

TAIWAN

*Kooperationen zur
Batterieentwicklung*

JAPAN

*Firmen überdenken
ihre Europa-Strategie*

RECHT & STEUERN

*Vietnams Cyber-Gesetz
stößt auf Kritik*

CHINA

*Die Mittelschicht
ist reisefreudig*

ASIA BRIDGE

Trends | Analysen | Strategien für Ihr Asiengeschäft

12:2018
1:2019

KONJUNKTURTRENDS 2019

vereinigt mit
aktuell ASIA

Dem Protektionismus zum Trotz



In Zusammenarbeit mit

GTAI GERMANY
TRADE & INVEST

歐洲新報
EUROPE TIMES

„Nur wer mitmacht, kann mitgestalten“



Asien, insbesondere China, will sich auf internationaler Ebene als Technologiechampion etablieren. Beschleunigt von der Seidenstraßen-Initiative werden ehrgeizige Projekte auf den Weg gebracht, die neue Allianzen und Rivalitäten auf dem Kontinent hervorbringen. Der Asien-Experte und Buchautor Prof. Dr. Karl Pilny zeigt, wer die neuen Mächte sind, und appelliert an Europa, sich einzubringen.

Der Aufstieg Chinas bringt viele Länder Asiens in eine schwierige Position. Wie reagieren diese darauf?

» Durch den Aufstieg Chinas und die Verwirklichung ehrgeiziger Projekte wie der Seidenstraßen-Initiative beginnt eine wachsende militärische Rivalität zu Indien. Chinas Aktivitäten im Golf von Bengalen betrachten die Inder als Eindringen in ihren Hinterhof. Dazu unterhalten die Chinesen in Myanmar U-Boot-Basen und fördern Pakistan – den Erzfeind Indiens – durch diverse Infrastrukturprojekte. Das alles wird als Provokation angesehen. China wiederum fühlt sich eingekreist durch die Indo-Pazifik-Strategie, unter der sich Japan, Indien, Australien und Neuseeland mit den USA zusammenschließen, um unter dem Stichwort „Containing China“ den Einfluss Chinas zu minimieren. Die Chinesen versuchen diese Umklammerung durch ihre Perlenkettenstrategie zu umgehen.

Das Hauptproblem Chinas ist, dass es keinen ungehinderten Zugang zum Pazifik hat, was der strategischen Absicherung dienen würde. Deswegen sind die Inselgruppen im Süd- und Ostchinesischen Meer von Bedeutung. China kommt sich beispielsweise regelmäßig mit Vietnam und den Philippinen wegen Besitzansprüchen der Spratly-Inseln ins Gehege. Die Chinesen drängen auch darauf, den Kra-Kanal in Thailand zu bauen, um so die Bedeutung der Straße von Malakka zu reduzieren. Unklar ist allerdings, ob all dies offensiven oder defensiven Zwecken dienen soll. Ich glaube allerdings nicht, dass China nach Territorialgewinnen im klassischen Sinn strebt. Es geht wohl eher um Grenzsicherung und Konsolidierung.

Welche Strategie verfolgt die Indo-Pazifik-Initiative?

» Die Indo-Pazifik-Initiative wird gemeinhin als Reaktion auf die chinesische Expansion gewertet. Aus chinesischer Sicht stellt es sich eher umgekehrt dar, nämlich als Provoka-

tion seitens der Indo-Pazifik-Länder. Aber diese Staaten sind physisch wie auch kulturell zu weit auseinander, sodass eine Provokation militärisch und logistisch eine riesige Herausforderung wäre. Ich nehme es mehr als eine auf dem Schreibtisch konstruierte Allianz wahr. Es gibt zudem – noch – keine gemeinsame Institution und keine gemeinsamen militärischen Abstimmungen. Japan hat gemäß Artikel 9 nur Selbstverteidigungskräfte. Indien ist zwar durch die Ausrüstung der Marine militärisch nicht zu unterschätzen, aber noch weit davon entfernt, eine schlagkräftige Opposition zu sein. Ich glaube nicht – außer bei einer Eskalation etwa durch einen Unglücksfall, ein Attentat oder einen Terroranschlag –, dass diese Allianz militärisch agieren könnte und würde.

