

Wirtschaftspolitische Informationen



Vorstand

FB Grundsatzfragen und Gesellschaftspolitik

Oktober 2015

Kurz und bündig

- Nach der Öffnung 1978 begann der **beispiellose Aufstieg Chinas** als Handelsnation. Zehn Prozent des gesamten Welthandels geht auf China zurück.
- Eine **hohe Investitions- und Sparquote**, eine geschickte **Balance zwischen Markt und Staat** und eine enge Einbindung in den **asiatischen Wirtschaftsraum** sind Faktoren des chinesischen Aufstiegs.
- Von 2006 bis 2014 nahmen **die deutschen Exporte nach China um 270 Prozent** zu und erreichten einen Rekordwert von 74,5 Milliarden Euro.
- Über 80 Prozent der Exporte nach China entfallen auf den M+E-Bereich. **Wichtigste Exportgüter sind Autos und Maschinen.**
- Innerhalb weniger Jahre ist China **zum größten Automarkt der Welt** aufgestiegen. Mit 18,4 Millionen PKW entfallen gut ein Viertel der weltweiten Verkäufe auf China.
- Trotz der aktuellen Abkühlung des chinesischen Automarkts verspricht die bisher geringe PKW-Dichte **weitere Wachstumsperspektiven.**
- Auch als Folge der weltweiten Wirtschafts- und Finanzkrise stieg die **Verschuldung der Unternehmen** in China gegenüber den inländischen Gläubigern kräftig an.
- Weltweite Schlagzeilen machte der **Aktiencrash in China**. Allerdings war eine Blase geplatzt, die sich erst zum Ende des letzten Jahres aufgebaut hatte. Aktuell haben sich die Kurse auf einem Niveau von vor Beginn der Rallye stabilisiert.
- Die Prognosen erwarten für 2016 ein **Wachstum zwischen sechs und sieben Prozent** in China. Ein kräftiger Konjunkturreinbruch oder gar eine Rezession ist nicht zu erwarten.
- China steckt in einer notwendigen Neuausrichtung seiner Wirtschaft. Auf dem Weg zu einer stärkeren Binnenmarktorientierung hat es bereits Erfolge gegeben. **Der Weg der weiteren Umstrukturierung ist aber noch weit.**

China im Umbruch

Gesteuerter Strukturwandel oder Weg in die Krise?

China ist mit fast 1,4 Milliarden Menschen das bevölkerungsreichste Land der Erde. Seit der wirtschaftlichen Öffnung 1978 hat das Land einen beispiellosen Aufschwung erlebt. Auch die deutschen Handelsbeziehungen mit China sind rasant gewachsen. Vor allem für die deutsche Autoindustrie ist China zu einem wichtigen Absatzmarkt und Produktionsstandort geworden.

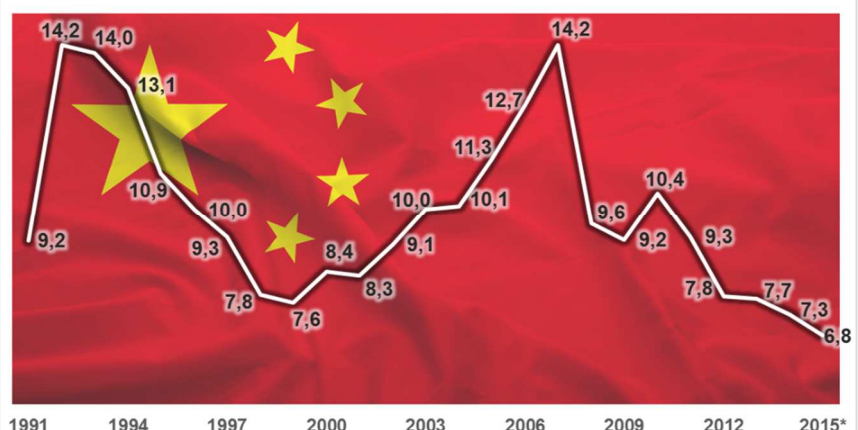
Doch der chinesische Wirtschaftsmotor scheint ins Stocken geraten zu sein. Seit Jahren gehen die Wachstumsraten zurück. Auch die deutschen Autoexporte haben einen Dämpfer bekommen. Im Sommer dieses Jahres sind die chinesischen Börsen abgestürzt. Das hat große Sorgen ausgelöst, ob das chinesische Wirtschaftswunder zu Ende ist, ob es zu einer harten Landung der chinesischen Konjunktur kommt und diese vielleicht sogar die Weltwirtschaft mitreißt.

