? S. 27.

tens dazu bringen würde, z.B. Mandarin zu lernen. Dazu müsste die Regierung aber prowestliche und –demokratische Schritte gehen beziehungsweise die Menschenrechte konsequenter akzeptieren (beispielsweise hinsichtlich politischer und religiöser Verfolgung).

Im Rahmen der Umweltpolitik wurden bereits etliche Maßnahmen (Emissionsstandards, Elektromotorik, Verbrauchsobergrenzen, Fahrverbote) unternommen, welche aber natürlich weiter ausgedehnt werden müssten, angesichts des großen noch ausstehenden Wachstums der Branche. Diese Bemühungen sind teilweise mit der Energiepolitik verbunden: in China wächst das Bewusstsein für saubere, erneuerbare Energie; deshalb rücken vor allem Wind- und Wasserkraft in den Fokus.¹⁸ Für die Autoindustrie gibt dies Motivation für den Umstieg auf Elektrofahrzeuge.

Allgemein ist die Autoindustrie in China ein Führungssektor nach der Klassifizierung des US – Ökonomen Walt Rostow. Nach dieser Theorie gilt ein Wirtschaftsbereich als Führungssektor, wenn er überdurchschnittlich stark wächst, sein gesamtwirtschaftliches Gewicht groß und weiterhin zunehmend ist, technischer Fortschritt die Produktivität erhöht, die Produktionspreise sinken bzw. die Produktqualität steigt und starke Ausbreitungseffekte auf andere Sektoren aufkommen. Zweifelsohne trifft dies alles zu, denn der Sektor wächst seit langem stärker als das chinesische BIP (14.7% zu 7.4%, 2014)¹⁹ und hat einen beachtlichen Anteil an eben diesem (8%). Zusätzlich weist er (ungleich verteilten) technischen Fortschritt auf – der (ungleich verteilt) Produktivität und Qualität steigert bzw. Preise senkt - und hat starke Einflüsse auf andere Industriebereiche.

3. Fazit

Die Automobilwirtschaft ist für die Volksrepublik China unverzichtbar. Sie ist eine der wirtschaftsstärksten Branchen des Landes und sogar ein Führungssektor. Das Land sieht sich einer vielversprechenden Entwicklung gegenübergestellt: der Markt wird noch gewaltiges Wachstum erleben, steht aber auch vor großen Herausforderungen, die es zu meistern gilt. Die allgemeine Motorisierung, der Umstieg auf Automobile, hat gerade erst begonnen; wird aber von einer starken Umweltbelastung begleitet und steht unter dem Druck, über einen

¹⁸ Hönsch, Henning: Erneuerbare Energien in China. PWC Study. Frankfurt am Main 2015, S. 1.

¹⁹ Otte, Christina: Wirtschaftsdaten kompakt: VR China. Germany Trade & Invest. Bonn 2014, S. 4.

eigenen, wettbewerbsfähigen Markt abgewickelt zu werden. Die Abhängigkeit von ausländischen Firmen ist noch zu groß.

Nachdem die historische Entwicklung der Autoindustrie ausführlich dargestellt wurde, wird der enorme Einfluss westlicher Großunternehmen deutlich.²⁰ Nur durch die Zusammenarbeit mit diesen konnte eine unvergleichbare Produktion aufgebaut werden. Gegenwärtige Probleme der heimischen Hersteller und Zulieferer liegen in der Notwendigkeit zur Technisierung bzw. in dem Ausbau der Forschung und Entwicklung. Die stark wachsende Nachfrage muss auch weiterhin gefördert werden.

Es sollte allerdings nicht der Eindruck entstehen, dass die multinationalen Großkonzerne allein für die Entwicklung der Branche verantwortlich sind. Vielmehr spielen auch die aussichtsreichen Charakteristika des chinesischen Marktes eine Rolle, wie die gewaltige Bevölkerung in Kombination mit deren Entwicklungsstand, und nicht zuletzt eine willige, entwicklungsorientierte Regierung.

Der wissensökonomische Zusammenhang zwischen In- und Ausland ist von besonderem Interesse. Gerne wäre dies noch detaillierter in die Arbeit aufgenommen worden, würde aber dann über diese Ausarbeitung hinausgehen. Der Transfer bzw. die Diffusion von Know-How ist der Ausgangspunkt für die gesamte Entwicklung des Sektors und somit natürlich auch für zukünftige Forschung relevant.

Ebenso wäre eine genauere Untersuchung der Einflüsse aus der Autoindustrie auf andere Sektoren, wie etwa die Elektroindustrie, interessant. Eine treffende Quali- bzw. Quantifizierung kann Gegenstand zukünftiger Forschung sein.

²⁰ Siehe Anhang 2: Chinas Netto FDIs. 3 deutliche Zäsuren Anfang der 1980er, -90er und der 2000er Jahre.

Literaturverzeichnis

Bartsch, Bernhard: China – Drache oder Dino? Brandeins Verlag. Hamburg 2003.

Behrenbeck, Klaus: Akzente. McKinsey. Hamburg 2012.

Chunli, Lee: Chinas Automobilindustrie in der Globalisierung. Institut für Weltwirtschaft. Bremen 2001.

Depner, Heiner: Staatliche Planung und ausländisches Know-How. RWK. Düsseldorf 2008.

Gallagher, Kelly Sims: Foreign Technology in China's Automobile Industry. China Environment Series. Washington DC 2003.

Gao, Paul: A Tune-up for China's Auto Industry. McKinsey. New York 2002.

Hönsch, Henning: Erneuerbare Energien in China. PWC Study. Frankfurt am Main 2015.

Jiang, Baigou: Rechtsstrukturen in der chinesischen Automobilindustrie. Duncker & Humblot. Berlin 2007.

Kuhnert, Felix und Cheng, Liang: Anspruchsvolle Konsumenten in China. PWC Study. Stuttgart 2011.

Oliver, Nick; Holweg, Matthias und Luo, Jianxi: China's Automotive Industry: a value chain perspective. Journal of Technological Learning. Edinburgh 2009.

Otte, Christina: Wirtschaftsdaten kompakt: VR China. Germany Trade & Invest. Bonn 2014.

Posth, Martin: 1000 Tage in Shanghai. Carl Hanser Verlag. München 2006.

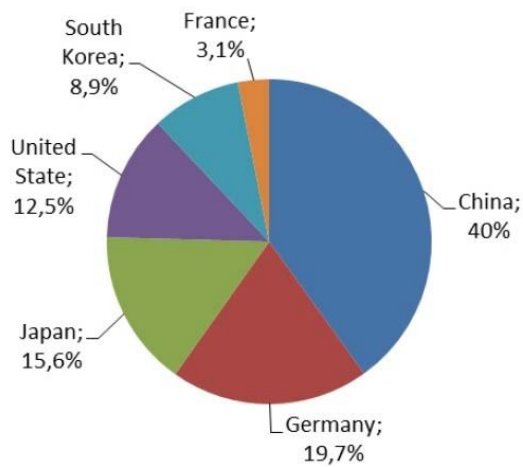
Tao, Hong: Globalisierung der chinesischen Automobilindustrie. FU Berlin. Berlin 2003.

Wang, Arthur und Liao, Wenkan: Bigger, Better, Broader. McKinsey. New York 2012.

Weider, Marc: China – Automobilmarkt der Zukunft?. WZB. Berlin 2004.

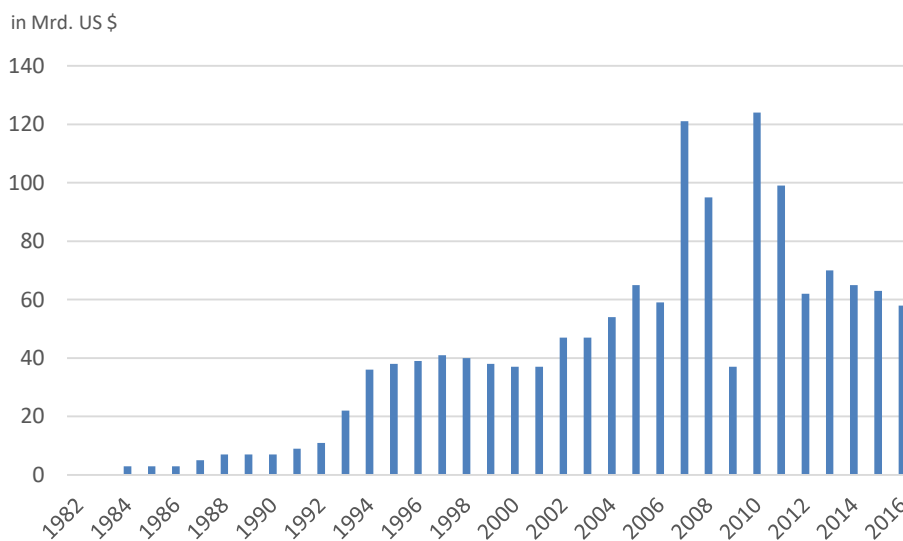
Anhang

Anhang 1: Umsätze nach Herkunftsländern



Quelle: Industriebericht China (CAAM). Euler Hermes. 2015

Anhang 2: Chinas Netto FDIs



Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage von Zahlen aus den International Financial Statistics des IMF. 2015

soli deo gratia et gloria

Elektromobilität in China

Amit Kumar*

1. Einleitung

„Die Zukunft gehört dem, der als erster die Kraft der Sonne in den Tank packt, mit Wasserstoff überholt oder CO₂-frei vorankommt“.¹ Immer mehr Nationen schätzen nachhaltige Produktion um die Umwelt zu schonen und zukünftigen Generationen zu gedenken. Dabei wird zunehmend der Fokus auf die Produktion von alternativ angetriebenen Fahrzeugen gelegt. China konnte bei dem Thema Elektromobilität bereits in kurzer Zeit signifikante Ergebnisse erzielen und ist aktuell ein Spitzenreiter. Doch warum liegt das Thema der E-Mobilität der Volksrepublik so nahe? Die junge Automobilindustrie Chinas konnte bereits 2009 ein Produktionsvolumen von 13,8 Mio.² Autos verwirklichen und ist seitdem der größte Autohersteller der Welt. Ebenso ist China mit rund 1,38 Mrd. Einwohnern aktuell der bevölkerungsreichste Staat.³ Hohe Wachstumsraten der Autoindustrie und die ansteigende Mittelklasse Chinas haben enorme Konsequenzen auf die Luftqualität. Man hört beispielsweise immer wieder in den Nachrichten wie sehr das Land unter Luftverschmutzung leidet. Allein in Peking sind derzeit die PM 2.5 – Feinstaubwerte 9 Mal so hoch wie die Weltgesundheitsorganisation empfiehlt⁴, wodurch die Gesundheit vieler leidet. Dem kann entgegengewirkt werden, wenn anteilmäßig mehr Elektrofahrzeuge als Fahrzeuge mit gewöhnlichem Verbrennungsmotor auf chinesischen Straßen unterwegs sind, deren Energie überwiegend auf erneuerbare Energiequellen zurück zu führen ist. Zugleich kann die Abhängigkeit nach Erdöl reduziert werden, die durch die aktuell 140 Mio. Fahrzeuge in China⁵, und der Tatsache, dass China selbst nur 40% des benötigten Erdöls selbst produziert, besonders hoch ist. Der wichtigste Treiber in Richtung E-Mobilität zu gehen ist allerdings das beachtliche Potenzial der chinesischen Automobilin-

* Universität Siegen, email: amit_kumar@hotmail.de

¹ Horst Köhler bei der ADAC Preisverleihung Gelber Engel, 14. Januar 2010

² <http://www.oica.net/category/production-statistics/2009-statistics/>

³ <http://countrysmeters.info/de/China>

⁴ <http://pm25.china-reisefuehrer.com/luftverschmutzung/peking.html>

⁵ <http://www.stats.gov.cn/tjsj/ndsj/2016/indexeh.htm>

dustrie, welches bisher auf globaler Ebene nicht ausgeschöpft werden konnte. Daher versucht China auf dem Markt für Elektrofahrzeuge, sein Potential auszubauen und weltweit Aufmerksamkeit zu erlangen. Zusätzlich zeigt die chinesische Regierung durch hohe Summen an finanzieller Unterstützung viel Interesse an dem Thema E-Mobilität.

Die vorliegende Arbeit soll dem Leser die aktuelle Lage der E-Mobilität in China näherbringen. Hierfür ist es auch wichtig, allgemeine Kenntnisse über die Automobilbranche in China, und deren Erfolgsgeschichte zu erlangen. Aus diesem Grund beginnt das zweite Kapitel mit einem historischen Überblick über den Automobilsektor in China, d.h. wie dieser zu Stande kam, wann der eigentliche Durchbruch gelang und was die Ursachen dahinter waren. Beenden wird das Kapitel mit Gründen, die das Land zum Übergang zur E-Mobilität bewegt haben. Kapitel drei setzt sich mit der aktuellen Lage auseinander oder genauer gesagt wie die Industrie, die Marktnachfrage und die Infrastruktur derzeit aussehen. Alle Gruppen spielen eine wesentliche Rolle um der E-Mobilität eine stabile Zukunft zu geben. Im vierten Kapitel wird dem Leser ein möglicher Stand der E-Mobilität in naher Zukunft vor Augen geführt. Anschließend wird das nächste Kapitel wirtschaftspolitische Maßnahmen nennen, die in der Vergangenheit ergriffen wurden, aber auch gegenwärtig laufen, um mögliche Lücken zu schließen, die China davon abhalten weitere Erfolge in der E-Mobilität zu verzeichnen.

2. Historie

Bevor die Entwicklung der E-Mobilität in China näher betrachtet wird, ist es notwendig einen Überblick über die Geschichte der Autoindustrie Chinas und deren Erfolgsgeschichte, zu erlangen.

2.1 Entwicklung der Automobilindustrie

Die chinesische Automobilindustrie ist im internationalen Vergleich ein relativ junger Industriezweig, der erst nach dem zweiten Weltkrieg weltweit an Bedeutung gewann. Zunächst wurde bis 1949 jegliche Nachfrage nach Kraftfahrzeugen durch Importe befriedigt. Das erste chinesische Fahrzeug, der „Jiefang“ wurde 1956 von der zur gleichen Zeit errichteten First Automotive Works (FAW) produziert. Ein vier Tonnen schwerer Minitruck, der primär militärische Zwecke erfüllen sollte. Kurze Zeit später produzierte FAW ein Personenkraftwagen namens „Hongqi“, der ausschließlich hochrangigen Beamten der Regie-

rung zur Verfügung stand. Auch in den folgenden Jahren war die Produktion überwiegend für die Regierung bestimmt⁶.

