

Deutsch-chinesische Wirtschaftsbeziehungen: Chancen und Risiken für Deutschland

Von Georg Erber

Die Volksrepublik China hat sich in den zurückliegenden Jahren zu einem zunehmend wichtigen Handelspartner der Bundesrepublik Deutschland entwickelt. Insbesondere nach dem Ausbruch der weltweiten Wirtschafts- und Finanzkrise im Jahr 2008 erwies sich China als Konjunkturstütze der deutschen Wirtschaft: Diese profitierte überdurchschnittlich stark von der chinesischen Importnachfrage. Allerdings hat sich die Wachstumsdynamik Chinas zuletzt etwas verlangsamt. Nach ehemals zweistelligen Wachstumsraten versucht die neue chinesische Regierung, das Wachstum auf jährlich rund 7,5 Prozent zu stabilisieren. Die Zuwachsraten der deutschen Warenausfuhren nach China dürften in diesem Umfeld künftig etwas schwächer expandieren als noch in den vergangenen Jahren. Hinzu kommt, dass das chinesische Wirtschaftswachstum nach Plänen der Regierung künftig weniger vom Export und den Investitionen abhängen soll als vielmehr von der binnenwirtschaftlichen Entwicklung und dem privaten Konsum. Dieser Wandel dürfte auch die auf Investitionsgüter spezialisierte deutsche Exportwirtschaft treffen. Hinzu käme eine wohl sinkende Importnachfrage, sobald China insbesondere Autos und Maschinen zunehmend im eigenen Land produziert.

Mit dem Amtsantritt der neuen politischen Führung in China im Frühjahr 2013 wurde nicht nur ein Führungswechsel vollzogen – seitdem zeichnet sich auch ein Richtungswechsel in der chinesischen Wirtschaftspolitik ab. China soll, auch auf Wunsch der ausländischen Handelspartner, seinen hohen Leistungsbilanzüberschuss abbauen, um die strukturellen Ungleichgewichte der Weltwirtschaft zu reduzieren.¹

Mit ähnlichen Forderungen sieht sich auch Deutschland konfrontiert, das nach China zu den Ländern mit Jahr für Jahr hohen Leistungsbilanzüberschüssen im weltweiten Warenhandel zählt.² Im Handel mit China muss Deutschland jedoch bisher ein moderates Defizit hinnehmen, führt also mehr Waren ein als aus.³

Im ersten Halbjahr 2013 exportierten deutsche Unternehmen Waren im Wert von rund 32,3 Milliarden Euro nach China. Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum entsprach das einem Minus von knapp sechs Prozent. Eine Verlangsamung des deutsch-chinesischen Außenhandels nach Jahren des Booms scheint also bereits jetzt feststellbar. Aktuelle Zahlen deuten aber auf eine gewisse Wiederbelebung hin. So lagen die Warenausfuhren im Juli 2013 bei 6,1 Milliarden Euro – ein Anstieg von drei Prozent gegenüber dem Vorjahresmonat. Gleichwohl lagen die Exporte im Jahr 2013 bis einschließlich Juli weiterhin um 4,6 Prozent unter dem Wert des Vorjahreszeitraums.

Auch die deutschen Einfuhren aus China entwickeln sich in diesem Jahr rückläufig: Mit 35,4 Milliarden Euro lagen sie im ersten Halbjahr 2013 um 5,6 Prozent unter dem Vorjahresniveau. Auch hier fiel der Juli 2013 jedoch deutlich günstiger aus, gegenüber dem Vorjah-

¹ Pettis, W. (2013): *The Great Rebalancing: Trade, Conflict, and the Perilous Road Ahead for the World Economy*. Princeton University Press, Princeton, NJ.

² Die Welt (2013): Deutschland vor größtem Überschuss aller Zeiten. In: Die Welt vom 5. September.

³ Erber, G. (2013): *Economic Relations between China and the EU, the Euro Area and Germany*. SSRN-Paper. Juli 2013.

resonanz ging der Export aus China nach Deutschland nur um 1,9 Prozent auf gut 6,5 Milliarden Euro zurück.⁴ Trotzdem lagen auch die chinesischen Ausfuhren nach Deutschland in den ersten sieben Monaten dieses Jahres noch um fünf Prozent unter dem Niveau des Vorjahreszeitraums.