Die meisten Konjunkturbeobachter halten diese Ängste für übertrieben. Klar ist: Das chinesische Wachstum wird schwächer und normalisiert sich. Die Zeiten von zweistelligen Wachstumsraten sind vorbei.

Trotzdem steht China vor großen Herausforderungen und strukturellen Brüchen. Schon lange versucht China, von einem export- und investitionsgetriebenen Wachstum zu einer Stärkung des Konsums und der Binnennachfrage zu kommen. Bisher ist das erst in Ansätzen gelungen. Gleichzeitig geht die Öffnung Chinas zur Weltwirtschaft weiter. Das erfordert eine neue Balance zwischen Staat und Markt.

Wirtschaftswachstum in China

Veränderungsraten des realen BIP gegenüber dem Vorjahr in Prozent



Quelle: World Economic Outlook Database des IMF, April 2015, * Prognose
Grafik: IG Metall, FB Grundsatzfragen; Foto: phillyo77/panthermedia.net

1. Chinas Aufstieg

Der historische Hintergrund

China ist die einzige Gesellschaft, die auf eine fast durchgängige, 2000jährige Historie als zentralstaatlich organisiertes Gemeinwesen zurückblicken kann. Auch koloniale Verwerfungen haben in der Geschichte Chinas nur eine untergeordnete Rolle gespielt. Zwar wurde die zentralstaatliche Gewalt in der Zeit von 1840 bis 1945 durch militärische Interventionen unterbrochen, die ökonomische und gesellschaftliche Struktur konnte sich in dem riesigen Land aber weitgehend behaupten. 1949 entstand mit der Gründung der Volksrepublik das kommunistische China und der Zerfall zentralstaatlicher Wirkungsmacht wurde beendet.

Die ökonomische Struktur des modernen China, die aus der deutschen Perspektive eher befremdlich wirkt, hat ihre Wurzeln in der historischen Entwicklung. Die bäuerliche Struktur ging immer einher mit handwerklicher Produktion auf hohem Niveau. Daraus entwickelten sich in der Ära nach 1978 ländliche Kollektivunternehmen. Der Landbesitz blieb schon in der Monarchie in letzter Instanz bei der kaiserlichen Zentralstaatlichkeit, die auch eine komplexe Infrastruktur (vor allem Bewässerungssysteme) bereitstellte. Das kennzeichnet bei aller Markttöffnung auch das moderne China: Der Staat als wichtiger ökonomischer Akteur wacht nicht nur über die Einhaltung von Regeln, er greift unmittelbar in Prozesse und auch in das Eigentumsrecht ein. Privateigentum, vor allem an Produktionsmitteln, hat nicht den zentralen Stellenwert wie in Europa oder den USA.

Die Periode von 1949 bis 1978 war geprägt durch eine erfolgreiche Industrialisierung. Zwar gab es Rückschläge – mit der gescheiterten Politik des „großen Sprungs nach vorn“ und noch mehr mit der Kulturrevolution – die reale Wirtschaftsleistung nahm im Jahresdurchschnitt (real und pro Kopf) aber um drei bis vier Prozent zu. Die Weltmarktintegration war in dieser Zeit jedoch bedeutungslos. Die Wirtschaftspolitik war von Abschottung und Autarkiebestrebungen bestimmt.

Markttöffnung und Reformen

Der grandiose ökonomische Aufstieg Chinas und die Integration in den Weltmarkt wurden nach der Ära Mao Zedongs eingeleitet. Auf einer Reformkonferenz des Zentralkomitees der Kommunistischen Partei im Dezember 1978 wurde die „sozialistische Modernisierung“ als politisches Ziel aus-

gegeben. Die eingeleiteten Reformen und Markttöffnungen zielten zunächst auf die Landwirtschaft, wurden aber auch schnell auf die Industrie übertragen. Zentraler Kernpunkt dieser Reformen war die schrittweise Übertragung der Verfügungsgewalt über die Gewinne. Wurden diese bis dahin von den Betrieben wie eine Steuer komplett an den Staat abgeführt, so gingen danach immer größere Anteile in die betriebliche Verfügungsgewalt über. Die Betriebe konnten eigenständig und unabhängig von staatlichen Planvorgaben mit diesen Gewinnen wirtschaften.