Als Volkswagen sich 1985 entschied in China zu investieren, öffnete sich der chinesische Automarkt für den Westen, und westliche Staaten hatten die Möglichkeit ihre Autos in China anzubieten und gleichzeitig neue Produktionsstandorte zu errichten. Ebenso half zwischenstaatlicher Handel China dabei, von ausländischen und teilweise fortgeschrittenen Technologien zu profitieren und diese Kenntnisse für den Ausbau der eigenen Automobilindustrie auszunutzen. Seither wurden neben VW viele weitere Joint Ventures mit namenhaften Autoherstellern wie z.B. Ford, General Motors und Toyota gegründet, wodurch Handel auf internationaler Ebene erleichtert wurde. Der Durchbruch gelang jedoch, als die chinesische Regierung der heimischen Automobilindustrie mehr Aufmerksamkeit schenkte und diese 1994 als eine wichtige Strategie für Wachstum deklarierte⁷. Der Grund lag darin, dass zahlreiche Bestandteile eines Fahrzeugs aus verschiedensten Sektoren kommen und eine Förderung der Autoindustrie gleichzeitig auch andere Industriezweige begünstigen sollte, weil diese z.B. fortan mehr verkaufen würde. Das erste Mal wurden politische Maßnahmen für die Automobilindustrie ergriffen, u.a. sollte der private Besitz von Autos ermutigt werden. Zusätzlich trat China 2001 der Welthandelsorganisation bei und lockerte in diesem Zusammenhang seine Zölle, was ausländischen Autoherstellern Anreize gab, den Export nach China zu verstärken. In den folgenden Jahren wuchs die Produktion enorm an und lag 2009 bei einem weltweiten Rekordniveau von ca. 13,8 Mio. produzierten Fahrzeugen.⁸

2.2 Wandel hin zur Elektromobilität

Schätzungen zufolge werden im Jahre 2020 über 200 Mio. Kraftfahrzeuge auf chinesischen Straßen fahren.⁹ Sollte die Regierung nichts unternehmen, wird dieses enorme Wachstum erhebliche Konsequenzen haben. Chinas Abhängigkeit nach Erdöl ist momentan ziemlich hoch. Während die Produktion in 2015 ca. 241,6 Mio. Tonnen betrug¹⁰, lag der Verbrauch bei 560 Mio. Tonnen¹¹, sodass ca. 60% des Erdölverbrauchs durch Importe

⁶ https://de.wikipedia.org/wiki/Geschichte_der_Automobilindustrie_Chinas

⁷ Macleoad, Alick (2014), The automobile industry in China.

⁸ <http://www.oica.net/category/production-statistics/2009-statistics/>

⁹ <https://www.ft.com/content/7943842a-54c2-11e0-b1ed-00144feab49a>

¹⁰ <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/40293/umfrage/erdoelproduktion-in-china/>

¹¹ <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/30777/umfrage/verbrauch-von-erdoel-in-china-seit-1990/>

gestillt werden musste. Weiterhin ist durch das erhebliche Wirtschaftswachstum die Luftqualität besonders in den Metropolen sehr schlecht, was der Gesundheit der Bevölkerung zu Lasten geht. Diese und viele weitere Nachteile haben die Regierung bereits zur Jahrtausendwende dazu bewegt, den Ausbau von Elektrofahrzeugen zu fördern. Ein weiterer Treiber ist die Tatsache, dass trotz der hohen Produktionszahlen, China auf internationaler Ebene technologisch mit anderen Automobilherstellern nicht mithalten kann. Deshalb entschied die chinesische Regierung 2009 mit einer sogenannten „leapfrog strategy“, Entwicklungsstufen in der Automobilindustrie zu überspringen und den noch recht jungen Industriezweig der E-Mobilität einzuschlagen¹². Chinas Wachstumspotenzial und eine hohe Summe an staatlicher Förderung sollen diesen Pfad begünstigen.

3. Ist-Zustand

3.1 Situation in der Industrie und auf dem Markt im Bereich der E-Mobilität

Um einen groben Überblick über die aktuelle Lage der E-Mobilität in China zu erlangen, soll der von der Unternehmensberatung McKinsey&Company entwickelte „Electric Vehicle Index“ näher betrachtet werden. Seit 2010 untersucht der Index, wo die 14 wichtigsten Nationen, u.a. China bei dem Thema E-Mobilität auf Ländervergleichsebene stehen. Dabei werden zwei Perspektiven, die Marktseite und die Industrieseite, betrachtet. Für die Bewertung der Marktseite wird der Marktanteil an EVs¹³ am Gesamtmarkt, die Beurteilung von eventuellen Subventionen, und die Infrastruktur berücksichtigt. Die Industrieseite misst den Erfolg der Automobilindustrie bei dem Thema E-Mobilität, d.h. wie der aktuelle und zukünftige Anteil an der globalen Produktion von Elektrofahrzeugen aussieht, und zieht dabei zusätzlich den Fortschritt von wichtigen Komponenten wie z.B. der Batterie, des Motors und des Antriebs in Betracht. China liegt auf der Industrieseite auf Platz 1, sogar vor Japan, aber auch auf der Marktseite bewegt sich China trotz eines geringen Marktanteils vergleichsweise auf mittlerer Höhe. Dies ist nachvollziehbar, da aufgrund der hohen Bevölkerungszahl, der Marktanteil im Vergleich zu anderen Staaten, sich nur langsam anpassen wird.

¹² Wolter et al., Elektromobilität in Asien, S.53

¹³ Electric Vehicle: Elektrofahrzeuge

Offensichtlich ist also, dass mit einer Absatzmenge von bisher insgesamt 507.000¹⁴ batteriebetriebenen Fahrzeugen (darunter 115.000 Elektrobusse)¹⁵ China derzeit als Leitmarkt für E-Mobilität betrachtet werden kann. Seniorpartner von McKinsey, Nicolai Müller behauptet, dass die enge Zusammenarbeit von Regierung und Behörden einen wesentlichen Bestandteil dieses Erfolges ausmacht.¹⁶

3.2 Infrastruktur

Während das Angebot und die Nachfrage nach Elektrofahrzeugen in China rapide zunehmen, kommt das Angebot an Ladestationen bzw. Ladesäulen, die den Fahrzeugen die Energie zum Antrieb bereitstellen sollen, nicht hinterher. Das Fahrzeug ist „abhängig“ von der Lademöglichkeit, d.h. ohne entsprechendes Angebot an Lademöglichkeiten werden steigende Verkaufszahlen von EVs auf langer Sicht nicht den möglichen Wohlfahrtsgewinn (Umweltschonung) ergeben.

Ende 2015 betrug die Anzahl an öffentlichen Ladesäulen 49.000, wobei zusätzlich 50.000 private Ladesäulen und insgesamt 60.000 gewerbliche (für Busse, Taxen und Transportfahrzeuge) zur Verfügung standen, sodass die Gesamtanzahl an Ladesäulen insgesamt 160.000 betrug¹⁷. Diese Zahl ist beachtlich, allerdings im Vergleich zu den bis 2015 in China insgesamt verkauften Fahrzeugen mit Elektroantrieb (440.000), verbesserungswürdig.¹⁸ Der Markt für EVs wächst schneller an, als dass das Angebot an Lademöglichkeiten hinter kommen kann. Obwohl auch andere infrastrukturelle Aspekte wie spezielle Parkplätze für EVs von Bedeutung sind, sollen diese hier nicht weiter diskutiert werden, da die Lademöglichkeit eines EV und der Standort dessen, schon fast als Komplementär eines EV betrachtet werden können, und somit den wichtigsten Aspekt in diesem Zusammenhang ausmachen.

Folglich ist die Infrastruktur nicht auf dem gleichen Level wie der Marktanteil, was aufgrund der zahlreichen laufenden Fördermaßnahmen nicht allzu kritisch betrachtet werden sollte. Letztendlich ist der Markt für E-Mobilität noch sehr jung und sollte mit Vorsicht gedeihen.

¹⁴ <http://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/elektromobilitaet-507-000-neue-e-autos-in-china/19298232.html>

¹⁵ <http://www.automobilwoche.de/article/20170124/NACHRICHTEN/170129936/leitmarkt-china>

¹⁶ <https://www.mckinsey.de/elektromobilitaet>

¹⁷ <http://www.reportsnreports.com/reports/468020-china-ev-charging-station-and-charging-pile-market-report-2016-2020.html>

¹⁸ https://en.wikipedia.org/wiki/New_energy_vehicles_in_China

3.3 BYD

Der aktuell erfolgreichste chinesische Hersteller von EVs ist das Unternehmen „Build Your Dreams“ (BYD). Mit den in den ersten elf Monaten von 2016 ca. 92.000 verkauften EVs liegt BYD sogar vor Tesla Motors, und kann sich somit auch auf internationaler Ebene behaupten.¹⁹ Viele Faktoren spielen bei diesem Erfolgserlebnis eine Rolle. Anders als bei Tesla, besitzt BYD ein breit gefächertes Angebot an EVs, die sich auch die Mittelklasse leisten kann. Wohingegen Tesla mit seinen Fahrzeugen, wie das das Modell S, überwiegend wohlhabende Menschen anspricht.²⁰ Die Batterie bildet in einem Elektrofahrzeug die teuerste Komponente²¹ und BYD kann diese selber produzieren, da sie im Besitz einer eigenen Batteriefabrik ist, die weltweit unter den Top 10 zu platzieren ist. Das internationale Präsenz des Unternehmens spiegelt sich überdies in der Nachfrage nach Elektrobusen in Ländern wie Uruguay und Kolumbien, aber auch in England, wie z.B. in London, wider. Sogar Warren Buffet, ein weltbekannter Investor sah das Potenzial in dem Unternehmen und sicherte sich 2008 insgesamt 10% Anteil am Unternehmen. Eine weitere Schlüsselkompetenz des Unternehmens liegt neben der eigenen Bereitstellung von Batterien zusätzlich darin, dass BYD versucht, Probleme, die im Zusammenhang mit EVs stehen, innovativ zu lösen. Zum Beispiel investiert die Firma in Solartechnologie um Energie nachhaltig bereitzustellen.

Neben BYD gibt es weitere teils sehr erfolgreiche chinesische Anbieter von EVs wie Zoyte, SIAC, Chery und Greely.

4. Soll-Zustand

China möchte sich weiterhin größter Hersteller von EVs nennen dürfen. Hierfür hat das Land sich ambitionierte Ziele gesetzt, die zum Teil recht utopisch sind. Dennoch soll im Folgenden ein Entwurf präsentiert werden, wie Chinas E-Mobilität in Zukunft (5-10 Jahren) aussehen könnte.

¹⁹ <http://insideevs.com/byd-disappoints-in-november-only-8000-plug-in-sales-and-16-growth/>

²⁰ Aktueller Preis für Tesla Modell S: ab 71.399 €, <http://www.autobild.de/marken-modelle/tesla/model-s/1/>

²¹ Kimble, C., & Wang, H. (2012). Transistors, electric vehicles and leap frogging in China and Japan *Journal of Business Strategy*, 33(3), 22–29

4.1 Industrie und Technologie

Schon 2020 sollen laut Regierung 5.Mio EVs im chinesischen Straßenverkehr unterwegs sein. Dies wird voraussichtlich nur ca. 2,5% des Gesamtbestandes an Fahrzeugen in China ausmachen, aber dennoch muss das Verhältnis zwischen EVs und ICEVs²² langsam angepasst werden um in Hinblick auf neue Forschungs- und Entwicklungsergebnissen keinesfalls auf alter Technologie hängen zu bleiben.

HEVs²³, die sowohl Kraftstoff als auch Strom zum Antrieb verwenden, dürfen ein bestimmtes Niveau an Benzinverbrauch nicht überschreiten. Als Grenze könnte man einen Verbrauch von ca. 4-5 Litern/ 100 km festsetzen. Der Grund hierfür liegt darin, dass die chinesische Regierung ihre Automobilindustrie auf langer Sicht in Richtung batteriebetriebene EVs und PHEVs²⁴ lenken möchte, wobei HEVs vorerst eine bessere Lösung sein werden als herkömmliche ICEVs.²⁵

Neben der eigentlichen Produktion von EVs müssen wesentliche Komponenten eines EV zu gleichen Zeit entwickelt werden, da diese im Endeffekt die Qualität des Fahrzeugs ausmachen. China sollte neben Elektrofahrzeugen, auch deren Komponente weltweit anbieten um zusätzliche Wettbewerbsfähigkeit zu erlangen.

EVs werden nur dann einen Beitrag zur Nachhaltigkeit leisten können, wenn deren Energie aus erneuerbaren Energiequellen, wie z.B. Solar- und Windenergie stammt und nicht, wie herkömmlich, durch Kohle produziert wird. Zusätzlich gibt es viele Arten von Batterien, die in EVs zu finden sind. Lithium-Batterien und Blei-Säure-Batterien werden am häufigsten verwendet, wobei letztgenannte gesundheitliche Nebenwirkungen bergen können.²⁶ Neben den Bemühungen des Unternehmens BYD müssen weitere Unternehmen aber auch die Regierung den Ausbau von eigenen Lithium-Ionen-Batterien Anlagen und Solaranlagen fördern. China sollte sich in diesem Zusammenhang nicht nur ökonomisch ein Spitzenreiter nennen, aber durch eigene Solarzellen und vermehrter Nutzung von Lithium-Batterien kann das Land in Hinblick auf die Zukunft ein gutes Vorbild verkörpern.

²² Internal Combustion Engine Vehicle: Fahrzeuge mit Verbrennungstechnologie

²³ Hybrid electric vehicles: Hybridfahrzeuge

²⁴ Plug-in-hybrid electric vehicles: Hybridfahrzeuge, deren Batterie am Stromnetz geladen werden kann

²⁵ Tagscherer (2012), Electric mobility in China – A policy review, S. 15

²⁶ http://www.altenergymag.com/content.php?post_type=1884

Da China relativ spät in die Autoindustrie einstieg, bestand der Anreiz ausländische Technologien zu imitieren und diese für die Eigenproduktion anzuwenden. Im Optimum soll China auch in diesem Aspekt unabhängiger werden und vermehrt eigene Technologien bei der Produktion anwenden.