Chinesische Finanzverfassung ist fragil

Die bisherige Entwicklung lässt erwarten, dass sich das Wachstum in China verlangsamt (Abbildung 1). Zu einem deutlichen Konjunkturbruch dürfte es allerdings nicht kommen, obwohl dies nach einigen Liquiditätseingüssen im chinesischen Interbankenmarkt zunächst befürchtet wurde.⁵ Nachdem die chinesische Zentralbank Maßnahmen eingeleitet hatte, um die Kreditexpansion zu dämpfen und das chinesische Schattenbankensystem zurückzudrängen, stiegen die Zinsen am chinesischen Interbankenmarkt im Juni 2013 drastisch.⁶ Zur Beruhigung der Märkte lockerte die Zentralbank die Maßnahmen jedoch unmittelbar wieder. Dennoch war es ein erstes Warnsignal für die Anfälligkeit des chinesischen Finanzsystems, das infolge der weltweiten Wirtschafts- und Finanzkrise ebenso wie das der westlichen Länder eine historisch bisher einzigartige Liquiditätsschwemme erfuhr.⁷ Dies hat auch in China die Fragilität des Finanzsystems erheblich erhöht.

Im Jahr 2009 legte die Volksrepublik nicht nur das gemessen am Bruttoinlandsprodukt größte Konjunkturpaket auf,⁸ sondern lockerte auch die Kreditbedingungen extrem.⁹ Seitdem ist das chinesische Schattenbankensystem stark gewachsen und erreicht nach Expertenschätzungen mittlerweile eine Größenordnung von rund 5,8 Billionen US-Dollar.¹⁰ Das entspricht rund 64 Prozent des chinesischen Bruttoinlandsprodukts.

⁴ Destatis (2013): Außenhandel – Zusammenfassende Übersichten für den Außenhandel, Juli 2013. Statistisches Bundesamt, Wiesbaden.

⁵ BIS (2013): Markets precipitate tightening. In: BIS Quarterly Review, September, 1-11.

⁶ Ma, G., Shu, C. (2013): Interbank volatility in China. In: BIS Quarterly Review, September, 10.

⁷ Carl E. Walter, C. E., Howie, F.J.T. (2012): Red Capitalism – The Fragile Financial Foundation of China’s Extraordinary Rise, Wiley & Sons, Singapur.

⁸ China hat im Jahr 2009 ein zusätzliches Staatsdefizit von 16 Prozent des BIP zur Konjunkturstützung eingesetzt. Damit übertraf die Volksrepublik sämtliche andere Länder deutlich. So waren die Konjunkturpakete in den USA mit 14 Prozent des BIP und in Deutschland mit sieben Prozent des BIP deutlich kleiner ausgelegt. IWF (2013): Fiscal Monitor – Fiscal Adjustment in an Uncertain World. Internationaler Währungsfonds, Washington D.C., April.

⁹ „... in 2009 and 2010 things went too far. Spurred on by the government, China’s banks increased their lending by almost 9.6 trillion yuan (\$ 1.5 trillion) in 2009. That is roughly twice the size of the Indian banking system, as Bank Credit Analyst, a research company, has pointed out. In other words, China’s lenders added two Indian to their loanbook in the space of a year.“ Simon Cox: China. Keynes vs. Hayek in China. In: Economist (2011): Meldung vom 17. November.

¹⁰ Roberts, D. (2013): China’s Shadow Banking Sector Tops \$5.8 Trillion, Report Says. In: Businessweek vom 8. Mai.

Abbildung 1

Vierteljährliches reales Wachstum des Bruttoinlandsprodukts der VR China

In Prozent gegenüber dem Vorjahresquartal



Quelle: Bureau of Statistics of China.

© DIW Berlin 2013

Nach der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise hat sich das chinesische Wachstum schnell erholt, zuletzt aber wieder abgeschwächt.

Offiziell gelten zwar massive Kapitalverkehrskontrollen, allerdings lassen sich diese über vielfältige Wege umgehen. Insbesondere mittels Transfer Pricing¹¹ und gefälschter Rechnungen¹² können leicht Gelder zwischen China und dem Ausland hin und her geschoben werden. Hongkong dient dabei als eine der zentralen Drehscheiben.¹³ Damit unterliegt China ebenso wie Länder mit konvertiblen Währungen und freiem Kapitalverkehr zu einem erheblichen Teil dem geldpolitischen „Trilemma“¹⁴; Wechselkurs und Preisstabilität lassen sich unter diesen Bedingungen nicht gemeinsam kontrollieren. Der reale effektive Wechselkurs der chinesischen Währung steigt bereits seit einiger Zeit (Abbildung 2). Unklar bleibt dabei, ob dies politisch gewollt oder das Ergebnis höchst unwirksamer Kapitalverkehrskontrollen ist. In letzterem Fall könnte auch ein Motiv der chi-

¹¹ Dabei handelt es sich um ein System von Verrechnungspreisen, die im Vergleich zum tatsächlichen Warenwert deutlich zu hoch oder zu niedrig liegen, um Gewinne beziehungsweise Verluste ins Ausland zu verlagern. Siehe auch PriceWaterhouseCoopers (2013): Standing out from competition – Transfer Pricing in China. Shenzen.