„In der gesamten bisherigen Geschichte ist noch kein Land so schnell gewachsen – und hat so viele Menschen aus der Armut befreit – wie China in den letzten dreißig Jahren.“

Joseph Stiglitz
(Ökonomie-Nobelpreisträger)

1992 wurde der Aufbau einer „sozialistischen Marktwirtschaft“ als offizielles wirtschaftspolitisches Ziel beschlossen. Unternehmen werden seitdem auch privatisiert, private Neugründungen von Unternehmen zugelassen. Unrentable Staatsbetriebe können geschlossen werden. Ungeachtet der zunehmenden Marktdurchdringung der Ökonomie erfolgt die ökonomische Regulierung weiter über ein enges Beziehungsgeflecht zwischen Partei, Staat und Unternehmen. Der Umbau der chinesischen Gesellschaft und der chinesischen Wirtschaft seit 1978 folgte keinem langfristigen Plan. Es war ein pragmatisches Vorwärtstasten, ein Prozess von Versuch und Irrtum. Immer wieder spielten auch politische Machtkämpfe eine Rolle bei der Gestaltung dieses Prozesses.

Die Regierung behielt immer die Kontrolle über das Tempo und die Richtung der Weltmarkteinbindung, sie wurde nie völlig den freien Marktkräften überlassen. Auf der Ebene der Unternehmen koexistieren dauerhaft verschiedene Formen: Rein private Unternehmen (auch als Aktiengesellschaften), teilstaatliche und staatliche Unternehmen (dem Zentralstaat oder regionalen Gliederungen zugeordnet), Joint Ventures mit ausländischen Unternehmen und Genossenschaften. Bei den privaten Unternehmern gibt es zudem häufig personelle Überschneidungen mit Partei- oder Staatskadern.

Das derzeitige gesellschaftliche System in China lässt sich als „markoliberaler, wettbewerbsgetriebener Staatskapitalismus“ beschreiben.

Tobias ten Brink
(Max-Planck-Institut für Gesellschaftsforschung)

Investitionen treiben das Wachstum

Wichtiges Kennzeichen des ökonomischen Aufstiegs ist, dass er aus eigener Kraft heraus stattfand. Chinas Entwicklung ging mittelfristig immer mit einer ausgeglichenen (oder positiven) Leistungsbilanz einher und fand ohne Nettokapitalimport statt. Das Wachstum war immer getrieben von den Investitionen. Seit den neunziger Jahren gelang es, immer stärker von arbeitsintensiver zu kapitalintensiver Produktion mit stark steigender Produktivität im industriellen Bereich umzusteuern. Bereits in den achtziger Jahren betrug die Investitionsquote mehr als ein Drittel der Wirtschaftsleistung. Bis heute ist sie auf etwa die Hälfte der Wirtschaftsleistung angestiegen. Finanziert wurden die Investitionen durch die inländischen Ersparnisse. Die Sparquoten bewegten sich immer auf dem gleichen Niveau wie die Investitionen.

Ausländische Investitionen oder die ausländische Kreditfinanzierung für inländische Investitionen spielten nie eine große Rolle. Noch 1992 machten die Auslandsinvestitionen gerade mal ein Prozent der gesamten Investitionen aus. Auslandsinvestitionen wurden eher strategisch für die Entwicklung der Ökonomie genutzt, um Defizitbereiche zu entwickeln und vor allem um Zugang zu ausländischem Know How zu bekommen. In den letzten Jahren haben die Kapitalverflechtungen mit dem Ausland aber massiv zugenommen. Im Jahr 2013 betrug der Bestand der ausländischen Direktinvestitionen in China 833 Mrd. US-Dollar. Gleichzeitig investieren Chinesen aber auch immer stärker in anderen Ländern, kaufen Unternehmen und Beteiligungen. Diese chinesischen Direktinvestitionen sind noch viel stärker gestiegen als ausländische Beteiligungen in China. Der Bestand an chinesischen Direktinvestitionen im Ausland betrug 2013 509 Mrd. US-Dollar. (Zum Vergleich: der Bestand an ausländischen Direktinvestitionen in Deutschland betrug 2013 – umgerechnet zum damaligen Wechselkurs – ca. 850 Mrd. US-Dollar und der Bestand an deutschen Direktinvestitionen im Ausland 1,2 Billionen US-Dollar.)