Sie ziehen viele Parallelen zwischen China und Indien. Wovon wird deren Beziehung zukünftig geprägt sein?

» Die Beziehung zwischen China und Indien ist von besonderer Bedeutung, weil die Länder ähnlich groß und ähnlich alt sind. Wirtschaftlich gibt es natürlich einen großen Unterschied: Chinas BIP pro Kopf ist fünfmal so groß wie das von Indien. Ein Blick auf die vergangenen 30 Jahre zeigt, dass die Beziehungen zwischen der Volksrepublik und Indien zwischen Koexistenz und Kooperation einerseits sowie Konkurrenz und Rivalität andererseits oszillieren. Es ist nicht abschließend geklärt, wie sich dies entwickeln wird. Indien unter Premierminister Narendra Modi ist nationalistischer eingestellt und schlägt wieder härtere Töne gegenüber China an. Generell würden sich die Wirtschaften beider Länder aber sehr gut ergänzen: China steht für Hardware, Indien für Software.

Wie würde ein vereinigtes Korea das Wirtschaftsgefüge Asiens verändern?

» Durch die Teilung Koreas entstanden zwei sehr ungleiche Nationen. Der Norden war bis zur japanischen Besetzung das ökonomische Powerhouse des Landes und ist sehr rohstoffreich, zum Beispiel mit Vorkommen an Seltenen Erden

und Uran. Der Süden ist karger, aber logistisch vorteilhafter. Durch die konfuzianischen Tugenden sowie eine große Anpassungsfähigkeit durch die japanischen Kolonialisierungen nicht nur im 19. Jahrhundert, sondern schon im 14. und 15. Jahrhundert, haben die Menschen enorm ausgeprägte Soft Skills. Verbunden mit den Hard Skills hat dies dazu geführt, dass das kleine Südkorea es geschafft hat, von einem der ärmsten Länder der Welt zu einer der zehn größten Industrienationen aufzusteigen. Man kann sich also vorstellen, was passieren würde, wenn der Norden mit seinen Rohstoffvorräten, einem niedrigen Lohnniveau, 23 Millionen hochmotivierten Arbeitskräften und Abnehmern mit dem Süden integriert würde: Dann entstünde ein Powerhouse von 80 Millionen Menschen, die äußerst erfolgreich sein könnten. Allein die eine Hälfte, Südkorea, hat Japan bereits in vielen Bereichen in die Bredouille gebracht, etwa im Automobil- und Elektroniksektor.

Japan hätte also bestimmt kein Interesse an einem vereinten Korea. China schon eher, allerdings kann sich die Volksrepublik nicht sicher sein, ob ein wiedervereinigtes Korea so loyal wäre, wie es ein kleines Nordkorea war. Die USA wiederum würden befürchten müssen, dass sie sämtliche Basen und Soldaten verlören. Ähnliches gilt für Russland. Ein wiedervereinigtes koreanisches Powerhouse würde eigentlich jeden nur beunruhigen. Genau deswegen leben viele Länder ganz komfortabel mit dem Status quo.

Wodurch wird Japans Wirtschaft gekennzeichnet sein?

» Im Großen und Ganzen bin ich weiterhin nicht übermäßig optimistisch für Japan. Zum einen wegen der dramatischen demografischen Entwicklung – im Jahr 2100 soll Japan Schätzungen zufolge nur noch 70–80 Millionen Einwohner haben. Premierminister Shinzo Abe stößt zwar wichtige Reformen an, beispielsweise sollen mehr Frauen ins Arbeitsleben integriert und Immigrationsbestimmungen für ausländische Fachkräfte gelockert werden, und die Megatrends Automatisierung und Digitalisierung entfalten in Japan besonders viel Dynamik. Ich bezweifle trotzdem, dass die notwendigen Strukturreformen in der gebotenen Tiefe und Gründlichkeit erfolgreich umgesetzt werden. Japan dürfte ein stark regulierter Markt bleiben und wird mit den deutlich agileren Nachbarn nicht mithalten können.