¹² Xinhua (2011): China confiscates 70 million fake invoices. In: Xinhua vom 13. Juli.

¹³ Fisman, R., Miguel, E. (2008): Economic Gangsters: Corruption, Violence, and the Poverty of Nations. Princeton University Press, Princeton.

¹⁴ Entwickelt wurde das Impossible-Trinity-Modell (deutsch: Unmöglichkeit der Dreieinigkeits) von John Marcus Fleming im Jahr 1962 und Robert Alexander Mundell im Jahr 1963, jeweils unabhängig voneinander. Das Modell lässt sich vereinfacht als Dreieck zusammenfassen, wobei die Eckpunkte des Dreiecks die drei wechselkurspolitischen Ziele Wechselkursstabilität, geldpolitische Autonomie und freie Kapitalbewegung darstellen. Im Trilemma können maximal zwei Ziele gleichzeitig erreicht werden. Alle drei Ziele gleichzeitig zu erreichen gilt als unmöglich.

nesischen Staatsführung liegen, den Wechselkurs des Renminbi konvertibel zu machen.¹⁵

Korruption in China betrifft auch den Außenhandel

Der Kampf gegen die überbordende Korruption in China ist eines der zentralen Ziele der neuen chinesischen Führung. Bereits die Vorgängerregierung hat diese als große Gefahr für Chinas gesellschaftliche Stabilität angesehen.¹⁶ Durch einige spektakuläre Prozesse gegen führende Vertreter der Regierung und der Kommunistischen Partei wurden erste Zeichen gesetzt. Der Prozess gegen einen ehemaligen Minister für das Eisenbahnenwesen wegen massiver Bestechlichkeit im Amt, der mit einem Todesurteil auf Bewährung endete, zeigt deutlich, wie weit die Korruption bis in die Führungsspitze von Partei und Staat vorgedrungen ist.¹⁷ Mit dem wirtschaftlichen Erfolg der chinesischen Wirtschaft nahm sie immer größere Ausmaße an.

Offenbar sind zu einem erheblichen Teil auch ausländische Unternehmen involviert.¹⁸ Insbesondere pharmazeutische Unternehmen aus den USA und Großbritannien sind wegen Bestechung von Ärzten und Krankenhäusern massiv unter Druck geraten.¹⁹ Durch solch illegale Geschäftspraktiken ausländischer Pharmaunternehmen wurden im Vergleich zu den USA und Europa deutlich überhöhte Preise für Pharmazeutika gefordert. Der chinesische Kampf gegen Korruption und Bestechlichkeit erreicht damit eine Dimension, die auch den Außenhandel betrifft.

Handelssanktionen sorgen für Spannungen

Der Streit über „Dumpingpreise“ und illegale Subventionen bei chinesischen Photovoltaikpaneelen hat zu internationalen Auseinandersetzungen mit der chinesischen

¹⁵ Erber, G. (o.J.): Keynes versus Hayek in China. Manuskript (im Erscheinen bei Leviathan).

¹⁶ Reuters (2012): China's Hu says graft threatens state, party must stay in charge. Meldung vom 8. November und Yanqi, T., Shaohua, L. (2011): Wen Pledges to Curb Graft, Income Inequality as Police Head Off Protests. In: Bloomberg, Meldung vom 28. Februar.

¹⁷ Süddeutsche Zeitung (2013): Chinesischer Ex-Minister zu Todesstrafe auf Bewährung verurteilt. In: Süddeutsche Zeitung vom 8. Juli.

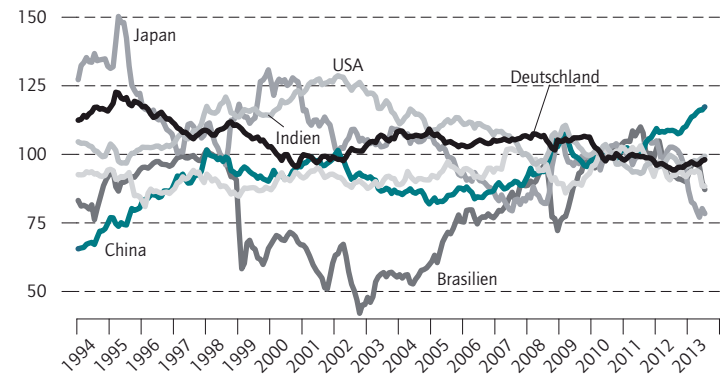
¹⁸ "According to Beijing-based private research firm Anbound Group, of some 500,000 corruption cases investigated in China from 2000 to 2009, about 64 percent were linked to international trade and foreign businesses." Weihua, C. (2010): Multinationals under scrutiny for corruption. In: China Daily vom 8. September. China Briefing (2013): Why Corruption is Inevitable in China's Pharmaceutical Industry. Meldung vom 25. Juli.