Handelsmacht China

Nach der Öffnung 1978 begann vor allem der beispiellose Aufstieg Chinas als internationale Handelsnation. Dabei ging es am Anfang vornehmlich um Lohnkostenvorteile. Mit der Zeit wurde die chinesische Ökonomie aber auch produktiver und ihre Produkte technisch anspruchsvoller. Von den großen Ökonomien ist nur noch Deutschland so stark in den Welthandel integriert wie China. Im Jahre 2006 machte der Außenhandel (Exporte plus Im-

porte) zwei Drittel der Wirtschaftsleistung aus, aktuell ist es immer noch die Hälfte. Zehn Prozent des gesamten Welthandels geht auf China zurück.

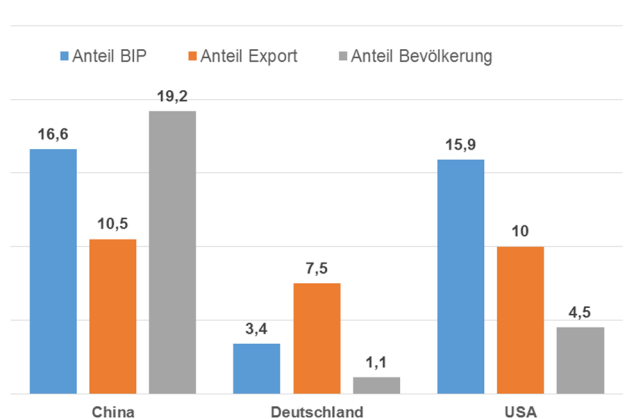
China ist sehr stark in asiatische Produktionsnetzwerke eingebunden. Deswegen sind elektrische Maschinen und Ausrüstungen das wichtigste Export- und Importgut. Elektronische Komponenten (Laufwerke, Displays, Festplatten, Prozessoren) werden eingeführt, montiert oder weiter veredelt und wieder ausgeführt. Viele Weltkonzerne wie Apple lassen ihre Komponenten in China fertigen.

„Das Land nutzte gezielt die Öffnung der internationalen Waren- und Kapitalmärkte, ohne selbst aber den Fehler zu machen, seinerseits die staatliche Steuerungskapazität zu schwächen und eine allgemeine Deregulierung der Außenwirtschaft einzuführen.“

Jörg Goldberg
(Entwicklungsforscher)

Der wichtigste nichtasiatische Handelspartner für China sind die USA. Gegenüber den USA weist China einen besonders großen Außenhandelsüberschuss aus. 16,7 Prozent der chinesischen Exporte gehen in die USA, aber nur 7,9 Prozent der chinesischen Importe kommen von dort. Die Wirtschaftsmodelle der USA und Chinas sind gewissermaßen kompatibel. Die USA konsumieren viel und produzieren und sparen wenig. Zur Finanzierung verschulden sie sich im Ausland. China produziert mehr Konsumgüter, als es im Inland verbraucht und exportiert sie. Das aus den Exportüberschüssen erwirtschaftete Vermögen wird ins Ausland verliehen, beispielsweise durch den Erwerb US-amerikanischer Anleihen.

Anteile im Jahr 2014 am jeweiligen Weltvolumen in Prozent



Quelle: World Economic Outlook Report des IMF, Oktober 2015
Grafik: IG Metall, FB Grundsatzfragen