Japan ist somit langfristig im Hintertreffen, was aber nicht ausschließt, dass das Land bis zu den Olympischen Spielen 2020 und darüber hinaus doch wieder erfreuliche Wachstumswahlen hat. Mittelfristig ist und bleibt Japan eine reiche und tiefe Volkswirtschaft, die jahrzehntelang die zweitgrößte Volkswirtschaft der Welt war.

Welche Stellung sollte Deutschland Ihrer Meinung nach zur Belt & Road Initiative einnehmen?

» Die Seidenstraßen-Initiative ist eine wichtige Projektplattform, die große Chancen bietet. Deutschland fokussiert sich momentan vor allem auf die Risiken und Gefahren. Die Folge davon ist, dass das Thema geradezu dämonisiert wird und deutsche Unternehmen wenig konkrete Informationen bekommen. Die Neue Seidenstraße ist dabei oft Projektionsfläche für die eigenen Versäumnisse. Bei vielen der Reizthemen

ist es so, dass die Chinesen in ein Vakuum stoßen, das wir ihnen freiräumen. Ein Beispiel ist der Hafen von Piräus, der mittlerweile erfolgreich vom chinesischen Staatskonzern Cosco betrieben wird. Der Hafen war lange auf dem Markt, für einen Preis, den sich die EU durchaus hätte leisten können. Es wollte ihn aber keiner haben.

Kritiker bemängeln auch die Menschenrechtsverletzungen seitens China. Aber nur wenn Deutschland bei den Projekten

mitmacht, kann es auch mitgestalten. Es ist sicher richtig, dass die größte Zahl der Ausschreibungen an chinesische Unternehmen geht. Aber das muss ja nicht so bleiben: Noch kann Deutschland mit seinem Know-how und seinem Mittelstand punkten, aber das ist ein gewisses Zeitfenster, das wir in fünf oder zehn Jahren vielleicht nicht mehr in diesem Maße haben.

Ihnen schwebt ein einheitlicher Binnenmarkt von Eurasien mit arbeitsteilig agierenden Industrien vor. Wie könnte so eine Arbeitsteilung aussehen?

» Analog zu dem, was in Asien passiert. Asien wächst arbeitsteilig zusammen, indem sich manche Länder auf gewisse Bereiche fokussieren. Malaysia etwa spezialisiert sich auf die Produktion von Autos und Motoren und konnte mit Proton eine erfolgreiche Automobilmarke vorweisen. Das findet in Europa immer mehr, aber noch zu wenig statt. Schlagwort Batterie-zellenproduktion: Es ist von immenser Symbolkraft, dass derzeit in einer der wichtigsten Branchen, der Elektromobilität, drei ostasiatische Unternehmen den gesamten Weltmarkt dominieren, weil sie die Batterie-zellenproduktion kontrollieren: ein südkoreanisches, ein japanisches und ein chinesisches. Das ist kein Zufall. Die EU muss hier ihre Kräfte bündeln.

Die EU hat Abkommen mit Japan, Singapur und Vietnam auf den Weg gebracht. Wie bewerten Sie die Chancen, die hierdurch entstehen?

» Sehr positiv. Das sind wichtige Schritte, um die Zusammenarbeit mit den Ländern Asiens zu intensivieren. Ich würde mir wünschen, dass noch mehr Freihandelsabkommen geschlossen werden, auch wenn das nur bilaterale Abkommen sind. Man muss pragmatisch und anpassungsfähig bleiben, wie die Chinesen eben. Wenn wir keine multilateralen Abkommen erzielen, schließen wir eben so viele wie möglich bilaterale. ...



Prof. Dr. Karl Pilny hat soeben sein neuestes Buch „ASIA 2030 – Was der globalen Wirtschaft blüht“ beim Campus Verlag herausgebracht, das seine Trilogie „Das asiatische Jahrhundert“ (2005, 2006 und 2008) fortführt. Der Wirtschaftsanwalt und Professor für International Technology Transfer an der bbw Hochschule Berlin ist auch Präsidiumsmitglied beim Bundesverband der deutschen Seidenstraßen-Initiative (BDVSDI). Kontakt und weitere Informationen: www.karlpilny.com, www.bvdsi.de