¹⁹ "The allegations follow a series of corruption claims of in the pharmaceuticals business and probes opened by the authorities against Novartis, Sanofi, Lundbeck and AstraZeneca. GlaxoSmithKline has been accused of handing over illegal payments totalling up to \$500m." Jack, A. in Waldmeir, P. (2013): Eli Lilly drawn into pharmaceutical corruption claims in China. In: Financial Times vom 22. August.

Abbildung 2

Reale effektive Wechselkurse

Index 2010 = 100



Quelle: Bank für Internationalen Zahlungsausgleich (BIZ).

© DIW Berlin 2013

Der Wechselkurs der chinesischen Währung steigt seit einiger Zeit deutlich.

Regierung geführt. Nachdem zahlreiche westliche Hersteller in den USA und der Europäischen Union (EU) dem Preisdruck der Billigimporte aus China nicht länger standhalten konnten, verhängten die USA Importstrafzölle.²⁰ Die EU-Kommission konnte dagegen ein zeitlich begrenztes Abkommen mit China aushandeln, das Mengen und Preise für Importe aus China in die EU festsetzte.²¹ Damit konnte eine Eskalation des Handelskonflikts mit China vorerst abgewendet werden. Da Deutschland Chinas wichtigster Handelspartner innerhalb der EU ist²², hätten insbesondere deutsche Hersteller unter den Folgen gelitten. Allerdings sind damit längst nicht alle Probleme im Außenhandel mit China beseitigt: Spätestens im Jahr 2017 will die Volksrepublik bei der Welthandelsorganisation (WTO) den Status als Marktwirtschaft erreichen. Damit entfele eine Reihe von Sanktionsmöglichkeiten gegen chinesische Importe, sollten diese aufgrund unfairer Wettbewerbsbedingungen einen Vorteil haben.²³ Wegen der engen Verzahnung chinesischer Staatsbetriebe und chinesischer Staatsbanken, deren Geschäftspolitik politischem Einfluss unterliegt, dürfte es zukünftig schwieriger werden, im Einzelfall den Nachweis über unfaire Han-

²⁰ People's Daily (2013): Timeline: China-EU, China-US tug of war on solar duties. In: People's Daily vom 17. Juni.

²¹ EU-Kommission (2013): Commissioner De Gucht: "We found an amicable solution in the EU-China solar panels case that will lead to a new market equilibrium at sustainable prices". Pressemitteilung vom 27. Juli.

²² Erber, G. (2011): Deutsch-chinesische Wirtschaftsbeziehungen: Chancen und Risiken. In: DIW Wochenbericht Nr. 50/2011, 3-7.

²³ Haley, U.C.V. (2013): Subsidies to Chinese Industry: State Capitalism, Business Strategy, and Trade Policy. Oxford University Press.

delspraktiken zu führen.²⁴ Selbst wenn sich die chinesische Wirtschaft durch verfehlte Subventionen langfristig selbst schaden dürfte²⁵, bleibt der Nachteil für ausländische Wettbewerber bestehen.

Deutsche Autobauer drängen auf chinesischen Markt

Ein wichtiges wirtschaftspolitisches Ziel der neuen chinesischen Regierung ist der weitere Aufbau einer inländischen Automobilindustrie. Dabei geht es keineswegs nur um den heimischen chinesischen Absatzmarkt: Bis 2016 will die Volksrepublik auch in der Autoindustrie zum Exportweltmeister aufsteigen. Mindestens ein Hersteller soll sich dann unter den zehn größten der Welt befinden. Die *Shanghai Automotive Industry Corporation (SAIC)* will die Exporte fortan jedes Jahr um mehr als 130 Prozent pro Jahr steigern und im Jahr 2015 rund 800 000 Fahrzeuge ins Ausland verkaufen. Auch die *Dongfeng Motor Corporation* hat hohe Wachstumsziele: Bis 2016 strebt der Hersteller Jahr für Jahr einen Zuwachs von 50 Prozent auf dann etwa 300 000 Fahrzeuge an. Die wichtigsten Absatzmärkte dieser Unternehmen liegen in Asien – doch auch in Europa soll sich ein mächtiger chinesischer Konkurrent etablieren.²⁶

