

AWG

*Freie Investitions-  
bedingungen gefordert*

E-MOBILITÄT

*Kfz-Markt  
im Umbruch*

LOGISTIK

*Alumni-Netz fördert  
die Zusammenarbeit*

RECHT & STEUERN

*Das neue private  
Einkommensteuergesetz*

# ASIA BRIDGE

*Trends | Analysen | Strategien für Ihr Asiengeschäft*

10:2018



Schwerpunkt  
China



DIE NEUE SEIDENSTRASSE

# Auf unbekanntem Wegen

In Zusammenarbeit mit

**GTAI** GERMANY  
TRADE & INVEST

歐洲新報  
EUROPE TIMES

ISSN: 1864-3752

# E-Mobility + Materials

Mobilitätskonzepte | Preisdaten | Prognosen

- + Lithium-Marktbericht
- + Preisdaten zu Batterie-Rohstoffen
- + Auswirkungen auf andere Industrien
- + Individuelle News-Alerts per E-Mail

PDF-Datei

| 2x im Monat

| per E-Mail

**E-Mobility+Materials** liefert Ihnen die entscheidenden **Hintergründe & Fakten**, damit Sie die Marktchancen batteriegetriebener Fahrzeuge & Speicher ausloten und Ihren **Einkauf von Batterie-Rohstoffen wirtschaftlich optimiert planen** können:

- Erfolgreiche Geschäftsmodelle zur Elektromobilität
- Aktuelle Preisdaten für Stahl, Aluminium und Buntmetalle
- Preisprognosen zu Lithium und wichtigen Batterie-Rohstoffen (Kobalt, Seltene Erden)
- Trends bei Batterie- und Speichertechnologien
- Aktuelle Infos zur Materialbeschaffung für E-Fahrzeuge & Batterien
- Auswirkungen auf andere Industrien, bspw. Kunststoffverarbeiter
- Best Practice: Beispiele für E-Mobilitätskonzepte
- Startups im Check

Jetzt Testausgabe anfordern:  
[energie@mbi-infosource.de](mailto:energie@mbi-infosource.de)

# GLOBAL MITREDEN KÖNNEN

## SPRACHEN INTENSIV LERNEN

- ✓ Sprachenangebot:  
Arabisch, Chinesisch, Japanisch,  
Russisch, Koreanisch, Persisch,  
Türkisch u.a.
- ✓ praxisorientierte Sprachkenntnisse
- ✓ Ganztagskurse, Blended Learning,  
Auslandskurse
- ✓ Landeskunde und interkulturelle  
Vorbereitung
- ✓ Unterricht in Kleingruppen
- ✓ Gästezimmer im Haus

*„Die Furcht vor der  
tödlichen Umarmung.“*



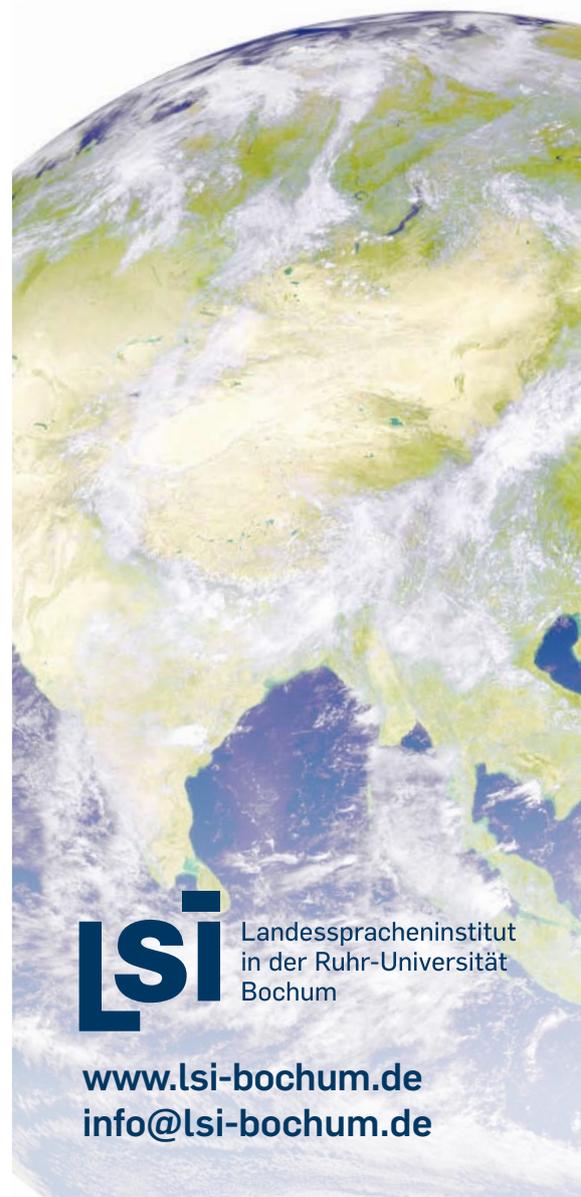
Obwohl sich das Zentrum Europas als natürlicher Endpunkt der „Neuen Seidenstraße“ anbietet, stehen die Europäer dem Riesenprojekt bislang skeptisch gegenüber. China ist keine Demokratie, China hat für Investitionen noch kein Level Playing Field hergestellt und China liegt handelspolitisch im Clinch mit den USA. Offiziell ist bislang nur Österreich bei „One Belt, One Road“ mit von der Partie.

Selbst im Vorgarten Chinas, in Südostasien, sind die Pläne eines von Präsident Xi Jinping gesponserten Infrastrukturnetzwerks nicht unumstritten. Vor wenigen Wochen erst hat die malaysische Regierung ein milliardenschweres Infrastrukturvorhaben gestoppt, angeblich aus Budgetgründen. Bislang ist es den ASEAN-Ländern gelungen, ihr Verhältnis zu den beiden Weltmächten gut auszubalancieren. Das werden sie auch weiterhin versuchen.

Und was machen jene Nationen, die auf den Weltmärkten immer wieder den Weg deutscher Unternehmen kreuzen? Die Amerikaner, geschenkt, sie bekämpfen den Ausdehnungsdrang Chinas mit allen Mitteln. Südkorea hingegen begrüßt die Initiative, und selbst Japan, das mit China um die Vormachtstellung in Asien konkurriert, ist dabei. Zwei Volkswirtschaften, deren wirtschaftliches Wohlergehen eng mit Exporterfolgen verknüpft ist, sehen die neuen Bahnstrecken, Häfen und Containerterminals als Sprungbrett in bislang kaum erschlossene Märkte. Doch was möchte Deutschland sein? Zuschauer oder Akteur? Über den Stand der aktuellen Diskussion wollen wir Sie ab Seite 12 informieren.

PS: „One Belt, One Road“, Handelskrieg, Technologieklaue – diese Ausgabe von Asia Bridge beschäftigt sich ausschließlich mit der Volksrepublik China. Viel Spaß beim Lesen Ihrer „China Bridge“. ...

Martin Brückner  
Chefredakteur



**LSI** Landesspracheninstitut  
in der Ruhr-Universität  
Bochum

[www.lsi-bochum.de](http://www.lsi-bochum.de)  
[info@lsi-bochum.de](mailto:info@lsi-bochum.de)



German Industry & Commerce  
Greater China

DEinternational Taiwan Ltd.

Tel

Beijing + 86 10 6539 6688

Shanghai + 86 21 6875 8536

Guangzhou + 86 20 8755 2353

Hong Kong + 852 2526 5481

Taipei + 886 2 8758 5800

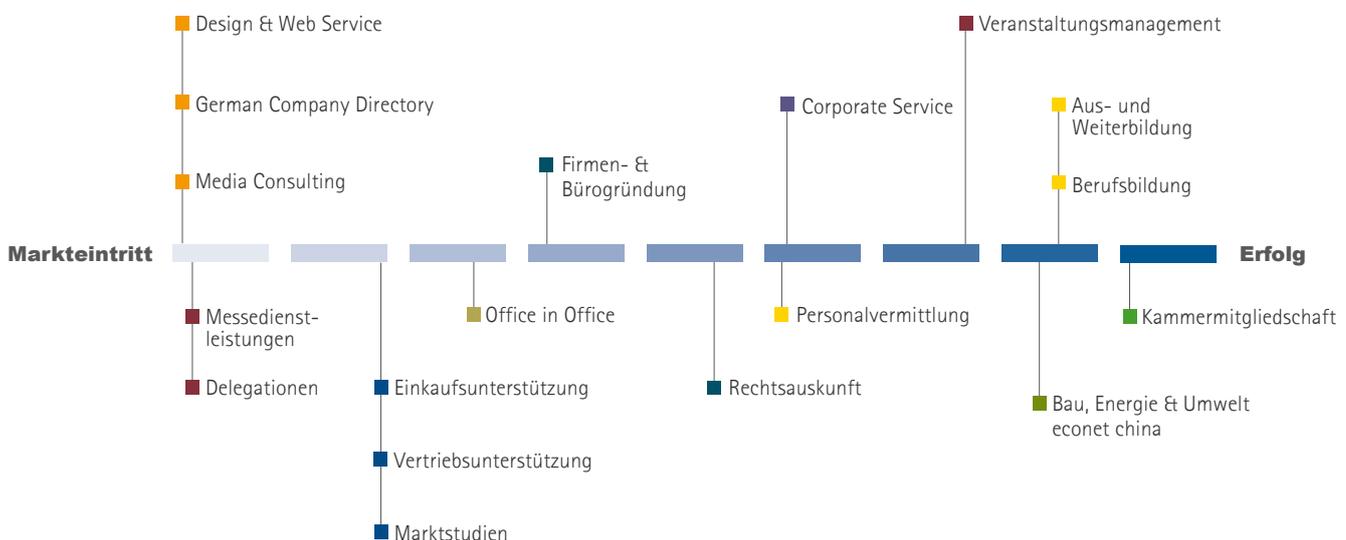
Karlsruhe + 49 721 1614 284



[www.china.ahk.de/services](http://www.china.ahk.de/services)

# IHR PARTNER IN GREATER CHINA

## Markteintrittshilfe für Ihren Geschäftserfolg in Ostasien



Als Serviceanbieter des Netzwerkes der deutschen Auslandshandelskammern (AHK) in Greater China unterstützen wir Sie beim Markteintritt und der Geschäftsentwicklung in Greater China und Deutschland. Mit mehr als 250 Spezialisten an den Standorten Beijing, Shanghai, Guangzhou, Hong Kong, Taipei und Karlsruhe erstellen wir Ihnen maßgeschneiderte Lösungen für Ihren Geschäftserfolg.



[www.china.ahk.de/services](http://www.china.ahk.de/services)

DEinternational ist die Servicemarke der Deutschen Auslandshandelskammern.



12 ::: *Cover-Story*  
Auf neuen Wegen

20 ::: *Investitionen*  
Auf dem Marsch  
an die Weltspitze?



34 ::: *bauma CHINA 2018*  
Mit vielen Innovationen  
im Gepäck nach Shanghai



## SCHWERPUNKT CHINA

### POLITIK

- 8 ::: *China-Afrika-Gipfel*  
Die ungleichen Partner
- 10 ::: *News*

### COVER-STORY: Die Neue Seidenstraße

- 13 ::: Geschäftsmodelle und  
Finanzierungen im Wandel
- 14 ::: Chancen für  
europäische Unternehmen
- 16 ::: ASEAN als Eintrittstor
- 18 ::: Überzeugender Auftakt:  
Kongress „Seidenstraße“

### BUSINESS

- 20 ::: *Investitionen*  
Regierungsinitiativen aus  
Beijing – ein Überblick
- 22 ::: *Expertengespräch*  
Mittelständler bleiben  
für Investoren interessant
- 25 ::: *E-Mobilität*  
Kfz-Markt im Umbruch
- 28 ::: *Logistik*  
Alumni-Netzwerk ALUROUT  
fördert die Zusammenarbeit

- 30 ::: *Außenwirtschaftsgesetz*  
Freie Investitionsbedingungen  
gefordert
- 32 ::: *Marktüberwachung*  
Die neue Superbehörde  
reguliert Grauzonen
- 33 ::: *News*

### MESSEN & KONGRESSE

- 34 ::: *bauma CHINA 2018*  
Der Sektor boomt

### RECHT & STEUERN

- 36 ::: *Einkommensteuergesetz*  
Was sich ab Oktober ändert
- 38 ::: *„One Window, One Form“*  
Stolpersteine bei  
der Firmengründung
- 40 ::: *Entsendung*  
Konfliktpotenzial beim  
Thema Sozialversicherung

### TRAVEL & LIFESTYLE

- 44 ::: *Perlflossdelta*  
Megaprojekte sollen die Region  
wirtschaftlich verbinden
- 46 ::: *Ausgesprochen asiatisch*

## ASIEN ALLGEMEIN

### POLITIK

- 6 ::: *Face to Face*
- 10 ::: *News*

### BUSINESS

- 33 ::: *News*

### SERVICE

- 42 ::: *Termine, Buchtipps*
- 43 ::: *Feiertage, Impressum*

## Alibaba, Beijing

☺ Für große Aufregung sorgte in letzter Zeit der offenbar kurz bevorstehende Abgang des Chefs und Mitbegründers des chinesischen Internetkonzerns Alibaba, Jack Ma. Nun aber glätten sich die Wogen: Der 54-Jährige stellte klar, dass er noch ein Jahr an der Spitze des Unternehmens bleiben und sich erst am 10. September 2019 zurückziehen werde. Damit solle ein „reibungsloser Übergang gewährleistet“ werden, teilte der Konzern mit. Auch die Nachfolge ist bereits geregelt. **Daniel Zhang** werde die Leitung übernehmen, heißt es. Zhang wurde 2015 CEO von Alibaba.



Seitdem ist der Wert des Unternehmens an der Börse um mehr als 80% gestiegen, der Umsatz hat sich mehr als verdoppelt.

Ma hatte bereits 2013 den Posten des Vorstandschefs bei der Alibaba Group aufgegeben und war zuletzt Vorsitzender des Verwaltungsrats. ☺

## Mercedes-Benz, Indien und Thailand

☺ Der deutsche Luxusautohersteller Mercedes-Benz hat **Martin Schwenk** zum 1. November zum neuen Geschäftsführer und CEO seiner Niederlassung in Indien ernannt. Schwenk ist derzeit CFO der Mercedes-Benz-Vertriebsgesellschaft in Beijing, deren Vorstand er im September 2015 beirat. Er studierte Ingenieurwissenschaften an der Universität Stuttgart und begann seine Karriere 1992 bei Daimler im Rahmen des Mercedes-Benz-Traineeprogramms. Seitdem hatte er Positionen im Finanz- und Controllingbereich an verschiedenen Standorten wie Deutschland, Südafrika, Österreich und den USA inne.



Der jetzige CEO in Indien, **Roland Folger**, wird zukünftig als CEO von Mercedes-Benz Thailand für die Märkte in Thailand und Vietnam zuständig sein. In den vergangenen drei Jahren konnte Mercedes-Benz India unter der Führung von Roland Folger mit deutlichen Zuwächsen den höchsten Marktanteil im



Luxusegment erzielen. Folger sorgte für einen reibungslosen Verkauf auch in schwierigen Zeiten (Verbot von Diesel-SUV in Delhi, Zunahme von Luxusautos) und auch für die rechtzeitige Einführung neuer Schlüsselprodukte, wie der Langversion der Mercedes-Benz E-Klasse. ☺

## KOPF DES MONATS

### Der „Vollstrecker“ scheint machtlos

☺ Der umstrittene Präsident der Philippinen, **Rodrigo Duterte**, will sein Amt niederlegen. Als mögliches Datum nannte der 73-Jährige 2020, zur Mitte seiner Amtszeit.



Seit seiner Wahl im Mai 2016 gilt Duterte als Hardliner im Kampf gegen die Drogenkriminalität. Ganz offenkundig spürt er jetzt eine Frustration: Sein Anti-Drogen-Krieg geht nicht so voran wie geplant und die Korruption im Inselstaat grassiert weiter. „Ich glaube nicht, dass ich mein Versprechen an das Volk erfüllen kann“, klagte er. Experten prangern eher die Sinnlosigkeit und den Zynismus seiner Politik an.

Dutertes Nachfolgerin könnte die liberale Vizepräsidentin Leni Robredo werden – diese Position wird ihr allerdings von Ferdinand Marcos junior, Sohn des ehemaligen Diktators des Inselstaates, Ferdinand Marcos, streitig gemacht. Marcos junior unterlag Robredo bei der Wahl zum Vizepräsidenten. ☺

## U-Freight, Hong Kong

☺ Der langjährige Manager der in Hong Kong sitzenden Speditions- und Logistikgruppe U-Freight Limited, **Joey Cheung**, wurde kürzlich in das als „Navigators“ bekannte Gremium berufen – ein Team, das für das Unternehmen strategische Initiativen entwickelt und implementiert. Cheung ist als stellvertretender Generaldirektor bei U-Freight tätig. ☺



## Deutsche Bank, Vietnam

☺ Die Deutsche Bank hat die Ernennung von **Hans-Dieter Holtzmann** zum Chief Country Officer und Leiter des Global Transaction Banking (GTB) in Vietnam bekannt gegeben. In seiner Funktion als Chief



Country Officer wird Holtzmann an Werner Steinmüller, Mitglied des Vorstands und APAC-Leiter der Deutschen Bank, und in seiner GTB-Funktion an Kaushik Shaparia, Leiter Global Subsidiary Coverage, GTB Foreign Exchange und Corporate Cash, berichten. ☺

# Luther.

## Singapore

### Luther LLP

4 Battery Road, #25-01 Bank of China Building  
Singapore 049908  
singapore@luther-lawfirm.com

### Luther Corporate Services Pte Ltd

25 International Business Park, #02-78/79 German Centre  
Singapore 609916  
singapore@luther-services.com

## China

### Luther Law Office

2/F AZIA Center  
1233 Lujiazui Ring Road  
Shanghai Pudong New Area  
Postal Code 200120, China  
shanghai@cn.luther-lawfirm.com

## Malaysia

### Luther Corporate Services Sdn Bhd

Unit 17-2, Level 17, Wisma UOA II  
No. 21, Jalan Pinang, 50450 Kuala Lumpur  
malaysia@luther-services.com

## India

### Luther Corporate Services Pvt Ltd

12th Floor, Unit No. 25, Building No. 9, Tower B,  
DLF Cyber City, Phase III, Gurgaon - 122 002 Haryana, India  
india@luther-services.com

## Myanmar

### Luther Corporate Services Limited

### Luther Law Firm Limited

Uniteam Marine Office Building, Level 8, Unit #1  
84 Pan Hlaing Street, Sanchaung Township  
11111 Yangon, Myanmar  
myanmar@luther-services.com  
myanmar@luther-lawfirm.com



## Our legal services

- Business establishment and start-up advice
- Business Succession and Private Clients
- Commercial and distribution law
- Corporate Law / Merger & Acquisition
- Due diligence and transaction support
- Employment law
- Joint Ventures
- Private equity, venture capital
- Protection of intellectual property
- Tax structuring, tax advice

## Our corporate services

- Accounting & Financial Reporting
- Business establishment
- Cash, fund & payment administration
- Company Secretarial Services
- Dissolution, deregistration
- Human resources & payroll administration
- Immigration and work permit matters
- Individual and corporate tax compliance

Berlin, Brussels, Cologne, Dusseldorf, Essen, Frankfurt a. M., Delhi-Gurgaon, Hamburg, Hanover, Kuala Lumpur, Leipzig, London, Luxembourg, Munich, Shanghai, Singapore, Stuttgart, Yangon



## Die ungleichen Partner

*China fördert Afrika auf allen Ebenen. Mit der Ausweitung der Seidenstraßen-Investitionen verfolgt die Volksrepublik allerdings nicht nur ökonomische Interessen. Dabei ist Beijing klar, dass es nach der Kritik und den Problemen in Asien eine Wiederholung der gleichen Fehler vermeiden sollte.*

**VON CHRISTOPH HEIN** :: Wie sich die Bilder gleichen: Roter Hintergrund, rechts im Foto der chinesische Präsident Xi Jinping, daneben zunächst Somalias Präsident Mohamed Abdullahi Mohamed, später dann Zambias Edgar Lungu. Die Männer schauen in die Kamera, schütteln die Hände, blicken ernst, aber entschlossen. Es sind die Tage des „Forum on China Africa Cooperation“ (FOCAC), eines Spitzentreffens, das seit 18 Jahren Staats- und Regierungschefs beider Seiten zusammenführt. In diesem Jahr kündigte Xi weitere 60 Mrd. US-Dollar Hilfe und Kredite für Afrika an, davon 15 Mrd. US-Dollar als Schenkungen.

Zwar brach Beijing nun sein früheres Versprechen, die Summe im Dreijahresrhythmus von Gipfel zu Gipfel zu verdoppeln. Dennoch aber ist China der größte Einzelinvestor in afrikanische Entwicklungsprojekte. Zwischen 2000 und 2016 lieh Beijing dem Kontinent rund 125 Mrd. US-Dollar, berechneten die Wissenschaftler der Johns Hopkins Uni-

versity in Washington. Im Anschluss an den Gipfel rief die Weltbank mit dem chinesischen Finanzministerium und der chinesischen Entwicklungsbank zum „Investigating in Africa Forum“ im chinesischen Changsha. Erst einen Monat zuvor hatte Xi Afrika besucht.

### Die Erschließung eines Handelspartners

Der Kontinent steht hoch im Kurs. Afrika ist für China alles andere als eine Region entlegener Entwicklungsländer – Afrika bedeutet für Beijing Zugriff auf Bodenschätze, Stimmen bei multilateralen Verhandlungen und Anbieter von Arbeitsplätzen, aber auch Billigarbeit, Verbraucher in einer heranwachsenden Mittelschicht, Nutzer des Yuan und schließlich Anbieter militärischer Infrastruktur und Käufer von Waffen. Eines aber ist in diesen Tagen noch wichtiger: Chinas Offensive in Afrika muss besser laufen als in der Vergangenheit und besser, als sie derzeit in Süd- und Südostasien läuft. Denn



*Auf dem jüngsten Treffen des „Forum on China Africa Cooperation“ in Beijing Anfang September legte Präsident Xi Jinping seine Pläne für die Zukunft der Seidenstraße dar und kündigte weitere Investitionen an.*

dort kam es zu Fehlschlägen, zu wachsenden Zweifeln an der Politik der Neuen Seidenstraße. Will China auf dem internationalen Parkett immer stärker eingebunden werden, muss die Afrika-Initiative gelingen. Zu oft wird derzeit vom „Neokolonialismus Beijings“, von der „Schuldenfalle“, vom China als Wiedergeburt der „Ostindischen Kompanie“ gesprochen. Selbst der Name des allmächtig erscheinenden Xi hängt nun ab vom Vorankommen in Afrika. So musste Xi in Beijing die Vorwürfe schon kontern: „China greift nicht in Afrikas interne Abläufe ein und setzt nicht seinen eigenen Willen in Afrika durch. Wir halten das Teilen von Entwicklungserfahrungen hoch.“

Nicht zufällig war der Afrika-Gipfel auf den fünften Jahrestag der „Belt and Road Initiative“ gelegt worden. Entlang des früheren Seidenstraßen-Korridors bauen Chinesen an Verbindungen in Richtung Westen und Süden, zu Land und auf See. Das Vorhaben, das je nach Rechenart mehr als 1.000 Mrd. US-Dollar Investitionen verspricht, ist größer als jeder Infrastrukturplan bisher. Nichts brauchen die Länder Asiens mehr als den Bau von Häfen und Straßen, Kraftwerken und Brücken, Eisenbahnlinien und Pipelines. Die Asiatische Entwicklungsbank (ADB) schätzt den Infrastrukturaufwand Asiens auf jährlich 1,7 Bill. US-Dollar.

Den Begriff der „Seidenstraße“ prägte der deutsche Geograph Ferdinand Freiherr von Richthofen Ende des 19. Jahrhunderts. Fast tausend Jahre lang waren Soldaten, Pilger, Mönche, Gesandte und Gelehrte über das Geflecht der Handelswege durch Zentralasien gezogen, hier lauerten Sklavenhändler und Straßenräuber. Pistazien und Porzellan, Seide und Silber wurden getauscht. Hier verbreiteten sich Christentum, Islam und Buddhismus, aber auch die Pest. Musik, Kunst und Sprachen vermengten sich.