4.2 Marktnachfrage

In China leben sehr viele Menschen die mit dem Thema E-Mobilität noch nicht vertraut sind (geringer Marktanteil). Aus diesem Grund ist es wichtig, dass sowohl Regierung als auch Behörden kostenlose Probefahrten oder Vorführungsprojekte anbieten, sodass auch weniger gebildete oder aus ärmeren Verhältnissen stammende Menschen, die Gelegenheit haben Elektrofahrzeuge näher kennenzulernen. In diesem Zusammenhang sollte ein breites Angebot von EVs verschiedenster Preisklassen bestehen, oder falls anders nicht möglich, müssen Subventionen die Preise ein wenig herabsetzen, da diese teils aufgrund der Komplexität der Batterie und anderen Gründen sehr hoch sind. Andernfalls können sich ärmere Menschen EVs nicht leisten.

Da gegenwärtig ohnehin schon sehr viele private Autos als auch öffentliche Verkehrsmittel in den Metropolen Chinas unterwegs sind, sollte eine verhältnismäßig hohe Summe an staatlichen Fördermitteln öffentlichen EVs zu Gute kommen, da diese einen höheren Wohlfahrtsgewinn verkörpern.

Eine Förderung von EVs wird sicherlich den Anteil an ICEVs verringern, aber zusätzliche Maßnahmen müssen sicherstellen, dass Menschen langsam, aber stetig von der Nutzung herkömmliche Fahrzeuge entmutigt werden, und Hersteller müssen zunehmend zur Produktion von batteriebetriebenen Fahrzeugen angetrieben werden.

4.3 Infrastruktur

Wie bereits erwähnt stimmt das Verhältnis zwischen Elektrofahrzeugen und Ladesäulen derzeit nicht überein, und die Regierung kann aufgrund mangelnder Informationen (Verkehrsdichte, örtliche Nachfrage nach Lademöglichkeiten) alleine keine optimale Lösung finden. Somit müssen Regierung und Behörden zusammenarbeiten um das optimale Angebot an Lademöglichkeiten zur Verfügung zu stellen. Eine Möglichkeit stellt Tong Yang et

al.²⁷ dar. Mithilfe des „Öffentlich-private Partnerschaft“ Modells soll eine enge Zusammenarbeit zwischen Regierung, Behörden, Auto- und Batterieherstellern und Immobiliengesellschaften stattfinden, sodass finanzielle Mittel, die von der zentralen Regierung zur Verfügung gestellt werden, effizient genutzt werden können. Die Regierung möge dabei die Ziele, die im allgemeinen Interesse liegen, setzen und die jeweiligen Partner ermitteln Informationen in ihrem Arbeitsbereich. In diesem Zusammenhang geben Behörden Aufschluss über die Verkehrsdichte und das Verkehrsverhalten in ihrer Region, und versuchen gewöhnliche Fahrzeuge von, für Elektrofahrzeuge speziell eingerichtete Parkplätze zum Aufladen der Batterie, abzuhalten. Auto- und Batteriehersteller könnten aktuelle Innovationen, die einen Einfluss auf die Lademöglichkeit haben werden, bekannt geben, und Immobiliengesellschaften versuchen möglichst effiziente Standorte, in Hinblick auf Grundstückskosten und örtliche Nachfrage, zu ermitteln. Außerdem sollten Standorte ungenutzter bzw. leerstehender Ladesäulen ermittelt werden, um diese in Zukunft effektiver zu platzieren. Des Weiteren werden stets neue Ergebnisse in der Forschung & Entwicklung erzielt, weshalb aktuelle Technologien der Ladesäulen in einigen Jahren wohlmöglich nicht mehr mit den Technologien der EVs kompatibel sein werden. Drahtloses Aufladen wäre einer dieser neuartigen Innovationen und ist mittlerweile für Mobiltelefone möglich, und könnte in naher Zukunft auch für Elektrofahrzeuge als Ladeoption zur Verfügung stehen²⁸. Es ist somit essenziell, dass Lademöglichkeiten langsam, aber dennoch im Verhältnis zum Anstieg des Marktanteils entwickelt und gebaut werden, um diese vergleichend mit den Fahrzeugen, auf aktuellsten Stand zu erhalten.

Bei erfolgreicher Anwendung dieses Modells kann eine wirtschaftlich vorteilhafte Errichtung von Ladestationen erfolgen.

5. Wirtschaftspolitische Maßnahmen

Mit einer jährlichen Produktion von 13,78 Mio. Autos im Jahre 2009²⁹, ist die chinesische Automobilindustrie die Größte weltweit. Die zahlreichen Förderungsmaßnahmen, die den Erfolg in der E-Mobilität teilweise begünstigt haben, zeigen das große Interesse der Regie-

²⁷ Tong (2016), Innovative Application of the Public-Private Partnership Model to the Electric Vehicle Charging Infrastructure in China, S.5

²⁸ Tong (2016), Innovative Application of the Public-Private Partnership Model to the Electric Vehicle Charging Infrastructure in China, S.6nn

²⁹ <http://www.oica.net/category/production-statistics/2009-statistics/>

rung daran, den chinesischen Automarkt international zu erbauen. Um die Elektromobilität zu fördern müssen allerdings drei Hauptbereiche parallel entwickelt werden, damit Elektrofahrzeugen eine stabile Zukunft gegeben werden kann. Diese wären Industrie, Forschung & Entwicklung und Förderung des privaten und öffentlichen Konsums.³⁰ Hierfür sind verschiedene Ministerien und Behörden zuständig. Im Folgenden werden einige Maßnahmen vorgestellt, die in der Vergangenheit ergriffen wurden und teilweise noch laufen um das in Kapitel 3 genannte Optimum zu erreichen.

5.1 Industriepolitische und technologische Maßnahmen

5.1.1 5 Jahres Plan

China veröffentlicht alle 5 Jahre einen Plan, in dem die sozialen, wirtschaftlichen und politischen Ziele des Landes für die nächsten fünf Jahre definiert werden. Der aktuelle Plan läuft von 2016 bis 2020. Nachstehend werden einige relevante Komponenten des aktuellen Plans dargestellt, die die E-Mobilität betreffen. „Green Drive“ lautet das Motto für die Automobilindustrie in den kommenden Jahren, sodass die CO₂ Produktion um insgesamt 18% gesenkt werden soll.³¹ Dies spielt besonders bei der Stromerzeugung eine signifikante Rolle, da diese entweder wie gebräuchlich durch Kohle oder mit erneuerbaren Energiequellen wie z.B. Solar- oder Windenergie, hergestellt werden kann. Der Fokus soll demnach auf Strombeziehung aus erneuerbaren Quellen liegen, da andernfalls die CO₂-Emissionen kaum sinken würden.

5.1.2 Made in China 2025

Im Rahmen des laufenden 5-Jahres-Plans hat der Ministerpräsident Li Keqiang die Strategie „Made in China 2025“ bekannt gegeben und dabei wesentliche Ziele definiert, die bis 2025 erreicht werden sollen³². Chinesische Produkte, meist mit „Made in China“ versehen, gelten erfahrungsgemäß als billig und von geringer Qualität. Dieses Image soll sich ändern, sodass in Zukunft in China hergestellte Güter als qualitativ hochwertig anerkannt werden. Hierfür hat der chinesische Staatsrat ehrgeizige Ziele, auch im Hinblick auf energiesparende und Fahrzeuge mit neuer Energie, definiert. Weiterhin soll bis 2025 das gesamte Volumen an verkauften EVs und HEVs durch chinesische Hersteller, drei Millionen

³⁰ Tagscherer (2012), Electric mobility in China – A policy review, S.1

³¹ Made in China 2025" und der 13. 5 - Jahresplan („13.5“), S.21

³² <http://english.gov.cn/2016special/madeinchina2025/>

betragen und der Anteil an heimischen Marken soll 80% sein. Ebenso sollen zwei Autohersteller chinesischer Herkunft in den Top 10 weltweit zu finden sein.

5.1.3 „Development Plan for Energy Efficient and New Energy Vehicle Industry“

Mithilfe des „Development Plan for Energy Efficient and New Energy Vehicle Industry“ soll die gesamte Industriekette von verbrauchsarmen Fahrzeugen gefördert werden. Der Staat möchte hierfür bis 2020, umgerechnet 13,6 Mrd. € (100 Mrd. Yuan) investieren, mit dem Ziel, dass die Verkaufszahlen chinesischer Elektroautos und Hybridfahrzeugen die höchsten sein werden in 2020³³. Hierfür soll die Entwicklung der drei Schlüsselkomponenten: der Elektromotor, der Antrieb und die Batterie gefördert werden, sodass diese auf globaler Ebene konkurrenzfähig sein können. Somit werden nicht nur chinesische EVs gegen andere im Wettbewerb stehen, sondern auch wesentliche Bestandteile, die von anderen EV-Herstellern für die Eigenproduktion verwendet werden, werden aus China stammen. Dieser Plan lässt sich in zwei Phasen unterteilen, wobei in der ersten (2011 – 2015) die Entwicklung von wesentlichen Komponenten wie der Batterie, des Motors und des Antriebs erzielt werden sollten, um in Nachhinein (2016-2020) die Produktion von Fahrzeugen mit neuer Energie gezielt zu fördern. Durch Fortschritte in den Schlüsseltechnologien soll zusätzlich der Verbrauch von neuen Fahrzeugen auf 4,5 l/100 km reduziert werden.

Anlagen, die Lithium-Ionen-Batterien produzieren werden, sollen in Tianjin, Shenzhen und Hangzhou entstehen, und zusätzlich sollen zwei bis drei Batterieunternehmen gegenwärtig sein, die die Hersteller von EVs mit Batterien beliefern.³⁴

Während der Markt für Elektrofahrzeuge noch sehr jung ist, und die Forschung immer noch nach Wegen sucht EVs in Hinblick auf Lebensdauer der Batterie oder maximale Reichweite, effektiver zu entwickeln, werden die erhöhten Ausgaben eine fördernde Maßnahme sein.

Des Weiteren plant die chinesische Regierung im Rahmen des 5 Jahres Plans bis 2020 umgerechnet 223 Mrd. Euro (1,65 Bil. Yuan) in die Infrastruktur zu investieren, und es lässt sich vermuten, dass ein Teil davon in die Förderung der Ladestationen gehen wird, was letztendlich Fahrzeuge mit Elektroantrieb attraktiver machen wird, da diese an noch mehr

³³ Tagscherer (2012), Electric mobility in China – A policy review, S.4

³⁴ Tagscherer (2012), Electric mobility in China – A policy review, S.5

Orten aufgeladen werden können. Bis 2020 sind 12.000 Ladestationen bzw. 4,8 Mio. Ladensäulen geplant. Das entspricht etwa dem 15- bzw. 154-fachen des aktuellen Bestandes³⁵.

5.2 Forschungs- & Entwicklungspolitik: „863“

Um auf dem inländischen Markt, aber auch international mithalten zu können, muss neben effizienter Produktion und Vermarktung eine konstante Entwicklung von Schlüsselkomponenten wie z.B. der Batterie erfolgen. Die Batterie verursacht ca. 50% der Gesamtkosten, die bei der Produktion einer Einheit anfallen³⁶. Somit liegt es im Interesse der Unternehmen, die Batterie stets weiter zu entwickeln um Kosten zu sparen, die in einem nächsten Schritt geringere Preise für die Verbraucher, zu Folge haben könnten.

Für Forschung & Entwicklung in China ist das Ministerium für Wissenschaft und Technologie zuständig. Im Rahmen des 10. 5 Jahresplans wurde das Programm „863“ eingeführt, das insbesondere die angewandte Forschung von Technologien, die für die Automobilindustrie von großer Bedeutung ist, fördern soll.

Viele angewandte Technologien sind von ausländischen Herstellern imitiert worden. Mithilfe dieser Maßnahme und den damit verbundenen finanziellen Mitteln soll die Unabhängigkeit von ausländischen Forschungsfortschritten erzielt werden.

Übrigens plant China im Rahmen des laufenden 5 Jahres Plans die Ausgaben für Forschung & Entwicklung auf 2,5% des BIP zu steigern.

5.3 Maßnahmen zur Förderung von öffentlichen und privaten Konsum

Neben der Forschung & Entwicklung und Unterstützung der Industrie müssen sowohl der private als auch der öffentliche Konsum angeregt werden, damit die Endprodukte überhaupt abgesetzt werden können. Mithilfe von Vorführungsprojekten und Subventionen versucht man die Öffentlichkeit von E-Mobilität zu überzeugen, da diese wohlmöglich einigen Menschen stets ein Fremdwort ist.

³⁵ Tong (2016), Innovative Application of the Public-Private Partnership Model to the Electric Vehicle Charging Infrastructure in China, S.3

³⁶ Kimble, C., & Wang, H. (2012). Transistors, electric vehicles and leap frogging in China and Japan. *Journal of Business Strategy*, 33(3), 22–29

5.3.1 „Ten Cities, one thousand Vehicles Program“

Mit dem „Ten Cities, one thousand Vehicles Program“ (2009/2010) versuchte die chinesische Regierung diesen Zweck zu erfüllen. In den anfänglich 13 erwähnten Großstädten u.a. Beijing, Shanghai, Changchun, Shenzhen und viele weitere sollten die örtlichen Regierungen 3 Jahre lang, jedes Jahr 1000 Elektrofahrzeuge vorführen. Dabei gab die Regierung einige Vorgaben, überließ den lokalen Regierungen jedoch die Umsetzung nach eigener Kapazität vorzunehmen. Dabei sollte besonders die öffentliche Nutzung von Elektrofahrzeuge (wie z.B. Busse) ermutigt werden, da hierdurch die gesamte Gesellschaft profitiert. Aktuell werden in 88 Demonstrationsstädten Elektrofahrzeuge gefördert.³⁷

5.3.2 „New Energy Vehicle Demonstration and Promotion Notice“

Privatfahrzeuge bilden trotz allem einen größeren Anteil an dem Gesamtbestand von Fahrzeugen. Um Elektrofahrzeuge attraktiver zu machen, subventioniert die Regierung in sechs Metropolen (Shanghai, Beijing, Shenzhen, Hangzhou, Changchun und Hefei) den Kauf eines EV mit 8.150€ (60.00 CNY) und den Kauf eines PHEV mit 6.792 € (50.000 CNY).³⁸ Einige Städte bieten sogar zusätzliche regionale Subventionen an. Andere geben Anreize wie die Freistellung von Kennzeichenverlusten (Kennzeichen für ICEV werden verlost) und von dem 1 Mal wöchentlichem Fahrverbot, oder aber werden beim Parken bevorzugt.³⁹

5.4 Weitere Maßnahmen

In den letzten Jahren ist die Nachfrage nach Privatfahrzeugen enorm gestiegen, weshalb die chinesische Regierung Plaketten für Diesel- und Benzinfahrzeuge, die erforderlich sind um mit seinem Auto zu verkehren, verlost. Das bedeutet, dass nicht jeder, der ein herkömmliches Fahrzeug mit Verbrennungsmotor zulassen möchte, die Gelegenheit dazu finden wird. Batteriebetriebene Fahrzeuge können allerdings ohne Einschränkung zugelassen werden.