In China waren in den vergangenen Jahren insbesondere deutsche Autobauer erfolgreich – vor allem über Gemeinschaftsunternehmen (Joint Ventures): So kooperiert Volkswagen (VW) schon seit Jahren mit SAIC, der aktuell größten chinesischen Hersteller-Gruppe von Autos, Motorrädern und Autoteilen, sowie der First Automotive Group (FAW). Dabei handelt es sich um den größten chinesischen Hersteller von Dieselmotoren, Pkw sowie mittleren bis schweren Bussen und Lkw. Somit ist Deutschlands größter Automobilhersteller eng mit zwei chinesischen Staatskonzernen verbunden. Um die enge Kooperation mit der chinesischen Staatsführung noch zu unterstreichen, wurde der VW-Vorstandsvorsitzende als einziger deutscher Vertreter und einziger Automanager in ein zentrales Beratungsgremium des chinesischen Ministerpräsidenten berufen.²⁷

24 „In contrast, China’s state-owned firms typically enjoy preferential treatment in terms of administrative approval and bank loans. Although most firms report profits, totalling US\$ 920 billion from 2001 to 2009, the state is saddled with a negative 1.47 per cent real average return on equity after accounting for US\$ 1.19 trillion of subsidy and foregone costs.“ Yajing, Z., Jun Jie, W. (2013): China has need of well-run state-owned enterprises. In: South China Morning Post vom 28. August.

25 Dexter Roberts (2013): China Profit Rise Masks State Enterprise Weakness. In: Businessweek vom 27. Juni.

26 Bay, L. (2013): China stützt Europas Autobauer – Mit den Flügeln des Drachen. In: Handelsblatt vom 10. Juli.

27 Spiegel (2013): Martin Winterkorn: Chinas Machthaber macht Volkswagen-Chef zum Top-Berater. In: Spiegel Online vom 5. Juni.

Nach General Motors (GM) zählt VW zu den größten auf dem chinesischen Markt vertretenen ausländischen Automobilherstellern.

Doch auch BMW und Daimler-Benz fahren ihre Produktionskapazitäten in China hoch. BMW kooperiert dabei mit dem chinesischen Hersteller Brilliance China Auto (BMC). Seitdem wird ein Teil der Autos für den asiatischen Markt direkt in China produziert. Daimler-Benz produziert in einem Joint Venture mit der Beijing Automotive Industry Holding (BAIC), dem fünftgrößten chinesischen Hersteller, ebenfalls Lkw und plant für die nahe Zukunft den gemeinsamen Pkw-Bau.²⁸ Die zunächst angedachte zehnpromtente Beteiligung der China Investment Cooperation (CIC) an Daimler-Benz scheint sich zunächst aber zerschlagen zu haben.²⁹ All diese Aktivitäten belegen jedoch, dass vor allem deutsche Hersteller den massiven Kapazitätsaufbau in der chinesischen Automobilindustrie mit vorantreiben.

Aus Unternehmenssicht mag dies die jeweils angemessene Strategie sein, allerdings dürfte sie mittel- bis langfristig nicht ohne Konsequenzen für die deutschen Automobilexporte nach China bleiben: Tendenziell ist aus chinesischer Sicht von einer Substitution der Pkw-Einfuhren aus Deutschland durch Produktionsstätten in China auszugehen. Dass es sich dabei nicht nur um die Endmontage von Fahrzeugen handelt, zeigt das Beispiel Daimler-Benz. Im weltweit größten Auto-Industriepark nahe Peking gibt es unter anderem ein Daimler-Motorenwerk und künftig auch eine Lackieranlage.³⁰

Rund zwanzig Prozent der derzeit in China verkauften Autos kommen nach Angaben des Verbands der Automobilindustrie (VDA) von einer deutschen Konzernmarke. Seit 2005 haben deutsche Pkw-Hersteller ihren Absatz in China versiebenfacht. Nach aktuellen Zahlen der Chinese Association of Automotive Manufacturers (CAAM) wurden in diesem Jahr bis August bereits

28 Am 1. Februar 2013 unterzeichneten BAIC und die Daimler AG eine Vereinbarung, nach der sich Daimler mit zwölf Prozent an BAIC Motor, der Pkw-Sparte von BAIC, beteiligen wird. Es ist die erste Beteiligung eines ausländischen Automobilunternehmens an einem chinesischen Hersteller. Sie erfolgt im Vorfeld des von BAIC Motor geplanten Börsengangs und wird mittels Ausgabe neuer Aktien an Daimler im Laufe des Jahres vollzogen. Daimler erhält zudem zwei Sitze im Aufsichtsgremium von BAIC Motor. Daimler-Benz: Daimler AG beteiligt sich mit zwölf Prozent an BAIC Motor, Pressemitteilung von Daimler-Benz vom 1. Februar 2013.