### Ein Marshall-Plan für das 21. Jahrhunderts

So könnte es bald wieder sein – nur, dass es heute eher um Computer und Fernseher, Drucker und Dreschmaschinen, durchaus auch aber um Ideologien geht. Die private Wirtschaft jubiliert. „One Belt One Road (OBOR) könnte der Katalysator für einen fantastischen Zyklus wirtschaftlicher Entwicklung werden, so wie der Marshall-Plan den Wiederaufbau und die Erholung des vom Krieg zerstörten Europa vor fast 70 Jahren angestoßen hat“, sagt Arnoud Balhuizen, der Chefverkäufer des australischen Rohstoffriesen

BHP Billiton. „Mit schon begonnenen Projekten im Wert von rund 1,3 Bill. US-Dollar unter dem OBOR-Banner ist das Programm inflationsbereinigt mehr als siebenmal größer als der Marshall-Plan“, heißt es in einer gerade vorgelegten Studie des Konzerns. „Ob man die Landmasse, die Bevölkerung, die wirtschaftliche Größe oder die Länge der Küste betrachtet, stellt OBOR, dessen wahrscheinliche Fläche von Ostasien bis zum Horn von Afrika und über Osteuropa reicht, den Marshall-Plan in den Schatten.“ Und: „Der Abstand wird noch weiter wachsen.“ DHL Deutsche Post, das den Aufbau einer Zugstrecke von China über den weltgrößten Trockenhafen im kasachischen Khorghos nach Deutschland vorantreibt, erklärt, dass solche Verbindungen das Zeug hätten, „den internationalen Handel vollkommen zu verändern. Das aber erfordert eine enge Zusammenarbeit zwischen Organisationen, Regierungen und Ländern.“

### Schnelles Geld für Wahlversprechen

Die Zusammenarbeit ist derzeit in Asien belastet durch die Schulden, in die vor allem Sri Lanka und Pakistan im Rahmen des chinesischen Engagements gegliedert sind. Die Afrikaner bestreiten, solche Risiken auf sich zu nehmen: „Alles, was wir mit China machen, ist unter Kontrolle, auch auf der finanziellen Seite“, sagte der Präsident von Senegal, Macky Sall, dessen Land den Ko-Vorsitz des FOCAC für die nächsten drei Jahre übernommen hat. In Afrika ist die Not größer als in Südasien und die Alternativen sind geringer. Die Rechnung ist daher oft einfach: ein Regierungschef, der die vor seiner Wahl versprochene Infrastruktur – Brücken, Straßen, Telefonnetze, Kraftwerke – dank chinesischer Hilfe verwirklichen kann, sorgt für das Fortkommen seines Volkes und darf dafür mit seiner Wiederwahl rechnen. Die Afrikanische Entwicklungsbank (AEB) erklärt, der Kontinent brauche Jahr für Jahr rund 170 Mrd. US-Dollar Infrastrukturinvestitionen. Der Klimawandel fordere weitere 30 Mrd. US-Dollar jährlich. Natürlich bieten auch westliche Geldgeber Hilfe – deren Entscheidungsprozesse aber dauern und oft ist die Hilfe an Bedingungen geknüpft. Insofern gewinnen aus Sicht von Beijings und Afrikas Führungsriege beide Seiten mit dem schnellen Geld aus China.

Bislang hat Beijing in Afrika nach eigenen Angaben mehr als 6.200 km Eisenbahnschienen und mehr als 5.000 km Straßen sowie den Bau mehrerer Häfen finanziert. Vor allem die erste chinesische Militärbasis jenseits seiner Grenzen in Dschibuti, ein paar Kilometer entfernt von Camp Lemonnier der Amerikaner, dient Beijing als westlicher Stützpunkt seiner Marine und damit zur militärischen Sicherung seiner Interessen. Auf dem Gipfel in Beijing war davon wenig die Rede. Denn Xi zeigte sich besorgt: „Ich hoffe, dass die Entrepreneure ihre gesellschaftlichen Verpflichtungen erfüllen und die lokale Tradition und Kultur respektieren. Ich hoffe auch, dass alle mehr Gewicht auf Umwelt und Ressourcen legen werden.“ ::

## NORD- UND SÜDKOREA

**Kim Jong Un kündigt Besuch in Seoul an**

⋮ Nordkoreas Machthaber Kim Jong Un will „in naher Zukunft“ in die südkoreanische Hauptstadt Seoul reisen. Dies habe er dem südkoreanischen Präsidenten Moon Jae In zugesagt, so Kim bei einer gemeinsamen Pressekonzferenz nach einem Gipfeltreffen in Pyongyang. Es wäre der erste Besuch eines nordkoreanischen Machthabers seit der Teilung der Koreanischen Halbinsel. Nach Angaben Moons sagte Nordkorea bei dem Gipfel zudem die dauerhafte Schließung des Raketentestgeländes Tongchang Ri zu. Auch eine dortige Abschusseinrichtung werde stillgelegt. Diese solle „in Anwesenheit von Experten aus relevanten Ländern“ geschehen.

Moon und Kim waren zuvor zu ihrem dritten Gipfel in diesem Jahr zusammengesessen. Moon wollte dabei Bewegung in den festgefahrenen Dialog zwischen Pyonyang und Washington bringen, bei dem es um die atomare Abrüstung des Nordens geht, und Pyonyang von konkreten Abrüstungsschritten überzeugen. Ziel des Besuchs von Moon im Norden war es auch, die



innerkoreanischen Beziehungen zu verbessern und militärische Spannungen auf der Halbinsel abzubauen, um so den Grundstein für ein Friedensabkommen zu legen. ⋮ AFP

## INDONESIEN

**Notenbank interveniert an Märkten**

⋮ Die indonesische Zentralbank hat Mitte September in die Währungs- und Anleihemärkte eingegriffen, um die Rupie zu verteidigen. Gouverneur Perry Warjiyo erklärte zudem, dass für Unternehmen die Möglichkeit geschaffen wurde, Swap-Geschäfte mit der Notenbank abzuschließen, um US-Dollar-Käufe an den Kassamärkten zu reduzieren. ⋮ Dow Jones

## JAPAN

**Starkes Handelsdefizit durch Rohöl-Importe**

⋮ Das japanische Handelsdefizit hat sich im August im Vergleich zum Vormonat nahezu verdoppelt. Dazu trug vor allem ein sprunghafter Anstieg der Importe von Rohöl und Flüssigerdgas aus den USA bei, wie Daten des Finanzministeriums zeigen. Die Ausfuhren nach China überstiegen erneut die Lieferungen in die USA. Weil diese mit der „America first“-Politik Importe reduzieren wollen, wenden sich die Produzenten zunehmend den Märkten in Asien zu.

Während die Handelskonflikte eskalieren, verzeichnete Japan im August ein Bilanzdefizit von 444,6 Mrd. Yen, was im Rahmen der Erwartungen der von Nikkei befragten Ökonomen liegt. Im Juli hatte das Defizit bei 231,2 Mrd.

Yen gelegen. Der Handelsüberschuss mit den USA sank im Jahresvergleich um 14,5%, da die Importe um 21,5% stiegen, unterstützt durch die Nachfrage nach amerikanischen Flugzeugteilen, Flüssiggas und Kohle. Diese Einfuhren übertrafen den Anstieg der Exporte von medizinischen Hilfsgütern sowie von Bau- und Bergbaumaschinen, wobei Autos an Bedeutung verloren.

Die japanischen Exporte nach China stiegen im August gegenüber dem Vorjahr um fast 12%. Der dortige Absatz von japanischen Spanwerkzeugen haben sich gegenüber dem Vorjahr mehr als verdoppelt, die Käufe von Autos und Motoren sind um mehr als ein Viertel gestiegen. ⋮ Dow Jones

## CHINA

**Washington weitet Zölle aus**

⋮ US-Präsident Donald Trump hat die Strafzölle auf chinesische Waren nochmals massiv ausgeweitet neue Zölle auf Importe im Gesamtwert von rund 200 Mrd. US-Dollar angekündigt. In einer ersten Stufe werden die Abgaben seit dem 24. September erhoben und betragen 10%. Zu Jahresbeginn sollen diese Zölle dann auf 25% steigen. Zudem drohte Trump im Fall von Vergeltungsmaßnahmen Beijings „weitergehende Strafmaßnahmen“ an.

Unterdessen lässt sich Beijing von Trumps Drohgebärden nicht beeindruckt. China hat als Antwort auf die neuen Strafzölle Vergeltungsmaßnahmen angekündigt. US-Importe im Gesamtwert von 60 Mrd. US-Dollar sollen mit Strafzöllen belegt werden, wie die Führung in Beijing ankündigte. Die neuen Zölle sollen den Angaben des Ministeriums zufolge rund 5.200 US-Produkte betreffen und zwischen 5% und 10% liegen. ⋮ Dow Jones/AFP

## JAPAN

**Freier Datenverkehr mit Brüssel**

⋮ Die EU-Kommission hat den Weg für einen deutlich vereinfachten Austausch personenbezogener Daten mit Japan frei gemacht. Man sei zu dem Schluss gekommen, dass die japanischen Regelungen denen der Straaten-gemeinschaft sehr ähnlich seien, sagte EU-Justizkommissarin Verena Jourova. Brüssel verspricht sich dadurch unter anderem einen verbesserten Zugang europäischer Firmen zum japanischen Markt. Die Förderung hoher Standards zum Schutz der Privatsphäre und personenbezogener Daten sowie die Erleichterung des internationalen Handels im digitalen Zeitalter „müssen und können Hand in Hand gehen“, hieß es.

Um ein Schutzniveau zu gewährleisten, das europäischen Standards im Wesentlichen gleichwertig ist, hat sich Japan der EU zufolge verpflichtet, zusätzliche Garantien zum Schutz der an das Land übermittelten Daten einzuführen, bevor die Kommission den grundlegenden Angemessenheitsbeschluss formell annimmt. ⋮ AFP



HELFEN SIE,  
HUNGER  
ZU BESIEGEN

**Ihr CARE-Paket rettet Leben.**

Jede Spende wirkt:  
[www.care.de](http://www.care.de)



**care**<sup>®</sup>

Die mit dem CARE-Paket



## Deutsches Know-how ist gefragt

*Die Seidenstraßen-Initiative verändert die Art, wie chinesische Unternehmen mit lokalen Partnern umgehen, und eröffnet ihnen neue Chancen (S.13). Logistiker beispielsweise können durch Supply-Chain-Netzwerke profitieren (S.14–15). Als Ausgangspunkt, um sich an Geschäftsmöglichkeiten zu beteiligen, kann auch die ASEAN-Region dienen (S.16–17). Der Seidenstraßen-Kongress in Nürnberg bot erstmals die Gelegenheit für beteiligte Firmen, sich untereinander auszutauschen (S.18–19).*





# Mit Partnern zum Erfolg

*Mit der „Belt & Road Initiative“ (BRI) werden die Ziele und das Volumen chinesischer M&A-Investitionen im Ausland – und deren Finanzierung – neu definiert. Bei Projekten in den BRI-Staaten greifen die Konzerne der Volksrepublik verstärkt auf europäische Expertise zurück. Das eröffnet neue Chancen.*

VON MAXIMILIAN BICKER UND MONIKA ARENS :: Die Commerzbank hat ein Whitepaper vorgelegt, in dem untersucht wird, was die „Belt & Road Initiative“ (BRI), auch als „Neue Seidenstraße“ bekannt, für chinesische Unternehmen bedeutet. Im Fokus stehen die Auswirkungen auf Fusionen und Übernahmen im Ausland, das Exportgeschäft, die Finanzierung und das Risikomanagement. Das Whitepaper zeigt, dass sich das unternehmerische Profil und die Finanzierungsbedürfnisse der Unternehmen durch die Initiative tiefgreifend wandeln: Die Lösungen, die es im grenzüberschreitenden Geschäft braucht, und die Finanzierungen in den wichtigsten BRI-Korridoren werden immer anspruchsvoller.

## Konzerne greifen auf europäische Expertise zurück

In ihrer Publikation legt die Commerzbank dar, wie es chinesischen Unternehmen dank einer vermehrten Kooperation mit ausländischen Firmen und einer höheren Risikobereitschaft bei BRI-Investitionen gelingt, neue Herausforderungen zu meistern. Nach Schätzungen der Commerzbank haben chinesische Unternehmen 2016/17 in Westeuropa 450 und in den 74 BRI-Ländern insgesamt 300 Übernahmen im Wert von 120 Mrd. US-Dollar beziehungsweise 60 Mrd. US-Dollar getätigt. Durch die Initiative verändert sich nicht nur die Art und Weise, wie die Unternehmen mit Regierungen kommunizieren und mit lokalen Investoren, Behörden und Bevölkerungen umgehen. Sie lernen auch, kulturelle Hürden anders anzugehen, und entwickeln sich weiter, was die Beschaffung von Finanzierungen bei internationalen Investoren und die Kooperation mit Partnern anbelangt. Dadurch gewinnen sie weltweit an Ansehen.

In Europa beispielsweise erarbeiten sich chinesische Unternehmen einen neuen Ruf, indem sie nun deutlich ihre Absicht kommunizieren, Arbeitsplätze und technologisches Know-how sichern zu wollen. In Märkten, deren Bonität unter dem Investment-Grade-Bereich liegt, und in Regionen entlang der BRI-Route hingegen sind bürokratische Hürden und das Zahlungsausfallrisiko oftmals höher. Die Firmen haben daher einen erhöhten Bedarf an lokaler Expertise sowie an passenden Risikoabsicherungsprodukten. Absicherungsstrategien auf Konzernebene bei der Steuerung ausländischer Investitionsrisiken gewinnen somit an Bedeutung.

Wenn chinesische Konzerne nach neuen Projekten Ausschau halten, Verhandlungen führen und Geschäftsbeziehungen knüpfen, mit denen die Entwicklung der Unternehmenslandschaft beschleunigt werden soll, greifen sie dabei verstärkt auf europäische Experten und Finanzinstitute zurück, die mit entsprechender Erfahrung in den jeweiligen Märkten auf-

warten können. Fusionen und Übernahmen mit chinesischer und westeuropäischer Beteiligung dürften in den kommenden Jahren weiter zunehmen. Die Commerzbank geht von einer wachsenden Zahl von Deals in Singapur, Malaysia und Indonesien aus. Das gilt ebenso für Transaktionen, bei denen deutsche und andere europäische Unternehmen in den Emerging und Frontier Markets als Partner von chinesischen Gruppen fungieren werden.

Die Commerzbank rechnet ebenfalls damit, dass das Thema Privatfinanzierung von BRI-Projekten in den kommenden Jahren erheblich an Bedeutung gewinnen wird, insbesondere weil die Situation im Mutterland China immer mehr Firmen zur Mittelbeschaffung im Ausland zwingt.

## Trend zur „grünen“ Finanzierung

Ein weiterer Aspekt des Whitepapers ist die Nachhaltigkeit. Durch die BRI eröffnen sich neue Möglichkeiten, um das Bewusstsein für nachhaltiges Handeln im Bereich von Umwelt, Gesellschaft und Unternehmensführung in China selbst zu schärfen. Dazu zählt auch der Trend zu Finanzinstrumenten wie Green Bonds und Krediten sowie Klimaanleihen, was zudem die Einführung globaler Standards bei „grünen“ Finanzierungen beschleunigt. Gleichzeitig ist die Volksrepublik beim Ausbau der Infrastruktur von Ländern ohne Investment-Grade-Rating, die im Allgemeinen auf nicht erneuerbare Energieträger wie Kohle angewiesen sind, stark engagiert. Ob und wie gut dieser Balanceakt gelingt, kann für das Thema Nachhaltigkeit von ausschlaggebender Bedeutung sein.

Nick Johnston, Regionalvorstand Asien bei der Commerzbank betont: „Chinesische Unternehmen haben in den vergangenen 20 Jahren in hohem Tempo einen tiefgreifenden Veränderungsprozess durchlaufen. Wie das vorliegende Whitepaper zeigt, gehen wir davon aus, dass die ‚One Belt, One Road‘-Initiative diese Entwicklung weiter vorantreiben wird.“ Roland Boehm, Bereichsvorstand Corporates International, ergänzt: „Die Unternehmen werden ihren Finanzbedarf, ihre Exporte, ihr Risikomanagement und ihre Übernahmeaktivitäten im Ausland weiter ausweiten – und das vielfältiger als bisher. Internationale Banken, die die Gegebenheiten regionaler Märkte und Branchen genauso gut kennen wie die der Kapitalmärkte und des internationalen Handels, spielen bei diesem Prozess eine tragende Rolle.“ ::

Das vollständige Whitepaper kann unter [www.firmenkunden.commerzbank.de/portal/de/cb/de/firmenkunden/insights/standard\\_seite\\_bri.html](http://www.firmenkunden.commerzbank.de/portal/de/cb/de/firmenkunden/insights/standard_seite_bri.html) eingesehen werden.



## Die Chancen europäischer Unternehmen

*Die Neue Seidenstraße ist für die chinesische Regierung zwar in erster Linie eine ökonomische Expansionsstrategie für die heimische Wirtschaft und ein politisches Prestigeprojekt zur Ausweitung des politischen Einflusses. Sie hat aber auch für europäische Unternehmen direkte Auswirkungen, die mit der richtigen Strategie zum Vorteil genutzt werden können.*

VON RICCARDO BENUSSI UND PETER CRAMM ❖❖❖ Die Neue Seidenstraße (Belt & Road Initiative, BRI) ist eine Entwicklungsstrategie auf internationaler Ebene, die von der chinesischen Regierung eingeführt wurde. Sie wird als das außenpolitische Prestigeprojekt von Präsident Xi Jinping angesehen. Viele ausländische Unternehmen und Regierungen sind sich allerdings noch im Unklaren, wie sie in der Praxis an dem Großprojekt teilnehmen und davon profitieren können. Die BRI verfolgt fünf Hauptziele:

- Verbesserung der politischen Koordination
- engere Verknüpfung der globalen Infrastruktur
- Aufbau ungehinderter Handelswege
- Erforschung neuer Ansätze für die finanzielle Integration
- Förderung unternehmerischer Netzwerke

### Neue Hubs und Routen

Es gibt eine Reihe von Möglichkeiten, wie europäische Unternehmen direkt oder indirekt profitieren können. Eine davon sind die Supply-Chain-Netzwerke. Mit mehr Eisenbahn- und Hafentwicklungsprojekten können Logistikunternehmen neue Supply-Chain-Hubs und Routen aufbauen. Um Lianyungang in der Provinz Jiangsu und Istanbul zu verbinden, bieten multinationale Logistikunternehmen Peer-to-Peer-Dienstleistungen entlang der neuen Route an.

Ein weiterer Vorteil sind potenziell Kostensenkungen. Infolge der verbesserten Infrastruktur werden europäische Unternehmen von niedrigen Logistikausgaben und kürzeren Transportzeiten profitieren können, wenn sie Produkte an Länder entlang der Seitenstraße verkaufen. Die Waren erreichen ihr Ziel in weniger als der Hälfte einer regulären Schifftour mit dem gleichen Zielpunkt. Der Luftweg mag zwar immer noch schneller sein, dafür sind die Kosten aber auch deutlich höher. Zudem ist der Transport günstiger als per Frachtflugzeug.



*Die verbesserten Transportwege über den Eurasischen Kontinent lassen sich nicht nur von China nach Europa, sondern auch in die andere Richtung nutzen. Europas Unternehmen erreichen dadurch leichter ferne Absatzmärkte.*

Die Handelsrouten verlaufen auf verschiedenen Korridoren, beispielsweise von China über die Neue Eurasische Landbrücke nach Deutschland, Frankreich und Spanien. Weitere Routen tragen die Namen China-Pakistan-Korridor und China-Zentralasien-Westasien-Korridor. Der Zukunftsplan sieht für den Landweg insgesamt sechs dieser Korridore vor, dazu zählen die Korridore China-Mongolei-Russland, China-Bangladesch-Indien und China-Indochina.



Auf der Neuen Eurasischen Landbrücke werden auch immer wieder neue Städteverbindungen hinzugefügt. So brachte der erste Frachtzug aus Yiwu in der Provinz Zhejiang an der Ostküste Chinas Anfang Januar 2017 44 Container nach London; im April erreichten die ersten Lieferungen aus der britischen Hauptstadt die Zhejiang-Provinz. Das hierfür genutzte Khorgos Gateway, Kasachstans sogenannter Trockener Hafen, soll durch die steigenden Frachtmengen und einen weiteren Ausbau des Standorts bald den Rekord des größten Umschlagsbahnhofs der Welt aufstellen. Entlang der bestehenden Korridore und Verbindungen zwischen China und Europa wurden bis Juni insgesamt über 10.000 Transporte unternommen und knapp 800.000 TEU (twenty-foot equivalent unit) zwischen 48 chinesischen und 42 europäischen Städten transportiert, bis 2017 allein 65.000 TEU zwischen China und Deutschland.



Weiterhin könnten europäische Unternehmen, als Endpunkt mehrerer wichtiger Handelsrouten, erhebliche Direktinvestitionen von chinesischen Unternehmen erhalten. In Griechenland kaufte die China Ocean Shipping Group zwei Drittel der Anteile am Piraeus Port Bureau. Damit wird eine neue Route ermöglicht, die den Transport von China nach Europa um sieben bis elf Tage verkürzt.

Daneben verfolgt China den Abschluss von Freihandelsabkommen mit den Ländern entlang der Handelskorridore. Hiervon werden auch europäische Unternehmen profitieren, da eine generelle Reduzierung der Handelshemmnisse entlang der Seidenstraße das Ergebnis sein dürfte.

Deutsche Unternehmen in China betrachten die Geschehnisse größtenteils mit einer Mischung aus Optimismus und Skepsis. Laut der Wirtschaftsvertrauensumfrage der Deutschen Handelskammer im vergangenen Jahr sind rund 30% der in China tätigen deutschen Unternehmen an der Seidenstraße beteiligt oder erwägen dies. Gleichzeitig ist nur ein Drittel der Firmen zuversichtlich, dass sich ihre Investitionen in das Projekt positiv auf ihr Geschäft auswirken werden.

### Der Landweg eignet sich nicht für alle Güter

Fast 40% der Gesamtinvestitionen deutscher Unternehmen entfallen auf den Automobil- und Bausektor. Der Rest verteilt sich auf die Logistik-, Energie- und Finanzbranchen. Nach Angaben der Deutschen Handelskammer sind 46% der an der BRI beteiligten deutschen Unternehmen Subunternehmer oder Zulieferer chinesischer Unternehmen.

Um abzusehen, welchen Nutzen die Schienenverbindungen der BRI für europäische Firmen haben können, müssen auch die Güter betrachtet werden, die auf den Routen transportiert werden sollen. Dies werden vor allem Konsumgüter, Automobil- und Ersatzteile für unterschiedliche Fertigungsindustrien, Kabel, Maschinenbauteile und Stahlrohre sein. Auch im Bereich der Unterhaltungselektronik bietet die Landbrücke viel Potenzial. Daneben gibt es aber auch Güter, für die sich der Landweg weniger eignet. Dazu gehören Gefahrgüter, für die der Transport per Schiene in China streng reguliert ist und die daher auf dem Seeweg an ihren Bestimmungsort gelangen. Auch für Plastikprodukte und Altmateriale lässt sich die kurze Lieferzeit nicht mit den höheren Transportkosten im Vergleich zum Schiff aufwiegen.

### Unterschiedliche Zollverfahren fordern Firmen heraus

Um als Unternehmen die Vorteile nutzen zu können, bieten Logistikdienstleister spezielle Mehrwertdienstleistungen an. Darunter fallen die Konsolidierung von Waren in Teil- und Komplettladungen, die Distribution zum Endkunden, die Verzollung und Versicherung der Güter sowie „Track & Trace“-Dienste. Insbesondere die Zollverfahren sind mit den unterschiedlichen Anforderungen der einzelnen Länder entlang der Transportwege eine Herausforderung.