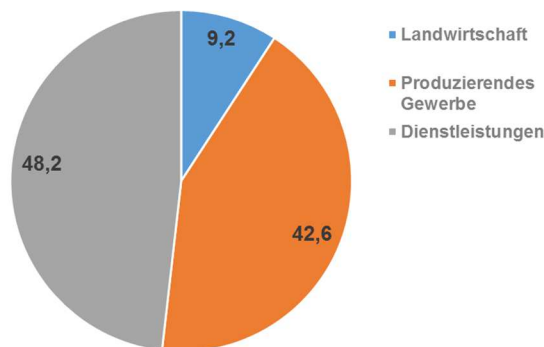
Nicht nur gegenüber den USA, auch in der Gesamtbilanz verkauft die chinesische Wirtschaft seit über 20 Jahren mehr Waren ins Ausland, als sie von dort bezieht. Seit Mitte der 2000er Jahre explodiert der Außenhandelsüberschuss regelrecht, 2013 betrug er 259 Mrd. US-Dollar. Auch in der Leistungsbilanz erzielt China Überschüsse. So wurde ein erhebliches ausländisches Vermögen angehäuft. Bereits Ende 2010 betrugen die Devisenreserven nach offiziellen Angaben 2,85 Billionen US-Dollar oder knapp ein Drittel der weltweiten Devisenreserven. Bis Ende 2014 waren diese Reserven auf 3,84 Billionen Dollar angestiegen.

Ländliche Strukturen mit großer Bedeutung

China ist auch heute noch ein agrarisch geprägtes Land. Etwa 500 Millionen Menschen arbeiten in der Landwirtschaft (2012), allerdings viele davon nicht ausschließlich. Die Industrialisierung vollzog sich bisher weitgehend in den Küstengebieten und den großen Metropolen. Die ländlichen Regionen stellen aber seit Jahren ein enormes Potenzial der Versorgung mit Arbeitskräften dar. Diese Wanderarbeiter bleiben formal Bewohner ihres Herkunftsortes, eine freie Wohnortwahl ist nach der Gesetzeslage eigentlich nicht möglich. Sie behalten damit aber auch weiterhin Rechte und Gewinnbeteiligung an der ländlichen Produktion. Im Krisenfall bleibt das auch ihr Rückzugsgebiet.

Chinas Wirtschaftsstruktur 2014

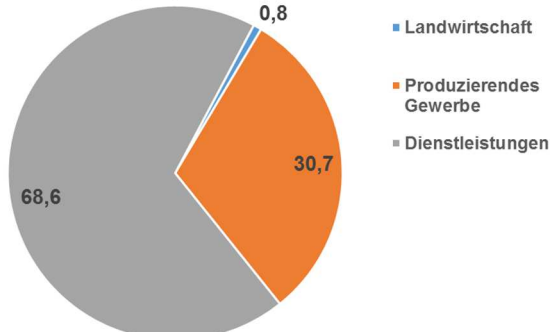
Anteile der Bruttowertschöpfung am BIP in Prozent



Quelle: Statistisches Bundesamt, Länderprofile 2014 Grafik: IG Metall, FB Grundsatzfragen

Deutschlands Wirtschaftsstruktur 2014

Anteile der Bruttowertschöpfung am BIP in Prozent



Quelle: Statistisches Bundesamt, Länderprofile 2014 Grafik: IG Metall, FB Grundsatzfragen

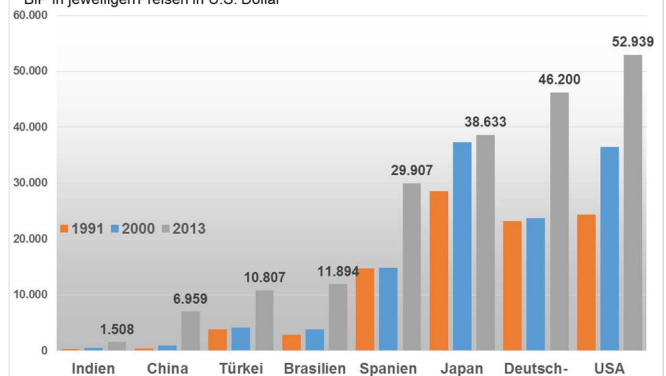
In den Metropolen sind die Wanderarbeiter weitgehend rechtlos und häufig zu sehr schlechten Konditionen beschäftigt. Sie werden dazu benutzt, die Lohnkosten der industriellen Produktion zu drücken. Gleichwohl versprechen sie sich durch die Arbeit in den Städten ein höheres Einkommen und Aufstiegschancen. Über die Zahl der Wanderarbeiter gibt es sehr unterschiedliche Angaben. Sie reichen von 160 bis 220 Millionen Menschen. Klar ist allerdings: Ihre Zahl ist in den letzten Jahren stark gestiegen.