29 „Nach dem Rückzug von Daimlers größtem Einzelinvestor Aabar aus Abu Dhabi könnte der Autobauer laut einem Zeitungsbericht einen neuen Großaktionär in China gefunden haben. Wie die staatliche chinesische Zeitung «People’s Daily» am Montag auf ihrer Internetseite unter Berufung auf Insider schreibt, will der Staatsfonds China Investment Cooperation (CIC) 4 bis 10 Prozent der Daimler-Anteile kaufen. Diese hätten einen Marktwert von 1,8 bis 4,5 Milliarden Euro.“ DPA (2013): Chinesen wollen offenbar bei Daimler einsteigen. In: Handelsblatt vom 7. Januar.

30 Erling, J. (2013): Politisch steht Mercedes in China im Abseits. In: Die Welt vom 27. August.

rund 14 Millionen Fahrzeuge produziert. Im vergangenen Jahr lag die Produktion in China bei rund 15,5 Millionen Fahrzeugen. Zum Vergleich: In Deutschland lagen die Pkw-Produktionszahlen 2012 bei rund 5,4 Millionen Fahrzeugen. Davon wurden rund 285 000 Autos nach China exportiert.

Es dürfte nur eine Frage der Zeit sein, wann sich die veränderten globalen Standortbedingungen der weltweiten Automobilproduktion auch in der deutschen Außenhandelsstatistik bemerkbar machen.

Gelingt es der chinesischen Staatsführung, ihre Strategie umzusetzen, muss sogar mit einer Exportoffensive aus China auf den europäischen Markt sowie andere Auslandsmärkte gerechnet werden. Die künftige Bundesregierung sollte sich mit dieser Entwicklung und den daraus resultierenden Konsequenzen ernsthaft beschäftigen. China hat – das Beispiel Photovoltaikpaneele zeigt es exemplarisch – immer wieder gewaltige Kapazitäten aufgebaut, die, sobald der Inlandsabsatz stockte, zu massiven Exportanstrengungen einschließlich internationaler Preiskämpfe führten. Dabei sei dahingestellt, ob staatliche Subventionen einen solchen Verdrängungswettbewerb alimentieren.

China investiert in deutsche Unternehmen der Hoch- und Spitzentechnologie

Um die Entwicklung zu einer weltweit führenden Nation im Bereich der Hoch- und Spitzentechnologie fortzusetzen, benötigt China auch weiterhin einen möglichst ungehinderten Zugang zu ausländischem Wissen und ausländischen Technologien. Deutschland ist in einigen Wirtschaftszweigen wie dem Automobil- und Maschinenbau weltweit führend und damit zunehmend attraktiv für chinesische Direktinvestitionen.³¹

Für die kommenden fünf Jahre sind chinesische Direktinvestitionen mit einer Gesamtsumme von 500 Milliarden US-Dollar geplant.³² Ein Teil dieser Gelder könnte in deutsche Unternehmen der Hoch- und Spitzentechnologie fließen.³³ Die Übernahme des deutschen Maschinenbauunternehmens Putzmeister durch die

chinesische Sany-Gruppe war ein erstes Signal in diese Richtung.³⁴

Letztendlich will die chinesische Wirtschaft ihr Know-how systematisch auf- und ausbauen. Mithin können diese Akquisitionen nicht allein aus der Perspektive einzelner Unternehmen bewertet werden³⁵, da sie in erster Linie der Entwicklungsstrategie von Staats- und Parteiführung folgen.³⁶ Eine aktuelle Studie der Munich Innovation Group kommt zu dem Schluss, dass sich chinesische Firmen vor allem für das Know-how deutscher Technologie- und Marktführer aus von der chinesischen Führung definierten Schlüsselindustrien interessieren.³⁷

Aus Sicht der deutschen Wirtschafts- und Handelspolitik erscheint es geboten, eine Bewertung aus Sicht von Kosten-Nutzen-Überlegungen vorzunehmen. Konsequenzen einer solchen Entwicklung für die internationale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft sind nicht ausgeschlossen. Dass es nicht immer zu einer Situation kommen muss, in der beide Seiten profitieren, zeigt das Beispiel Volvo: Der schwedische Nutzfahrzeugkonzern wurde von einem privaten chinesischen Autobauer übernommen.³⁸ Inzwischen kommt es aber zu erheblichen Spannungen mit den neuen chinesischen Eigentümern. Insbesondere fährt Volvo bei sinkenden Absatzzahlen weiterhin hohe Verluste ein. Zugleich wurde die Sicherheitstechnologie, in der Volvo international Maßstäbe gesetzt hat, nach China transferiert.³⁹

Fehlendes Freihandelsabkommen ist ein Nachteil

Die EU hat bereits ein bilaterales Freihandelsabkommen mit Südkorea vereinbart,⁴⁰ bei zwei weiteren zwischen der EU und den USA sowie der EU⁴¹ und Japan⁴² haben

³¹ „2012 werden Unternehmen und andere Investoren aus der Volksrepublik erstmals mehr Geld in Europa investieren als umgekehrt. Elf Milliarden Euro chinesischer Investitionen auf dem alten Kontinent stehen sieben Milliarden Euro in China gegenüber. Und Deutschland ist für die Konzerne und Investoren aus Fernost die erste Adresse, nirgendwo in Europa legen die Chinesen mehr Geld an – Tendenz stark steigend.“ Doll, N., Hartmann, J. (2012): Chinesen übernehmen reihenweise deutsche Firmen. In: Die Welt vom 1. Dezember.