„Ein internationales Netzwerk mit Kontakten und Partnern in den Ziel-, Transit- und Herkunftsländern der BRI ist ein enormer Vorteil“, erklärt Peter Cramm, Product Manager Landbridge Europe der Rhenus-Gruppe, eines international tätigen Logistikdienstleisters. „Neben lokalen Partnerunternehmen hat Rhenus beispielsweise eigene Niederlassungen in China sowie in Russland, Belarus, Polen, Litauen, Kasachstan, der Ukraine, Indien und in Südostasien. Die Expertise vor Ort ist unerlässlich, um einen schnellen und effizienten Transport der Waren für die Kunden zu ermöglichen.“

Rhenus Road Freight East startete im vergangenen Jahr das Projekt „Rhenus Silk Way“, mit dem das Unternehmen Europa und China bis 2020 durch bestehende sowie neue Hubs miteinander verbinden möchte. Neben der Entwicklung und Neugründung europäischer, russischer und chinesischer Hubs beinhalten die Ziele des Projekts die Etablierung neuer internationaler Teilladungsverbindungen in russische Regionen sowie eines Grünen Zollkorridors inklusive automatisierter Verzollung. Durch Letzteren werden die Zollabfertigung für Rhenus-Kunden vereinfacht und neue Möglichkeiten für den Rhenus-Zoll-Terminal in Smolensk geschaffen. Zudem können die Zollaktivitäten in der Ersatzteillogistik ausgeweitet sowie weitere Märkte erschlossen werden. ❦

Riccardo Benussi ist seit 2014 für Dezan Shira & Associates in Shanghai tätig, die ihre Kunden bei der Firmengründung, Markteintrittsstrategien, Buchhaltung bis zur Lösung von Rechts- und Steuerfragen unterstützen. Kontakt: [germandesk@dezshira.com](mailto:germandesk@dezshira.com), [www.dezshira.com](http://www.dezshira.com)

Peter Cramm ist Produktmanager bei der Rhenus-Gruppe, einem weltweit operierender Logistikdienstleister. Die Geschäftsbereiche Contract Logistics, Freight Logistics, Port Logistics sowie Public Transport stehen für das Management komplexer Supply Chains und für innovative Mehrwertdienste. Kontakt: [stephanie.josst@de.rhenus.com](mailto:stephanie.josst@de.rhenus.com), [www.rhenus.com](http://www.rhenus.com)

## ASEAN als alternativer Markteintritt

*Die von China initiierte Neue Seidenstraße bietet besonders für europäische mittelständische Unternehmen diverse Geschäftsmöglichkeiten. Um diese effektiv nutzen zu können, ist ein Einstieg über die Länder der ASEAN-Region eine wenig bekannte, aber häufig sinnvolle Variante.*

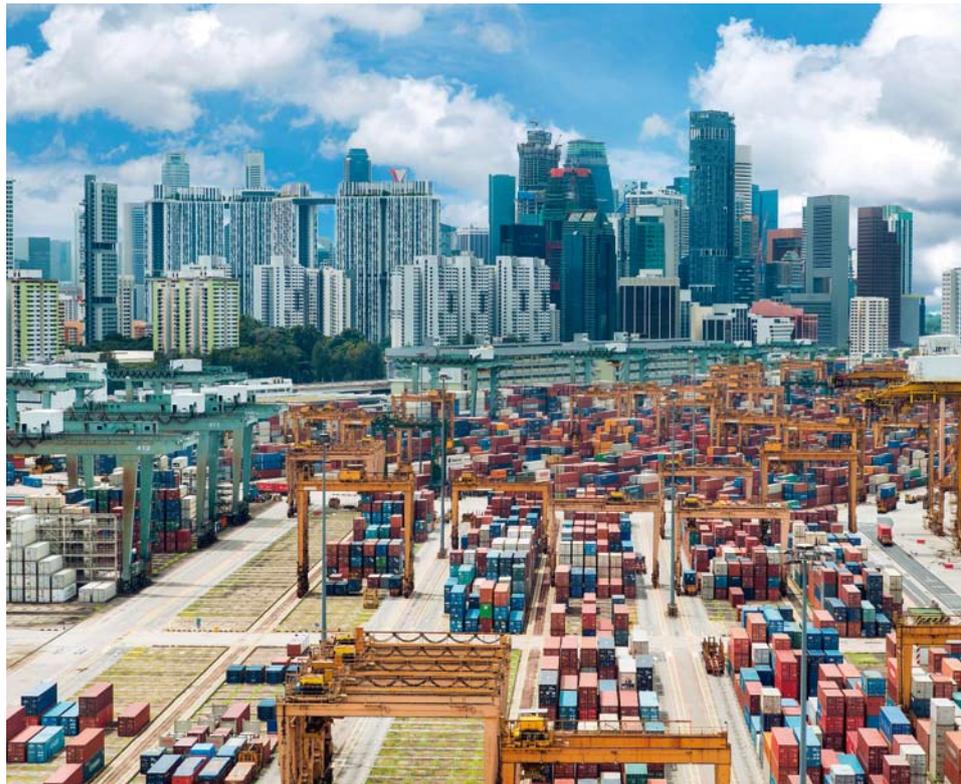
VON DR. EKKEHARD WERNER :::: Bevor wir Markteintrittsmöglichkeiten für mittelständische europäische Unternehmen entlang der Neuen Seidenstraße aufzeigen, lohnt sich zunächst ein kurzer Blick auf die Struktur der Neuen Seidenstraße oder genauer gesagt auf ihre globale Struktur. Der englische Name „Belt & Road Initiative“ (BRI) soll ausdrücken, dass das Infrastrukturvorhaben einen Seeweg (Belt) sowie einen Landweg (Road) umfasst, wobei es sich in beiden Fällen um ausgedehnte See- und Landnetzwerke handelt, die Ozeanien, Asien, Afrika und Europa miteinander verbinden. In absehbarer Zeit werden auch Zentral- und Südamerika mit einbezogen werden. Ursprünglich 2013 von China initiiert und auch überwiegend finanziert, verbindet die BRI nicht nur China mit dem Rest der Welt, sondern vor allem auch Länder außerhalb der Volksrepublik miteinander.

### Starke Märkte statt schneller Profit

Ein wesentliches Ziel der Initiative ist der Auf- und Ausbau von Infrastruktur in den daran beteiligten Ländern, von Eisenbahnnetzen, Häfen, Flughäfen, Energieversorgung, Telekommunikation, Krankenhäusern, Ausbildungsstätten und neuen Industriestandorten, um einige zu nennen. Geplant ist kein schneller Profit. Vielmehr sollen sich die enormen Investitionen über einen langfristigen Betrachtungszeitraum rentieren. Ein wichtiger Faktor ist dabei die Aus- und Weiterbildung von Menschen in den an der Neuen Seidenstraße beteiligten Ländern, was – gemeinsam mit der verbesserten Infrastruktur – zu einer Bildung qualitativ hochwertiger Märkte führen soll.

Das schiere Ausmaß des Vorhabens lässt sich erahnen, wenn man sich vor Augen führt, dass China allein auf dem afrikanischen Kontinent bis 2025 insgesamt 1 Bill. Euro investieren möchte. Das jährliche Handelsvolumen zwischen der Volksrepublik und Afrika beträgt gegenwärtig rund 150 Mrd. Euro und wächst per annum um weitere 15%. Bereits abgeschlossene Projekte wie die Eisenbahnverbindungen zwischen Addis Abeba und Eritrea sowie zwischen Mombasa und Nairobi dienen als Beispiele für die Dynamik der BRI.

Zum jetzigen Zeitpunkt haben sich bereits 80 Länder der Initiative angeschlossen. Darunter befinden sich 18 Staaten aus Osteuropa und nur ein Land, Österreich, aus Westeu-



*Die ASEAN-Region spielt aufgrund ihrer Lage an einigen der wichtigsten globalen Schifffahrtsrouten eine große Rolle im internationalen Güterverkehr. Der Hafen von Singapur gehört zu den umschlagsstärksten der Welt.*

ropa. Die Frage, warum westeuropäische Regierungen das weltgrößte Infrastrukturprojekt bislang ignorieren, kann hier nicht beantwortet werden.

### Über ASEAN nach China

Beantwortet werden kann jedoch die Frage, wie mittelständische Unternehmen von den Geschäftsmöglichkeiten, die sich im Rahmen der BRI bilden, profitieren können. Ein bedeutender Wirtschaftsraum, der an die Neue Seidenstraße angeschlossen wird, ist die Association of Southeast Asian Nations (ASEAN), die Gemeinschaft der südostasiatischen Nationen. Die ASEAN-Region besteht aus zehn Ländern: Thailand, Malaysia, Singapur, Myanmar, Laos, Kambodscha, Vietnam, Philippinen, Indonesien und Brunei. In gewisser Hinsicht kann man den Staatenbund mit der Europäischen Union verglei-

chen, wobei die Nationen noch nicht den Grad an Integration wie die EU aufweisen. ASEAN ist mit einer Bevölkerung von rund 650 Millionen Menschen, einem Bruttoinlandsprodukt von 2,4 Bill. Euro und einem jährlichen Wirtschaftswachstum von gegenwärtig etwa 5,3% der sechstgrößte Wirtschaftsraum der Welt. Es existieren Freihandelsabkommen mit China, Japan und Südkorea, Indien sowie Australien und Neuseeland. Daraus ergibt sich ein Wirtschaftsraum, in dem mehr als 3 Milliarden Menschen leben.

Mit dem für 2019 geplanten Zusammenschluss dieser 16 Länder zum Regional Comprehensive Economic Partnership (RCEP) entsteht mit 3,2 Milliarden Menschen und einem Anteil von 40% am Welthandelsvolumen die größte Freihandelszone weltweit.

Aufgrund ihrer geografischen Lage ist die ASEAN-Region ein wesentlicher Bestandteil der Seidenstraßen-Initiative, eine Drehscheibe zwischen Indien, China, Afrika und Europa, bei der unter anderem die Häfen von Singapur und Bangkok eine tragende Rolle spielen. Neue Landverbindungen über Hochgeschwindigkeitsstrecken, die Südchina über Laos, Thailand und Malaysia mit Singapur verbinden, verstärken die Anbindung der Region an die Neue Seidenstraße.

Die ASEAN-Region gewinnt zunehmend an Bedeutung innerhalb der Neuen Seidenstraße und kann für europäische Unternehmen als Ausgangspunkt dienen, um von dort aus auf dem chinesischen Markt aktiv zu werden und sich an den im Rahmen der Initiative entstandenen Geschäftsmöglichkeiten zu beteiligen.

Eine erste Orientierung für Unternehmen, die nach Informationen über Geschäftsmöglichkeiten in der ASEAN-Region suchen, kann der von der Weltbank entwickelte „Ease of Doing Business Index“ (EODB) bieten. Gelistet sind im EODB insgesamt 190 Länder. In der Spitzengruppe befinden sich Singapur (2), Malaysia (24), und Thailand (26), im Mittelfeld Vietnam (68) und Indonesien (72) und im unteren Drittel die Philippinen (113), Kambodscha (135), Laos (141) und Myanmar (171). Spitzenreiter ist Neuseeland; Deutschland und Frankreich belegen die Positionen 20 und 31.

Als weitere Orientierung können die von den ASEAN-Regierungen definierten Schlüsselbereiche der Wirtschaft dienen: Medizintechnologie, Biotechnologie, Informationstechnologie, Nahrungsmittel, Automobil, Elektronik, Maschinenbau, Automation und Tourismus. In

diesen bestehen hervorragende Geschäftsmöglichkeiten für europäische Unternehmen.

### Eintritt über lokale Kooperationen

Um einen Markteintritt attraktiv und einfach zu gestalten, wurden für ausländische Firmen zahlreiche finanzielle Anreize und investitionsfreundliche Gesetze geschaffen, etwa die Unternehmenssteuerbefreiung für bis zu elf Jahre und gesonderte Landerwerbsrechte.

Gängige Markteintrittsstrategien sind, mit einem lokal ansässigen Unternehmen Vertriebs-, Produktions- oder Entwicklungskooperationen einzugehen und – meist nach zuvor gemachten Markterfahrungen – die Gründung eines Gemeinschaftsunternehmens (Joint Venture) oder einer eigenen Firma. Eine anfängliche Kooperation mit einem lokalen Partner ist eine gute Möglichkeit, Zugang zum Markt zu finden, diesen kennenzulernen und dabei von dem lokalen Partner begleitet zu werden.

Wichtig sind vor allem eine gute Vorbereitung des Markteintritts, eine solide Beratung und eine Unterstützung vor Ort. East West Science hat innerhalb der vergangenen zwölf Jahre ein engmaschiges Netzwerk von Firmen, Regierungsbehörden, Anwaltskanzleien und technischen Experten in der ASEAN-Region aufgebaut und ist mit den Marktbegebenheiten, bestehenden Fördermöglichkeiten und der lokalen Rechtssituation bestens vertraut.

Wertvolle Erstinformationen bieten auch das Board of Investment of Thailand in Frankfurt am Main, die Malaysian Investment Development Authority (Frankfurt, München), das Singapur Economic Development Board (Frankfurt), die Botschaften der jeweiligen Zielländer sowie die entsprechenden Auslandshandelskammern. ❖❖❖

Dr. Ekkehard Werner ist Managing Director der mittelständischen Unternehmensberatung East West Science mit Sitz in Heidelberg.  
Kontakt: ew@east-west-science.com





## Überzeugender Auftakt: Kongress „Seidenstraße“

*Bei der Beteiligung am Megaprojekt „Belt & Road Initiative“ der chinesischen Regierung gibt es viele offene Fragen. Der Kongress „Seidenstraße 2018 – Handeln auf neuen Wegen“ in Nürnberg bot erstmals eine Plattform für deutsche Unternehmen, sich mit Experten und beteiligten Firmen auszutauschen sowie über Chancen und Herausforderungen zu diskutieren. Die erfolgreiche Premiere mit 250 Teilnehmern unterstrich das Interesse der Wirtschaft an praktischen Antworten und konkreten Beispielen. Im Dezember 2019 wird der Kongress unter dem Titel „Handeln in neuen Märkten“ in Nürnberg fortgesetzt.*

**VON MAXIMILIAN HENSEL** :: Es ist ein Jahrhundertprojekt: Bereits rund 90 Länder beteiligen sich an den Projekten entlang der historischen Handelsroute von China durch Zentralasien nach Westeuropa sowie an Seekorridoren von Asien nach Afrika. Allein im Umfeld des „Belt and Road Forums“, das 2017 in Beijing stattfand, wurden rund 8.000 Verträge chinesischer Unternehmen in knapp 60 Ländern unterschrieben.

### Deutsches Know-how gefragt

Ein Infrastrukturprojekt in dieser Größenordnung verlangt nach internationalem Expertenwissen – auch aus Deutschland. Gefragt ist insbesondere das Know-how aus den Bereichen Energieversorgung und -sicherung, im Maschinenbau, bei Ingenieursdienstleistungen, Beratungs- und Finanzdienstleistungen. Fast so groß wie die Bandbreite der Möglichkeiten zur

Beteiligung an Infrastrukturprojekten ist das Feld der offenen Fragen: Wie kommen Unternehmen an Informationen zu einzelnen Projekten? Wer sind die richtigen Ansprechpartner? Wie erhält man Aufträge? Wie gelingt die Finanzierung?

Praktische Antworten zu geben und Lösungen anhand konkreter Beispiele zu erarbeiten war Ziel des Kongresses „Seidenstraße 2018 – Handeln auf neuen Wegen“, der am 25. Juli im Messezentrum Nürnberg stattfand. Ebenso ging es darum, Chancen und Hürden für deutsche Unternehmen realistisch einzuordnen. Der Kongress, der vom Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Energie und Technologie, den Industrie- und Handelskammern in Bayern und der NürnbergMesse organisiert wurde, versammelte dazu insgesamt 14 hochkarätige Experten.

Das große Interesse am Thema, das sich in der Beteiligung von 250 Teilnehmern widerspiegelte, gab den Veran-



*Kongress „Seidenstraße 2018“ in der NürnbergMesse: Über Chancen und Herausforderungen diskutierten namhafte Experten.*

staltern recht: „Während die Seidenstraße in anderen Teilen der Welt bereits Form annimmt, läuft die Diskussion in Europa gerade erst an. Der Kongress bot Orientierung mit Informationen für deutsche Unternehmen zu Projekten entlang der Handelsrouten und Möglichkeiten der Partizipation“, zog Peter Ottmann, CEO der NürnbergMesse Group, Bilanz.

Die Bedeutung des Kongresses als Initialzündung hob IHK-Präsident Dirk von Vopelius hervor: „Die ‚Belt and Road‘-Veranstaltung sollte ein Wake-up-Call für deutsche Unternehmer sein, sich mit der Seidenstraße näher zu befassen. Mit dem Kongress wollten wir für das Thema sensibilisieren, über Projekte und mögliche Strategien der Markterschließung informieren und Firmen motivieren, sich auf den Weg in neue Märkte zu machen. Schließlich entstehen neue Wirtschaftskorridore in Asien, Afrika und Europa, die enorme Geschäftsmöglichkeiten bieten.“

### Erfahrungen, Strategien, Best Practice

Einen Überblick über das Projekt „Neue Seidenstraße“ und eine Einordnung seiner Tragweite gab Prof. Dr. Gabriel Felbermayr, Leiter des Zentrums für Außenwirtschaft im Münchner ifo-Institut: „Die ‚Belt & Road Initiative‘ hat das Potenzial, den eurasischen Handel zu transformieren.“ Die Position der Europäischen Union gegenüber China war dabei ebenso Thema seines Vortrags: „Um eine finanzielle Beteiligung zu strukturieren, braucht es eine ernsthafte Oststrategie, die sich an den Interessen der EU orientiert, aber den Ausgleich mit China im Blick hat“, so Felbermayr.

Im Forum „Länder und Projekte“ stellten Außenwirtschaftsexperten konkrete Projekte vor. Asien-Experte Dr. Uwe Strohbach von GTAI fokussierte seine Ausführungen auf Zentralasien und den Südkaukasus, wo er ein immenses Entwicklungspotenzial und Geschäftschancen für deutsche Unternehmen sieht.

Einblicke in laufende Projekte boten unter anderem Experten von Asian Infrastructure Investment Peking und Siemens. Über ihre Erfahrungswerte und Strategien berichteten Experten und Unternehmer von DB Cargo Russia, Rödl & Partner und von der Delegation der Deutschen Wirtschaft in Hong Kong.

Über Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten informierten erfahrene Experten der Deutschen Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit, der Deutschen Investitions- und Entwicklungsgesellschaft und der KfW Entwicklungsbank.

Inhaltliche Tiefe und konkrete Lösungsvorschläge erzeugten die 250 Teilnehmer und Medienvertreter bei der



*„Die ‚Belt & Road Initiative‘ hat das Potenzial, den eurasischen Handel zu transformieren,“ betonte Prof. Dr. Gabriel Felbermayr, Leiter ifo-Institut, in seiner Keynote.*

Premiere des Kongresses „Seidenstraße 2018 – Handeln auf neuen Wegen“, die in vielen positiven Rückmeldungen ihr Interesse an einer Folgeveranstaltung deutlich machten. Daher wird der Kongress im kommenden Jahr unter dem Titel „Seidenstraße 2019 – Handeln in neuen Märkten“ im Dezember 2019 im Messezentrum Nürnberg fortgesetzt.

Vor dem Hintergrund des zunehmenden Handels zwischen Asien und Europa hob Staatsminister Franz Josef Pschierer die Bedeutung des Kongresses hervor: „Die Entwicklung des eurasischen Wirtschaftsraumes wird zukünftig ein wichtiger Baustein für neue Exportaktivitäten bayerischer Betriebe in diesen Ländern sein. Um dieses Potenzial zu erschließen, brauchen unsere Unternehmen aktuelle Informationen über die politischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie über konkrete Vorhaben. Ich freue mich daher sehr, dass der Kongress zur Seidenstraße 2019 erneut stattfinden wird.“

### Fortsetzung 2019: Handeln in neuen Märkten

Wie Unternehmen deutschland- und europaweit von der Entstehung und Entwicklung neuer Absatzmärkte entlang der Handelsrouten profitieren können, wird im Fokus des nächstjährigen Kongress stehen. Das Konzept, anhand konkreter Projekte entlang der Seidenstraße Beteiligungsmöglichkeiten und Geschäftschancen aufzuzeigen, wird dabei beibehalten. Bei zusätzlichen interaktiven Austauschmöglichkeiten können sich Kongressteilnehmer direkt mit den Experten vernetzen. :::

„Seidenstraße 2019 – Handeln in neuen Märkten“  
im Dezember 2019 im Messezentrum Nürnberg  
Weitere Infos zum Kongress: <https://seidenstrasse.bayern>



## Auf dem Marsch an die Weltspitze?

*Digitalisierung und Künstliche Intelligenz werden die Weltwirtschaft revolutionieren – doch wer wird an der Spitze stehen?*

VON PROF. DR. DORIS GUTTING :: Spätestens seit dem 19. Parteitag der Kommunistischen Partei im Oktober 2017 ist klar geworden: Der seit 2012 amtierende Staatschef Xi Jinping sieht die chinesische Nation in einer künftigen Führungsrolle, wirtschaftlich wie politisch. Vorläufig noch nach den USA auf Rang 2 der größten Wirtschaftsmächte, scheint es nur noch eine Frage der Zeit, wann China auch die USA überholen wird. Mit 2018 knapp 1,4 Milliarden Menschen hat China viermal so viele Einwohner wie die USA und damit ein enormes Potenzial, wenn innovative und intellektuelle Kapazitäten freigesetzt werden können. Auch politisch rückt eine Verschiebung der Kräfteverhältnisse zulasten von Trumps USA, die sich zunehmend aus ihrer angestammten Rolle als Hegemonialmacht zurückziehen, in greifbare Nähe.

Mit einer Verfassungsänderung hat Xi Jinping im Frühjahr dieses Jahres den Weg zu seiner lebenslangen Herrschaft vorbereitet. Dennoch muss auch er seinen Führungsanspruch legitimieren: durch Wohlstandsicherung und -vermehrung für die Bürger. China hat bereits einen großen Teil seiner Bevölkerung aus der Armut geführt, entstanden ist die größte Mittelschicht der Welt. Der weitere Anstieg der Lebensqualität des chinesischen Volkes ist oberste politische Maxime.

### Initiativen der Wohlstandsentwicklung

Wohlstandsmehrung ist mittels steigender Löhne und Chancen für die Arbeitnehmer machbar. In China tätige deutsche Unternehmen können ein Lied davon singen, müssen sie doch die Mitarbeiter mittels Aufstiegsoptionen, Gehaltserhöhungen und Boni an sich binden. Zwischen 2012 und 2017

sind die Gehälter in China um fast 10% pro Jahr gestiegen. Die Rolle der „Werkbank der Welt“ wird China so an weniger entwickelte Staaten zumindest teilweise abgeben werden.

Die Politik wird ihren Fokus auf Expansion richten. Nicht zu befürchten ist eine militärische Unterwerfung anderer Länder. Eher im Sinne einer „friedlichen Durchdringung“ nimmt China in wachsendem Maße wirtschaftlich und politisch Einfluss: indem es sich Rohstoffe sichert, in moderne Industrien vordringt und in Infrastrukturprojekte auf dem Staatsgebiet anderer Länder investiert.

Das chinesische Wirtschaftswachstum lag 2017 bei 6,5% und soll auf ähnlichem Niveau gehalten werden. Gelingen kann dies durch die Ankurbelung von Konsum beziehungsweise Binnennachfrage, den Ausbau des Sektors und die Implementierung von Infrastrukturprojekten wie Bahnlinien, Flughäfen und Straßen.

### Die BRI-Projekt gerät ins Stocken

Insbesondere zwei weitgreifende Initiativen betreffen auch in starkem Maße das Ausland: „Made in China 2025“ und die „Belt and Road Initiative“. Letztere gilt als eines der wichtigsten Projekte der Regierung von Präsident Xi Jinping. China will rund 900 Mrd. US-Dollar in Infrastrukturprojekte in Europa, Afrika und Asien investieren, darunter: neue Straßen, Zugtrassen, Flughäfen und maritime Erweiterungen beziehungsweise Beteiligungen an Häfen. Mit dem Großprojekt will China letztlich Märkte erobern, Rohstoffzugang sichern und Handelsrouten lenken. Die Förderung der Infrastruktur wird insbesondere von Ländern begrüßt, die eine moderne



*Nach Gesprächen mit Thailands stellvertretendem Ministerpräsidenten Somkid Jatusripitak (Mitte rechts) will Alibaba-Gründer Jack Ma (Mitte links) 11 Mrd. Baht in die Landwirtschaft Thailands investieren – Kritiker befürchten eine Monopolstellung des Unternehmens.*

Verkehrsinfrastruktur selbst nicht finanzieren können. Ungefähr 70 Länder sind bereits eingebunden.

In den vergangenen Monaten scheint die Initiative etwas ins Stocken zu geraten. Hunderte Milliarden US-Dollar sind schon ausgegeben. Die Eisenbahnlinie von China über Zentralasien ist ausgebaut und die ersten Züge fahren schon entlang der historischen Seidenstraße. Ob auch nachhaltige Gewinne eingefahren werden können, ist offen. Chinesische Kontrolleure nehmen derzeit Neubewertungen vieler Projekte vor, was die Anzahl, das Finanzvolumen sowie die finanzielle Situation der Partnerländer betrifft.

Projekte in Afrika sind unter Druck geraten, weil verschuldete Regierungen ihren Verpflichtungen nicht nachkommen. Asiatische Länder wie Myanmar und Sri Lanka wehren sich gegen zu viel Abhängigkeit von China. Die malaysische Regierung unter dem seit Mai amtierenden Premierminister Mahathir hat sich aus drei Milliardenprojekten zurückgezogen, mit der Begründung, die Schulden werde man nie zurückzahlen können. Im Übrigen seien malaysische Firmen und Arbeitskräfte zu wenig berücksichtigt worden.

### Wachsende Zahl von „Einhörnern“

In der industriepolitischen Agenda „Made in China 2025“ wurden zehn Branchen definiert, in denen China eine weltweit führende Position anstrebt. Diese betreffen zentrale Zukunftstechnologien wie Elektromobilität, Hochgeschwindigkeitszüge, Flugzeugbau, digitalisierte Produktion, Pharmaindustrie und Medizintechnik.

China will sich als innovationsgetriebene Volkswirtschaft profilieren – eine hohe Anzahl täglicher Firmengründungen spricht dafür. Der Staat fördert Start-ups mit Milliardenbeträgen, neue Technologien werden hochsubventioniert. 17 „Innovationszonen“ sind entstanden und konzentrieren sich in Beijing, Shanghai und Shenzhen. Erfolge bleiben nicht aus. Huawei in Shenzhen hat sich hinter Samsung und Apple bereits zum drittgrößten Smartphone-Hersteller der Welt entwickelt. Chinesen melden weltweit inzwischen die meisten Patente an. Auch wenn die Innovationskraft in den USA und Deutschland qualitativ noch höher eingeschätzt wird, sind die Chinesen am Aufholen.

Das berühmteste Start-up, Alibaba, 1999 gegründet, ist nach Börsenwert bereits der größte E-Commerce-Händler

der Welt, vor Amazon. 2014 ging Alibaba in New York an die Börse. 25 Mrd. US-Dollar wurden erlöst – Alibaba erwies sich als „Einhorn“, das heißt als Start-up mit einer Marktbeurteilung von mindestens 1 Mrd. US Dollar. Auch wenn die USA bislang noch mehr „Einhörner“ hervorbringen, so ist auch in China eine wachsende Zahl zu verzeichnen.