³⁷ Wolter et al., Elektromobilität in Asien, S.56

³⁸ Tagscherer et al. (2014), Electric mobility in China - Chance or daydream, S.10

³⁹ Tagscherer et al. (2014), Electric mobility in China - Chance or daydream, S.11

E-Quote

China möchte ab 2018 eine „Elektroauto-Quote“ einführen nach der 8% der in China verkauften Fahrzeuge eines Herstellers, einen elektrischen Antrieb haben müssen. Wird dieses Ziel verfehlt, müssen solche Unternehmen anderen Herstellern Kreditpunkte abkaufen um weiterhin auf dem chinesischen Markt agieren zu dürfen. Erfolgreichen Unternehmen kommen in diesem Zusammenhang weitere finanzielle Mittel zu Gute. Diese Maßnahme möchte jedes Unternehmen, unabhängig davon wie erfolgreich es derzeit bei der Produktion von EVs ist, „motivieren“ Richtung E-Mobilität zu steuern.

Alles in allem wird ersichtlich wie sehr der Staat versucht durch eine Flut an Finanzmitteln, ein gewisses Prestige in der E-Mobilität zu erlangen. Jeder Aspekt, egal ob Infrastruktur, Technologie oder Nachhaltigkeit, wird im hohen Maße entwickelt.

6. Fazit

Die junge Autoindustrie Chinas konnte bereits in kurzer Zeit zur Größten weltweit aufsteigen. Diese hohen Wachstumsraten und weitere Gründe haben das Land schon im letzten Jahrzehnt dazu bewegt, den Weg der E-Mobilität einzuschlagen. Schon jetzt gilt China als Leitmarkt für batteriebetriebene Fahrzeuge und möchte auch in Zukunft den Titel behalten.

Den Großteil des Erfolges im Bereich der Elektromobilität hat China der Regierung zu verdanken. Subventionen in Milliardenhöhe regen weiterhin den gesamten Sektor an. Auch die wachsende Mittelschicht und der bei weitem nicht gesättigte Markt, werden China bei sachgemäßem Vorgehen einen enormen Vorteil gegenüber anderen Staaten verschaffen. Das Potenzial, zum größten Anbieter von Fahrzeugen mit erneuerbaren Energie in Zukunft zu werden, ist sehr hoch.

Der von der Regierung praktizierte Protektionismus könnte allerdings ein Hindernis für freien Wettbewerb darstellen, und kleinere EV und PHEV Hersteller, die nicht die finanziellen Mittel im gleichen Maße genießen, sind offensichtlich benachteiligt.⁴⁰ Fraglich ist also, wie sich der Markt in Zukunft entwickeln wird, wenn Elektrofahrzeuge eine stabile Grundlage besitzen werden, und der Staat seine zügellose Förderung lockert. Werden

⁴⁰ Tagscherer et al. (2014), Electric mobility in China - Chance or daydream, S.21

weiterhin hohe Absatzzahlen zu vermerken sein? Werden neue Anreize für Privatpersonen entstehen auf E-Mobilität umzusteigen? Darüber hinaus ist China kontinental ein sehr großes Land, und obwohl wirtschaftliche Aktivitäten überwiegend im Osten und teilweise zentral konzentriert sind, stellt sich die Frage nach dem uneingeschränkten Verkehr außerhalb der Metropolen. Logischerweise macht es nicht viel Sinn überall in China Lademöglichkeiten anzubieten, aber dennoch zieht es die Menschen von Zeit zu Zeit an ihre Heimatdörfer. Wie sollen sich diese mit der eingeschränkten Reichweite und folglich mit EVs zurechtfinden?

Ferner, schrecken die aktuell hohen Verkaufspreise wohl viele ab, sich für den Erwerb eines EV zu entscheiden, und nicht alle Regionen genießen staatliche Subventionen. Dieser Aspekt kann dennoch verkräftet werden, da der relativ junge Markt für E-Mobilität sich noch entwickelt und bereits in naher Zukunft EVs verschiedenster Preis zur Verfügung stehen werden.

Obwohl man mit dem Thema E-Mobilität überwiegend umweltfreundliches Handeln in Verbindung bringt, macht es einen enormen Unterschied auf welche Art von Energie und Batterie zurückgegriffen wird. Nur wenn diese zwei grundlegenden Aspekte berücksichtigt werden, kann die Produktion von EVs als nachhaltig erklärt werden.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass obwohl China bereits Leitmarkt für E-Mobilität ist, das Land immer noch vielen Herausforderungen gegenübersteht. Nicht nur ökonomische, aber auch ökologische Fortschritte müssen erzielt werden, damit E-Mobilität ihren gewünschten Zweck erfüllt.

Literaturverzeichnis

Altenburg, Tilman et al. (2015): "The emergence of electromobility: Comparing technological pathways in France, Germany, China and India" in *Science and Public Policy*, 43(4): 464-475. Doi:10.1093/scipol/scv054.

China Statistical Yearbook (2016)

<http://www.stats.gov.cn/tjsj/ndsj/2016/indexeh.htm> (Zugriff: 04.05.2017).

Electric Vehicle Study in China (2010), https://www.tekes.fi/globalassets/global/ohjelmat-ja-palvelut/ohjelmat/eve/selvitykset/finpro_electric_mobility_in_china_2013.pdf (Zugriff: 04.05.2017).

Frank Wolter, Christian Scherf (2016): "Elektromobilität in Asien. Überblick, Beispiele, Lösungsansätze: Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) GmbH

Gilmar Masiero et al. (2016): "Electric Vehicles in China: BYD strategies and government subsidies" in *RAI Revista de Administração e Inovação* 13, S. 3-11.

Green Car Congress (2017)

<http://www.greencarcongress.com/2012/07/china20120709.html> (Zugriff: 04.05.2017).

ICC PORTAL. China-Portal für Wirtschaft & Kultur,

<http://interculturecapital.de/industrie-4-0-made-in-china-2025-ueberblick-und-perspektiven> (Zugriff: 04.05.2017).

International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA)

<http://www.oica.net/category/production-statistics/2015-statistics/> (Zugriff: 04.05.2017).

Liu, Jen-Kai (2011), *Jia You - Gib Gas! Chinas Automobilindustrie startet durch*, GIGA Focus Asien, 09, urn:nbn:de:0168-ssoar-288970.

Macleod, Alick (2014): "The automobile industry in China".

„Made in China 2025" und der 13. 5 - Jahresplan („13.5“): Bedeutung für den deutschen Mittelstand...? (2016)

http://www.steinbeisinfothek.de/downloads/2016_papageorgiou_made-in-china-2025.pdf (Zugriff:04.05.2017).

McKinsey&Company

<https://www.mckinsey.de/elektromobilitaet> (Zugriff: 04.05.2017).

New energy vehicles in China (2017)

https://en.wikipedia.org/wiki/New_energy_vehicles_in_China (Zugriff: 04.05.2017).

Schüller, Margot; Schüler-Zhou, Yun; GIGA German Institute of Global and Area Studies - Leibniz-Institut für Globale und Regionale Studien, Institut für Asien-Studien (Ed.): „China: die neue Innovations supermacht?“. Hamburg, 2015 (GIGA Focus Asien 1).
<http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-419225>

Tagscherer, Ulrike; Frietsch Rainer (2014): “E-mobility in China: Chance or daydream?” in Fraunhofer ISI Discussion Papers *Innovation Systems and Policy Analysis No. 40*.

Tagscherer, Ulrike (2012): “Electric mobility in China – A policy review” in Fraunhofer ISI Discussion Papers *Innovation Systems and Policy Analysis No. 30*.

Tong, Yang et al. (2016): “Innovative Application of the Public-Private Partnership Model to the Electric Vehicle Charging Infrastructure in China” in *Sustainability*, 8(8), 738; doi:10.3390/su8080738

Xingping Zhang et al. (2014): “The Current Dilemma and Future Path of China’s Electric Vehicles” in *Sustainability* 6(3):1567-1593.

Stahlindustrie in China

Michael Tiessen^{*}

1. Einführung

Der Stahlpreis beeinflusst stark die Preise der Verbrauchergüter, die chinesische Stahlindustrie beeinflusst stark den Stahlpreis weltweit.

Stahl ist ein Vorprodukt, das für die Herstellung von verschiedenen Gütern benötigt wird, z.B. werden Automobile, Gebäude und unzählige andere Güter durch den Stahlpreis beeinflusst. Da China im internationalen Wettbewerb steht und dazu noch der größte Stahlproduzent ist, ist es wichtig, die Stahlindustrie in China zu analysieren. Schließlich wird die Nachfrage- und Angebotsseite des weltweiten Stahlmarkts durch das Schwergewicht China stark beeinflusst.

Daher wird im vorliegenden Beitrag auf die Frage eingegangen, ob die mikro- und makroökonomischen Strukturen der chinesischen Stahlindustrie ein effizientes Stahloutput erzielen. Obwohl China der weltgrößte Stahlproduzent ist, unterliegt die Stahlindustrie einer massiven Überkapazität und kämpft deshalb mit einer Überproduktion (vgl. Morgan Stanley 2013, S.17, Ernst and Young Global Limited 2014, S.5).

Der vorliegende Beitrag ist in drei Abschnitte unterteilt. Als erstes wird auf die staatlichen Organe eingegangen, die im Wesentlichen die Stahlindustrie in China lenken. In dem zweiten Abschnitt wird der Zustand der chinesischen Stahlindustrie dargestellt, die die Missstände und Ineffizienz verursachen, und deren Ursache präsentiert. Abschließend werden Vorschläge zu strukturellen Veränderungen skizziert, die die chinesische Stahlindustrie effizienter gestaltet werden ließen und die Missstände beheben könnten.

^{*} Universität Siegen, email: micha.tiessen@gmail.com

2. Eine Untersuchung der Struktur der chinesischen Stahlindustrie

2.1. Das Management der chinesischen Stahlindustrie

Im folgenden Abschnitt wird das Konstrukt der Stahlindustrie dargestellt, in den Regierungsorganisationen auf Mikro- und Makroebene in der Stahlindustrie intervenieren und partiell Kontrolle auf private Unternehmenstätigkeiten ausüben. Diese Regierungsorganisationen umfassen im Wesentlichen vier Staatsorgane, die Stahlindustrie unterschiedlich intensiv beeinflussen können.

- **National Development and Reform Commission (NDRC)**

Die Organisation „National Development and Reform Commission“, abgekürzt NDRC, hat die Hauptverantwortung bei der Erstellung von Strategien der Makroökonomie und der Festlegung von Zukunftsausrichtungen der Industrie. Die Angestellten Arbeiter sind Zivilisten, die von der chinesischen Regierung bevollmächtigt sind, direkt in den Markt einzugreifen, was die NDRC zur Einflussreichsten Organisation Chinas macht. Diese Arbeit erledigen insgesamt 890 Zivilisten, die von der kommunistischen Partei bevollmächtigt wurden (vgl. In der Heiden und Taube, S.56). Die NDRC verfasst das Dokument „five year plan“ der „Iron and Steel Industry Development Policy“ in Absprache mit SASAC, CISA und dem Führungsmanagement der großen Staatskonzerne, welches Richtziele für alle Stahlindustrien in China vorgibt (vgl. Ebd., S.57).

- **State-owned Asset Supervision and Administration Commission (SASAC)**

Die Organisation „State-owned Asset Supervision and Administration Commission“ SASAC ist für die Überwachung der Investitionen und Führung der staatlichen Unternehmen verantwortlich und hat auf tägliche Entscheidungen eines Unternehmens Einfluss. „It has been trusted with micro-economic coordination and regulation of the nation’s leading state-owned companies“. Die Bevollmächtigung zur Kontrolle ist aber auf die großen staatlichen Unternehmen beschränkt. Um die staatlichen Unternehmen auf einen internationalen Standard zu bringen, werden diese unterstützt „by a number of preferential policies, including preferential provision of bank credit, access to the capital markets (issuing of stock and corporate bonds), promotion of foreign direct investment activities, support for the creation of research institutes etc.“ (vgl. Ebd, S.57-58).

- **Chinese Iron and Steel Association (CISA)**

Die Organisation „Chinese Iron and Steel Association“ CISA ist eine non-profit Organisation, dessen Aufgabe es ist, Daten für die Stahlindustrie zu erheben sowie die Aktivitäten von Export/Import zu überwachen und die Vergabe von Steuervergünstigung beim Exportieren von Stahl. Sie vertreten zum einen die Interessen der Industrie und zum anderen sind sie auch das Sprachrohr der Regierung. Eine weitere verpflichtende Aufgabe von CISA ist es, die verschiedenen politischen Konzepte der NDRC durchzuführen, die in der „Iron and Steel Industry Development Policy“ verfasst sind, ebenso wie das Verhindern von ungesteuerten Wettbewerb der Stahlindustrie. Zudem hat die CISA seit 2005 Standards formuliert, die von den Unternehmen erfüllt werden müssen, um Importlizenzen von Eisenerz zu bekommen, was als Instrument gesehen wird, den ungesteuerten Wettbewerb zu verhindern.