³² Bloomberg (2013): China to Invest \$500B in Other Nations. In: Bloomberg TV, Meldung vom 7. Juni.

³³ Rottwilm, C. (2013): Aufschwung am M&A-Markt – Asiaten auf Einkaufstour in Deutschland. In: ManagerMagazin vom 13. August.

³⁴ Mayer-Kuckuk, F. (2012): Sany und Putzmeister. Die „perfekte Ehe“ unter Maschinenbauern. In: Handelsblatt vom 14. Juni.

³⁵ Jungbluth, C. (2012): Chinesische Direktinvestitionen in Deutschland. Bertelsmann-Stiftung.

³⁶ Doll, N., Hartmann, J. (2012): Chinesen übernehmen reihenweise deutsche Firmen. In: Die Welt vom 1. Dezember.

³⁷ Munich Innovation Group (2013): China investiert – Patentportfolios und Investitionsstrategien chinesischer Firmen. Munich Innovation Group in Kooperation mit der Technischen Universität München.

³⁸ Steuer, H. (2013): Nach der Übernahme durch Geely Chinesen treiben Volvo in die Enge. In: Handelsblatt vom 9. Mai.

³⁹ Die Welt (2013): Auto „Made in China“ schafft Top Note im Crashtest. In: Die Welt vom 25. September.

⁴⁰ Europäische Kommission (2011): Das Freihandelsabkommen zwischen der EU und Korea in der Praxis. Brüssel.

⁴¹ Europäische Kommission (2013): Transatlantic Trade and Investment Partnership (TTIP). Brüssel (siehe hierzu die Website der EU-Kommission).

⁴² Handelsblatt (2013): EU und Japan wollen Freihandelszone. In: Handelsblatt vom 15. April.

die Verhandlungen bereits begonnen. Im Gegenzug hat China ebenfalls eine Reihe von Freihandelsabkommen abgeschlossen. Besondere Erwähnung verdient die China-ASEAN-Freihandelszone⁴³ sowie das erst kürzlich beschlossene Freihandelsabkommen mit der Schweiz.⁴⁴

Nach dem Scheitern der sogenannten Doha-Runde schließen immer mehr Länder bilaterale Vereinbarungen, um die Welthandelsstrukturen zumindest zwischen diesen Ländern weiter zu liberalisieren. Der bisherige Multilateralismus der Welthandelsorganisation verliert dadurch immer mehr an Bedeutung.

Durch regionale beziehungsweise bilaterale Handelsvereinbarungen können sogenannte Handelsumleitungseffekte entstehen, da sie implizit die übrigen Länder in Form von höheren tarifären oder nicht-tarifären Handelshemmnissen benachteiligen. Da eine solche Vereinbarung zumindest bisher zwischen der EU und China nicht offiziell zur Debatte steht, dürfte sich dies nachteilig für die Handelsbeziehungen der EU und damit auch Deutschlands mit China auswirken. Allerdings gibt es bereits Überlegungen seitens der EU-Kommission, entsprechende Verhandlungen mit China aufzunehmen.⁴⁵

Fazit

Die deutsch-chinesischen Wirtschaftsbeziehungen haben sich in der zurückliegenden Dekade rasant entwickelt. Nicht zuletzt das hohe Wachstumstempo Chinas und die Integration des Landes in die Weltwirtschaft haben die deutschen Exporte angetrieben.

Eine günstige Rolle spielte in den vergangenen Jahren das hohe Maß an Komplementarität der jeweiligen Produktportfolios. So lieferte China insbesondere Textilien

und einfache Industriegüter nach Deutschland, während die Bundesrepublik eher hochwertige Investitionsgüter wie Maschinen und Anlagen sowie Straßenfahrzeuge nach China exportiert hat.

Im Zuge der wachsenden Bedeutung der Informations- und Kommunikationstechnologien hat China schrittweise die USA als Produzent solcher High-Tech-Güter vom Weltmarkt verdrängt, wobei dies im Verbund mit den weltweit tätigen multinationalen Konzernen aus Japan, Südkorea, Taiwan und den USA geschah. Da sich Deutschland bereits sehr früh aus diesem Markt zurückgezogen hat, ergaben sich wenige Konflikte im Handel mit China. Erstmals trat ein solcher nun im Fall der Photovoltaikpaneele zu Tage, und der nächste Streitfall dürfte mit den Windkraftanlagen nicht lange auf sich warten lassen.