### Zunehmende Investitionen in Deutschland

Technische Expertise für zukunftssträchtige Schlüsselindustrien kann man selbst entwickeln oder zukaufen. China ist daher in Europa und insbesondere in Deutschland seit einiger Zeit auf Akquisitionstour. Immer länger wird die Liste deutscher Unternehmen mit chinesischer Beteiligung. Um nur einige Beispiele zu nennen: 2015 verkauft Osram sein Lampengeschäft Ledvance an das chinesische Konsortium MLS, einen Hersteller von Leuchtdioden. Der Roboterbauer Kuka aus Augsburg wurde übernommen vom Hausgerätehersteller Midea, der Maschinenbaukonzern Krauss-Maffei im Januar 2016 von ChemChina. Im Februar 2016 erfolgte der Einstieg des chinesischen Investors Holding Beijing Enterprises beim Müllverbrenner EEW, einer ehemaligen Eon-Tochter. Chinesen haben die Frankfurter Privatbank Hauck & Aufhäuser, den Betonpumpenhersteller Putzmeister und den Gabelstaplerkonstrukteur Kion gekauft. Umstritten war der Kauf von fast 10% der Daimler-Aktien durch Li Shufu, Eigentümer des größten chinesischen Autobauers Geely.

### Motive und Folgen

Inzwischen ist in Deutschland eine politische Debatte entbrannt: Erfolgt ein Ausverkauf deutschen Know-hows in Schlüsselindustrien? Geht es um den Zugang zu Märkten und Technologien in Europa oder um langfristige politische Ziele? Kurz: Suchen die Chinesen eine Rolle als Investoren und Partner der Weltmarktführer oder eher als Champions, die künftig die wichtigsten Weltmärkte selbst beherrschen wollen? Willkommen ist in deutschen Unternehmen der Zufluss von frischem Kapital und Vermarktungschancen im chinesischen Markt.

Aufmerksam ist die Kooperation mit den chinesischen Partnern zu beobachten: Wie entwickeln sich die Mitarbeiterzahlen in Deutschland? Welche Rollen nehmen Chinesen in den Führungsgremien der Unternehmen ein? Wo erfolgt R&D – in Deutschland oder mittels deutscher Brainware in China? Und nicht zuletzt die Gretchenfrage: Wie halten es die Chinesen mit dem Recht an geistigem Eigentum?

Digitalisierung und Künstliche Intelligenz werden erneut die Wirtschaft weltweit revolutionieren – kann China langfristig die Vorherrschaft des Westens brechen? All dies kann erst die Zukunft zeigen. Eines ist jedoch schon absehbar: Derzeit entsteht eine neue Form der Kooperation zwischen Deutschen und Chinesen, auf Augenhöhe, in Deutschland. Darauf sollten sich die Unternehmen einstellen. ❖

#### LITERATUR ZUM THEMA

Doris Gutting: Erfolgreiche Konfliktprävention im Asiengeschäft. Empfehlungen für die Zusammenarbeit deutscher Organisationen mit Asien. Springer essential, 2018.

Prof. Dr. Doris Gutting lehrt Interkulturelles Management und Marketing an der Hochschule für angewandtes Management und ist Beraterin für interkulturelle Projekte mit Schwerpunkt Asien.

Kontakt: prof.doris.gutting@googlemail.com

## „Investoren mit langem Atem“



*Innovative Hightechentwicklungen kommen verstärkt aus China. Europa könnte dabei ins Hintertreffen geraten, warnt Dr. Frank-Jürgen Richter. Trotzdem bleiben deutsche Mittelständler für Investoren aus Fernost interessant. Der Präsident des Thinktanks Horasis erklärt im Interview mit Dr. Karin Funke-Rapp, welche Entwicklungschancen sich deutschen Unternehmen im neuen Mutterkonzern bieten.*

### Welche Ziele verfolgen die chinesische Regierung und die Firmen mit den Fusionen und Übernahmen im Ausland?

» Die chinesische Regierung möchte mittelfristig das Land zur global führenden Volkswirtschaft entwickeln und die Vereinigten Staaten in dieser Führungsfunktion ablösen. Dabei setzt die Regierung vor allem auf Industrien mit hoher Innovationskraft, wie zum Beispiel E-Commerce, KI (Künstliche Intelligenz) und Internet of Things (IoT). Übernahmen von ausländischen Firmen spielen dabei eine wichtige Rolle, da Technologien aus dem Stand erworben und wichtige Absatzmärkte erschlossen werden können. Neben Fusionen und Übernahmen ausländischer Firmen werden auch Innovationen im eigenen Land angeschoben – dies zeigt sich vor allem bei KI, einem Industriesektor, in dem die chinesische Regierung derzeit massive Investitionen tätigt. Die Regierung hat einen Paradigmenwechsel vollzogen – weg von quantitativem Wachstum hin zu qualitativem Wachstum. China ist nicht länger nur die Werkbank der Welt, es ist bereits heute das globale Technologiezentrum. Unternehmen wie Alibaba, Tencent und Baidu stehen im direkten Wettbewerb mit Amazon, Apple und Google.

Europa scheint dabei ins Hintertreffen zu geraten, denn Hightechentwicklungen kommen verstärkt aus China und auch weiterhin aus den USA. Europa steht aber weiterhin im Fokus Chinas – chinesische Firmen sind an spezialisierten

Unternehmen interessiert, die eine Kernkompetenz im Bereich Industrie 4.0, das heißt der Digitalisierung industrieller Produktion, aufbauen konnten. Die chinesische Regierung setzt mit ihrem Modernisierungsprogramm „Made in China 2025“ verstärkt auf Übernahmen in Europa und vor allem in Deutschland. Von Interesse sind insbesondere Unternehmen aus der Automobil- und Zuliefererindustrie, des Maschinenbaus sowie allgemein Firmen, die im Midtech-Sektor angesiedelt sind. Beispiele in Deutschland sind der Erwerb von knapp 10% der Daimler-Aktien durch den chinesischen Automobilhersteller Geely sowie die Übernahme des Roboterherstellers Kuka durch Midea und des Autozulieferers Kiekert durch North Lingyun Industrial. Vor allem der deutsche Mittelstand bietet vieles, wonach chinesische Investoren suchen: technisch herausragende Unternehmen, die in ihrer Nische Weltmarktführer sind.

*„Der Mittelstand bietet vieles, wonach chinesische Investoren suchen“*

Ich möchte auch anmerken, dass viele Übernahmen von Unternehmen aus dem Privatsektor angestrebt werden und die Regierung nicht (oder zumindest nicht direkt) involviert

ist. Die Regierung und die großen Staatsunternehmen sind vor allem an umfassenden Infrastrukturprojekten im Ausland beteiligt, wie sie durch die „One Belt, One Road“-Initiative vorgegeben sind. Neben Europa sind hier die Zielregionen Zentralasien, Süd- und Südostasien sowie Afrika und die arabischen Länder. Die China Merchants Port Holdings hat zum Beispiel die operationelle Führung des srilankischen Hafens Hambantota übernommen. Der Vertrag gibt der chinesischen Firma die Nutzungsrechte über den Hafen für die nächsten 99 Jahre. China erwirbt entlang der Land- und



Seehandelsrouten nach Westen systematisch Beteiligungen an strategischer Infrastruktur. Aber auch die Übernahmen chinesischer Privatunternehmen im Ausland wurden in den vergangenen Jahren von der Regierung politisch und finanziell (durch günstige Kredite von Staatsbanken) unterstützt.

### Worauf führen Sie den aktuellen Rückgang der Investitionen zurück?

» Der aktuelle Rückgang an Investitionen geht vor allem auf die Verunsicherung zurück, die durch den bevorstehenden Handelskrieg zwischen den Vereinigten Staaten und China ausgelöst wurde. Viele chinesische Firmen warten zunächst einmal ab, wie sich das weltpolitische Klima entwickelt – Investitionen werden hintenangestellt. Außerdem kontrolliert die chinesische Regierung den Abfluss von Kapital bestimmter Firmen ins Ausland – zu nennen sind hier die verstärkten Kontrollen von Unternehmen wie HNA (bekannt geworden in Deutschland durch den Erwerb eines Minderheitsanteils an der Deutschen Bank), Fosun und Wanda, die in den vergangenen Jahren in Europa auf Einkaufstour gingen. Statt diese Unternehmen weiter mit billigem Geld zu versorgen und damit Aufkäufe im Ausland zu unterstützen, steht mittlerweile die Kontrolle der Finanzen im Fokus. Die chinesische Regierung befürchtet einen Finanzcrash, da viele dieser Übernahmen auf tönernen Füßen stehen.

Ins Bild passt eine Initiative zur Finanzmarktstabilität, mit der das Risiko einer zu hohen Verschuldung bestimmter Schlüsselunternehmen eingedämmt werden soll. Angesichts der Überschuldung dieser Unternehmen stelle sich die Frage nach einem systemischen Risiko, wie Chinas Bankenaufsicht gewarnt hat.

Westliche Industrieländer prüfen ihrerseits schärfer, ob sie Übernahmen aus China zulassen sollen. Die US-Regierung hat einige Übernahmen von Unternehmen mit sensiblem Technologie-Know-how mit der Begründung der nationalen Sicherheit abgelehnt. Firmen mit einem chinesischen Kapitalanteil von 25% und mehr sollen keine Direktinvestitionen mehr in US-Unternehmen mit industriell bedeutenden Technologien tätigen dürfen. Zugleich sollen auch amerikanische Technologieexporte nach China verboten werden. Auch die Bundesregierung sichert sich größere Eingriffsrechte beim Verkauf deutscher Firmen ins Ausland (und vor allem nach China). Die Bundesregierung will mit der Verordnung verhindern, dass chinesische Investoren mit Hilfe von Staatsgeldern deutsche Hightechfirmen aufkaufen und das Know-how abziehen, um dann wiederum der heimischen Wirtschaft Konkurrenz zu machen. Die Fujian-Gruppe versuchte sich beispielsweise an der Übernahme von Aixtron; der Deal scheiterte, weil die Bundesregierung nach einer Intervention der US-Administration die Übernahme untersagte. Ich persönlich halte wenig von solchen Eingriffen in den Markt, die man durchaus als protektionistisch bezeichnen kann.

### Was ändert sich für deutsche Unternehmen nach einer Übernahme durch ein chinesisches Unternehmen?

» Nach einer ersten Phase der Verunsicherung ändert sich meist wenig – chinesische Unternehmen geben den frisch akquirierten Unternehmen aus Deutschland relativ viel Bewegungsraum. Das Topmanagement wird üblicherweise nicht ausgetauscht. Was sich ändert, ist die Finanzausstattung – hier sind chinesische Unternehmen großzügig. Die Weichen werden auf Wachstum gestellt. Chinesische Unternehmen möchten meist die Identität des deutschen Unternehmens bewahren – das Siegel „Made in Germany“ ist hier besonders wichtig. Investoren aus China zeichnen sich durch ihren langen Atem aus: Es wird nach der Übernahme deutscher Unternehmen nicht auf kurzfristige Gewinne, sondern auf langfristige Ziele geschaut.

### Öffnet eine Fusion oder Übernahme deutschen Unternehmen den chinesischen Markt?

» Natürlich ergeben sich für das deutsche Unternehmen Entwicklungsperspektiven im neuen Mutterkonzern, insbesondere durch verstärkte Wachstumschancen im chinesischen Markt. Der Mutterkonzern kann die neu erworbene Konzerntochter bei möglichen chinesischen Kunden einführen. Ein gutes Beispiel ist die Akquisition des schwedischen Automobilbauers Volvo durch den Geely-Konzern. Volvo hatte unter dem früheren Eigner Ford einen langen Abstieg erleben müssen, bis Geely einstieg und Volvo wieder zu früherem Glanz verhalf. Geely wahrte die Eigenständigkeit von Volvo, schraubte Investitionen nach oben und öffnete den chinesischen Markt für die schwedische Konzerntochter. Volvo eilt inzwischen von Erfolg zu Erfolg. Prognosen zeigen, dass die für 2020 geplanten Elektromodelle auf dem chinesischen Markt einen reißenden Absatz finden werden. Ein Beispiel aus Deutschland: Mit der Übernahme des Küchenherstellers SieMatic durch das chinesische Unternehmen Nison soll SieMatics Expansion in China explizit unterstützt werden.

*„Für das deutsche Unternehmen ergeben sich Entwicklungsperspektiven im neuen Mutterkonzern“*

>>

#### VERANSTALTUNGEN VON HORASIS

##### Horasis China Meeting

Kiew, Ukraine, 14.–16. Oktober 2018

##### Horasis Asia Meeting

Ho Chi Minh City, Vietnam,  
25.–26. November 2018

##### Horasis Global Meeting

Cascais, Portugal, 6.–9. August 2019

##### Horasis India Meeting

Kiew, Ukraine, 23.–24. Juni 2019

### Welche Vorschriften und Regularien müssen die Chinesen bei einem Einstieg in den deutschen Markt beachten?

» Chinesische Investoren sehen die gesetzlichen Rahmenbedingungen und das Steuersystem in Deutschland oft kritisch – es hält sich das Vorurteil, dass Deutschland relativ komplexe Regeln des Wirtschaftens hat. Auch kämpfen chinesische Unternehmen mit sprachlichen und kulturellen Problemen.

Nach einem Einstieg bei deutschen Unternehmen und einer Eingewöhnungszeit zeigt sich aber meist, dass diese Sorgen unbegründet sind. Es gibt viele Beispiele gelungener Übernahmen, wie die Akquisition des Betonpumpenherstellers Putzmeister durch Sany oder der Einstieg des chinesischen Maschinenbauers Weichai Power beim Gabelstaplerhersteller Kion. Nach der Übernahme stehen die akquirierten Unternehmen oft besser da als zuvor. Gleichwohl müssen sich chinesische Unternehmen mit den Besonderheiten des deutschen Unternehmensrechts und der Mitbestimmung auseinandersetzen – in den meisten Fällen ging und geht dies aber problemlos. Der Betriebsrat kann ungestört arbeiten und die Mutterkonzerne nehmen auch keine Entlassungen in größerem Stil vor, wie sie beispielsweise bei der Akquisition durch Private-Equity-Firmen zu beobachten sind. Es hat sich im deutschen Mittelstand inzwischen herumgesprochen, dass eine Übernahme durch chinesische Firmen zu Fortbestand und Wachstum des Unternehmens führen kann – chinesische Akquisiteure genießen einen guten Ruf.

### Auf welche Zukunftsszenarien müssen wir uns einstellen? Wird sich der Trend in die Richtung von mehr Übernahmen entwickeln oder wird es einen Rückgang geben?

» Die chinesische Regierung hat die Unternehmen des Staats- und Privatsektors ausdrücklich aufgefordert, international zu investieren. Das Land hat wegen hoher Exporte einen Überschuss an Kapital, der sinnvoll angelegt werden soll. Auch sollen strategisch wichtige Technologien erworben werden. Nachdem einmal der Startschuss gefallen war, folg-

ten aber Übertreibungen – chinesische Firmen griffen oft zu, wo international etwas zum Verkauf stand, oft auch zu überzogenen Preisen.

Wirtschaftlich riskante Transaktionen werden derzeit von der Regierung genau untersucht und gegebenenfalls auch gestoppt. Es ist aber davon auszugehen, dass die Anzahl von Übernahmen europäischer und deutscher Unternehmen wieder zunimmt, nachdem der Markt von Übertreibungen gereinigt wurde. Mittelständische Firmen aus Deutschland werden verstärkt im Fokus chinesischer Aufkäufer stehen. Im Vergleich zu anderen ausländischen Beteiligungen in Deutschland sind Übernahmen durch chinesische Firmen derzeit noch relativ gering. So wird der chinesische Anteil für das Jahr 2017 auf nur rund 8% geschätzt. Der größte Investorenanteil kommt weiterhin aus den USA, gefolgt von europäischen Nachbarstaaten. Es gibt also noch Luft nach oben.

Die Verunsicherung, die sich durch den drohenden Handelskrieg ergeben hat, wird auch bald wieder verflogen sein. Ich bin davon überzeugt, dass der Handelskonflikt zwischen den USA und China nicht eskalieren und letztlich „Common Sense“ überwiegen wird. Auch wird die Welle des Protektionismus aus den USA (und auch aus Europa) wieder abebben. Dies ist gut für China und gut für Investitionen aus China – die Volksrepublik wird zur wichtigsten Wirtschaftsmacht der Welt heranwachsen. Und Deutschland kann als wichtiger Handels- und Technologiepartner von Chinas Aufstieg nur profitieren. Firmenübernahmen werden weiterhin ein wichtiger Bestandteil chinesischer Wirtschaftspolitik sein. :: DIE FRAGEN STELLTE DR. KARIN FUNKE-RAPP (FR COMMUNICATIONS)

*„Ich bin davon überzeugt, dass im Handelskrieg letztlich der ‚Common Sense‘ überwiegen wird“*

Dr. Frank-Jürgen Richter gründete 2005 den Züricher Thinktank Horasis, auf dessen Veranstaltungen sich führende Vertreter aus Politik und Wirtschaft zum Austausch aktueller Themen treffen. Vorher war Richter unter anderem Direktor des World Economic Forum und des Weltwirtschaftsforums Davos mit asiatischem Fokus.

Auf dem „Horasis China Meeting“ vom 5. bis 6. November 2017 in Sheffield, UK, diskutierten mehr als 300 Teilnehmer unter anderem die Auswirkungen des Brexit auf chinesische Firmen.





# Im Umbruch

*Deutsche Autobauer in China kommen nicht mehr um die Elektromobilität herum. VW, BMW und Bosch investieren in neue Antriebe und Technologien. Dabei hilft, dass Investitionshürden für ausländische Hersteller wegfallen – bis 2023 dürfte die Branche komplett geöffnet sein.*

VON CORINNE ABELE, GTAI :: Der weltweit größte Kfz-Markt befindet sich im Umbruch. Ab 2019 greift in China die Elektroautoquote und zwingt die Branche zu einem radikalen Kurswechsel hin zu New Energy Vehicles (NEV). Die Regierung fördert gezielt die Produktion und den Absatz von NEV. Auch der Gebrauchtwagenmarkt entwickelt sich dynamisch. Parallel kommen neue Mobilitätskonzepte wie Autonomes Fahren, Ride-Hailing und Carsharing voran.

Zur selben Zeit zeigen sich allerdings gewisse Sättigungsercheinungen. In immer mehr Städten gelten Fahrverbote für Fahrzeuge mit konventioneller Antriebstechnik aufgrund der hohen Umweltbelastung. Vor diesem Hintergrund rechnet der chinesische Automobilverband CAAM (China Association of Automobile Manufacturers) für das Gesamtjahr 2018 mit einem moderaten Zuwachs des Kfz-Markts von rund 3%.

Schrittweise lockert China die bisherigen Beschränkungen für ausländische Investoren in der Automobilbranche. Bislang durften sich ausländische Autobauer zu maximal 50% an chinesischen Firmen beteiligen und maximal zwei Joint Ventures haben. Gemäß der am 29. Juni 2018 veröffentlichten neuen Negativliste gelten keine Beschränkungen mehr für die Herstellung von Fahrzeugen mit alternativem Antrieb sowie für Spezialfahrzeuge. 2020 sollen sie auch für die Nutzfahrzeugsparte und 2022 für die Sparte der Pkw mit konventioneller Antriebstechnik wegfallen. Ab 2023 dürfte damit die Branche komplett geöffnet sein.

## E-Auto-Quote kommt ab 2019

Die sogenannte Elektroautoquote schreibt ab nächstem Jahr allen Herstellern und Importeuren von mehr als 30.000 Fahrzeugen pro Jahr vor, Punkte für Elektroautos in Höhe von mindestens 10% des abgesetzten Kfz-Volumens zu erreichen; 2020 sollen es 12% sein. Die Punkte werden auf Basis verschiedener Kriterien vergeben. So erhält ein reines E-Auto beispielsweise mehr Punkte als ein Hybridfahrzeug.

Überschreitet der durchschnittliche Flottenverbrauch die Marke von 5 l pro 100 km, stehen ab 2020 zudem Strafzahlungen an. Um in dem neuen Punktesystem das bisherige Absatzvolumen von Pkw mit Verbrennungsmotoren aufrechtzuerhalten, müssen alle deutschen Hersteller künftig NEV herstellen – die Unternehmen planen daher große Investitionen in das Segment.

Das umfangreiche industriepolitische Programm der Volksrepublik – „Made in China 2025“ – verfolgt das Ziel, eine vollständige NEV-Wertschöpfungskette mit hohen inländischen Marktanteilen aufzubauen. Inwieweit dazu auch die inländische Produktion chinesisch-ausländischer Joint

Ventures sowie ausländischer Tochterunternehmen zählt, bleibt unklar.

Bis 2030 sollen 40% des Automobilabsatzes auf NEV entfallen. Gelingen kann dies nur bei ausreichend vorhandener Ladeinfrastruktur. Deren Ausbau treibt die Regierung voran, hinkt jedoch dem Ziel von 20 Millionen Ladestationen 2030 deutlich hinterher. Ende 2017 gab es landesweit 214.000 öffentliche Ladestationen – 51% mehr als im Vorjahr.

Viel Kapital der Internetgiganten, aber auch traditioneller Automobilbauer fließt in Autonomes Fahren und Connected Cars. Einige Start-ups stehen schon in den Startlöchern. So plant Byton, von manchen als Chinas Antwort auf den US-Hersteller Tesla bezeichnet, den Produktionsstart in gut einem Jahr. Andere wie NIO haben bereits eigene Fahrzeuge auf der Straße.

Zum 1. Mai dieses Jahres traten landesweit Regelungen für Testfahrten autonom fahrender Autos auf öffentlichen Straßen in Kraft. Die ersten Lizenzen wurden in Beijing, Shanghai, Chongqing, Changchun (Provinz Jilin), Pingtang (Provinz Fujian) und Shenzhen bereits vergeben, darunter auch an BMW und Daimler.

Ein weiterer Trend ist der wachsende Ride-Hailing-Markt, also über App gebuchte Mitfahrgelegenheiten. Bis 2022 dürfte er in China laut Boston Consulting Group um jährlich 19% wachsen und eine Gesamtflottengröße von rund 26 Millionen Fahrzeugen erreichen. Branchenexperten gehen davon aus, dass Ride-Hailing- und Carsharing-Flotten einen bedeutenden Teil der NEV aufnehmen werden, die aufgrund der Elektroautoquote zu produzieren sind.

## Pkw-Markt legt moderat zu

Chinas Automobilabsatz ist im ersten Halbjahr 2018 um 5,6% gewachsen. Vor allem das Pkw-Segment entwickelte sich mit einem Plus von 4,6% im Vergleich zum Vorjahreszeitraum robust mit steigender Tendenz, nachdem es 2017 lediglich um 1,4% gewachsen war.

SUV bleiben zwar gefragt, allerdings nehmen die monatlichen Verkaufszahlen seit März ab. Der Gebrauchtwagenmarkt legt hingegen auch 2018 deutlich zu. In den ersten fünf Monaten wurden mit 5,5 Millionen Gebrauchtwagen 15,4% mehr verkauft als im Vorjahreszeitraum. Ende 2017 belief sich der Kfz-Bestand im Land auf insgesamt 217 Millionen Fahrzeuge.

Im Vergleich zum Vorjahr etwas verlangsamt hat sich der Lkw-Absatz; Anschaffungen aufgrund neuer nationaler Standards fanden vermehrt bereits 2017 statt. Wieder in den Wachstumsbereich schaffte es im ersten Halbjahr das Bussegment, das im vergangenen Jahr geschrumpft war.



### Verkaufsrekord von 1 Million E-Autos möglich

Die Volksrepublik baut ihre Position als größter NEV-Markt aus. In den ersten fünf Monaten 2018 stieg der NEV-Absatz um fast 142% auf 328.000 Fahrzeuge, darunter rund eine Viertelmillion reine Elektrofahrzeuge. Branchenexperten rechnen für das Gesamtjahr erstmals mit einem Absatz von über einer Million NEV, was etwa 4% des gesamten Kfz-Markts wären. Zum Vergleich: Marktführer VW verkaufte 2017 allein viermal so viele Pkw mit Verbrennungsmotor.

Auch im ersten Quartal 2018 legten Modelle des deutschen Automobilbauers um 12,4% zu. Weiterhin auf Erfolgskurs blieb mit einem Zuwachs von 43,2% der chinesische Hersteller Geely (inzwischen größter einzelner Anteilseigner von Daimler). Bereits 2017 hatte Geely ein Absatzplus von 54% erreicht. Chinesische Hersteller insgesamt hielten im ersten Quartal einen Anteil am Pkw-Markt von 43% (2017 Gesamtjahr: 43,9%). Auf Modelle deutscher Autobauer entfielen knapp 21% (2017: 19,6%); die meisten werden vor Ort produziert.

Importiert werden vor allem Pkw im Top-Premiumsegment. Dennoch spielen importierte Fahrzeuge – 2017 waren es rund 1,2 Millionen Pkw – für den Gesamtmarkt eine geringe Rolle. Daran werden auch die seit dem 1. Juli 2018 geltenden von ehemals 25% auf 15% reduzierten Einfuhrzölle nichts ändern.