Faktoren des Aufstiegs und strukturelle Probleme

Der einzigartige chinesische Aufstieg lässt sich damit auf eine Vielzahl von Faktoren zurückführen:

- Eine große Kapitalakkumulation durch hohe Investitions- und Sparquoten,
- eine geschickte Balance zwischen wettbewerblichen Strukturen und staatlicher Steuerung,
- die enge Einbindung in den dynamisch wachsenden asiatischen Wirtschaftsraum,
- die spiegelbildliche Entwicklung zum US-amerikanischen Wirtschaftsmodell,
- der große Markt eines riesigen Landes mit einem schier unerschöpflichen Arbeitskrätereservoir
- und enge Verflechtungen mit den internationalen Märkten über Millionen von im Ausland ansässigen Chinesen.

Wirtschaftsleistung pro Einwohner
BIP in jeweiligen Preisen in U.S. Dollar



Quelle: World Economic Outlook Database des IMF, April 2015 Grafik: IG Metall, FB Grundsatzfragen

Bei dieser beispiellosen Erfolgsgeschichte darf aber auch nicht übersehen werden, dass China als Ganzes nach wie vor ein unterentwickeltes Land ist. Die Wirtschaftsleistung pro Kopf der Bevölkerung beträgt gerade einmal knapp 7.000 US-Dollar im Jahr, deutlich weniger als in der Türkei oder in Brasilien. Zudem stehen den wirtschaftlichen Erfolgen

gen wichtige gesellschaftliche Probleme des chinesischen Entwicklungsweges entgegen, die die Erfolge stark relativieren:

- Immer wieder werden Demokratiedefizite und Menschenrechtsverletzungen beklagt,
- die engen privat/öffentlichen Beziehungsgeflechte haben zu einer Korruptionskultur geführt
- und das Wachstum hat verheerende ökologische Schäden verursacht.

2. Die deutsch-chinesischen Handelsbeziehungen

Außenhandel

Die zunehmende Einbindung Chinas in die Weltwirtschaft zeigt sich auch in den stark steigenden Wirtschaftsverflechtungen Deutschlands mit China. Diese Beziehungen haben für Deutschland eine noch viel größere Bedeutung als für China. Im Verlaufe dieses Jahres (Zahlen Januar bis Juli 2015) ist China hinter den Niederlanden zum zweitwichtigsten Handelspartner (Exporte und Importe) Deutschlands aufgestiegen, noch vor Frankreich und den USA. Bei den deutschen Exporten lag China hinter den USA, Frankreich, Großbritannien und den Niederlanden auf dem fünften Rang, bei den deutschen Importen hinter den Niederlanden auf Platz 2.

Die wichtigsten Handelspartner Chinas liegen im asiatischen Raum. Einzige Ausnahme ist die USA, die ebenfalls erhebliche Handelsvolumina mit China bewegen. Bei den Zielländern chinesischer Exporte (Angaben für 2013) liegt Deutschland hinter Hongkong, den USA, Japan und Südkorea auf Rang fünf. Bei den Herkunftsländern chinesischer Importe rangiert Deutschland hinter Südkorea, Japan, chinesischen Re-Importen, den USA und Australien auf dem sechsten Platz.



Schon in der Periode von 1990 bis Mitte der 2000er Jahre verzehnfachten sich die deutschen Warenexporte nach China. Danach explodierte der Handel mit China förmlich. Selbst die weltweite Wirtschafts- und Finanzkrise 2008/09 konnte die Warenlieferungen nicht bremsen. Von 2006 bis 2014 nahmen die Exporte nach China um 270 Prozent zu und erreichten 2014 einen Rekordwert von 74,5 Milliarden Euro. Von Januar bis Juli 2015 stiegen sie im Vergleich zu 2014 um weitere 17,7 Prozent.