- **China Chamber of Commerce of Metals, Minerals & Chemicals Imports & Exports (CCCMC)**

Die Stahlunternehmen müssen bei der CISA und der „China Chamber of Commerce of Metals, Minerals & Chemicals Imports & Exports“ (CCCMC) einen Antrag für die Importlizenz stellen und prüfen ob diese die Voraussetzungen erfüllen. Die Organisation hatte in der Vergangenheit auch Mitspracherecht in der Entscheidung, ob ausländischen Stahlproduzenten der Aufkauf von chinesischen Stahlunternehmen genehmigt wurde sollte (vgl. Ebd., S.58 - 59).

- **Höchste Management der Großkonzerne**

Das höchste Management der Großkonzerne, die dem Staat gehören, bestehen aus hochrangigen Mitgliedern der Kommunistischen Partei Chinas. Die SASAC sind meist für die Ernennung und Überwachung der Manager verantwortlich, wobei sie zwei wesentliche Aufgaben haben: “[...]on the one hand are committed to standard management goals as exemplified by internationally accepted financial indicators, but on the other hand represent and are committed to a super-ordinated national cause and development goal“ (vgl. Ebd., S.62). Der Einfluss des Staates auf die Stahlindustrie zeigt sich zudem dadurch, dass nur zwei von zehn top Stahlunternehmen in China, gemessen am Stahloutput von 2015, privatisiert sind (vgl. World Steel Association 2016a). Es ist zu beobachten, dass sich der

indirekte Einfluss seitens der Regierung auf private top Stahlproduzenten verringert hat.

Beispielweise hatte die All-China Federation of Trade Unions (ACFTU) 23% und die SASAC 25 % in der Vergangenheit Unternehmensanleihen von Shagang Group gehalten (vgl. In der Heiden und Peter 2010, S. 60), wobei dies heute nicht mehr der Fall ist. Die Unternehmen sind i.d.R. entweder 100% staatlich geführt oder in privatem Besitz (vgl. Steel Industry Coalition 2016, S.122). Dies ist natürlich eine selektive Betrachtung der Einflussnahme durch Unternehmensanteile, sodass dies die Beeinflussung durch die bereits genannten Organe der chinesischen Regierung nicht ausschließt.

Die verschiedenen Formen der Interventionen seitens des chinesischen Staats in die Stahlindustrie kann anhand der Historie der Stahlindustrie nachvollzogen werden. Bevor China im Jahre 2001 Mitglied der WTO wurde, profitierten insbesondere die staatlichen Unternehmen von der Intervention, da die Regierung die Unternehmen unterstützen wollte, sodass diese im internationalen Wettbewerb konkurrenzfähig sind (vgl. In der Heiden und Peter 2010, S.112). Die zentrale Regierung und die lokalen Regierungen beeinflussten Entscheidungen der Unternehmen, indem sie durch Ihre Interventionen Anreize setzten, Steuern zurückerstatteten, Kredite der Unternehmen auflösten, Kredite gewährten, Dividende nicht einforderten, Export Rabatte gestatteten (VAT) etc. (vgl. Ebd., S.122, S.116). Dabei wird deutlich, dass die Regierung nicht nur Richtungsweiser für die Stahlindustrie ist, sondern auch auf der Mikroebene Unternehmen, ihren eigenen Zielen entsprechend, finanziell begünstigt und schützt oder eben nicht (vgl. Ebd., S.16). Eine Anlage wegen Wettbewerbsverzerrung aufgrund von Begünstigung eines Industriezweiges kann gegen China nicht erhoben werden, weil formal keine spezielle Industrie subventioniert wird, obgleich dies in der Praxis geschieht (vgl. Ebd., S.129). Formen der Subvention drücken sich in vergünstigten Energiepreisen und Grundstückspreisen, Unterstützung für technische Erneuerungen etc. aus (vgl. In der Heiden und Taube 2010, S.129, Steel Industry Coalition 2016, S.21).

Im Management der Stahlindustrie gibt es Interessenkonflikte zwischen der lokalen Ebene und den Regierungsorganisationen (vgl. In der Heiden und Taube 2010, S.73). Die Ziele der NDRC sehen vor, dass Konsolidierungen vorgebracht werden soll (vgl. Ebd., S.98). Das bedeutet „a number of major players acquire smaller producers and begin to close inefficient capacity with the highest cost“ (Ernst and Young Global Limited 2014, S.8). Die

lokalen Regierungen profitieren von Stahlunternehmen, die ihren Standort in ihrem Bezirk haben, da sie Arbeitsplätze schaffen, die Einnahme von Steuergeldern erhöhen und eine Quelle von preiswertem Stahl für die Konstruktionsindustrie darstellen (vgl. In der Heiden und Peter 2010, S.65-66). Daher haben sich Lokalvereinigungen gebildet, die aus der lokalen Regierung und Stahlunternehmen bestehen, die die lokalen Stahlunternehmen voranbringen und vor Schließungen schützen (vgl. Ebd., S.16).

Dadurch werden auch ineffiziente Produktionsstätten gehalten und von den lokalen Behörden geschützt, obwohl diese mit den zentralen Zielen der Regierung nicht übereinstimmen. Diese lokalen Vereinigungen von Regierung und Stahlunternehmen sind nicht an nationalen Zielen interessiert, sondern versuchen kurzfristige Profite zu erzielen (vgl. In der Heiden und Peter 2010, S.66).

Als Zwischenfazit lässt sich sagen, dass die staatlichen Unternehmen der Stahlindustrie von der Regierung, sei es auf der lokalen- oder zentralen Ebene, direkt in ihrem Management beeinflusst werden (vgl. Ebd., S.111). Durch die Intervention setzt sie den Unternehmen Anreize, sodass die Unternehmen sich nicht ausschließlich am Markt orientieren, sondern auch an den Zielen der Regierung, weil sie dadurch subventioniert werden. Die nicht am Markt orientierten Entscheidungen sind einer der Gründe für Überkapazität in der Stahlindustrie, welche die Stahlindustrie vor eine Herausforderung stellt (Ernst and Young Global Limited 2014, S.14).

2.2. Analyse des Ist-Zustandes der chinesischen Stahlindustrie

Die Volksrepublik China hat eine sozialistische Marktwirtschaft, d.h., der Markt wird zur bestehen Planwirtschaft hinzugefügt.

Zur Zeit der Staatsgründung Chinas 1949 hatte China keinen großen Einfluss auf dem Weltmarkt. In den 90er Jahren hat sich China zu einem globalen Schwergewicht entwickelt, das so bedeutsam ist, dass der Erfolg oder Misserfolg der europäischen Stahlindustrie von Chinas Stahlindustrie abhängt. Das Stahloutput Chinas befand sich Ende 1970 bei 25 Mill. Tonnen und 2016 bei 808.4 Mill. Tonnen. Die expansive Entwicklung der Stahlproduktion zeigt sich unter anderem auch dadurch, dass China noch im Jahr 2005 ein Importeur von 153 tausend Tonnen netto war und bereits im Jahr 2007 ein Exporteur von 50.9 Mill. Tonnen netto wurde (vgl. In der Heiden und Peter 2010, S. 20 - 25).

China ist seit Jahren der größte Stahlproduzent weltweit, was sich darin zeigt, dass China im Jahr 2016 49,6% des weltweiten Stahls herstellte, im Jahr 2006 waren es noch 33,67%. Chinas Entwicklung zeigt somit nicht nur eine Produktionszunahme in absoluten Zahlen sondern auch eine relative Zunahme gegenüber dem Rest der Welt.

In den letzten Jahren ist eine Stagnation bzw. Reduktion der Produktion zu erkennen. Im Jahr 2014 erreichte China seinen höchsten Produktionsstand mit 822.4 Mill. Tonnen Stahl. Im Jahr 2015 fiel zum ersten Mal in der Geschichte der chinesischen Stahlindustrie die Produktionsmenge auf 798.8 Mill. Tonnen Stahl. Bis heute hat China seinen höchsten Produktionsstand nicht mehr erreicht (vgl. Abbildung 1).

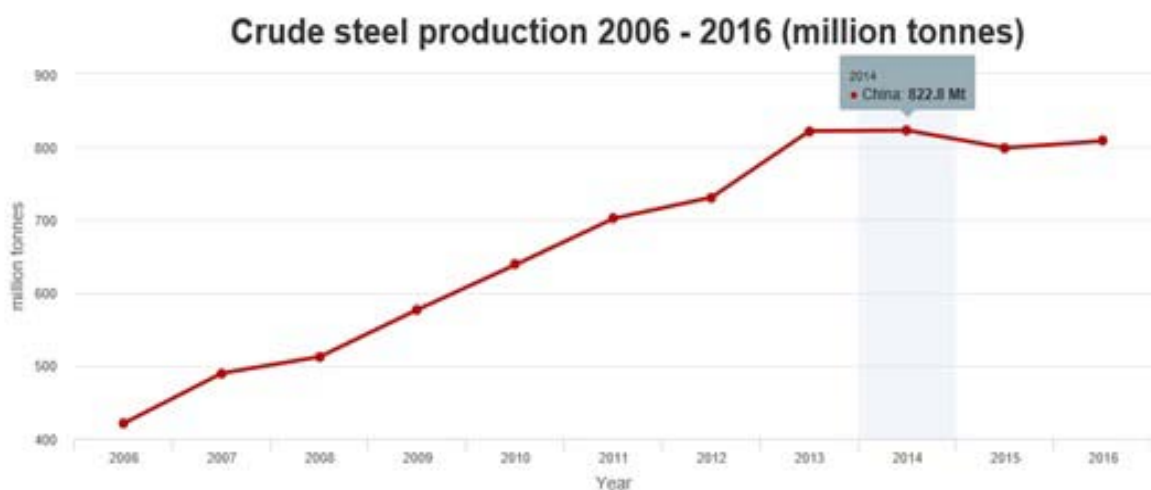


Abbildung 1: Die höchste Rohstahlproduktion von China, 2014

Quelle: World Steel Association, 2016b

Die verwendeten Kapazitäten für die Stahlproduktion zeigen von 2000 bis 2015 einen Abwärtstrend auf. Im Jahr 2000 waren es noch 85.9% verwendete Kapazitäten und im Jahr 2015 nur noch 70.5% (vgl. Abbildung 2).

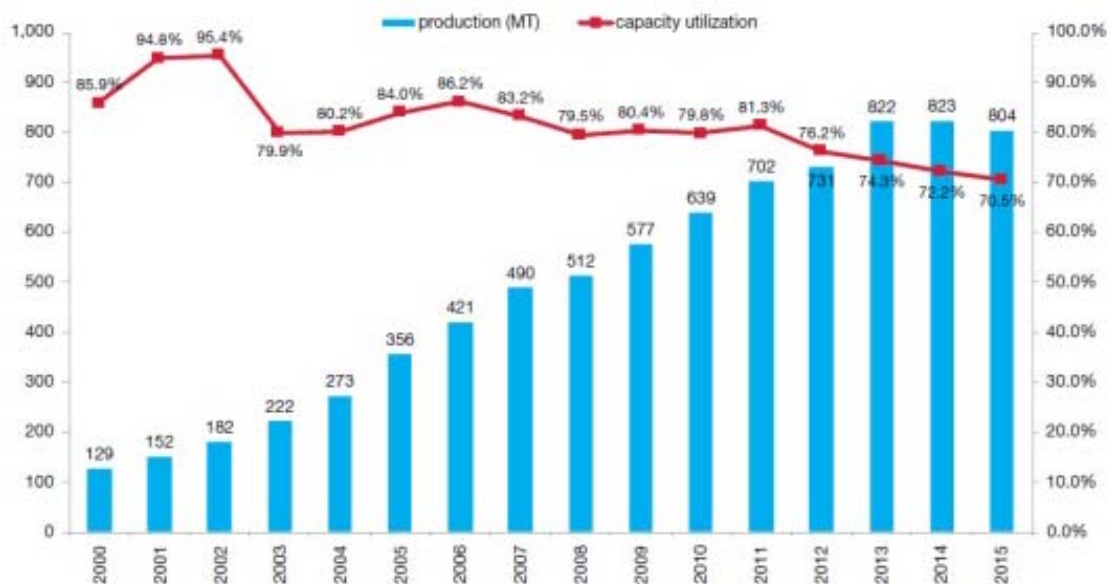


Abbildung 2: Produktion und Kapazität in den Jahren 2000-2015

Quelle: Brun, 2016: S.26

Die Entstehung dieser Überkapazitäten haben vielerlei Gründe. Nach einer Studie von der EU Chamber of Commerce in China können die Ursachen für die Überkapazität jeweils auf der Makro- und Mikroebene analysiert werden. Auf der Makroebene sind die zwei größten Ursachen von Überkapazität, dass die Lokalen Regierungen Investitionen anstreben (56%) und dass die Unternehmen von den Richtlinien der Regierungen abweichen (31%). Danach folgt die direkte staatliche Finanzierung von Staatsunternehmen, Toleranz gegenüber unrentablen Krediten und eine „Export-driven development model“ mit jeweils 19%. Bezüglich der Ursachen für die Überkapazität auf der Mikroebene besagt die Studie, dass zu 38% an der Erwartung der Wachstumsrate der Unternehmen liegt und jeweils zu 25% an der defizitären Umsetzung der Umweltregularien, der Philosophie bzgl. der Marktanteile der chinesischen Firmen und an der leichtzugänglichen Technology sowie geringeren Eintrittsbarrieren (vgl. Brun 2016, S.26).

In dem Jahr 2015 könnte eine Wende in der chinesischen Stahlindustrie stattgefunden haben. Es wurden 68 Mill. Tonnen Kapazitäten abgebaut, wobei 18 Mill. Tonnen per Beschluss der Regierung abgebaut wurden. Die Ursache lag vor allem darin, dass die Produktion immer unprofitabler wurde (vgl. Morgan Stanley Research 2016). Im Jahr 2016 wurden nach der CRU Group weitere 60 Mill. Tonnen Kapazitäten netto abgebaut (vgl. Bai und Butterworth 2017).