Die ebenfalls seit dem 1. Juli geltende Senkung des Zolls auf 79 Kfz-Teile-Positionen von bisher 10% auf 6% macht vor allem Besitz und Wartung derjenigen ausländischen Modelle günstiger, deren lokale Produktion auf CKD-Kits (CKD: Completely Knocked Down) angewiesen ist. Wie sich Strafzölle im Handelsstreit zwischen China und den USA auf deutsche Autobauer mit internationaler Wertschöpfungs- und Absatzkette auswirken werden, bleibt abzuwarten.

### VW steckt 15 Milliarden Euro in New Mobility

Die Elektroautoquote ab 2019 lenkt Investitionen in die Elektromobilität. Dabei zeichnet sich bereits die Gefahr von Überkapazitäten ab. Bislang haben daher nur 15 Herstel-

*Vision eines autonomen Fahrzeugs: Der Innenraum des NIO EVE gleicht einem Wohnbereich. Das Auto wird dem Hersteller zufolge bis 2020 in Produktion sein.*





ler die benötigte Produktionsgenehmigung der Staatlichen Kommission für Entwicklung und Reform, NDRC, erhalten. Noch vor Wegfall des Joint-Venture-Zwangs wurden bereits 2017 neue NEV-Joint-Ventures gegründet, unter anderem von Ford und Zotye sowie Renault-Nissan und Dongfeng.

VW verfügt bereits über zwei Joint Ventures mit JAC (eines zur Produktion und eines für die Forschung und Entwicklung von NEV). Anfang Juli 2018 gründete BMW ein Joint Venture mit Great Wall namens Spotlight Automotive zur Produktion des Mini mit Elektroantrieb in einem neuen Werk in der Provinz Jiangsu.

Auf der Messe „Auto China“ im April/Mai 2018 in Beijing kündigte VW an, gemeinsam mit seinen Partnerunternehmen bis 2022 rund 15 Mrd. Euro in NEV, autonomes Fahren, Digitalisierung und Mobilitätsdienstleistungen in China investieren zu wollen. BMW beabsichtigt, seine Jahresproduktionskapazität in China 2019 auf 520.000 Fahrzeuge zu erweitern und 2020 die ersten Elektro-SUV in seinem Joint Venture mit der Brilliance Auto Group in Shenyang zu produzieren.

Daimler und BAIC verkündeten im Februar 2018, gemeinsam 1,9 Mrd. US-Dollar in ein neues Werk zur Produktion konventioneller Modelle sowie von NEV-Modellen zu investieren. Kurz zuvor hatte Geely 9,7% der Anteile an Daimler erworben. Tesla ließ im Mai 2018 seine Tochterfirma Tesla Shanghai registrieren und unterzeichnete am 10. Juli 2018 einen Vertrag über den Bau seines ersten Werks außerhalb der USA mit einer geplanten Jahreskapazität von 500.000 Elektroautos in Shanghai.

Der Richtungswechsel hin zu NEV dürfte für kleinere chinesische Automobilbauer konventioneller Antriebstechnik mittelfristig das Aus bedeuten. Nach wie vor sind rund 100 konventionelle Autobauer am Markt, plus die Neu- und Quereinsteiger für Elektroautos (auch für Elektrofahrzeuge niedriger Geschwindigkeit). Starke Zentren der Kfz- und Kfz-Teileproduktion sind die Provinzen Jilin, Jiangsu, Hubei, Guangdong sowie Shanghai und Beijing. Dynamisch entwickelte sich auch Chongqing in Westchina.

Ein Regulierungsentwurf der NDRC will die Genehmigung von Kfz-Investitionsprojekten künftig in die Hände von Provinz- und Lokalregierungen legen. Eine Genehmigung neuer Fabriken zur Herstellung von Pkw konventioneller Antriebstechnik sieht er de facto nicht mehr vor. Großprojekte finden daher fast ausschließlich im Bereich Elektromobilität statt.

### Kfz-Zulieferer müssen sich rechtzeitig positionieren

Auch die Kfz-Zulieferer stellen sich auf die von der Regierung forcierte Elektromobilität und die Fortschritte von (teil-)autonomen Fahren sowie Connected Cars ein. Internationale wie deutsche Firmen bauen ihre Forschungs- und Entwicklungskapazitäten vor Ort aus. Dies ist notwendig, um sich rechtzeitig als Zulieferer auch für zukunftssträchtige inländische OEM (Original Equipment Manufacturer) zu etablieren.

So geht beispielsweise der Kfz-Zulieferer Brose davon aus, bis 2025 ein Fünftel seines Geschäfts im Land mit chine-

sischen OEM zu machen. Auch Hella gründete im Mai 2018 ein neues Joint Venture mit BHAP Electronics in Zhenjiang (Provinz Jiangsu) zur Herstellung elektronischer Komponenten. Im selben Monat eröffnete Bosch eine Fabrik für Infotainmentsysteme in Wuhu (Anhui), auch Sitz des chinesischen Automobilherstellers Chery. Gleichzeitig verkündete im Sommer 2018 CATL, rund 280 Mio. US-Dollar in eine Batterieproduktion in Thüringen mit einer Kapazität von 14 GWh pro Jahr zu investieren.

Die Digitalisierung verändert die Zusammenarbeit zwischen Zulieferer und OEM, zum Beispiel über offene Entwicklungsplattformen wie Baidus „Project Apollo“. Basierend auf einer Vereinbarung zur strategischen Zusammenarbeit zwischen Baidu und ZF sollen Pressemeldungen zufolge seit Frühjahr 2018 erste Autos der Carsharing-Plattform Pand Auto getestet werden, die selbstständig zum Kunden fahren können.

Continental und Didi Chuxing unterzeichneten im Juli 2018 eine Kooperationsvereinbarung zur Entwicklung von Internet-Connected-Fahrzeugen und kundenspezifisch gefertigten Elektroautos. Gleichzeitig bleiben Kostenkontrolle und Effizienzsteigerung wichtig für deutsche Zulieferer angesichts des harten Preiskampfs mit den chinesischen Anbietern, die an Qualität gewinnen.

Insgesamt legte die Kfz-Produktion im ersten Halbjahr 2018 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 4,2% (Pkw: 3,2%) zu. In den ersten fünf Monaten investierte die Automobilbranche 7,4% mehr als im Vorjahreszeitraum; 2017 hatte der Investitionszuwachs noch 10,2% erreicht. Erstmals führte China 2017 knapp über eine Million Kfz aus, darunter fast 716.000 Pkw. Die Lieferungen von Kfz-Teilen ins Ausland stiegen 2017 um 8,9% und im ersten Quartal 2018 weiter deutlich um 17,3%.

Knapp über 28% von Chinas Einfuhr ausgewählter Kfz-Teile stammten 2017 aus Deutschland, das damit weiterhin vor Japan und Südkorea die Liste der wichtigsten Lieferländer anführt. Die Importe aus der Bundesrepublik legten 2017 mit 9,7% schneller zu als Chinas Gesamteinfuhr (6,1%). Die seit dem 1. Juli 2018 geltende Senkung des Zolls auf 79 Kfz-Teile-Positionen von bisher 10% auf 6% dürfte sich weiter positiv auf den Import in der zweiten Hälfte 2018 auswirken.

### Normen und Zertifikate

Unter [www.cqc.com.cn](http://www.cqc.com.cn) veröffentlicht das China Quality Certification Centre die für die Branche gültigen Produktionsnormen. Darüber hinaus ist für viele Kfz-Teile eine Zertifizierung mit dem China Compulsory Certificate (CCC) erforderlich. Eine Liste findet sich auf der Internetseite [www.cccap.org.cn](http://www.cccap.org.cn) des China Certification Centre for Automotive Products. Die CCC-Zertifizierung für parallelimportierte Autos ist vollständig und wird angewendet. Ebenfalls schreitet die „Grüne Produkt“-Zertifizierung im Automobilsektor voran. Die ersten Zertifikate wurden am 31. Mai 2018 an sechs Reifenhersteller vergeben. Informationen zu Zollangelegenheiten enthält die Internetseite des chinesischen Zollamts ([www.customs.gov.cn](http://www.customs.gov.cn)). ❖

# Kooperationen für eine effiziente Logistik

*Das deutsch-chinesische Alumnifachnetzwerk ALUROUT fördert den Wissensaustausch beider Länder, um die Zusammenarbeit in Wissenschaft und Praxis im Bereich der Logistik nachhaltig zu stärken.*

VON DENIS DAUS UND MARKUS STUTE :: „Made in China 2025“ und „Industrie 4.0“ – zwei Strategien zweier Länder, die eine Gemeinsamkeit verbindet: die Vision der Synchronisation und Integration aller Akteure einer Wertschöpfungskette, inklusive der Finanzströme, in einem intelligenten und autonomisierten Umfeld.



Mit der 2015 gestarteten Strategie „Made in China 2025“ erstrebt die Volksrepublik konkret die Modernisierung der chinesischen Industrie durch Innovation, Qualität und Effizienz. Vorangetrieben wird dieses Ziel mit einer einmaligen Innovationskraft im Bereich der Industrie-4.0-Technologien – vorrangig bei industriellen automatisierten Fertigungsrobotern, drahtlosen Netzwerken, der intelligenten Sensorik und eingebetteten Systemen. Dagegen haben chinesische Aktivitäten in den Bereichen Cloud Computing, Big Data, fortschrittlicher Robotik (zum Beispiel autonome, kollaborative Roboter) und Informationssicherheit im internationalen Vergleich ein eher geringes Innovationspotenzial. Allerdings erzielt China technologische Fortschritte in einer Dynamik, die die deutsche Wirtschaft und Gesellschaft staunen lässt. Erforderlich für einen ganzheitlichen Erfolg der Strategie sind optimierte Prozesse – vor allem in Form einer effizienten Logistik – als Schlüsselfaktor eines wirtschaftlichen Wachstums.

## Hohe Potenziale in der Logistik

Der technologische Fortschritt hat das Potenzial, das Wirtschaftswachstum in China neu auszurichten und nachhaltig weiter voranzutreiben. Dieses Wachstum stellt die Logistikbranche jedoch vor große Herausforderungen. Damit geht unter anderem eine große Zunahme des Güterverkehrsaufkommens einher. Dieses wird in China bis dato hauptsächlich über die Straße abgewickelt. Von 2006 bis 2017 stieg das Frachtaufkommen im Straßengüterverkehr um mehr als das Doppelte (von 14,66 auf 36,87 Mrd. t). Die Logistikkosten betragen dabei 2016 etwa 14,9% des BIP, während dieser Wert in westlichen Industriestaaten oftmals bei etwa 8% liegt.

Diese Zahlen zeigen, dass in den Prozessen der Logistik und des Supply-Chain-Management Verbesserungsbedarf besteht und hohe Potenziale liegen. Deren Nutzung ist eine große Herausforderung für China. Die Transporte müssen über eine Fläche abgewickelt werden, die vergleichbar mit der Größe Europas ist. Die durchschnittliche täglich zurück-



*Das Fraunhofer IML hat in Zusammenarbeit mit dem Chinesisch-Deutschen Hochschulkolleg der Tongji-Universität im Juli 2018 eine erste Alumni-Veranstaltung im Rahmen des ALUROUT-Projekts in Shanghai durchgeführt, bei der mit Experten aus Wissenschaft und Praxis innovative Lösungen und Konzepte der Logistik diskutiert wurden.*

gelegte Distanz der Lkw in China liegt bei 300 km, wobei 40% der Transporte auf kostspielige Leerfahrten entfallen. Im Gegensatz dazu wird in Europa das Dreifache dieser Distanz erreicht und in Deutschland liegen die Anteile der Leerfahrt-Kilometer bei unter 30%. Fehlende Standards, beispielsweise für die Lagerhaltung oder die Größe von Paletten und Lkw-Anhängern, indizieren weitere Effizienzlücken, die zu hohen Kosten führen.

Darüber hinaus fordern in China Trends wie die Bevölkerungszuwanderung in die Metropolen und die Verlagerungen von Produktionsstätten in Richtung Landesinneres einerseits neue Konzepte der urbanen Logistik und andererseits den Ausbau der Logistik außerhalb der Metropolen.

Aufgrund der Summe der logistischen Handlungsbedarfe findet sich China auf Rang 27 des von der Weltbank ermittelten Logistics Performance Index (LPI) 2018 wieder. Der LPI vergleicht Rahmenbedingungen, Qualität und Leistung der Logistik von Ländern und basiert auf Befragungen von Lo-

gistikdienstleistern. In Deutschland wurde die Schlüsselrolle der Logistik frühzeitig erkannt, sodass Deutschland in dem Ranking auf dem ersten Platz zu finden ist.

### Innovative Lösungen durch Kooperationen

Den logistischen Herausforderungen begegnet China zum einen mit Infrastrukturinvestitionen in Milliardenhöhe. Der rasante Ausbau der Neuen Seidenstraße zwischen China und Europa steht dabei besonders im Fokus.

Zum anderen sind insbesondere in Zeiten der digitalen Transformation eine nachhaltige Zusammenarbeit und die Entwicklung kooperativer Logistiklösungen stärker denn je gefragt. Eine Notwendigkeit, die das Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik (IML) und seine chinesischen Partner bereits erkannt haben. Das Fraunhofer IML war und ist ein stetiger Begleiter der deutschen Industrie hin zu ihrer logistischen Stärke. Das angewandte Forschungsinstitut entwickelt seit 37 Jahren innovative Lösungen der inner- und außerbetrieblichen Logistik.

Heute pflegt das Fraunhofer IML zahlreiche, teils langjährige Kontakte zu chinesischen Universitäten, Forschungseinrichtungen und Unternehmen. Denn ein Wissensaustausch von Logistikexperten beider Länder führt zu gewinnbringenden Chancen für den Fortschritt in Wissenschaft und Wirtschaft. Im Rahmen von Industrieprojekten hat das Fraunhofer IML bereits zahlreiche Unternehmen in China bei der Gestaltung innovativer Logistiklösungen unterstützt. So wurden für einen Telekommunikationsausrüster mehrere Fabrikplanungsprojekte realisiert, bei denen eine strategische Neuausrichtung in der Beschaffung, im Lieferantenmanagement und Outsourcing sowie eine Supply-Chain-Transformation hinsichtlich digitaler Anforderungen im Fokus standen. Ein Projekt mit einem Hersteller von Haushaltsgeräten widmete sich ebenfalls einer Greenfield-Planung unter Implementierung innovativer Lösungsansätze der Industrie 4.0.

Weiterhin werden im Rahmen einer Kooperation mit der Tongji-Universität in Shanghai regelmäßig Wissenschaftler und Professoren des IML als Gastdozenten nach China berufen. Das IML koordiniert dabei den fortwährenden Austausch von Wissenschaftlern und Studierenden. Weitere Kooperationen bestehen zum Beispiel mit dem deutsch-chinesischen Ökopark Qingdao und der Stadt Tianjin. Zusätzlich finden regelmäßige Besuche chinesischer Delegationen aus Wirtschaft und Wissenschaft am IML statt, im Rahmen derer neueste Innovationen besichtigt werden. Vorträge auf Konferenzen und Messen in China (zum Beispiel LogiMat) sowie Fachseminare für Unternehmen in Zusammenarbeit

mit den chinesischen Partnern des IML (etwa aus der Consultingbranche) ergänzen die Aktivitäten des Austauschs.

### Alumni-Netzwerk im Fachbereich Logistik

Um diesen Austausch und die Zusammenarbeit beider Länder im Bereich der Logistik weiter zu intensivieren, hat das Fraunhofer IML das deutsch-chinesische Logistik-Netzwerk ALUROUT ins Leben gerufen. ALUROUT ist eines von sieben deutsch-chinesischen Alumni-Fachnetzwerken (DCHAN), die vom BMBF gefördert werden und in verschiedenen Disziplinen das gemeinsame Ziel verfolgen, die Wissenskoooperation beider Länder zu stärken.

Die Hauptakteure des ALUROUT-Netzwerks stellen die deutschen und chinesischen Alumni aus Wissenschaft und Forschung des Fachbereichs Logistik dar. Ziel ist die Identifizierung und Bearbeitung gemeinsamer Forschungs- und Industrieprojekte, die thematisch vor allem die beiden Strategien „Industrie 4.0“ und „Made in China 2025“ forcieren. Die kontinuierliche Alumni-Arbeit im Rahmen von Netzwerkveranstaltungen und Workshops ist vor allem an festen Orten der Zusammenarbeit etabliert, den „AlumniRoutern“ in Qingdao (China) und Dortmund.

Im Juli fand bereits eine erste ALUROUT-Veranstaltung in Shanghai statt. Vorträge aus Industrie und Forschung skizzierten unter anderem die Themen Blockchain und die Anwendungsfelder der Industrie-4.0-Technologien, allen voran Robotik und Sensorik. Als Potenziale für gemeinsame Aktivitäten wurden neben Fachvorträgen zu spezifischen Logistikthemen auch Workshops und Besichtigungen des Einsatzes aktueller Technologien bei Unternehmen erkannt. Durch die Verknüpfung beispielsweise der Blockchain und des Internets der Dinge kann in beiden Ländern die Effizienz in den Prozessen erhöht werden. Chinas Herausforderungen in der Transportlogistik können angegangen und die Performance der deutschen Industrie durch die Ausschöpfung der Technologiepotenziale weiter optimiert werden. Die fortschreitende Urbanisierung beider Länder schafft zusätzlich Kooperationspotenziale in der urbanen Logistik. Innovative technologische Lösungen und Konzepte zur Last Mile Delivery, autonome Transportsysteme, Additive Manufacturing und der Einsatz von Data Science und Künstlicher Intelligenz zur Routen- und Transportplanung stehen dabei im Vordergrund. Deren Weiterentwicklung und Anwendungsszenarien sollen ebenfalls im ALUROUT-Projekt besprochen und bewertet werden.

Mithilfe von Kooperationsinitiativen, wie beispielsweise durch das Fraunhofer IML initiiert, werden die chinesische und die deutsche Wirtschaft, Politik und Gesellschaft nicht nur ihre Vision teilen, sondern auch die zu bewältigenden Herausforderungen gemeinsam lösen, um die Zukunft von „Industrie 4.0“ und „Made in China 2015“ mit kooperativen Logistikinnovationen auszugestalten. ❖

Ansprechpartner für das deutsch-chinesische Alumni-Netzwerk ALUROUT sind Denis Daus und Markus Stute vom Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik. Der Link zur Projektwebseite: [www.imal.fraunhofer.de/de/abteilungen/b2/supply-chain-development---strategy/gefoerderte-projekte/alurout.html](http://www.imal.fraunhofer.de/de/abteilungen/b2/supply-chain-development---strategy/gefoerderte-projekte/alurout.html)





## „Freie Investitionsbedingungen auf allen Seiten“

Eine Verschärfung des Außenwirtschaftsgesetzes soll es der Bundesregierung künftig möglich machen, bei ausländischen Beteiligungen an deutschen Unternehmen einzuschreiten – eine Maßnahme, die insbesondere chinesische Investoren trifft. Thilo Brodtmann und Ulrich Ackermann vom Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau (VDMA) erläutern, was sie sich von der Politik erhoffen und worauf sich mittelständische Maschinenbauunternehmen einstellen müssen.

**Ihr Präsident Carl-Martin Welcker sprach gegenüber der F.A.Z. davon, dass die deutschen Maschinenbauer „keinen Schutz vor China“ brauchen. Können Sie diese Aussage vertiefen?**

» *Brodtmann:* Wir kritisieren an der Politik, dass sie den verkehrten Weg einschlägt. Wir erleben einen Welthandel, der zunehmend von Protektionismus geprägt ist. Deshalb appellieren wir an die Bundesregierung, auf die Chinesen einzuwirken. China soll seine Märkte öffnen und seine Investitionsbedingungen derart gestalten, wie die Chinesen sie umgekehrt in Europa vorfinden. Die EU-Kommission in Person von Kommissarin Cecilia Malmström, aber auch deutsche Politiker sollten versuchen, ein Level Playing Field zu schaffen. Ein „Wie du mir, so ich dir“ bringt uns nicht weiter. Man kann sich zwar denken, dass es bei der angedachten Verschärfung des deutschen Außenwirtschaftsrechts in erster Linie um China geht, aber letztlich gelten die Regeln ebenso für Investoren aus allen anderen Ländern. Eine Verschärfung würde also alle treffen – das kann nicht das Ziel unserer Politik sein.

**Nach eigenen Aussagen arbeitet die Bundesregierung an einer Öffnung des chinesischen Marktes. Vermissen Sie Fortschritte?**

» *Brodtmann:* In der Tat vermissen wir einen Erfolg, denn die Verhandlungen für ein Investitionsabkommen mit China, das auch den Marktzugang regelt, werden schon über fünf Jahre geführt und erst im Juli wurden erstmals Angebote ausgetauscht. Da hätte längst mehr passieren können und müssen.

**Botschafter Shi Mingde dreht den Spieß um und fordert die Bundesregierung auf, ihren Markt für chinesische Firmen weiter zu öffnen. Im Vergleich hätten deutsche Unternehmen bislang ein Vielfaches in der Volksrepublik investiert. Wie antworten Sie darauf?**

» *Brodtmann:* Das ist natürlich absurd, es gibt aktuell keinen offeneren Markt für Investitionen als Deutschland. Und die deutschen Investitionen in China haben die gewünschte Technologie ins Land gebracht und Hunderttausende von hochwertigen Arbeitsplätzen vor Ort geschaffen. Allerdings hat es Beijing bislang versäumt, Bedingungen zu schaffen, die mit den unseren vergleichbar sind. In vielen Bereichen können nach wie vor deutsche Unternehmen ohne chinesischen Joint-Venture-Partner gar nicht aktiv werden. Wir wollen den freien Handel, und wir wollen freie Investitionsbedingungen – aber auf allen Seiten. Auch eine deutsche Firma sollte ein chinesisches Hightechunternehmen kaufen können, wie es in der anderen Richtung durchaus passiert. Das ist uns ganz wichtig.

*„Beijing hat es bislang versäumt, Bedingungen zu schaffen, die mit den unseren vergleichbar sind“*

**Können Sie die Motivation der Bundesregierung verstehen, die Prüfschwelle für ausländische Investitionen weiter abzusenken?**

» *Brodtmann:* Offenbar hat die Bundesregierung ihr Vertrauen in die Märkte verloren. Letztendlich – und da schließe ich die sogenannten kritischen Infrastrukturen ein – lassen sich im Falle einer Veräußerung bereits jetzt sehr konsequente Vorgaben machen. Und über ein Vertragsverletzungsverfahren lassen sich Verstöße ebenso gut ahnden. Eine Absenkung der Prüfschwelle ist deshalb nicht nötig.

» *Ackermann:* Eine solche Verschärfung wäre zudem eine Art grundsätzliches Misstrauen gegen ausländische Investoren. Ihnen wird damit unterstellt, nicht so gut zu arbeiten, wie es die Käufer aus Deutschland oder der EU tun.

**Es scheint, als schätze die deutsche Öffentlichkeit chinesische Investitionen kritischer ein als beispielsweise amerikanische. Deckt sich das mit Ihren Erfahrungen?**

» *Brodtmann:* Das mag durchaus ein Thema sein, die Sichtweise ist aber bedenklich, weil oftmals die tatsächlichen Einblicke

fehlen. Wenn wir die Unternehmen aus unserer Industrie anschauen, in die Chinesen investiert haben, können wir ganz klar sagen: Die Investitionszusagen werden eingehalten. Arbeitsplatzabbau ist praktisch kein Thema. Das Management bleibt oft an Bord und die Chinesen respektieren auch deutsche Gepflogenheiten und den guten Umgang mit Betriebsräten. Zudem wurde meist das Wachstum der übernommenen Firma vorangebracht und für das Unternehmen wurden die Märkte in China in einer Weise geöffnet, wie es das übernommene Unternehmen allein nie geschafft hätte. Also: Entsprechende Befürchtungen sind in keiner Weise gerechtfertigt.

### Strategische Investitionen aus China zielen gemeinhin auf eine Übernahme ab. Ist in diesen Fällen die Absenkung des Schwellenwertes auf 15% oder 10% nicht überflüssig?

» **Ackermann:** Im Maschinenbau sprechen wir überwiegend vom Mittelstand – und ein mittelständisches Unternehmen verkauft oder verkauft nicht. Da geht es nicht um 25% oder 15%. In unserer Industrie ist

dies eine Scheindiskussion. Bei börsennotierten Unternehmen anderer Branchen mag die Höhe der Beteiligung tatsächlich wichtig sein, im Maschinenbau eher nicht.

» **Brodtmann:** Es gibt zwei Aspekte, die uns sehr wichtig sind. Der erste lautet: „Wie läuft so eine politische Prüfung einer Übernahme ab? Wer entscheidet unter Ausleuchtung welcher Rahmenbedingungen, was passiert?“ Wir hatten Fälle, in denen allein die Androhung der Prüfung dafür gesorgt hat, dass sich der chinesische Investor zurückzog. Die Folgen hatte das Unternehmen zu tragen, eine Haftung für den durch den staatlichen Eingriff eingetretenen Schaden existiert nicht. Der zweite Aspekt: Wir haben im Maschinenbau sehr viele eigentümergeführte Unternehmen – und die klappen durchaus das Grundgesetz auf und betonen, dass sie über ihr Eigentum selbst verfügen dürfen. Wenn sie also nach Prüfung aller Angebote der Meinung sind, dass der chinesische Investor dem Unternehmen besser täte als ein anderer, dann muss es ihnen auch freistehen, nach China zu verkaufen. In diesen beiden Punkten gibt sich die Bundesregierung eher zugeknöpft.