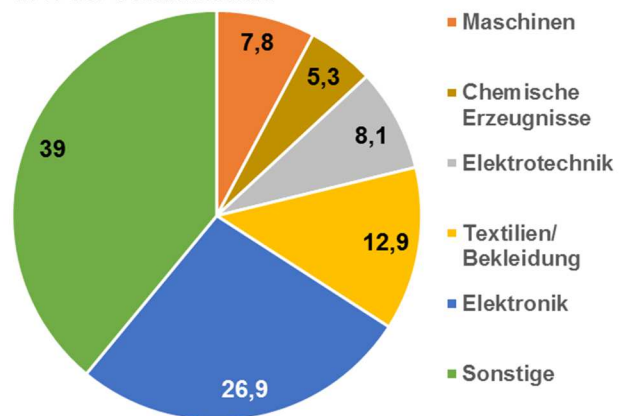
Widersprüche in den Handelsstatistiken

In vielen Texten wird Deutschland gegenüber China ein erheblicher Handelsbilanzüberschuss zugeschrieben. Das geht auf die Statistiken der UN zurück. Darin wird die chinesische Wareneinfuhr aus Deutschland für 2013 mit 94,2 Mrd. Dollar beziffert, die chinesischen Ausfuhren nach Deutschland mit 67,3 Mrd. Dollar.

Diese Erhebungen weisen aber einige methodische Schwächen auf. An dieser Stelle wird deshalb auf die präziseren Daten des Statistischen Bundesamtes zurückgegriffen.

Die Importe aus China legten in gleicher Weise zu, wobei Deutschland immer ein Außenhandelsdefizit gegenüber China hatte, d.h., es werden mehr Waren aus China importiert als nach China exportiert. Das nährte auch die Befürchtung, dass der chinesische Aufstieg Arbeitsplätze in Deutschland vernichten könnte. Dieses Außenhandelsdefizit hat sich in den letzten Jahren deutlich verringert. Den höchsten Stand erreichte es 2008 mit 26,7 Milliarden Euro. 2014 war es auf 5,2 Milliarden Euro gesunken.

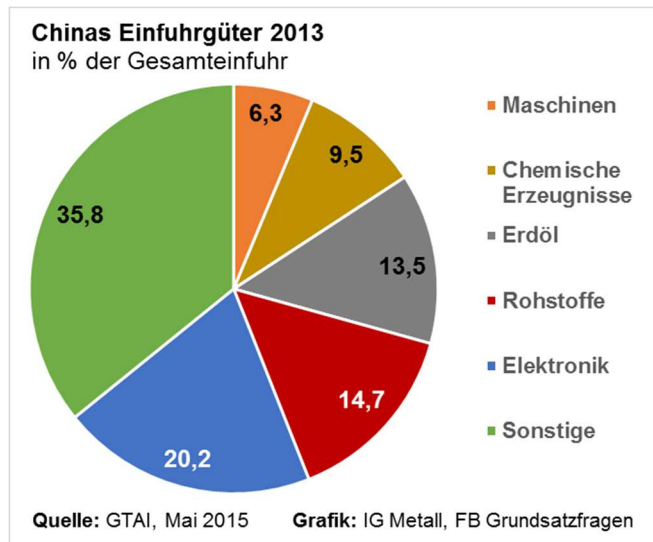
Chinas Ausfuhr Güter 2013
in % der Gesamtausfuhr



Quelle: GTAI, Mai 2015

Grafik: IG Metall, FB Grundsatzfragen

Die Außenhandelsstruktur Chinas ist typisch für ein Industrieland. Exportiert werden weitgehend industrielle Erzeugnisse, importiert werden industrielle Erzeugnisse und Rohstoffe. Die Einbindung in asiatische Produktionsnetzwerke – aber auch die Zulieferfunktion für US-amerikanische Elektronikunternehmen – führt dazu, dass 26,9 Prozent der Exporte und 20,2 Prozent der Importe elektronische Waren sind.



Bei den Exporten folgen mit Abstand Textilien und Bekleidung mit 12,9 Prozent auf dem zweiten Platz. Fasst man Rohstoffe und Erdöl zusammen, so sind sie mit 28,2 Prozent der größte Posten bei den Importen. Auch Maschinen machen – sowohl bei den Ein- wie den Ausfuhren – einen wichtigen Teil des Außenhandels aus.