Um die Stahlindustrie in China zu analysieren, ist die Angebots- und die Nachfrageseite zu betrachten, da diese beiden den Preis bilden, was wiederum die Profitabilität der Stahlunternehmen beeinflusst. Die Tabelle 1 zeigt Angebot, Nachfrage und Produktion verschiedener Länder, Kontinente und wirtschaftlicher Zusammenschlüsse. Es wird hier deutlich, dass China einen erheblichen Einfluss auf Angebot, Nachfrage und Angebotsüberhang hat. In den Jahren 2014, 2015 und 2016 hatte China einen Angebotsüberhang von über 100 Mill. Tonnen Rohstahl, der über die Jahre stetig angestiegen ist.

Jahr	Angebot			Nachfrage			Angebotsüberhang		
	2014	2015	2016	2014	2015	2016*	2014	2015	2016
China	822,7	803,8	808,4	710,8	672,3	665,6	111,6	126,5	142,8
Andere Europäische Staaten	38,4	36,2	37,7	37,1	40,1	43,7	1,3	-4,3	-6
Europäische Union	169,3	166,1	162,0	149,1	153,3	156,9	20,2	12,8	5,1
Mittlere Osten	28,3	29,3	31,5	53,5	53	53,1	-23,5	-23,6	-21,6
Zentral und Süd Amerika	45,9	44,9	29,918	48,9	45,4	42,5	-3,5	-1,1	-12,582
NAFTA	119,9	109,5	110,293	146,7	134,5	137,4	-28,4	-26	-27,11
Afrika	14,9	13,6	13,1	37,4	39	41,1	7,6	-25,3	-28
CIS	106,1	101,6	102,4	56	50	50,79	50,1	51,6	51,61
Asia und Ozeanien (Ohne China)	317,7	312,3	323,7	307,2	312,5	332	15,2	2,3	-8,3
Andere Länder**	1,8	3,7	10,89	-	-	-	-	-	-
Welt	1665	1621	1629,9	1546,9	1498,7	1501,3	123	116,3	128,6

Tabelle 1: Angebot und Nachfrage von Rohstahl vom Jahre 2014 – 2016 (Mill. Tonnen)

Quelle: World Steel Association 2015, 2016a- e; Statista 2017b; Eigene Berechnung

* Der Konsum beruht auf Schätzungen

** Die Produktion von Rohstahl wird zu über 99% von den Ländern über den „Andere Länder“ hergestellt. Die Differenz zwischen den Ländern und der weltweiten Produktion ergibt die „Andere Länder“

Obwohl China seine Produktion im Jahr 2015 gegenüber 2014 um 18,9 Mill. Tonnen reduzierte, wurde der Angebotsüberhang verstärkt weil die Nachfrage zeitgleich um 38.5 Mill. Tonnen sank. Weltweit betrachtet ist in den letzten drei Jahren das Angebot um 35,1 Mill. Tonnen netto sowie die Nachfrage um 45,6 Mill. Tonnen netto gesunken, wenn 2014 als Basis Jahr betrachtet wird. Abgesehen von der CIS und der Europäischen Unionen überstieg die Nachfrage das Angebot der jeweiligen Länder, Kontinente oder Freihandelszonen (vgl. Tabelle 1).

Die Ursache des Nachfragerückgangs der letzten Jahre ist u.a. auf die fallenden Wachstumsraten in China zurückzuführen (vgl. Abbildung 7).

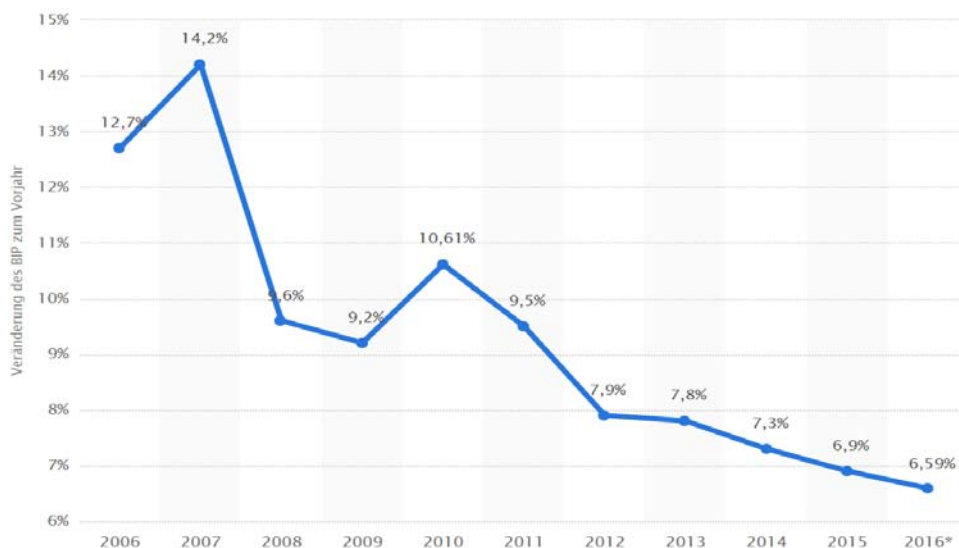


Abbildung 7: Die Wachstumsraten des BIP in den Jahren 2006 - 2016

Quelle: Statista, 2017a

In den Jahren 2012 bis Anfang 2016 ist ein stetiger Fall des Preises von Stahl in China zu beobachten. Dies liegt u.a. an einem jahrelang anhaltenden Angebotsüberhang. Im Jahr 2016 ist der Preis um fast 60% gestiegen (vgl. Abbildung 8), was auffällig ist, da sich das Weltweite Überhangsangebot sich nur um 5,76% reduzierte und Chinas Angebotsüberhang sogar um 11,78% zunahm (vgl. Tabelle 1).

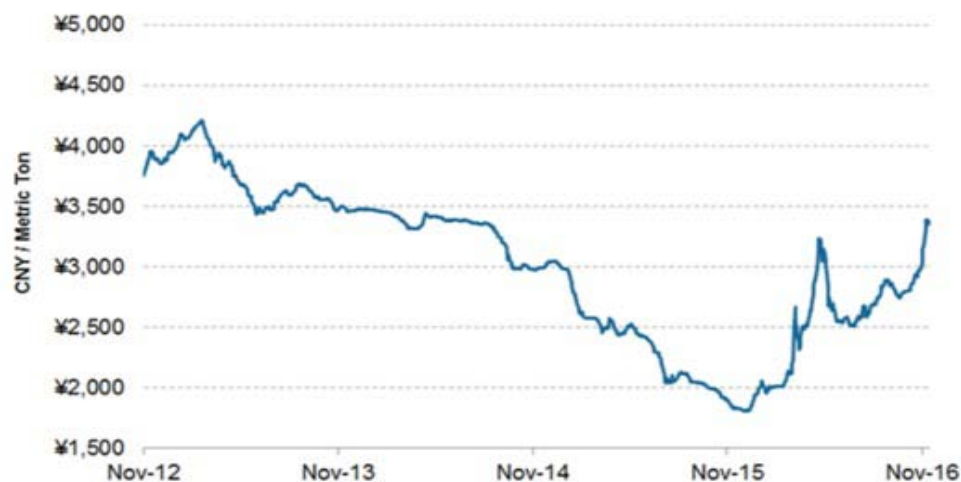


Abbildung 8: Durchschnittspreis von heiß gerolltem Stahl in China

Quelle: Market Realist, 2017

Der Preisanstieg könnte sich aus folgenden Gegebenheiten erklären. Im Jahr 2015 wurden 68 Mill. Tonnen Kapazitäten abgebaut. Aufgrund der geringen Probabilität haben Unternehmen selbst den Markt verlassen. Des Weiteren hat die Regierung einen Fund eröffnet (ca. 15,4 Mrd. US\$), um die Arbeitnehmer im Falle eines Jobverlusts zu unterstützen soziale Absicherungsvereinbarungen und dadurch, dass u.a. Stahlunternehmen Anreize geboten werden, um übermäßige Kapazitäten abzubauen (vgl. Morgan Stanley Research 2016). Ein weiterer Grund des Preisanstieges könnte die Erwartung der Marktteilnehmer sein, dass das Angebot weiter verringert wird.

Der Preisanstieg hat aber auch dazu geführt, dass lokale Regierungen zugelassen haben, dass veralteten abgestellte Produktionsstätten wieder aufgenommen wurden (vgl. Germany Trade and Invest 2017).

Die Stahlnachfrage in China kommt überwiegend vom verarbeitenden Gewerbe. Im Jahr 2014 konnte die Stahlnachfrage zu 50%-60% der Konstruktion und der Infrastruktur zugeordnet werden. Hingegen werden zwischen 20% und 25% vom Maschinenbausektor angefragt. Die übrige Stahlnachfrage verteilt sich auf verschiedene Sektoren (vgl. Abbildung 9).

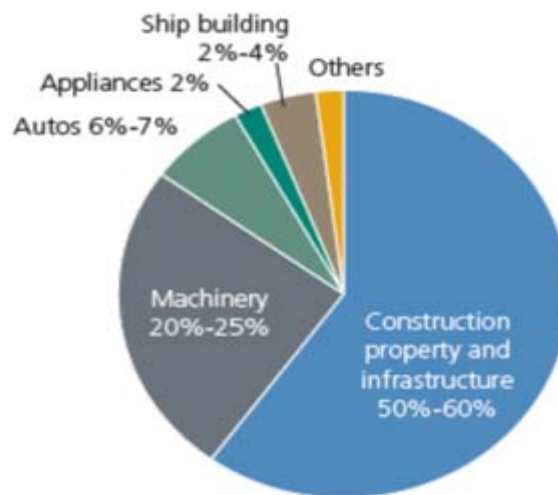


Abbildung 9: Die Nachfragen Sektoren von Stahl in China, 2014

Quelle: Au-Yeung, Emil Y., Mukherji, 2015 (aus PIMCO, CITI, Bank of America, 2014)

Die Produktivität eines Unternehmens ist ein Indikator, welches die Effizienz eines Unternehmens wiedergibt. In der Tabelle 2 wird die Produktivität durch das minimal Prinzip ausgedrückt. Ein gegebenes Ziel (1000 Tonnen Rohstahl) wird mit möglichst geringem Ressourcenaufwand (Arbeitern) erreicht.

Country	Steel output 2015 (mil mt)	Persons employed in steel industry ('000)	Persons per 1,000 mt crude steel produced
China	800	3,627	4.5
Brazil	33	110	3.3
EU	166	330	2.0
Japan	110	174	1.6
USA	87	142	1.6

Tabelle 2: Produktivität der Stahlindustrien, 2015

Quelle: S&P Global Platts, entnommen aus WIND, Brazil Steel Institute, Eurofer, JISF, AISI, Wordsteel, 2016

Im Jahr 2015 benötigte China 4,5 Arbeiter um 1000 Tonnen zu produzieren. Konkurrierende Marktteilnehmer wie die Europäische Union benötigten 2,0 Arbeiter für 1000 Tonnen Rohstahl. Die USA und Japan brauchten lediglich 1,6 Arbeiter, um 1000 Tonnen Rohstahl zu erzeugen.

Steelmaker	Steel output 2015 (mil mt)	Persons employed in steel industry ('000)	Persons per 1,000 mt crude steel produced	Type of enterprise
Ansteel	33	160	4.9	SOE
Baosteel Group	35	126	3.6	SOE
Wuhan I&S Group	26	82	3.2	SOE
Jianglong Group	15	40	2.6	Private
Shagang Group	34	37	1.1	Private
Rizhao Steel Group	14	12	0.9	Private

Tabelle 3: Produktivität von privaten und staatlich geführten Stahlunternehmen, 2015

Quelle: S&P Global Platts, 2016

Chinas Stahlunternehmen sind unterschiedlich produktiv. Dies wird deutlich, wenn zwischen staatliche und private Unternehmen verglichen werden. Im Jahr 2015 produzierte das privat geführte Unternehmen Rizhao Steel Group 1000 Tonnen Rohstahl mit 0,9 Arbeitern, wohingegen das Staatsunternehmen Ansteel Baosteel 4,9 Arbeiter benötigte. Die Tabelle 3 zeigt, dass private Unternehmen produktiver sind als staatlich geführte Unternehmen. Die privaten Unternehmen sind bei der Produktion von Rohstahl im Jahr 2015 zwischen 0,6-4,0 pro Arbeiter produktiver gewesen als die staatlich geführten Unternehmen. Die Größe des Outputs zeigt bei dem staatlichen Unternehmen einen Trend an. Je höher die Produktionsmenge von Stahl ist, desto unproduktiver operieren die Stahlunternehmen. Bei den privaten Unternehmen ist kein Trend zu erkennen.

Die Lohnstückkosten sind relativ gering gegenüber den internationalen Wettbewerbern. Im Jahre 2015 betragen die Lohnstückkosten 6,19€ pro Arbeitnehmer im verarbeitenden Gewerbe, wohingegen diese in den USA bei 33,96€ und in Japan bei 22,88€ lagen (vgl. Abbildung 10).