### Das Thema betrifft nicht nur Firmen, die im Bereich der kritischen Infrastruktur gelistet sind. Gibt es klare Kriterien, nach denen eine Prüfung angeordnet werden kann?

» **Ackermann:** Es gibt den Begriff der öffentlichen Sicherheit und Ordnung und der ist in der Verordnung auch einigermaßen klar definiert. In der Frage der kritischen Infrastrukturen sind wir als Maschinenbauer eher indirekt betroffen. Da geht es beispielsweise um die Software, die zum Betreiben von Infrastrukturanlagen nötig ist. Ansonsten geht es bei der Definition von Sicherheit und Ordnung vor allem um Produkte, die in der Exportkontrolle gelistet sind – im weitesten Sinne um Kryptotechnologie und Rüstung.

» **Brodtmann:** Eigentlich ist es schade, dass noch kein Fall, bei dem der Staat eine Übernahme verhindert hat, vor Gericht gelandet ist. Dann würde sich klären, ob die angelegten Kri-

terien tatsächlich gerichtsfest sind – unter anderem die Behauptung, dass eine bestimmte Firma über eine einzigartige Technik verfügt.

### Glauben Sie, dass allein die derzeitige Diskussion schon potenzielle Investoren abschreckt?

» **Brodtmann:** Jede weitere Regulierung sorgt dafür, dass ein Interessent intensiv über ein Engagement nachdenkt. Im Grunde sollten wir uns doch über Ansiedlungen freuen. So begrüßen wir, dass die chinesische CATL in Thüringen eine Batteriezellfabrik bauen will. Private Investoren sollten willkommen heißen werden. Ihnen Steine in den Weg zu legen, wenn sie über einen Einstieg in ein bestehendes Unternehmen für eine Fortentwicklung sorgen, erscheint völlig sinnlos. Es ist arbeitsplatz- und standortfeindlich, geradezu kontraproduktiv.

» **Ackermann:** Als der Maschinenbauer Lohmann von Tesla übernommen wurde, gab es Lobeshymnen, dass Elon Musk hierzulande investiert.

Es galt als Zeichen dafür, wie gut die deutsche Technologie ist. Aber wenn nun eine chinesische Firma kommt, dann wird das per se angezweifelt. Es wird zwischen angeblich guten und schlechten Ländern unterschieden. Das ist nicht sinnvoll.

» **Brodtmann:** Wir haben die Erfahrung gemacht, dass Betriebsräte den Einstieg einer chinesischen Firma durchaus positiv sehen, weil das deutsche Betriebsverfassungsgesetz in Gänze anerkannt wird. Wenn dagegen ein US-Unternehmen oder eine Private-Equity-Firma vor der Tür steht, klingeln häufig die Alarmglocken. :::: DAS INTERVIEW FÜHRTE H. JÜRGEN HEINBUCH

„Im Maschinenbau ist die Diskussion um einen Schwellenwert von 10% oder 15% eine Scheindiskussion“



Der Volks- und Betriebswirt **Thilo Brodtmann** ist seit 2015 Hauptgeschäftsführer des Verbandes Deutscher Maschinen- und Anlagenbau (VDMA).



Als Abteilungsleiter ist **Ulrich Ackermann** im VDMA zuständig für alle Außenhandels-themen.



# Neue „Superbehörde“ für Marktüberwachung

*Im Reich der Mitte müssen sich Unternehmen auf einige Neuerungen beim Marktzugang und den Produktstandards einstellen.*

VON TOBIAS BREITWIESER :: Seit April ist die neu gegründete State Administration for Market Regulation (SAMR) aktiv. Sie bündelt bislang auf verschiedenste Institutionen und staatliche Ebenen verteilte Zuständigkeiten. Beobachter hatten zumindest in den ersten Monaten eine schwierige Übergangsphase und längere Bearbeitungszeiten befürchtet. Bestätigen konnte sich dies bislang jedoch nicht. Der Umbau der Behörden findet bislang eher jenseits des öffentlichen Scheinwerferlichts statt. Offizielle Informationen sind spärlich und auch chinesische Medien berichten bislang kaum.

Betroffen von den Neuerungen sind in- wie ausländische Unternehmen. Letztere beklagten in der Vergangenheit immer wieder die schwierigen Zulassungsbedingungen für ihre Produkte sowie die vergleichsweise schwache Überwachung der chinesischen Konkurrenz. Dies dürfte sich nun ändern. Wesentliche Elemente bilden dabei höhere und klarer definierte Qualitäts- und Sicherheitsstandards sowie die Schaffung und Einhaltung fairer Spielregeln für alle Marktakteure. Teil der Neustrukturierung ist auch eine klarere Abgrenzung der Zuständigkeiten des Zentralstaats, der Provinzen sowie der Stadt- und Bezirksverwaltungen.

## Wenig offizielle Informationen

Offizielle Veröffentlichungen der SAMR zu geänderten Dokumentations- und Meldepflichten, Rückrufregelungen und vorgesehenen Strafen für Unternehmen gibt es bislang keine. Die endgültige Organisationsstruktur der Behörde wurde erst vor Kurzem offiziell bekannt gegeben. Bei den bislang an die Öffentlichkeit gelangten Informationen handelt es sich immer noch um inoffizielle Dokumente. Frau Heng Lue, Chief Representative der DZ BANK in Beijing, vermutet, dass sich erst nach einiger Zeit durch die praktische Arbeit herausbilden wird, wie genau die Behörde agiert und welche Konsequenzen dies für die Unternehmen haben wird. Klar ist, dass sich die chinesischen Behörden in ihren Regeln und Zielvorgaben im Hinblick auf Produktsicherheit und -qualität an europäischen und – in geringerem Maße – amerikanischen Standards orientieren werden.

Der Umfang der Zuständigkeiten der SAMR überrascht trotz allem viele Experten. Drei zuvor eigenständige Behörden gehen in ihr auf: das Staatliche Zentralamt für Industrie und Handel SAIC (State Administration for Industry and Commerce), das Staatliche Zentralamt für Qualitätsüberwachung, Inspektion und Quarantäne AQSIQ (General Administration of Quality Supervision, Inspection and Quarantine) sowie das Staatliche Zentralamt für Lebens- und Arzneimittelüberwachung CFDA (China Food and Drug Administration).

Gerade bei Neuzulassungen von medizintechnischen Produkten und Medikamenten befürchten Branchenkenner nach Angaben von GTAI durch die Auflösung der alten CFDA

und des neu geschaffenen Staatlichen Zentralamts für Arzneimittelüberwachung, das der SAMR als Subbehörde nachgeordnet ist, vorerst längere Bearbeitungszeiten, wechselnde Ansprechpartner sowie Verfahrensunterbrechungen. Heng Lue kann zumindest die Bedenken über verzögerte Zulassungsverfahren für Produkte derzeit nicht bestätigen. Bislang gebe es keine Berichte über derartige Schwierigkeiten.

## Grauzonen werden reguliert

Wie für den Arzneimittelbereich entsteht auch für die Überwachung von Lebensmitteln eine eigenständige Subbehörde unter der Kontrolle der SAMR. Eine der ersten Amtshandlungen ist die Auflösung einer bisherigen Marktgrauzone. Lebensmittel und Wirkstoffe mit nicht nachgewiesenen medizinischen Wirkungen, die bisher kaum bis gar nicht reguliert wurden, werden genauer und nach klaren Regeln überwacht. Damit sollen Qualitätsstandards gesichert und dem Geschäft mit allzu großen Versprechungen über die heilende Wirkung zwielichtiger Mittel Einhalt geboten werden. Auch sensible Spezialbereiche wie Babynahrung unterliegen künftig höheren Anforderungen und einer strengeren Aufsicht.

Namentlich erhalten bleiben die Behörde für Normung und Standardisierung SAC, zuständig für die technische Marktregulierung, sowie die Behörde für Zertifizierung und Akkreditierung CNCA. Allerdings werden beide umstrukturiert und der SAMR, wie die Arznei- und Lebensmittelbereiche, als Subbehörde nachgeordnet. Auch das Staatliche Patentamt SIPO wird der neuen Behörde unterstellt – bislang unterstand es direkt dem Staatsrat.

Eine Änderung mit möglicherweise größeren Konsequenzen ist die Übernahme der Wettbewerbsüberwachung und -durchsetzung von der Nationalen Entwicklungs- und Reformkommission NDRC (National Development and Reform Commission) sowie vom Handelsministerium. Heng Lue geht davon aus, dass vor allem die Regulierung im M&A-Bereich in Zukunft deutlich strenger ausgelegt werden könnte als bisher, um die inländischen Märkte kompetitiv zu halten.

## Außenhandel ist nicht Aufgabe der neuen Behörde

Eine für ausländische Firmen relevante Neuerung ist die Trennung der Regulierung des reinen Binnenhandels vom Im- und Export. Bislang war für beide Bereiche das AQSIQ zuständig. Die Überwachung des Außenhandels wurde als einer der wenigen Bereiche nicht in die SAMR aufgenommen, sondern inklusive der behördlichen Strukturen an die Zollverwaltung abgegeben.

Das von der Deutschen Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit umgesetzte Deutsch-Chinesische Projekt Qualitätsinfrastruktur ([www.quality-infrastructure-china.org](http://www.quality-infrastructure-china.org)) bietet deutschen Unternehmen Hilfe beim Markteintritt. ::

## CHINA

**Dem Tesla-Rivalen könnte die Puste ausgehen**

Die chinesische Antwort auf Tesla hat bei ihrem Börsendebüt elektrisiert. Die schwindelerregende Bewertung von NIO lässt sogar den US-Rivalen von Elon Musk wie ein Schnäppchen wirken. Inklusiv des nachbörslichen Handels hat sich der Aktienpreis fast verdoppelt, nur zwei Tage nachdem der Elektroautobauer mit seinem IPO an der New Yorker Börse 1 Mrd. US-Dollar eingenommen hat. Der Marktwert kletterte damit auf 14 Mrd. US-Dollar und übertraf Autobauer wie Kia Motor und Mazda.

Der Anreiz ist klar. NIO stellt hochleistungsfähige Autos her und China ist der größte Markt für Elektrofahrzeuge. Die Regierung ist die treibende Kraft dahinter und die Anleger wetten darauf, dass NIO der von Beijing erkorene Nationale Champion wird. Die prominente Riege chinesischer Technologiegiganten, die hinter NIO steht, umfasst Tencent und Baidu.

Aber die Aktie scheint nun eine riskante Wette zu sein. NIO erzielt erst seit einigen Monaten überhaupt Umsätze, erst im Juni wurde mit der Auslieferung des einzigen Modells ES8 begonnen. Teslas aktueller Wert entspricht dem 1,8fachen der erwarteten Umsätze 2020, wie aus den Daten von S&P Global Market Intelligence her-

vorgeht. Um ein solches Verhältnis zu erreichen, müsste NIO in zwei Jahren einen Umsatz von 7 Mrd. US-Dollar erzielen. Dem läge ein Produktionstempo von 110.000 Autos pro Jahr zugrunde – ein sehr ambitioniertes Ziel für ein Unternehmen, das im vergangenen Monat 1.121 Autos ausgeliefert und im ersten Halbjahr nur 7 Mio. US-Dollar Umsatz gemacht hat. *Die Dow Jones*



## CHINA

**Krones kauft zu**

Krones baut den Geschäftsbereich Prozesstechnik mit einer Übernahme in China aus. Der deutsche Hersteller von Verpackungs- und Abfülltechnik hat eigenen Angaben zufolge die Shanghai Xiantong Equipment Installation gekauft. Das Unternehmen arbeite bereits seit 20 Jahren mit den Chinesen zusammen, heißt es. Angaben zum Kaufpreis machte Krones nicht. *Die Dow Jones*

## INDIEN

**KfW IPEX-Bank finanziert Exporte**

Die KfW IPEX-Bank unterstützt einen der führenden Stahlproduzenten Indiens, JSW Steel, sowie seine Tochter JSW Steel Coated Products, beim Ausbau von Kapazitäten. Die Bank stellt hierzu Kapital von insgesamt rund 110 Mio. Euro zur Verfügung und finanziert damit eigenen Angaben zufolge Lieferungen der deutschen Exporteure SMS und Primetals Technologies.

„Die Finanzierung von Anlagenexporten für die Stahlproduktion ist eine Kernkompetenz der Bank“, kommentiert Michael Nosbüsch, Abteilungs-

leiter Grundstoffindustrie bei der IPEX-Bank. Für den Standort Dolvi im Bundesstaat Maharashtra liefert SMS ein Konvertorstahlwerk und Primetals Technologies exportiert Lieferungen und Leistungen für die Elektrik und Automatisierung einer Warmbandstraße. Insgesamt beläuft sich die Finanzierungssumme auf rund 70 Mio. Euro.

Mit dem Expansionsprogramm will JSW Steel seine Stahlproduktionskapazität in den nächsten drei Jahren von derzeit 5 Mio. auf 10 Mio. t im Jahr verdoppeln. *Die Dow Jones*

## CHINA

**Shi lädt zu Investitionen ein**

Chinas Botschafter Shi Mingde hat die deutschen Energiekonzerne aufgefordert, in die Stromnetze der Volksrepublik zu investieren. „China hat diesen Bereich für ausländische Beteiligungen geöffnet. Konzerne wie Eon und RWE sind herzlich eingeladen“, sagte der Diplomat gegenüber der Rheinischen Post. „Bis zu einer Beteiligung von 50% ist alles möglich“, ergänzte er.

Zuletzt hatte die Bundesregierung den Einstieg des chinesischen Netzgiganten SGCC beim Stromnetzbetreiber 50Hertz mithilfe der KfW vereitelt. Berlin sorgt sich vor der chinesischen Einflussnahme bei kritischer Infrastruktur und dem Absaugen von Spitzentechnologie. So scheiterte jüngst die Übernahme des Spezialmaschinenbauers Leifeld Spinning Metals am Einspruch Berlins.

Shi kritisierte, dass die Bundesregierung das Außenwirtschaftsgesetz ändern will, um bei ausländischen Beteiligungen früher einschreiten zu können. „Seit 30 Jahren investieren deutsche Unternehmen in China – bisher insgesamt 80 Mrd. Euro. Wir investieren erst seit etwa fünf Jahren in Deutschland. Das kann nicht länger eine Einbahnstraße sein“, so Shi. *Die Dow Jones*

## MALAYSIA

**OMV kauft 50% an Sapura**

Malaysias Öl- und Gasdienstleister Sapura Energy will mit der österreichischen OMV eine strategische Partnerschaft eingehen. Sapura Energy teilte in einer Eingabe an die heimische Börse mit, OMV habe die Absicht, eine 50-prozentige Beteiligung an der Tochtergesellschaft Sapura Upstream zu erwerben. Der geplanten Transaktion wird ein Unternehmenswert von 1,6 Mrd. US-Dollar zugrunde gelegt. Man habe vereinbart, die laufenden Verhandlungen exklusiv fortzusetzen. „Die angestrebte Partnerschaft mit Sapura ist ein wichtiger Schritt, die OMV-Aktivitäten in Südostasien zu entwickeln“, sagte OMV-Chef Rainer Seele laut Mitteilung des österreichischen Konzerns. *Die Dow Jones*

## Mit vielen Innovationen im Gepäck



*Die internationale Fachmesse für Baumaschinen, Baustoffmaschinen, Baufahrzeuge und Baugeräte öffnet im November in Shanghai wieder ihre Pforten. Im Interview erläutert Maritta Lepp, Projektleiterin der „bauma CHINA“ bei der Messe München, wie chinesische Regierungsinitiativen die Branche fördern und welche Trends die Besucher dieses Jahr erwarten.*

**Vom 27. bis 30. November treffen sich Aussteller aus der ganzen Welt auf der „bauma CHINA“ in Shanghai. Wen erwarten Sie dort?**

» Auf der „bauma CHINA“ 2018 wird die gesamte Branche von Baumaschinen, Baustoffmaschinen, Bergbaumaschinen bis hin zu Baufahrzeugen und Baugeräten vertreten sein. Aus dem Baumaschinenbereich sind alle wichtigen Key-Player vor Ort: Unternehmen wie Ammann, Komatsu oder Wirtgen nutzen die Messe, um ihre neuesten Produkte und Innovationen vorzustellen. Darüber hinaus wird es sechs große, internationale Gemeinschaftsstände geben, an denen sich Deutschland, Italien, Spanien, Südkorea, die Türkei und die USA präsentieren werden, sowie einen weiteren Gemeinschaftsstand mit Ausstellern aus verschiedenen europäischen Ländern. In diesem Jahr erwarten wir mehr als 200.000 Besucher aus rund 149 Ländern auf der Messe.

**Wie entwickelt sich Chinas Bauwirtschaft derzeit?**

» Im vergangenen Jahr ist der chinesische Baumaschinenmarkt um 81% gewachsen, das macht ihn zur weltweiten Nummer eins. Auch die Prognosen für 2018 sehen gut aus: Eine Analyse des Marktforschungsinstitutes Off-Highway Research geht von einem weiteren Wachstum um 30% aus. Diese positive Entwicklung ist sicherlich mitunter auf die In-

itiative „One Belt, One Road“ der chinesischen Regierung zurückzuführen. Dadurch wurden zahlreiche neue Infrastrukturprojekte angestoßen, sodass sich die Nachfrage und Auftragslage im chinesischen Baumaschinensektor deutlich erhöht hat. Die verbesserte Wachstumsrate im Immobiliengeschäft lässt sich auch auf das „Public-Private Partnership“-Modell (PPP-Model) zurückführen: Das Modell begünstigt Bauvorhaben von Privatinvestoren, die der chinesischen Bevölkerung einen Nutzen bringen.

*„Die positive Entwicklung der Bauwirtschaft in China lässt sich mitunter auf die Initiative ‚One Belt, One Road‘ zurückführen“*

**Welche Trends können Sie in den einzelnen Sektoren der Branche beobachten?**

» Wie eben bereits erwähnt, boomt der Baumaschinensektor derzeit aufgrund der chinesischen Regierungsinitiativen. Das Marktforschungsinstitut Off-Highway hat herausgefunden, dass Hersteller von Mobilkränen, Raupenbaggern und Radladern 2017 besonders von den Infrastrukturprojekten profitiert haben. Ebenso wirkt sich das PPP-Modell positiv auf die Nachfrage von Betonpumpen, Baggern und Kranen aus. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich der Verkauf von Betonmaschinen und Raupenkränen sogar verdreifacht.

Die „bauma CHINA“ findet vom 27. bis 30. November 2018 in Shanghai statt. Detaillierte Informationen zu den Produkteinführungen werden im Vorfeld in einer Online-Show-Vorschau unter <http://www.bauma-china.com> veröffentlicht.



### Welche Chancen sehen Sie für deutsche Firmen?

» Für die Europäischen Union ist die Volksrepublik ein wichtiger Handelspartner geworden: Laut einer Mitteilung des europäischen Statistikamts Eurostat aus dem Frühjahr hat sich der gegenseitige Warenaustausch seit dem Jahr 2000 fast verdreifacht. Bis 2017 stieg der Anteil Chinas am Warenverkehr der EU von 5,5% auf 15,3%, das Handelsvolumen lag bei 573 Mrd. Euro. Auf der deutschen Exportliste steht China nach den Vereinigten Staaten und Frankreich unmittelbar auf dem dritten Platz.

Die wichtigsten chinesischen Baufirmen – allesamt große Staatskonzerne wie China State Construction Engineering Corp oder China Railway Construction Corp – bewerben sich auch im Ausland erfolgreich um Großprojekte. Davon können deutsche Unternehmen profitieren, wenn sie als Zulieferer in die Drittländer eintreten.

*„Deutsche Unternehmen können als Zulieferer chinesischer Staatskonzerne in Drittländern profitieren“*

### Auf welche Ausstellung oder Veranstaltung freuen Sie sich am meisten?

» Viele der teilnehmenden Aussteller werden in diesem Jahr neue Produkte vorstellen, die speziell auf die Bedürfnisse der lokalen Märkte in der Region Asien zugeschnitten sind. Im Außenbereich der Messe werden deshalb spektakuläre Shows stattfinden, die die Leistung der Maschinen ebenso wie die Fähigkeiten ihrer Bediener unter Beweis stellen. Ich rechne außerdem mit einer neuen Produktlinie des chinesischen Herstellers Sany, etwa im Bereich der schweren Lkw. Darüber hinaus wartet auf die Messebesucher ein besonderes Highlight: Erstmals seit 2012 wird der Branchenriese aus den USA, Caterpillar, 2018 wieder an der „bauma CHINA“ teilnehmen. Ich bin mir sicher, dass der weltweit führende Hersteller von Baumaschinen viele Innovationen im Gepäck hat. ...



*Im Außenbereich der „bauma CHINA“ wird es wieder spektakuläre Shows geben, die die Leistung der Maschinen und die Fähigkeiten ihrer Bediener unter Beweis stellen.*



*Auf der diesjährigen „bauma CHINA“ in Shanghai wird die gesamte Branche von Baumaschinen, Baustoffmaschinen, Bergbaumaschinen bis hin zu Baufahrzeugen und Baugeräten vertreten sein.*



## Das neue private Einkommensteuerrecht

Am 31. August hat der chinesische Staatsrat ein neues privates Einkommensteuergesetz beschlossen. Das Gesetz tritt zum 1. Januar 2019 in Kraft, wobei einige Änderungen bereits ab diesem Oktober umgesetzt werden. Unternehmen und Privatpersonen, die dem Gesetz unterfallen, müssen sich sehr zeitnah mit den Änderungen vertraut machen, da sie umfassende Anpassungen in der bisherigen Steuerpraxis erfordern.

VON SUSANNE RADEMACHER UND SIMON HENKE :: Ab dem 1. Oktober gilt ein neuer Pauschbetrag von 5.000 Yuan pro Monat (bislang: 3.500 Yuan für chinesische Staatsbürger und 4.800 Yuan für Ausländer), der vom zu versteuernden Einkommen aus Lohn und Gehalt abgezogen werden kann. Daneben bleiben – wie bisher – Beiträge zur chinesischen gesetzlichen Sozialversicherung sowie zum Mandatory Housing Fund im Rahmen der privaten Einkommensteuer abzugsfähig. Im Ergebnis reduziert sich daher für alle Steuerpflichtigen das zu versteuernde Einkommen aus Lohn und Gehalt.

Die unteren Steuerstufen 1 bis 3 auf Einkommen und Gehalt werden ausgeweitet, wodurch eine weitere Steuererleichterung erzielt wird, während Stufe 4 enger wird. Die Steuerstufen 5 bis 7 bleiben in der bisherigen Aufteilung bestehen. Tabelle 1 (unten) zeigt auf, welchen Steuersätzen Einkommen aus Lohn und Gehalt ab dem 1. Oktober unterliegen; neue Steuersätze/Steuerstufen für Einkommen aus Produktion oder Geschäftsbetrieb selbstständiger industrieller/gewerblicher Haushalte finden sich in Tabelle 2.

**TABELLE 1: STEUERSÄTZE AUF EINKOMMEN AUS LOHN UND GEHALT AB DEM 1. OKTOBER 2018**

Steuerstufe	Monatsbrutto (nach Abzügen; in Yuan)	Steuersatz
1	≤ 3.000	3%
2	3.000 ≤ 12.000	10%
3	12.000 ≤ 25.000	20%
4	25.000 ≤ 35.000	25%
5	35.000 ≤ 55.000	30%
6	55.000 ≤ 80.000	35%
7	> 80.000	45%

Quelle: Beiten Burkhardt

**TABELLE 2: STEUERSTUFEN FÜR EINKOMMEN AUS PRODUKTION ODER GESCHÄFTSBETRIEB**

Steuerstufe	Jahresbrutto (nach Abzügen; in Yuan)	Steuersatz
1	≤ 30.000	5%
2	30.000 ≤ 90.000	10%
3	90.000 ≤ 300.000	20%
4	300.000 ≤ 500.000	30%
5	> 500.000	35%

Quelle: Beiten Burkhardt

### Änderungen ab dem 1. Januar 2019

Zu Beginn des nächsten Jahres werden von bisher elf nur noch neun Einkommensgruppen fortgeführt (siehe Tabelle 3).

Bis jetzt wurden Einkünfte aus Lohn und Gehalt monatlich versteuert. Ab dem 1. Januar werden Einkünfte aus den ersten vier in Tabelle 3 genannten Einkommensgruppen (Lohn und Gehalt, Einkommen aus privater Dienstleistung, Einkommen aus Urheberrechten und Lizenzgebühren) als „Umfassendes Einkommen“ einer jährlichen Steuerbetrachtung unterworfen, wenn die steuerpflichtige Person in China steueransässig ist. In einem solchen Fall gilt, dass

- Einkünfte aus diesen vier Gruppen addiert werden und die sich ergebende Summe für die Ermittlung der einschlägigen Steuerstufen herangezogen wird,
- die vorläufige Steuererklärung weiterhin monatlich abzugeben ist,
- die vorläufige Steuer weiterhin monatlich abzuführen ist und

**TABELLE 3: VERÄNDERUNG DER EINKOMMENSGRUPPEN AB DEM 1. JANUAR 2019**

Bisher	Ab 1. Januar 2019
Lohn und Gehalt	Lohn und Gehalt
Einkommen aus privater Dienstleistung	Einkommen aus privater Dienstleistung
Einkommen aus Urheberrechten	Einkommen aus Urheberrechten
Lizenzgebühren	Lizenzgebühren
Produktions-/Geschäftseinkommen selbstständiger industrieller/gewerblicher Haushalte	Geschäftseinkommen
Zinsen, Dividenden, Boni	Zinsen, Dividenden, Boni
Einkommen aus Vermietung	Einkommen aus Vermietung
Einkommen aus Eigentumsübergang	Einkommen aus Eigentumsübergang
Außergewöhnliche Einkommen	Außergewöhnliche Einkommen
Einkünfte aus Betrieb von Unternehmen/Institutionen auf Basis von Verträgen oder Vermietung	–
Einkommen aus anderen gesetzlich bestimmten Quellen	–

Quelle: Beiten Burkhardt



- im März bis Juni des Folgejahres eine abschließende Steuererklärung zur endgültigen Steuerfestsetzung einzureichen ist.