Auch in anderen technologieintensiven Branchen wie dem Automobil- und dem Maschinenbau oder dem Schienen- und Luftfahrzeugbau sowie bei Raumfahrzeugen und der Satellitentechnik unternimmt die Volksrepublik massive Anstrengungen, um den Anschluss an die bislang in diesen Bereichen führenden Länder zu finden. Damit wird China jedoch zunehmend in einen Standortwettbewerb um entsprechende Produktionen treten – auch mit Deutschland. In der Folge könnten in China fertigende ausländische Unternehmen verdrängt werden, da die chinesische Staats- und Parteiführung eine eigenständige und von ausländischer Unterstützung unabhängige Technologie- und Wissensbasis aufbauen will.

Gemeinsam mit einer Strategie der Akquisition von Wissen und Know-how durch chinesische Direktinvestitionen in ausländische Unternehmen ergeben sich Konfliktfelder in den Wirtschaftsbeziehungen, auf die die Europäische Union und die deutsche Wirtschafts- und Außenhandelspolitik zügig Antworten finden sollte. Denn die internationale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft beruht zu großen Teilen auf komparativen Wettbewerbsvorteilen im Bereich der Hoch- und Spitzentechnologie, auf deren Erhalt die hiesigen Unternehmen langfristig angewiesen sind.

⁴³ FAZ (2010): Welthandel Ostasien schafft größte Freihandelszone der Welt. In: Frankfurt Allgemeine Zeitung vom 3. Januar.

⁴⁴ FAZ (2013): Verhandlungen abgeschlossen China und die Schweiz schließen Freihandelsabkommen. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 6. Juli.

⁴⁵ FAZ (2013): EU denkt über Freihandel mit China nach. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 18. September.

ECONOMIC RELATIONSHIPS BETWEEN GERMANY AND CHINA: CHANCES AND RISKS FOR GERMANY

Abstract: The People's Republic of China has become over the past years an increasingly important trading partner for Germany. In particular after the global recession and financial crisis in 2008 China has been a major pillar of the German industry exports: German companies were benefitting more than others in Europe from the huge increase of the Chinese import demand. However the dynamic of the Chinese economy has since then slowed down. After two-digit growth rates in the past years the new Chinese government set her aim to stabilize the

Chinese economy at 7.5 percent annual growth. The German export growth rates will therefore decelerate compared to the past years. Additionally the future growth of the Chinese economy should according to plan of the new government depend more on domestic demand and domestic consumption than before. This will have accordingly a negative impact on the German investment goods industry. Furthermore Chinese imports from Germany will decelerate when China begins to produce more and more cars and machinery at home.

JEL: F14, F59, L16

Keywords: Germany, China, Economic Relations, Trade and Foreign Direct Investments



DIW Berlin – Deutsches Institut
für Wirtschaftsforschung e.V.
Mohrenstraße 58, 10117 Berlin
T +49 30 897 89 -0
F +49 30 897 89 -200
www.diw.de
80. Jahrgang

Herausgeber

Prof. Dr. Pio Baake
Prof. Dr. Tomaso Duso
Dr. Ferdinand Fichtner
Prof. Marcel Fratzscher, Ph.D.
Prof. Dr. Peter Haan
Prof. Dr. Claudia Kemfert
Prof. Karsten Neuhoff, Ph.D.
Dr. Kati Schindler
Prof. Dr. Jürgen Schupp
Prof. Dr. C. Katharina Spieß
Prof. Dr. Gert G. Wagner

Chefredaktion

Sabine Fiedler
Dr. Kurt Geppert

Redaktion

Renate Bogdanovic
Sebastian Kollmann
Dr. Richard Ochmann
Dr. WolfPeter Schill

Lektorat

Dr. Georg Erber
Prof. Dr. Christian Dreger

Textdokumentation

Manfred Schmidt

Pressestelle

Renate Bogdanovic
Tel. +49-30-89789-249
presse@diw.de

Vertrieb

DIW Berlin Leserservice
Postfach 74, 77649 Offenburg
leserservice@diw.de
Tel. 01806 - 14 00 50 25,
20 Cent pro Anruf
ISSN 0012-1304

Gestaltung

Edenspiekermann

Satz

eScriptum GmbH & Co KG, Berlin

Druck

USE gGmbH, Berlin

Nachdruck und sonstige Verbreitung –
auch auszugsweise – nur mit Quellen-
angabe und unter Zusendung eines
Belegexemplars an die Serviceabteilung
Kommunikation des DIW Berlin
(kundenservice@diw.de) zulässig.

Gedruckt auf 100 % Recyclingpapier.