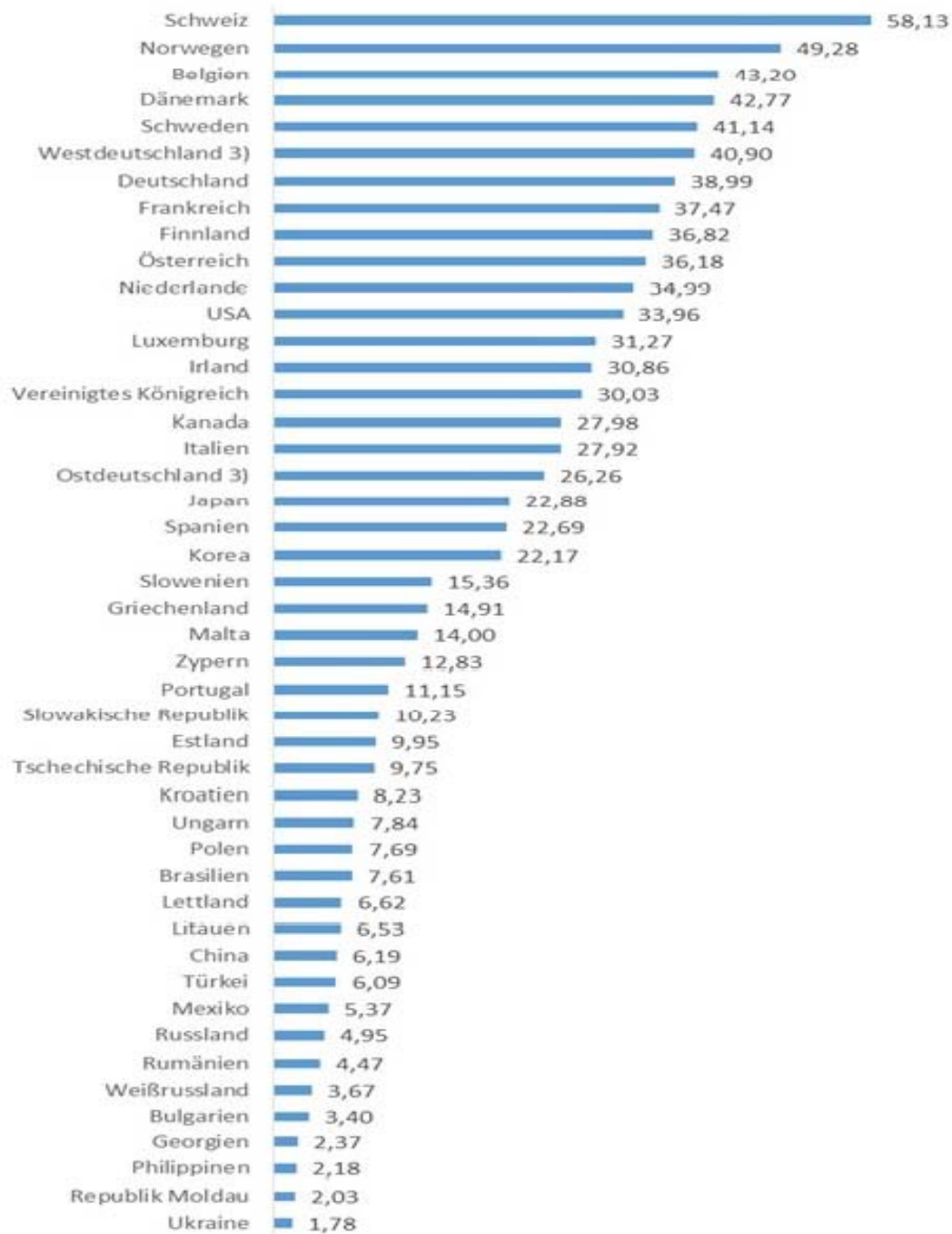


Abbildung 10: Lohnstückkosten im verarbeiteten Gewerbe verschiedener Länder, 2015

Quelle: Schröder, 2016: S.44

China hat keine Sicherheitsbestimmungen wie die OECD Ländern. Die Machtverhältnisse zwischen Arbeitnehmer und Arbeitgeber sind nicht annähernd ausgeglichen. Gewerk-

schaften werden verboten und Unternehmen kümmern sich meist nicht um den Schutz der Arbeitnehmer bei der Produktion. Dies ermöglicht Kostenvorteile und macht Chinas Stahlunternehmen wettbewerbsfähiger. Die Expansion der chinesischen Stahlindustrie über Jahrzehnte hat auch Ihre Schattenseiten, aufgrund der negativen Auswirkungen auf die Umwelt. Durch die Ausweitung der Produktion in der Stahlindustrie kam es zu massiven Konsum und Verschwendung der knappen Ressourcen, was auf die zu günstigen Preise der Ressourcen und Land zurückzuführen ist, wobei dies wiederum zur Verschmutzung der Umwelt führte. Eine Untersuchung der Weltbank ergab, dass 460.000 Menschen jährlich an den Folgen von Umweltverschmutzung in China sterben, wobei die Stahlindustrie einen beachtlichen Beitrag dazu leistet (Vgl. In der Heiden und Peter 2010, S.203-206).

Die Marktanteile der zehn größten Unternehmen haben sich über die Jahre verringert. Die Marktanteile werden am Stahloutput gemessen. Im Jahr 2015 lagen die Marktanteile der zehn größten Stahlproduzenten Chinas bei 34%. (vgl. World Steel Association 2016a, S.1), wohingegen diese im Jahr 2010 noch 48,21% betragen (vgl. Ernst and Young Global Limited 2015, S.17). Die Regierungsorganisation (NDRC) möchte erhöhte Marktanteile der größten Stahlproduzenten erreichen. Ein Instrument ist u.a. die Ermutigung von Merger und Akquisition um die Unternehmen größer und Wettbewerbsfähiger zu machen (vgl. In der Heiden und Taube 2010, S. 90). Aufgrund der Zielverfehlung, welches steigende Marktanteile der zehn größten Stahlunternehmen vorsieht, nimmt sich China bis zum Jahr 2025 Zeit die Marktanteile dieser Stahlunternehmen auf 60% zu erhöhen (vgl. o. V. 2015).

Die durchschnittlichen Gewinnmargen der chinesischen Stahlunternehmen betrug in den Jahren 2003-2007 zwischen 6% - 8%. Seit dem Jahr 2008 zeichnet sich ein Abwärtstrend ab. Im Jahr 2015 betrug die Profitmarge -2,23% (vgl. Abbildung 11). Die Gewinnmargen erholten sich in der ersten Hälfte des Jahres 2016, aufgrund der steigenden Stahlpreise. Diese blieben aber unter 1% (vgl. Hsu 2016).

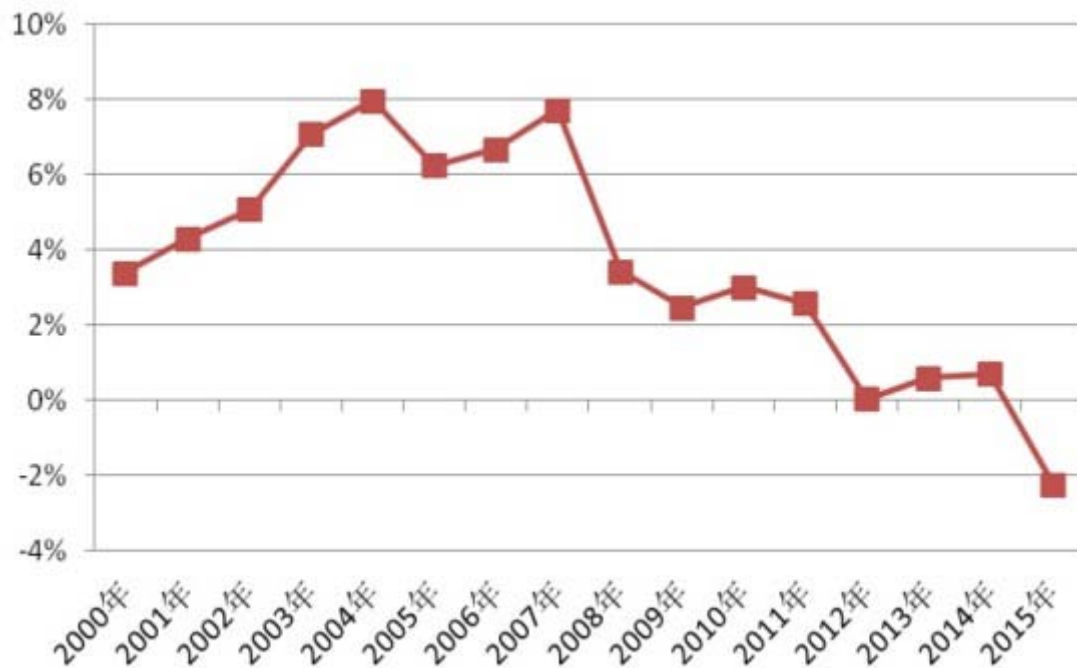


Abbildung 11: Die Gewinnmargen der chinesischen Stahlunternehmen, 2000-2015

Quelle: Xinchuang, 2016

Die chinesische Regierung ist sich des Bedarfs der Konsolidierung der Stahlindustrie bewusst aber ist sich ebenfalls der damit verbundenen Probleme bewusst. Im Februar 2016 wurde von der chinesischen Regierung verkündigt, dass 100 bis 150 Mill. Tonnen Überkapazitäten bis zum Jahr 2020 abgebaut werden sollen. Dies geschieht, indem sogenannte „Zombie“ Unternehmen den Markt verlassen und geplante Projekte nicht realisiert werden (vgl. o.V. 2016a). Durch die Konsolidierung werden im Stahlsektor 500.000 Arbeitsplätze wegfallen, was China vor die Herausforderung stellt, die entlassenen Arbeitnehmer anderweitig in den Arbeitsmarkt zu integrieren (vgl. o.V. 2016b).

Chinas Stahlindustrie hat mit Überkapazitäten und Überproduktion zu kämpfen, die sich über die Jahre, aufgrund der Strukturen innerhalb der Stahlindustrie, gebildet haben. Nach In der Heiden und Taube leidet Chinas Stahlindustrie unter massivem politischem Versagen, da die verschiedenen lokalen Vereinigungen und die zentralen Regierungen verschiedene Interessen haben. Die zentrale Regierung ist schlichtweg nicht in der Lage, ihre Entscheidungen auf lokaler Ebene geltend zu machen. Dies resultiert in der Verwässerung oder sogar in der Neutralisierung zahlreicher regelnder Initiativen zur Reduzierung

der Überkapazitäten (vgl. In der Heiden und Taube 2010, S.73).

In der Heiden und Taube konstatieren ein Aufeinandertreffen von Marktversagen und Versagen der Politik. Damit befindet sich die chinesische Stahlindustrie in der eher paradoxen Situation, auf der einen Seite unter Überregulierung und massiven politischen Interventionen in die Unternehmen und zeitgleich auf der anderen Seite aber unter dem Fehlen eines umfassenden ordnenden Rahmens zu leiden. Die makroökonomischen Rahmenbedingungen und die Konstruktion, die das individuelle Handeln lenkt, ermöglichen nicht die Steigerung des Gemeinwohls, wie es eine marktorientierte Industrieentwicklung vielleicht schaffen würde. In der Heiden und Taube definieren Marktversagen darüber, dass die Mechanismen des Marktes durch die Interventionen nicht greifen (vgl. Ebd., S.73). Diese Situation führt dazu, dass der Markt, der für die Allokation und Wohlfahrt verantwortlich ist (vgl. Nordhaus und Samuelson 1987, S.88), seine Aufgabe nicht ausführen kann (vgl. In der Heiden und Taube 2010, S.73). Die Überkapazitäten sind somit ein strukturelles, aber kein konjunkturelles Problem. Chinas Stahlindustrie hat im letzten Jahrhundert eine beachtliche Entwicklung durchgemacht, weshalb sie heute die größten Mengen an Stahl produzieren. Die Struktur der Stahlindustrie hat aber auch dazu geführt, dass ineffizient gewirtschaftet wurde und Überkapazitäten entstanden sind. Die Regierungsorganisation NDRC hat das Problem der Überproduktion sowie der Überkapazitäten im Jahre 2003 erkannt (vgl. In der Heiden und Taube 2010, S.88), es jedoch nicht geschafft die Probleme zu beheben.

2.3. Der Soll-Zustand der chinesischen Stahlindustrie und der Weg dahin

In diesem Abschnitt werden die Maßnahmen aufgezeigt, die das strukturelle Problem der Überkapazitäten und Überproduktion beheben könnten.

Die Forderung der NDRC die Marktteilteile auf wenige Stahlunternehmen zu reduzieren, bringt Vorteile mit sich (vgl. In der Heiden und Peter 2010, S. 98). Dies ist aus ökonomischer Sicht sinnvoll, da die resultierenden Skaleneffekte zur Kostenregression beitragen. Die Stahlunternehmen können zudem beim Einkauf bessere Konditionen für Vorprodukte erhalten, weil sie eine höhere Marktmacht haben. Zudem kann eine höhere Kapazitätsauslastung der Produktion erreicht werden. Die erhöhte Stückzahl der Produkte kann auf die fixen Kosten umgerechnet werden. Dadurch reduzieren sich die Stückkosten.

Zudem kann der Verbundvorteil die Unternehmenskosten reduzieren, da die Unternehmen von der Spezialisierung der einzelnen Bereiche profitieren (vgl. Junge 2012, S. 36; Kerth et al. 2015, S. 25). Bei der Konsolidierung sollten auch die Transportwege beachtet werden, da in der Vergangenheit die Transportdistanz stets als ein Faktor gewesen ist, der die Konsolidierung verhinderte (vgl. Morgan Stanley 2013, S.8).

Die chinesische Regierung subventioniert über verschiedene Kanäle ausgewählte Stahlunternehmen (vgl. Steel Industry Report 2016, S.6-7). Subventionen machen nur Sinn und sind vom Gesichtspunkt des Marktes berechtigt, wenn diese den Unternehmen den Markteintritt ermöglichen und Innovationen vorantreiben um zukünftig am Markt unabhängig von staatlichen Zuschüssen konkurrenzfähig zu sein (vgl. Dollinger 2013, S.14). In China werden Subventionen an bestehende Stahlunternehmen gezahlt, die seit Jahren auf dem Markt etabliert sind (vgl. Steel Industry Report 2016, S.6-7).

Die Regierungsorganisationen und die lokalen Regierungen sollten ausschließlich Aufgaben der Gestaltung von Rahmenbedingung ausführen, die Subventionierung von Stahlunternehmen dabei unterlassen und insbesondere nicht ineffiziente Produktionsstätte künstlich am Markt halten.

Es müssen Anreize geschaffen werden, sodass die lokalen Regierungen keine Subventionen an lokale ineffiziente Stahlunternehmen bzw. Produktionsstätte gewähren. Zum anderen müssen effektive Kontrollmechanismen geschaffen werden, dass diese Vorgaben eingehalten werden.

Die chinesische Regierung hat bereits Schritte eingeleitet, die die Folgen der Konsolidierung abfedern soll. Diese sollen Anreize zur Konsolidierung geben (vgl. Morgan Stanley Research, 2016).

Die zentrale Regierung könnte die ausfallenden Steuereinnahmen (z.B. Einkommenssteuer) teilweise durch Transferzahlungen kompensieren. Zudem sollten durch verbesserte Infrastrukturen die Transportkosten gesenkt werden, sodass wichtige Industrien wie die Konstruktion mit preiswertem Stahl versorgt werden können.