Auf das „Umfassende Einkommen“ kann ein Pauschbetrag von 60.000 Yuan/Jahr steuermindernd geltend gemacht werden. Daneben bleiben Beiträge zur chinesischen gesetzlichen Basis-Sozialversicherung sowie zum Mandatory Housing Fund im Rahmen der privaten Einkommensteuer abzugsfähig. Neu hinzu kommt, dass alle Steuerpflichtigen dieser Einkommensgruppe Ausgaben für die Ausbildung von Kindern, Erwachsenenbildung, Behandlungskosten schwerer Erkrankungen, Mieten beziehungsweise Zinsen auf Darlehen für privaten Wohnraum und Pflegekosten für ältere Familienmitglieder steuermindernd geltend machen können („Sonderabzüge“).

### „Umfassendes Gehalt“ bei Nicht-Steueransässigen

Zu versteuerndes Einkommen aus Lohn und Gehalt ist das monatliche Bruttoeinkommen nach Abzug des Pauschbetrages in Höhe von 5.000 Yuan/Monat. Steuer auf Einkommen aus privater Dienstleistung, Urheberrechten und Lizenzgebühren entfällt auf den jeweils erhaltenen Betrag. Die Steuer ist monatlich/anderweitig unterjährig per Zahlung zu erklären und abzuführen, eine endgültige Jahressteuererklärung im Folgejahr ist nicht notwendig.

### Einkünfte aus anderen Einkommensgruppen

- Einkommen aus Vermietung: Hier finden die Besteuerung und der Steuerabzug wie folgt statt: Wenn die Einkünfte aus einer Mietzahlung bis zu 4.000 Yuan betragen, können pauschal 800 Yuan steuermindernd abgezogen werden. Bei einer Mietzahlung von 4.000 Yuan oder mehr können 20% dieser Zahlung steuermindernd als Ausgaben abgezogen werden.
- Einkommen aus Eigentumsübergang: Das steuerbare Einkommen berechnet sich aus dem Verkaufserlös minus Anschaffungskosten minus verhältnismäßige Aufwendungen.
- Einkommen aus Zinsen, Dividenden, Boni: Das steuerbare Einkommen ist der jeweils erhaltene Betrag.
- Geschäftseinkommen: Das steuerbare Einkommen ist das Bruttoeinkommen aus einem Steuerjahr (das heißt Kalenderjahr) nach Abzug von Kosten, Ausgaben und Verlusten. 15 Tage nach Ende eines Monats/Quartals ist die Steuer vorläufig zu erklären und abzuführen. Bis zum 31. März des Folgejahres muss die endgültige Jahressteuererklärung durchgeführt werden.

Für die ersten drei genannten Einkommensarten ist die Steuer monatlich (oder anderweitig unterjährig per Zahlung) zu erklären und abzuführen. Eine jährliche Abschlusssteuererklärung im Folgejahr ist nicht notwendig.

Ob und in welchem Umfang eine Person mit ihren Einkünften der privaten Einkommensteuer unterliegt, richtet sich zukünftig danach, ob sie in China steueransässig ist oder nicht. Personen mit dauerhaftem Wohnsitz sind in China

steueransässig und unterliegen mit ihrem Welteinkommen der chinesischen Steuer. Personen ohne dauerhaften Wohnsitz gelten zukünftig dann als in China steueransässig, wenn sie sich mindestens 183 Tage während eines Kalenderjahres in China aufhalten.

Das neue Gesetz enthält Bestimmungen zur Missbrauchsbekämpfung. Steuerbehörden haben die Möglichkeit, Steueratbestände zu untersuchen und Steuern nachträglich neu festzusetzen, zum Beispiel wenn kein vernünftiger wirtschaftlicher Zweck erkennbar ist, Vermögen nicht zu üblichen Bedingungen übertragen wurde, Steuern durch Einbeziehung von Offshore-Steuerparadiesen vermieden wurden oder andere Umstände darauf hinweisen, dass eine Gestaltung genutzt wurde, die nur einer unzulässigen Steuerverkürzung dient.

### Offene Fragen und Handlungsempfehlungen

Das neue Gesetz lässt aktuell noch viele Fragen offen, die bald durch Ausführungsbestimmungen und Steuerzirkulare der staatlichen Steuerbehörde erläutert werden. So bleiben bisher unter anderem folgende Punkte unklar:

- Bleibt die besondere steuerliche Behandlung von einmaligen Bonuszahlungen mit verminderter Steuerlast nach dem 1. Januar 2019 bestehen?
- Werden die Sonderabzugsmöglichkeiten für bestimmte geldwerte Vorteile, die ausländischen Mitarbeitern bisher gewährt wurden, abgeschafft, da sie als durch die neuen, erweiterten Steuerfreibeträge ersetzt gelten?
- Werden für die Sonderabzüge Obergrenzen eingeführt?
- Wie erfolgt in der Praxis die jährliche endgültige Festsetzung für das „Umfassende Einkommen“?
- Bleiben Einkünfte aus nicht-chinesischen Quellen nicht-steueransässiger Personen, die sich weniger als fünf Jahre in China aufgehalten haben, steuerbefreit?

Aufgrund der vielen offenen Fragen sind Unternehmen und Mitarbeiter gut beraten, in den folgenden Wochen und Monaten die weiteren Verlautbarungen der Regierung zur Umsetzung des neuen Gesetzes genauestens zu verfolgen. Bereits jetzt sollten Steuerzahler und deren Arbeitgeber die folgenden Maßnahmen ergreifen:

- Anpassung der Lohn- und Buchhaltungsprozesse
- Neuverhandlung/-strukturierung von Vergütungspaketen
- Überprüfung und Anpassung von Budgets
- Implementierung von Compliance-Prozessen im Hinblick auf die neuen Verpflichtungen zum Steuereinbehalt
- Steuerrisikobewertung/Missbrauchsprävention ❖❖❖

Susanne Rademacher ist Rechtsanwältin und Partnerin bei Beiten Burkhardt. Sie ist Standortleiterin des Büros in Beijing. Simon Henke ist Rechtsanwalt bei Beiten Burkhardt in Beijing. Kontakt: susanne.rademacher@bblaw.com, simon.henke@bblaw.com, www.beitenburkhardt.com



## Stolpersteine bei der Firmengründung

*Trotz der „One Window, One Form“ getauften bürokratischen Erleichterungen gibt es einige Besonderheiten zu beachten, die deutsche Unternehmen vor mögliche Hürden stellen könnten, etwa besondere Dokumentationspflichten und Auskünfte über die Inhaberstruktur der Mutterfirma. Daher ist eine gute Vorbereitung essenziell.*

**VON DR. MARIO FEUERSTEIN** :: In den vergangenen zwei Jahren hat die chinesische Regierung einiges getan, um die Gründung von ausländisch investierten Unternehmen zu beschleunigen beziehungsweise zu erleichtern. Dazu gehört etwa, dass bestimmte Verfahrensschritte online durchgeführt werden können und grundsätzlich – Ausnahmen gelten für bestimmte Geschäftstätigkeiten – das Genehmigungsverfahren durch ein bloßes Registrierungsverfahren ersetzt worden ist. Dies beschleunigt in der Regel das behördliche Gründungsverfahren, sodass es mittlerweile realistisch ist, dass nach Einleitung der Behördenverfahren die Geschäftslizenz in der Regel innerhalb von circa drei Wochen ausgestellt werden kann. Dies spart nicht nur Zeit, sondern auch Kosten.

Es kommt in der Praxis einerseits allerdings immer noch vor, dass lokale Beamte außerhalb der großen Städte wie Shanghai und Beijing die neu anzuwendenden Vorschriften nicht genau kennen, sodass der behördliche Gründungsprozess standortbedingt länger dauern kann. Andererseits lässt sich in der Praxis aber auch immer wieder beobachten, dass die Firmengründung in kleineren Städten oder Gemeinden häufig in noch kürzerer Zeit abgeschlossen werden kann, da die Behörden hier ausländischen Investitionen mehr Unter-

stützung gewähren als die Behörden in größeren Städten. Bei der Standortwahl kann dies durchaus ein Punkt sein, den Investoren berücksichtigen sollten.

In diesem Zusammenhang ist auch darauf hinzuweisen, dass bei der Standortwahl geprüft werden sollte, ob und in welchem Umfang Subventionen oder Vergünstigungen (zum Beispiel die Rückerstattung lokaler Steuern oder vergünstigte Preise für Landnutzungsrechte) durch die Lokalregierungen möglich und rechtlich zulässig sind. Gegebenenfalls sollte mit der lokalen Regierung beziehungsweise dem Industriepark, in dem die Firma gegründet wird, hierüber ein Investitionsvertrag geschlossen werden. Dies könnte dem Unternehmen mittel- bis langfristig einen Wettbewerbsvorteil einräumen.

Am 30. Juni ist auch die „One Window, One Form“-Methode in Kraft getreten. Danach muss für die Registrierung der neu gegründeten Firma bei den verschiedenen Behörden nunmehr nur noch ein Formblatt ausgefüllt und bei der Behörde für Industrie und Handel eingereicht werden. Diese leitet die Unternehmensinformationen dann in elektronischer Form an die anderen Stellen weiter. Diese Methode gilt zwar seit dem 30. Juni landesweit, aber es wäre keine Überraschung, wenn lokale Behörden mehr Zeit benötigen, um das



*Nach der „One Window, One Form“-Methode muss nur noch ein Formblatt bei der Behörde für Industrie und Handel eingereicht werden.*

Verfahren auch tatsächlich umzusetzen. Zweck der Änderung ist nicht nur, Investoren den Gründungsprozess zu erleichtern, sondern auch, den Informationsfluss zwischen den Behörden zu verbessern, sodass die verschiedenen Behörden insgesamt einen besseren Einblick in die meldepflichtigen Vorgänge in den Unternehmen haben. Dies bestätigt die Tendenz in der gegenwärtigen Gesetzgebung beziehungsweise Gesetzgebungsplanung (etwa im Entwurf des geplanten Gesetzes für ausländische Investitionen), die Kontrolle von ausländischen Investitionen nicht primär über das Genehmigungsverfahren, sondern hauptsächlich über die Sammlung und die Auswertung von Informationen über das gegründete Unternehmen und seine direkten und finalen wirtschaftlichen Eigentümer zu steuern. Durch die korrespondierenden Berichtspflichten sowohl des lokalen Unternehmens als auch des Investors soll diese Form der Investitions- und Geschäftstätigkeitskontrolle sichergestellt werden. Die in China rasant fortschreitende Digitalisierung und der Austausch der gesammelten Daten zwischen den Behörden sind dabei die Grundlage für diese Form der Kontrolle.

In dem Fall, dass der Geschäftsbereich der zu gründenden Firma eine Produktions- oder Montagetätigkeit umfasst, ist zu berücksichtigen, dass mit diesen Tätigkeiten erst begonnen werden darf, wenn die erforderliche Genehmigung der Umweltbehörde vorliegt. Das konkrete Genehmigungsverfahren beginnt erst, nachdem die Firma schon gegründet und die Produktions- beziehungsweise Montageanlage errichtet worden ist. Dies bedeutet, dass mit der Gründung der Firma (Ausstellung der Geschäftslizenz) noch nicht gewährleistet ist, dass auch die konkrete Produktions- beziehungsweise Montagetätigkeit von der Umweltbehörde genehmigt wird.

### Die erforderliche Dokumentation

Zu den Kerndokumenten, die die Muttergesellschaft für die Gründung ihrer Tochtergesellschaft in China einzureichen hat, gehören neben der Satzung der zu gründenden Gesellschaft auch ein in Deutschland von der chinesischen Botschaft beziehungsweise dem chinesischen Generalkonsulat legalisierter Handelsregisterauszug und die grafische Darstellung der Eigentümerstruktur der Muttergesellschaft bis hin zu den natürlichen Personen, die die Muttergesellschaft kontrollieren. Letzteres bedeutet insbesondere für viele Familienunternehmen eine Offenlegung sensibler Informationen. Zu beachten ist, dass die falsche Angabe von Informationen im Gründungsprozess schwerwiegende Rechtsfolgen nach sich ziehen können.

Die Behörden prüfen bislang immer noch, ob die Satzung der zu gründenden Gesellschaft mit den gesetzlichen Vorgaben des Gesellschaftsgesetzes beziehungsweise gegebenenfalls der einschlägigen Joint-Venture-Gesetzgebung in Einklang steht. Es kommt in der Praxis immer noch vor, dass die Behör-

de für Industrie und Handel außerhalb der „First Tier Cities“ (Beijing, Shanghai, Guangzhou und Shenzhen) und „Second Tier Cities“ (beispielsweise Hangzhou, Qingdao, Dalian, Suzhou und Chongqing) verlangten, dass für die Gründung der Gesellschaft eine Standardsatzung der Behörde verwendet wird. Da dies jedoch gesetzlich nicht erforderlich ist, sollte dem widersprochen werden. Erfahrungsgemäß lassen sich die Behörden dann auch davon überzeugen, dass die Standardsatzung nicht notwendig ist. Dies ermöglicht es dem Investor, in die Satzung Regelungspunkte aufzunehmen, die so in den einschlägigen Gesetzen nicht ausdrücklich vorgesehen sind. Zwingende gesetzliche Vorgaben lassen durch die Satzungsgestaltung selbstverständlich nicht rechtswirksam ändern.

Interessant ist auch, dass es im Fall eines Gemeinschaftsunternehmens nicht mehr erforderlich ist, den Joint-Venture-Vertrag im Gründungsverfahren bei der Behörde einzureichen. Dies bedeutet im Hinblick auf den Gründungsprozess letztlich eine Erleichterung, da der Vertrag nicht mehr Gegenstand der Prüfung durch die Behörden ist. Damit beeinflusst die konkrete Vertragsgestaltung zumindest nicht das behördliche Gründungsverfahren. Allerdings hat dies keinen Einfluss auf die Frage, ob die Vertragsklauseln rechtlich wirksam sind, sodass die Klauseln vor Abschluss gründlich geprüft werden sollten, um rechtliche und damit auch wirtschaftliche Nachteile zu vermeiden.

Die Unterzeichnung der Antragsdokumente für die Gründung der Firma müssen mit schwarzer oder blauer Tinte unterschrieben werden. Die Behörden akzeptieren nämlich regelmäßig nicht die Unterzeichnung mit einem Kugelschreiber. Wer sich nicht daran hält, muss die Dokumente neu unterzeichnen, was zu einer Verzögerung der Gründung führt.

### Praktische Hinweise und Tipps

Bei der Firmengründung ist weiter zu beachten, dass die Eröffnung der Bankkonten aufgrund der bankinternen Prozesse zeitintensiv sein kann. Zudem verlangen immer mehr Banken, dass der gesetzliche Vertreter des neu gegründeten Unternehmens vor der Freisaltung der Konten persönlich zur Bank kommt. Auch lokale Steuerbehörden verlangen immer häufiger, dass der gesetzliche Vertreter für die steuerliche Registrierung persönlich erscheint.

Es ist empfehlenswert, gleich im Zuge der Gründung der Gesellschaft alle für die Geschäftstätigkeit und die Verwaltung des Unternehmens wichtigen Dokumente und Verträge vorzubereiten, damit die Firma gleich zu Beginn auf einer sicheren rechtlichen Basis tätig wird und Schadens- und Haftungsrisiken reduziert werden. Daher sollten zeitnah nach der Gründung neben Arbeits- und Lieferverträgen sowie Allgemeinen Geschäftsbedingungen auch die „Management Regulations“ (etwa Regeln über die firmeninterne Aufbewahrung und die Verwendungsbefugnis hinsichtlich der verschiedenen Firmenstempel) und der „Code of Conduct“ (Festlegung der detaillierten Compliance-Regeln) vorhanden sein. :::

Dr. Mario Feuerstein hat über chinesisches Recht promoviert und ist bereits seit 2005 in China als Rechtsanwalt tätig. Er leitet das German Desk der chinesischen Kanzlei DeBund.



## Gründliche Untersuchung

*Der Entsendevertrag eines Expatriates nach China sollte im Voraus genau festgelegt werden. Personal ist aktuell gut beraten, wenn sie durch Vertragsanpassungen Wechselkursschwankungen ausgleichen.*

VON ANNE-KATRIN SCHULZ :: Mitarbeiter deutscher Unternehmen, die in China eingesetzt werden, benötigen grundsätzlich eine Arbeitserlaubnis und ein entsprechendes Arbeitsvisum. Die Grenze von drei Monaten, bis zu deren Ablauf die Tätigkeit in China ohne Arbeitserlaubnis erbracht werden darf, gilt seit Anfang 2015 nur noch in bestimmten Fällen. In der Praxis ist wichtig, dass kurzzeitige Einsätze bei der eigenen Tochtergesellschaft sowie Arbeitsaufenthalte zur Montage, Übergabe und Reparatur von Anlagen und Maschinen weiterhin bis zu drei Monate auf Basis eines Business Visums durchgeführt werden können.

Für zwei Gruppen von Mitarbeitern kann das Thema Arbeitserlaubnis schwierig werden: Zum einen erhalten Uniabsolventen ohne Berufserfahrung in der Regel keine Arbeitserlaubnis und zum anderen ist es schwierig, die Arbeitserlaubnis für Fachleute zu erlangen, die nicht über einen akademischen Abschluss verfügen. Letzteres ist für Unternehmen oft frustrierend, da sie auf Spezialisten, die sich zum Beispiel mit dem Betrieb bestimmter Anlagen auskennen, in China nicht verzichten können. Die Kunst besteht darin, gegenüber den Behörden die richtigen Argumente zu verwenden.

Sobald ein Mitarbeiter den Aufenthaltstitel erlangt hat, gilt es, den Arbeits- beziehungsweise Entsendevertrag zu gestalten. Derzeit sollten Personalverantwortliche bei der Vertragsgestaltung die Währungsschwankungen des chinesischen Yuan berücksichtigen – und zwar dann, wenn die Expats (wie in den meisten Fällen) mit einem lokalen Vertrag ausgestattet sind und ihr Gehalt in der Landeswährung ausgezahlt bekommen. „Der Wertverlust des Yuan ist aktuell

ein ernstzunehmendes Thema bei den Expats. Unternehmen sind daher grundsätzlich gut beraten, wenn sie durch Vertragsanpassungen den finanziellen Nachteil einer instabilen Währung für ihre in China eingesetzten Mitarbeiter ausgleichen“, rät Omer Dotou, Global-Mobility-Experte bei der zur BDAE Gruppe gehörenden BDAE Consult. Empfehlenswert ist es, den Ausgleich etwaiger Wechselkursschwankungen in einer Versetzungs- und Ruhensvereinbarung von Expats vertraglich festzulegen. Dabei werden Paritäten festgeschrieben, sodass die Schwankungen innerhalb eines bestimmten Rahmens nivelliert werden können. Ein Ausgleich der Wechselkursschwankungen sollte gegebenenfalls auch im lokalen chinesischen Arbeitsvertrag festgehalten werden. Arbeitsrechtlich werden das deutsche Anstellungsverhältnis und alle damit verbundenen Hauptleistungspflichten ruhend gestellt.

### Konfliktpotenzial beim Thema Sozialversicherung

Doch nicht nur aufgrund solcher temporären Besonderheiten kann die Vertragsgestaltung schnell zu einem Interessenkonflikt werden. Potenzial besteht immer dann, wenn der Arbeitnehmer sich den vollständigen Verbleib im deutschen Sozialversicherungssystem wünscht. Das ist nämlich nur bei einer sozialversicherungsrechtlichen Entsendung möglich. Diese ist nur in Einzelfällen darstellbar, denn sie setzt voraus, dass der Arbeitnehmer auch im Ausland allein im Interesse des deutschen Arbeitgebers tätig wird und dieser das Gehalt steuerrechtlich als Betriebsausgabe absetzen kann. Dies lässt das Finanzamt insbesondere beim Einsatz bei einer Tochtergesellschaft nur unter ganz engen Voraussetzungen zu.



*Eine Arbeitserlaubnis für Fachleute ohne akademischen Abschluss zu erlangen, kann knifflig sein.*

Um eine Entsendung nachzuweisen, muss der Arbeitgeber entsprechende Anträge bei der Krankenkasse stellen. Die Krankenkasse gibt bei Vorliegen einer Entsendung nach dem deutsch-chinesischen Abkommen den Vordruck VCR/D 101 heraus, den Unternehmen unbedingt aufbewahren sollten, da die zuständigen chinesischen Behörden immer mal wieder den Nachweis für die Befreiung von der Entsendung verlangen. Dieser Vordruck wiederum dient dem Nachweis, dass der Mitarbeiter in der deutschen Renten- und Arbeitslosenversicherung verbleibt und somit von der chinesischen Renten- und Arbeitslosenversicherung befreit ist. Liegt keine Entsendung vor oder dauert der Auslandseinsatz länger als 48 Monate, kann in einem vorgelagerten Schritt ein Antrag auf Ausnahmegenehmigung gemäß Artikel 8 des deutsch-chinesischen Sozialversicherungsabkommens bei der Deutschen Verbindungsstelle Krankenversicherung (DVKA) gestellt werden. Das klingt zunächst einfach, die Antragspraxis zeichnet allerdings ein ganz anderes Bild. Allein bei den Krankenkassen wird jeder zweite Antrag zur Prüfung der Entsendung mit unvollständigen oder unwissentlich fehlerhaften und kaum überprüfbaren Angaben gestellt. Die daraus erlassenen Prüfbescheide sind in der Konsequenz ebenso fehlerhaft, allerdings ist ihr Regelungs-inhalt rechtlich bindend. Bei der lokal zuständigen chinesischen Behörde müssen Unternehmen einen entsprechenden Antrag unter Vorlage des Vordrucks VRC/D 101 innerhalb von drei Monaten nach Erhalt der Arbeitserlaubnis stellen. Eine rückwirkende Befreiung von der Entrichtung der Beiträge in die chinesische Renten- und Arbeitslosenversicherung mit Beginn der Beschäftigungsaufnahme ist nur unter dieser Voraussetzung möglich. Wird diese Frist versäumt, wirkt die Befreiung erst vom Tag der Vorlage des Vordrucks an.

### Versicherungspflicht für Expats

Seit 2011 unterliegen erstmals alle ausländischen Arbeitnehmer, die in der Volksrepublik rechtmäßig arbeiten und im Besitz einer Arbeits- und Aufenthaltserlaubnis sind, der Versicherungspflicht. Dafür sorgt das chinesische Sozialversicherungsgesetz (Social Insurance Law of the People's Republic of China), das neben lokal angestellten ausländischen Arbeitnehmern auch nach China entsandte Arbeitnehmer erfasst. Die Tatsache, dass die Höhe der Sozialversicherungsbeiträge und das Anmeldeverfahren in den verschiedenen Städten und Regionen des Landes unterschiedlich geregelt sind, macht die Angelegenheit besonders komplex: Es kann sowohl die Höhe der Beiträge innerhalb der Regionen variieren als auch

welche Sozialversicherungszweige von der Sozialversicherungspflicht für Ausländer umfasst sind. Um Konflikte und Enttäuschungen zu vermeiden, empfiehlt es sich, von vornherein alternative Lösungen zu entwickeln. So können Versorgungslücken für den Mitarbeiter und Haftungsrisiken für den Arbeitgeber vermieden werden, indem private Alternativen vereinbart und vertraglich festgeschrieben werden.

Wichtig: Wird ein lokaler Vertrag geschlossen, ist chinesisches Arbeitsrecht anwendbar. In diesem Fall liegen mit dem „deutschen“ und dem „chinesischen“ Vertrag zwei Verträge vor, die unabhängig voneinander beendet werden können. Die Kündigung des chinesischen Vertrags führt nicht automatisch zur Beendigung des dann ruhenden und inaktiven deutschen Vertrags. In der Regel wird zusätzlich eine Versetzungs- oder Ruhensvereinbarung geschlossen, die dem Wiederaufleben des deutschen Arbeitsvertrages und bei Beendigung des chinesischen Arbeitsverhältnisses als Rückkehrgarantie dient. Auch inhaltlich sollten die Verträge aufeinander abgestimmt sein, um beispielsweise klarzustellen, welche Urlaubsansprüche und welche Feiertage während des China-Aufenthalts gelten und gegen wen sich die Gehaltsforderung richtet.

Der Ausgleich von Nachteilen gelingt auch mit einem chinesischen Arbeitsvertrag ohne nennenswerte Schwierigkeiten. Das chinesische Arbeitsrecht bestimmt lediglich einen Mindeststandard; ein „Mehr“ an Leistungen ist immer möglich. Hinzu kommt, dass bestimmte Zuschüsse wie Mietzuschläge für Expatriates steuerfrei sind. Der Begriff Expatriates setzt dabei keine bestimmte Vertragsgestaltung voraus, sondern verlangt lediglich, dass ein Ausländer beschäftigt wird. Der Steuervorteil kann also auch bei der Gestaltung mit einem lokalen Vertrag genutzt werden. Aufpassen sollten Personaler und Entgeltabrechner bei der Gestaltung der Lohnfortzahlung im Krankheitsfall. Diese ist zwar auch in China vorgesehen, orientiert sich aber je nach Region entweder am lokalen Mindestgehalt oder ist so gedeckelt, dass eine Sicherung des Lebensstandards nicht möglich sein wird.

In puncto Steuern ist zu beachten, dass Deutschland und China ein Doppelbesteuerungsabkommen (DBA) geschlossen haben, dessen Neufassung (BGBl. 2016 II S. 1005) seit dem 1. Januar 2017 anzuwenden ist. Im Mittelpunkt des DBA stehen neben den klassischen Bereichen der Betriebsstätte und der 183-Tage-Regelung die Vorschriften über das Entstehen einer Dienstleistungs-Betriebsstätte. Hier gilt besondere Obacht, denn das Vorliegen einer Betriebsstätte im anderen Land birgt stets das Risiko einer Doppelbesteuerung. Im Voraus muss daher jedem Unternehmen deutlich werden, in welchem Rahmen es sich mit der beabsichtigten Tätigkeit bewegt. ❖

.....

.....

Anne-Katrin Schulz ist Pressesprecherin bei der auf Global-Mobility-Services und Auslandsversicherungen spezialisierten BDAE Gruppe.

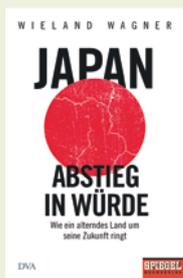
### AKTUELLES AUS DER ENTSENDEPRAXIS

Für Expats in China stellt sich vor dem Hintergrund der Währungsschwankungen ein weiteres Problem: Die Regierung hat kürzlich eine strengere Kapitalkontrolle eingeführt. Das bedeutet, dass Expats, die einen Teil ihres Gehaltes beispielsweise an ihre Angehörigen nach Deutschland schicken, möglicherweise mit einer Ablehnung des Transfers rechnen müssen. Wegen des drohenden Verfalls des Yuan achtet China derzeit strikt darauf, Kapitalabflüsse ins Ausland zu limitieren.

## AKTUELLE BUCHTIPPS



Die richtigen Mitarbeiter in China zu finden ist nur der erste Schritt von vielen, denn auf dem Arbeitsmarkt herrscht eine rege Fluktuation. Doch wie bindet man die Mitarbeiter an das Unternehmen und motiviert sie langfristig? Die Autorin, Professorin für Betriebswirtschaftslehre mit Schwerpunkt Personal und Organisation an der TH Nürnberg, widmet sich den wichtigsten Bereichen, vom Aufbau einer starken Employer Brand bis zur Nutzung der ortsüblichen Recruiting-Kanäle.  
**Yasmin Mei-Yee-Weiß: Strategisches Talentmanagement in China**, 39,90 Euro, 124 Seiten, Springer Gabler, erschienen: Dezember 2017



Jeder dritte Japaner ist über 65; im Jahr 2025 wird das Durchschnittsalter bei 65 Jahren liegen. Bei einer Geburtenrate von 1,3 Kindern pro Frau ist auch keine Verjüngung der Gesellschaft in Sicht. Logisch, dass diese Vergreisung auch wirtschaftliche Folgen hat, von einem gewaltigen Rentenproblem einmal abgesehen. Der Spiegel-Korrespondent für Japan beobachtet die Entwicklungen seit vielen Jahren und zeigt die historischen und sozialen Ursachen sowie die unterschätzten Folgen auf.  
**Wieland Wagner: Japan – Abstieg in Würde**, 20 Euro, 254 Seiten, DVA, erschienen: September 2018



Es gibt nicht viele Bücher, die im Königreich Kambodscha spielen. Holger Doetsch hat nun den Roman „Das Lächeln der Khmer“ veröffentlicht. Die Handlung: Christian Springer hat nach dem Tod seiner Frau Ruth den Boden unter den Füßen verloren. Jost Wellenbrink, Außenminister der Bundesrepublik Deutschland, ist sein bester Freund und kann ihn davon überzeugen, die Arbeit an einem Buch, das sich mit den Folgen des Terrors der Roten Khmer in den 1970er Jahren beschäftigt, wiederaufzunehmen. So reist Christian Springer zur Recherche nach Kambodscha. Als er seine Reise antritt, kann er nicht wissen, dass das faszinierende Land sein Leben für immer verändern wird.  
**Holger Doetsch: Das Lächeln der Khmer**, 19,00 Euro, 314 Seiten, NORA Verlag, erschienen: Mai 2018

## 6.11.2018, Pforzheim

**Verhandlungspraxis mit chinesischen Geschäftspartnern**

Diskutiert werden unter anderem folgende Themen: Grundmuster der chinesischen Gesellschaftsstruktur; Westliche Verhandlungspraxis vs. chinesische Strategie und Taktik; Mögliche Überraschungen – womit Sie rechnen sollten; Entwicklung von Handlungsstrategien: Wie ist das Gelernte konkret umsetzbar?

IHK Nordschwarzwald

Elke Mönch

Tel. +49 (0) 7441-86052-18

moench@pforzheim.ihk.de

www.nordschwarzwald.ihk24.de

## 7.11.2018, Online

**Energieeffizienz für die Industrie mit Fokus auf Lebensmittelindustrie auf den Philippinen**

Während des 60-minütigen Webinars werden aktuelle Informationen über die Rahmenbedingungen, aktuelle Ausschreibungen sowie Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten für industrielle Energieeffizienzprojekte, Solarenergie und Geothermie auf den Philippinen vermittelt und Chancen für deutsche Unternehmen diskutiert.

Renewables Academy (RENAC) AG

Laura Scharlach

Tel. +49 (0) 30-5268958-96

scharlach@renac.de

www.german-energy-solutions.de

## 12.11.2018, Bonn

**Wirtschaftstag Indonesien**

Im gesamten Land wird der Ausbau der Infrastruktur forciert. Gleichzeitig wächst die kaufkräftige Mittelschicht, was nicht nur Export- und Investitionschancen bei Investitionsgütern, sondern zunehmend auch bei Konsumgütern eröffnet. Im Rahmen des 6. Wirtschaftstages Indonesien werden vielfältige Geschäftschancen für deutsche Unternehmen in dem 260 Millionen Einwohner zählenden Inselstaat aufgezeigt.

IHK Bonn Rhein-Sieg

Armin Heider

Tel. +49 (0) 228-2284-144

armin.heider@bonn.ihk.de

www.ihk-bonn.de

## Asien-Termine

## 17.10.2018, Gießen

**Wirtschaftsentwicklung und Ausichten auf die deutsch-chinesische Zusammenarbeit**

Herr Weige Zhu, Konsul und Leiter für Wirtschaft und Handel des Generalkonsulats China in Frankfurt am Main, wird zu „Made in China 2025“ referieren, womit das Land die Weichen für den Aufstieg zur führenden Industrienmacht bis 2049 zu stellen versucht.

IHK Gießen-Friedberg

Tim Müller

Tel. +49 (0) 641-7954-3505

tim.mueller@giessen-friedberg.ihk.de

www.giessen-friedberg.ihk.de

## 23.10.2018, Kiel

**ASEAN – Wirtschaftsraum der Zukunft**

Die Veranstaltung informiert über die aktuellen Branchenentwicklungen in der Region sowie über rechtliche und steuerliche Herausforderungen im ASEAN-Geschäft. Es werden die Schleswig-Holstein Business Center in Indonesien, Malaysia und Vietnam vorgestellt, die norddeutsche Unternehmen beim Markteintritt unterstützen.

IHK zu Kiel

Manika Gruß

Tel. +49 (0) 431-5194208

gruss@kiel.ihk.de

www.ihk-schleswig-holstein.de

## FEIERTAGE IM OKTOBER 2018

Bangladesch	19. Durga Puja
China	1.-3. Nationalfeiertage
Hong Kong, SVR	1. Nationalfeiertag 17. Chung Yeung (Bergfest)
Indien	2. Mahatma Gandhi Jayanti 19. Dussehra (Vijaya Dasami)
Japan	8. Tag des Sports
Kambodscha	8.-10. Pchum Ben Tag 15. Geburtstag des ehemaligen Königs Sihanouk 23. Tag der Pariser Friedensverträge
Laos	24. Boun Ok pansa Tag
Macau, SVR	1. Nationalfeiertag 2. Tag nach dem Nationalfeiertag 17. Bergfest
Myanmar	24. Thadingut Vollmond
Nordkorea	10. Tag der Gründung der Arbeiterpartei
Sri Lanka	24. Vap Poya-Vollmondtag
Südkorea	3. Tag der Staatsgründung 9. Tag der koreanischen Sprache
Taiwan	10. Nationalfeiertag
Thailand	13. Koenig Bhumibol Adulyadej-Gedenktag 23. Chulalongkorn-Gedenktag

Quelle: GTAI



Das Chung-Yeung-Festival findet jedes Jahr am neunten Tag des neunten Monats im Mondkalender statt. Zusammen mit der Familie wird der Toten gedacht, zusammen gegessen und gefeiert.

## Impressum

www.maerkte-weltweit.de

**Herausgeber:**

MBM Martin Brückner Medien GmbH  
Rudolfstraße 24  
60327 Frankfurt am Main  
Tel. +49 (0) 69-665632-0  
Fax +49 (0) 69-665632-22

In Zusammenarbeit mit Germany Trade and Invest

**Verlag:**

MBM GmbH  
Rudolfstraße 24  
60327 Frankfurt am Main  
Tel. +49 (0) 69-665632-0  
Fax +49 (0) 69-665632-22  
www.maerkte-weltweit.de  
HRB 89510, Amtsgericht Frankfurt

**Geschäftsführer:** Martin Brückner**Chefredaktion:**

Martin Brückner  
Tel. +49 (0) 69-665632-10  
E-Mail: martin.brueckner@maerkte-weltweit.de

**Redaktion:**

Eva Murtzen  
Tel. +49 (0) 69-665632-26  
E-Mail: eva.murtzen@maerkte-weltweit.de

Marian Pawelka

Tel. +49 (0) 69-665632-19  
E-Mail: marian.pawelka@maerkte-weltweit.de

**Abonnenten-Service:**

Ann-Karin Heyer  
Tel. +49 (0) 69-665632-15  
E-Mail: abo@maerkte-weltweit.de

**Anzeigen-Service:**

MBM GmbH  
Rudolfstraße 24  
60327 Frankfurt am Main  
Dagmar Hummel  
Tel. +49 (0) 69-665632-20  
E-Mail: dagmar.hummel@mbmmedien.de

**Erscheinungsweise:** Asia Bridge erscheint monatlich**Druck:** Strube Druck & Medien OHG  
Stimmerswiesen 3, 34587 Felsberg

Asia Bridge stützt sich neben umfangreicher Eigenberichterstattung auch auf Dow Jones Newswires und weitere Nachrichtenagenturen sowie auf Berichte der gtai – Germany Trade and Invest, Bonn. Inhalt nach bestem Wissen, aber ohne Gewähr. Alle Rechte vorbehalten. Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass hinsichtlich der Inhalte Urheberrecht besteht. Kopien, Nachdrucke, Weitergaben im Umlauf, Bearbeitungen, Auswertungen oder sonstigen Vervielfältigungen jeglicher Art bzw. die Verbreitung oder Nutzung für Verbreitungen in allen Medien (gedruckt oder elektronisch) sind nur mit vorheriger, ausdrücklicher Genehmigung durch MBM GmbH gestattet. Zuwiderhandlungen werden rechtlich verfolgt!

... Cover-Story  
Asiens Start-up-Szene

**ASIA BRIDGE**  
IM NOVEMBER



... China

Einstieg in den Onlinehandel

... Malaysia

Chancen in der Lebensmittelverarbeitung



## Ein Land, zwei Systeme

*Am 23. September wurde der Express Rail Link von Guangzhou nach Hong Kong eröffnet. Und eine moderne Wasserbrücke über das Perlflossdelta soll die Region wirtschaftlich zusammenbringen.*

VON EVA MURTZEN :: Hong Kong und Guangzhou sind zwei der modernsten Städte in China. Für die 23 km lange Fahrt zwischen beiden Städten brauchten Reisende bis vor Kurzem noch etwa zwei Stunden. Mit der Erweiterung des High Speed Rail bis nach Hong Kong und einer modernen Wasserbrücke stehen nun zwei große Infrastrukturvorhaben vor dem Abschluss, die die Verbindung der Sonderwirtschaftszone zum Festland deutlich verbessern. Damit ergreift Hong Kong auch die Gelegenheit, seine Stadtteile von der besten Seite zu präsentieren.

### Das Gateway in Südchina

Die Schnellfahrstrecke Guangzhou–Shenzhen–Hong Kong, im Englischen „Guangzhou–Shenzhen–Hong Kong Express Rail Link“ genannt, ist Teil des nationalen Bahnnetzes, das im Norden über Shanghai und Beijing bis nach Harbin in der nördlichsten Provinz Chinas reicht. Die Hong Kong Sektion des High Speed Rails wurde am 23. September eröffnet. Mit

der Anbindung von West-Kowloon an den chinesischen Zugfernverkehr unterstreicht Hong Kong seine Position als Gateway in Südchina. Die Reisezeiten über den Landweg zu Chinas größten Metropolen werden deutlich verkürzt: Für die Strecke von West-Kowloon bis Guangzhou South benötigen Reisende nur noch 48 Minuten – davor waren es zwei Stunden.

In der letzten Bauphase befindet sich derzeit noch die neue Brücke, die Hong Kong mit dem Festland (Zhuhai) und Macau verbinden wird. Die rund 35 km Luftlinie über das Perlflossdelta werden durch eine Kombination aus Brückenbauwerken und einem Straßentunnel überwunden. Mit insgesamt 55 km Länge wird sie die bisher längste Brücke übers Meer der Welt sein und drei Spuren je Richtung haben. An jedem Ende wird es einen Grenzübergang geben.

### One location, two checkpoints

Ob die beiden Infrastrukturprojekte diese Regionen einheitlicher werden und zum gemeinsamen Wirtschaftsraum zusam-



*Zwei gewaltige Infrastrukturvorhaben kommen zum Ende: Die Kowloon Station in Hong Kong (links) wurde an den Express Rail Link geknüpft, der schon die Reisezeiten auf dem Festland erheblich verkürzt. Die längste Wasserbrücke der Welt (rechts) verbindet Hong Kong mit Macau und Zhuhai.*

menschmelzen lassen, bleibt abzuwarten. Die Hong Kong-Macau-Zhuhai-Brücke sollte eigentlich die Wirtschaftsregion des Perlflossdelta näher zusammenbringen. Hong Kong und das Festland haben allerdings verschiedene Rechtssysteme („one country, two systems“). Daher bleibt abzuwarten, in welchem Umfang die neue Brücke genutzt werden kann: In Hong Kong und Macau herrscht Linksverkehr, auf dem Festland fährt man auf der rechten Seite. Pkw-Besitzer brauchen also eine Genehmigung, auf der jeweils anderen Seite der Brücke fahren zu dürfen. Das trifft momentan gerade einmal auf 30.000 Personen im gesamten Perlflossdelta zu.

Laut „South China Morning Post“ soll ein Viertel des Kowloon-Bahnhofs – Startpunkt des Express Rail Links – an die Behörden auf dem Festland vermietet werden. Dies ermöglichte den Passagieren, ihre Reisedokumente von Hong Kong und den Offizieren des chinesischen Festlands innerhalb einer Station überprüfen zu lassen – angelehnt an „one country, two systems“ wird der Plan auch „one location, two checkpoints“ genannt. Das führt in Hong Kong zu Befürchtungen, dass damit das Basic Law, sozusagen die Verfassung der Stadt, untergraben werden könnte.

### Die Wiege des modernen Hong Kongs

Hong Kong war 2017 laut einer Studie von Euromonitor die „meist besuchte City der Welt“. Eine neue Marketing-

Initiative des Hong Kong Tourism Board bündelt unter dem Motto „Discover Hongkong like a local“ neue thematische Routenvorschläge, die auch in bisher weniger bekannte Viertel der Metropole führen. In diesem Zusammenhang werden mehrere Viertel herausgeputzt und aktiv beworben.

Den Anfang macht Old Town Central auf Hong Kong Island, das als Wiege des modernen Hong Kongs gilt. Eine Zeitreise durchs kulturelle Erbe führt Besucher in historische Gassen mit kolonialen Prachtbauten, alteingesessenen Läden und weihrauchumnebelten Tempeln. Weitere Touren folgen den Themen Kunst, Kulinarik und Shopping. Besucher, die nur wenig Zeit mitbringen, bündelt der Highlights-Trip durch Old Town Central die wichtigsten Stationen und Sehenswürdigkeiten. Empfohlener Start ist die Possession Street, wo die Briten einst ihren Besitzanspruch auf Hong Kong geltend machten. Weiter geht's über die Tai Ping Shan Street mit ihren kleinen Tempeln auf die künstlerische Hollywood Road, die eine beliebte Leinwand für bunte Street-Art ist. Als nächstes wird das Arbeiterviertel Sham Shui Po in Kowloon im Fokus der Tourismuswerber stehen. ❖❖❖

Recherche auf Grundlage von Informationen des Hong Kong Trade Development Council (HKTDC). Näheres zu Hong Kongs Infrastrukturvorhaben auch unter [www.hktcdc.com](http://www.hktcdc.com)



## „Heimat fern der Heimat“



*Als unendlich großes und vielfältiges Land lässt sich China in keine Schublade stecken, sagt Martin Bürger. Um eine Auseinandersetzung mit der Volkswirtschaft kommen erfolgreiche deutsche Unternehmen aber nicht umhin, so der Gründer der Unternehmensberatung Bürger SinoConsulting, denn China ist Chance und Konkurrent zugleich.*

**Das erste Mal in Asien war ich ...** als Schüler im Rahmen eines einjährigen Kulturaustauschs. Mit 17 Jahren lebte ich in einer chinesischen Gastfamilie und war einziger europäischer Schüler an einer High School in Nanjing.

**Anders, als ich erwartet hätte, ...** sind Chinesen überaus facettenreiche und warmherzige Menschen. Sobald man chinesische Freunde gewonnen hat, sind das die treuesten Gefährten, die man sich vorstellen kann.

**Am meisten verändert hat sich in China seit damals ...** das grundlegende Bewusstsein für Umweltthemen. Das Land ist zudem zu einem bedeutenden globalen Player und einem der wichtigsten Kooperationspartner Deutschlands geworden. In naher Zukunft wird es sich zum Innovationstreiber und zu einem entscheidenden Absatzmarkt für deutsche Produkte entwickeln. Eine Auseinandersetzung mit China ist für erfolgreiche Unternehmen schon jetzt strategische Kernaufgabe.

### ZUR PERSON

- *Martin Bürger berät deutsche mittelständische Unternehmen und internationale Konzerne bei der strategischen Entwicklung ihrer Geschäftsfelder und Prozesse in China.*
- *2012 gründete Bürger dazu die Beratungsagentur Bürger SinoConsulting mit Sitz in Berlin.*
- *Bürger studierte Wirtschaftsinnologie an der Hochschule Bremen und Wirtschafts- sowie Vertragsschinesisch an der East China Normal University in Shanghai. Schon mit 15 Jahren begeisterte er sich für China; mit 17 Jahren lebte er während eines AFS-Kulturaustauschs ein Jahr lang in Nanjing.*

**Zum Thema „interkulturelle Unterschiede“ fällt mir ...** die unendliche Vielfalt des Landes ein. Doppelt so groß wie die EU lässt sich China in keine Schublade stecken.

**In das größte Fettnäpfchen getreten bin ich, als ...** mich ein deutscher Klient beim Geschäftsessen mit chinesischen Partnern fragte, wie man „Prost“ auf Chinesisch sagt. Das chinesische Äquivalent „Gan Bei“ heißt wörtlich übersetzt „trockne das Glas“ und bedeutet für Chinesen daher auch häufig „auf ex trinken“. Voller Stolz gab unser Klient die neue Vokabel zum Besten. Die Chinesen, offenbar kurz verwundert über die Fähigkeit der Deutschen, Unmengen Bier zu konsumieren, leerten gesichtswahrend und binnen Sekunden allesamt ihre Halbliter-Krüge. Die Deutschen, ziemlich erstaunt, taten es ihnen gleich.

**An den Asiaten schätze ich besonders ...** ihre Gelassenheit, ihre Fähigkeit zur Bildung von Kompromissen und natürlich ihre Kochkunst.

**In China bin ich am liebsten ...** bei meiner Gastfamilie in Nanjing. Das ist meine Heimat fern der Heimat.

**China-Reisende sollten ...** sich eine ortskundige Begleitung suchen. Nur so sieht man mehr und schafft es, Land und Leute authentisch wahrzunehmen, die Perspektive zu wechseln.

**Kennenlernen würde ich gern einmal ...** Mir fällt keine bestimmte Person ein. Solange ich etwas von ihm lernen kann, lerne ich jeden Menschen gern kennen.

**Wenn ich in die Zukunft blicke, denke ich, dass wir noch einmal überrascht sein werden von ...** der Innovations- und Konkurrenzkraft chinesischer Unternehmen. Im Moment haben deutsche Firmen noch die Gelegenheit, sich gegenüber ihren chinesischen Mitbewerbern zu behaupten, das heißt, Marktanteile in China und im Heimmarkt zu sichern.

# Das **Qi** für Ihr Asiengeschäft!



## ASIA BRIDGE IM TESTABO

Jetzt  
Sonderkonditionen  
sichern!

15,90 € statt 20,65 € monatlich  
als Drei-Monate-Kurzabo

## ASIA BRIDGE

zusätzlich zu Business und Politik  
mit spannenden Rubriken wie

- Messen & Kongresse
- Recht & Steuern
- Transport & Logistik
- Business Travel & Lifestyle

Weitere Informationen unter: Email: [abo@maerkte-weltweit.de](mailto:abo@maerkte-weltweit.de) Tel.: +49 (0)69 66 56 32 15

...: Jeden Monat **topaktuelle** Nachrichten und Analysen!

Das Kurz-Abonnement beginnt mit der ersten Lieferung und läuft drei darauffolgende Monate. Es kann mit einer Frist von einem Monat zum Ende des dritten Monats gekündigt werden. Wenn Sie weiter beziehen wollen, müssen Sie nichts tun, dann geht Ihr Abo in ein reguläres Abo über mit 3-monatiger Kündigungsfrist zum Jahresende. Die Abonnementgebühr ist im Voraus fällig. Es gelten die Allgemeinen Geschäftsbedingungen der Martin Brückner Medien GmbH, die ich auf Wunsch zugeschiedt bekomme, die auf der Website [www.maerkte-weltweit.de](http://www.maerkte-weltweit.de) zu lesen oder herunterzuladen sind. Alle genannten Preise verstehen sich monatlich zzgl. gesetzlicher MwSt. Versandkosten werden zusätzlich berechnet, Inland 3 € pro Monat, Ausland je nach Entfernung. Dieses Angebot ist gültig bis zum 15. Oktober 2018.

Bitte faxen Sie den Bestellschein an: +49 (0)69 - 66 56 32 22

Firma : .....  
Name : .....  
Straße : ..... Nr. ....  
PLZ : ..... Ort: .....  
E-Mail : .....

Ich bezahle per: Bankeinzug\*  Rechnung

Ort, Datum, Unterschrift:

\* Bitte senden Sie mir die Unterlagen zu.

NEW YORK

LONDON

BERLIN **NFA**

# Nachrichten für Außenhandel

MÄRKTE | TRENDS | GESCHÄFTSCHANCEN

Die einzige deutschsprachige Tageszeitung für die gesamte Außenwirtschaft bietet Ihnen die wichtigsten Informationen für Ihren Erfolg im Ausland.



## SO URTEILEN UNSERE LESER

*„Das handliche Format und die klare Struktur der „Nachrichten für Außenhandel“ ermöglichen mir jeden Morgen eine schnelle Orientierung. Die speziellen Länderinformationen sind für mein Tagesgeschäft von großer Bedeutung. Es gibt keine Publikation, die derart aktuell, umfassend und kompetent über sämtliche für den Im- und Export relevanten Entwicklungen berichtet.“*

INGO GERDING | Senior Regional Manager | BHF-BANK

## THEMEN

- » Konjunktur
- » Wirtschaft & Politik
- » Branchen
- » Messen international
- » Logistik
- » Investitionen und Länderberichte
- » Finanzierung und Exportförderung
- » Recht & Zoll

UM NACHRICHTEN FÜR AUSSENHANDEL EINE WOCHE  
KOSTENLOS UND UNVERBINDLICH ZU TESTEN,  
KONTAKTIEREN SIE [SERVICE@MBMMEDIEN.DE](mailto:SERVICE@MBMMEDIEN.DE) ODER +49 (0) 69 665632 15