Der Markt sollte die Aufgabe von Allokation und Wohlfahrt ausführen dürfen (vgl. Nordhaus und Samuelson 1987, S.88), was zur Folge haben wird, dass einige Stahlunternehmen den Markt verlassen werden. Es hat aber auch den Effekt, dass die Stahlunternehmen zum effizienten Wirtschaften gezwungen werden. Dies zeigte sich im Jahr 2015, als die Gewinnmargen so gering waren, dass die Stahlunternehmen zum größten Teil den Markt freiwillig verlassen haben. Dies hat den Abbau der Überkapazitäten vorgebracht

(vgl. Morgan Stanley Research 2016).

Eine marktgesteuerte Konsolidierung wird die Marktkonzentration in der chinesischen Stahlindustrie erhöhen, weil die ineffizienten Stahlunternehmen bzw. Produktionsstätten am Markt nicht konkurrenzfähig sind. Eine höhere horizontale Konzentration im Markt führt dazu, dass der Wettbewerb verringert wird (vgl. Adam et al. 1980, S.633), wodurch die Unternehmen aufgrund Ihrer Macht höhere Preise berechnen könnten.

In China hat sich gezeigt, dass private Stahlunternehmen effizienter als staatlich geführte Stahlunternehmen produzieren (vgl. Tabelle 2). Die Privatisierung von Stahlunternehmen sollte daher vorangetrieben werden. Dazu sollten die Barrieren zur Privatisierung von Stahlunternehmen gesenkt werden.

Unabhängig davon, ob es staatliche oder private Unternehmen sind, sollten die Unternehmensstrukturen nach dem Subsidiaritätsprinzip geordnet werden, sodass über die Verantwortung und Entscheidung vorrangig auf unterster Ebene entschieden werden sollte (vgl. Wirtschaft und Schule, o.J.).

In den staatlichen Stahlunternehmen hat die SASAC starken Einfluss auf Unternehmensentscheidungen (vgl. In der Heiden und Peter 2010, S.57). Das Subsidiaritätsprinzip ist von Vorteil, da diejenigen, die nahe am Geschehen sind, die Gesamtsituation besser beurteilen können. Diese Personen können angemessenere Entscheidungen treffen.

Die chinesische Regierung und die Unternehmen sollten die Überkapazitäten und die Überproduktion ernst nehmen, weil die Gefahr besteht, dass das zunehmende Überangebot auf dem globalen Markt einen Kollaps herbeiführen könnte (vgl. Ernst and Young Global Limited 2014, S.8). Dies könnte Unternehmen auf der ganzen Welt in die Insolvenz führen und deren Wirtschaft schwächen. Dieser externe negative Schock würde Chinas Wirtschaft schwächen, da die Güternachfrage vom Ausland abnehmen würde. China hatte über die Jahre stetig einen Handelsüberschuss, was die Abhängigkeit Chinas von der Auslandsnachfrage verdeutlicht.

Diese strukturellen Veränderungen benötigen eine Anpassungszeit. Die Veränderungen würden die Stahlindustrie effizienter machen, die Überkapazitäten abbauen und das Angebot verringern. Dies hätte den Effekt, dass die Stahlpreise steigen, sodass die Produktion von Stahl für die Unternehmen profitabler würde.

3. Fazit

Es wird deutlich, dass die Struktur der chinesischen Stahlindustrie für ein ineffizientes Output mitverantwortlich ist, welches durch politische Interessenskonflikte zwischen lokalen Vereinigungen und den zentralen Regierungsorganisationen ausgelöst wird.

Die Stahlindustrie wird von der zentralen Regierung und lokalen Regierungen indirekt oder direkt gesteuert. Dem Markt wird die Aufgabe der Allokation und Wohlfahrt entzogen, was Überkapazitäten, Überproduktion und fehlende Bereitschaft zur Konsolidierung zur Folge hat. Diese Missstände lassen sich vermutlich durch einen funktionierenden Ordnungsrahmen beheben, der einen marktorientierten Wettbewerb ermöglicht.

Trotz der Missstände wird China wohlmöglich über einen langen Zeitraum der größte Produzent und Konsument von Stahl sein. China scheint am „peak point“ seiner Nachfrage nach Stahl angekommen zu sein (vgl. Financial Times 17.02.2015). Des Weiteren wird weltweit überproduziert und die Nachfrage nach Stahl ist rückläufig.

Daher treten Chinas Stahlindustrie in eine Phase ein, wo es immer teurer wird ineffiziente Stahlunternehmen durch Subventionszahlungen zu erhalten. Ein anhaltender Kapazitätsabbau, wie in den Jahren 2015 und 2016 sollte fortgesetzt werden um die Stahlunternehmen Chinas mittelfristig bis langfristig profitabler zu machen.

4. Literaturverzeichnis

Adam, Hermann et al. (1980): Handwörterbuch der Volkswirtschaft. 2., verbesserte Auflage. Wiesbaden, s.l.: Gabler Verlag.

Au-Yeung, Emil Y., Mukherji, Raja (2015): After Years of Overconstruction, could Steel Demand Buckle in China? The years of urge growth in China's house in a development market are over, spelling tough times over the long-term horizon for global steelmaking. Online unter (Zugriff am 16.04.2017):

<https://www.pimco.com.au/en-au/insights/economic-and-market-commentary/global-markets/asia-credit-perspectives/after-years-of-overconstruction-could-steel-demand-buckle-in-china>

Bai, Kevin; Butterworth, Paul (2017): Chinese steelmaking capacity reduced in 2016, not increased. In: CRU Group, 16.02.2017. Online unter (Zugriff am 16.04.2017):

<https://www.crugroup.com/knowledge-and-insights/insights/chinese-steelmaking-capacity-reduced-in-2016-not-increased/>

Brun, Lukas (2016): Overcapacity in Steel. China's Role in a Global Problem. In: Alliance for American Manufacturing. S.1-53 Online unter (Zugriff am 12.04.2017):

http://aamweb.s3.amazonaws.com/uploads/resources/OvercapacityReport2016_R3.pdf

Dollinger, Jan Paul (2013): Die Wirkung von Subventionen auf die Investitionstätigkeit dargestellt am Beispiel der Solarbranche. Wirtschaftswissenschaftliche Schriften, Reihe: Finanzwirtschaft und Kapitalmärkte Heft 04/2013. Online unter (Zugriff am 20.04.2017):

<http://www.db-thueringen.de/servlets/DerivateServlet/Derivate-27658/Subventionen.pdf>

Ernst and Young Global Limited (2014): Global steel 2014. Planning to profit from opportunity: preparing for future demand. Online unter (Zugriff am 03.07.2014):

[http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/EY_-_Global_steel_2014/\\$FILE/EY_-_Global_steel-2014.pdf](http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/EY_-_Global_steel_2014/$FILE/EY_-_Global_steel-2014.pdf)

Ernst and Young Global Limited (2015): Globalize or customize: finding the right balance. Global steel 2015-2016. Online unter (Zugriff am 12.04.2017):

[http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/EY-global-steel-2015-2016/\\$FILE/EY-global-steel-2015-2016.pdf](http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/EY-global-steel-2015-2016/$FILE/EY-global-steel-2015-2016.pdf)

Germany Trade and Invest (2017): China treibt Konsolidierung seiner Stahlbranche voran. Neuer Branchenplan setzt ehrgeizige Ziele / Tatsächlicher Verlauf eher ungewiss / Von Stefanie Schmitt. Online unter (Zugriff am 15.04.2017):

<https://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/Maerkte/suche,t=china-treibt-konsolidierung-seiner-stahlbranche-voran,did=1677746.html>

Hsu, Sara (2016): Can China's Steel Industry Raise Profit Margins? In: Forbes, 08.08.2016. Online unter (Zugriff am 17.04.2017):

<https://www.forbes.com/sites/sarahsu/2016/08/08/can-chinas-steel-industry-raise-profit-margins/>

Kerth, Klaus; Asum, Heiko; Stich, Volker (2015): Die besten Strategietools in der Praxis. Welche Werkzeuge brauche ich wann? Wie wende ich sie an? Wo liegen die Grenzen? 6., überarb. und erw. Aufl. München: Hanser.

In der Heiden, Peter; Taube, Markus (2010): China Steel Inc. – State-owned and state-run? An investigation of state-business interaction in the world's largest steel industry. Marburg, Metropolis.

Ernst and Young Global Limited (Hrsg): Global steel 2014. Planning to profit from opportunity: preparing for future demand. Online unter (Zugriff am 18.04.2017):
[http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/EY - Global steel 2014/\\$FILE/EY- Global-steel-2014.pdf](http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/EY_-_Global_steel_2014/$FILE/EY-Global-steel-2014.pdf)

Markt Realist (2017): What could impact the steel prices in 2017. Online unter (Zugriff am 15.04.2017):
<http://marketrealist.com/2017/01/impact-chinese-steel-prices-2017/>

Morgan Stanley (2013): Global Steel. Steeling for oversupply. Online unter (Zugriff am 03.07.2014):
http://pg.irj.com.cn/acc/Res/CN_RES/INDUS/2013/5/22/d6cfb2b1-6eef-4488-acc8-189497399912.pdf

Morgan Stanley Research (2016): China Reforges Steel Industry. Amid overcapacity, falling prices and deep losses in infrastructure-heavy sectors such as steel, China has embarked on ambitious reforms to overhaul the supply side of its slowing economy. Online unter (Zugriff am 13.04.2017):
<https://www.morganstanley.com/ideas/china-supply-side-reforms-for-steel-industry>

o.V. (2015): Beijing extends steel sector consolidation by 10 years, In: South China Morning Post, 17.04.2015. Online unter (Zugriff am 17.04.2017):
<http://www.scmp.com/business/commodities/article/1744825/beijing-extends-steel-sector-consolidation-10-years>

o.V. (2016a): China's Hebei province aims to shut 60 per cent of steel mills by 2020. In: Straitstimes, 08.03.2016. Online unter (Zugriff am 17.03.2017):
<http://www.straitstimes.com/asia/east-asia/chinas-hebei-province-aims-to-shut-60-per-cent-of-steel-mills-by-2020>

o.V. (2016b): China to cut 1.8m jobs in coal and steel sectors. Central government will allocate 100bn yuan (£10bn) over two years to relocate workers laid off. In: theguardian, 29.02.2016. Online unter (Zugriff am 17.04.2017):
<https://www.theguardian.com/business/2016/feb/29/china-to-cut-jobs-in-coal-and-steel-sectors>

Samuelson, Paul Anthony; Nordhaus, William D. (1987): Volkswirtschaftslehre. Band 1: Grundlagen d. Makro- und Mikroökonomie. Auflage. Bund-Verlag, Köln

Sanderson, Henry (2015): Concerns raised as China steel enters 'peak zone'. In: Financial Times, 17.02.2015. Online unter (Zugriff am 24.04.2017):
<https://www.ft.com/content/ea7af92e-b1e9-11e4-8396-00144feab7de>

Schröder, Christoph (2016): Industrielle Arbeitskosten im internationalen Vergleich. In: Vierteljahrszeitschrift zur empirischen Wirtschaftsforschung, 43. Jg. Nr. 3, S. 39-57. Online unter (Zugriff am 16.04.2017):
<https://www.iwkoeln.de/studien/iw-trends/beitrag/christoph-schroeder-industrielle-arbeitskosten-im-internationalen-vergleich->

[296545?highlight=Lohnst%25C3%25BCckkosten%252B](#)

Statista (2017a): China: Wachstum des realen Bruttoinlandsprodukts (BIP) von 2006 bis 2016 (gegenüber dem Vorjahr), Online unter (Zugriff am 16.04.2017):

<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/14560/umfrage/wachstum-des-bruttoinlandsprodukts-in-china/>

Statista (2017b): Crude steel production in China from January 2016 to February 2017 (in million tons). Online unter (Zugriff am 13.04.2017):

<https://www.statista.com/statistics/226459/crude-steel-production-in-china-by-month/>

Steel Industry Coalition (2016): Report on Market Research into the Peoples Republic of China Steel Industry Part 1. Online unter (Zugriff am 18.04.2017):

<http://www.steel.org/~media/Files/AISI/Reports/Steel-Industry-Coaliton-Full-Final-Report-06302016>

S&P Global Platts (2017): What is the human cost of restructuring China's steel industry?. Online unter (Zugriff am 15.04.2017):

<http://blogs.platts.com/2016/08/05/china-steel-industry-human-cost/>

Wirtschaft und Schule (o.J.): Subsidiaritätsprinzip. Online unter (Zugriff am 20.04.2017):

<http://www.wirtschaftundschule.de/lehrerservice/lexikon/s/subsidiaritaetsprinzip/>

World Steel Association (2016a): Top steel producing companies 2015. Online unter (Zugriff am 18.04.2017):

<https://www.worldsteel.org/en/dam/jcr:1288cdbbc-e48c-4467-9a1e-33b18257a16c/2015+Top+Steel+Producers+extended+list.pdf>

World Steel Association (2016b): Crude steel production in million tones. Online unter (Zugriff am 13.04.2017):

<https://www.worldsteel.org/steel-by-topic/statistics/global-map.html>

World Steel Association (2016c): World steel 2016-2017. Platts Steel Markets Asia Conference, Mumbai 17 November 2016. Online unter (Zugriff am 12.04.2017):

<https://www.worldsteel.org/en/dam/jcr:3f16260f-a885-4ce2-9cdf-4aaf3ebd9520/17.11.2016 Adam Szewczyk world+steel+outlook.pdf>

World Steel Association (2016d): World Steel in Figures 2016. Online unter (Zugriff am 14.04.2017):

<https://www.worldsteel.org/en/dam/jcr:1568363d-f735-4c2c-a1da-e5172d8341dd/World+Steel+in+Figures+2016.pdf>

World Steel Association (2016e): Monthly crude Steel Production: Online unter (Zugriff am 14.04.2017):

<https://www.worldsteel.org/en/dam/jcr:f982163c-b317-4b26-b998-22abc6e0bdc9/Crude+steel+production+Dec+2016.pdf>

Xinhuang, Li (2016): Status and Trend of China World Steel and Iron Ore Industry. In: China Metallurgical Industry Planning and Research Institute. Online unter (Zugriff am 17.04.2017):

https://www.slideshare.net/informaoz/li-xinhuang-china-iron-steel-accociation?from_action=save