Der Handel mit China ist vor allem für die Unternehmen im Organisationsbereich der IG Metall wichtig. Über 80 Prozent der Exporte nach China entfallen allein auf die Metall- und Elektroindustrie. Autoindustrie und Maschinenbau prägen die deutschen Ausfuhren nach China. Das entspricht in keiner Weise den gesamten chinesischen Importstrukturen. Der Handel Deutschlands mit China entspricht in seiner Warenzusammensetzung eher der allgemeinen deutschen Exportstruktur. 29 Prozent der deutschen Warenexporte nach China entfallen auf „Kraftwagen und Kraftwagenteile“, 23 Prozent auf „Maschinen“. „Elektrische Ausrüstungen“ steuern mit 10 Prozent schon einen erheblich kleineren Teil bei.

Top 15 - Deutsche Ausfuhren nach China 2014	in Mrd. €
Kraftwagen und Kraftwagenteile	21,7
Maschinen	17,1
Elektrische Ausrüstungen	7,4
Datenverarbeitungsgeräte, elektr. u. opt. Erzeugn.	7,1
Chemische und Pharmazeutische Erzeugnisse	5,9
Metalle und Metallerzeugnisse	4,1
Sonstige Fahrzeuge	3,8
Sonstige Waren	2,8
Gummi- und Kunststoffwaren, Glas, Keramik, Steine u. Erden	2,2
Naturerzeugnisse	1,0
Textilien Bekleidung Leder	0,5
Papier, Pappe und Waren daraus	0,3
Möbel	0,2
Holz und Holz- Kork- Korb- Flechtwaren ohne Möbel	0,2
Kokereierzeugnisse und Mineralölerzeugnisse	0,1
Gesamt:	74,5
Quelle: Statistisches Bundesamt	

Die deutschen Einfuhren aus China entsprechen in ihrer Struktur den chinesischen Exporten insgesamt. „Datenverarbeitungsgeräte, elektrische und optische Erzeugnisse“ machen fast ein Drittel der Einfuhren aus China aus und sind damit mit Abstand das wichtigste Importgut. „Textilien, Bekleidung, Leder“ liegen auf dem zweiten Platz und mit 17 Prozent Anteil schon weit zurück. „Elektrische Ausrüstungen“ folgen mit 12 Prozent auf dem dritten Platz. Trotz des starken Maschinenbaus in Deutschland liegen importierte Maschinen aus China schon auf Rang vier der Einfuhren (acht Prozent). Zwar weist Deutschland im Handel mit Maschinen gegenüber China weiterhin einen riesigen Überschuss aus, der Konkurrenzdruck nimmt aber offensichtlich zu.

Top 15 - Deutsche Einfuhren aus China 2014	in Mrd. €
Datenverarbeitungsgeräte, elektr. u. opt. Erzeugn.	26,9
Textilien Bekleidung Leder	13,5
Elektrische Ausrüstungen	9,4
Maschinen	6,6
Sonstige Waren	5,1
Metalle und Metallerzeugnisse	4,7
Chemische und Pharmazeutische Erzeugnisse	3,6
Gummi- und Kunststoffwaren, Glas, Keramik, Steine u. Erden	3,3
Naturerzeugnisse	1,7
Möbel	1,6
Sonstige Fahrzeuge	1,3
Kraftwagen und Kraftwagenteile	1,0
Holz und Holz- Kork- Korb- Flechtwaren ohne Möbel	0,5
Papier, Pappe und Waren daraus	0,3
Kokereierzeugnisse und Mineralölerzeugnisse	0,0
Gesamt	79,7
Quelle: Statistisches Bundesamt	

Kapitalverflechtungen und Rückwirkungen auf Deutschland

Nicht nur der Handel mit China hat eine große Bedeutung, auch die Kapitalverflechtungen haben inzwischen ein großes Gewicht. Viele bedeutende deutsche Unternehmen haben Produktionsstand-

orte in China. Der Bestand deutscher Direktinvestitionen in China beträgt ca. 47 Mrd. Euro (2013). Begrenzt wird das Engagement deutscher Unternehmen in China durch gesetzlich festgelegte Beteiligungsgrenzen (die Gründung eigenständiger Standorte ohne chinesische Partner ist gar nicht möglich) und den mangelnden Schutz geistigen Eigentums. Trotzdem gibt es bei der Kapitalverflechtung noch eine erhebliche Schieflage. Die chinesischen Direktinvestitionen in Deutschland betragen gerade mal 1,7 Mrd. Euro.

Angesichts der engen wirtschaftlichen Verflechtungen zwischen China und Deutschland ist es naheliegend, dass eine schwächere wirtschaftliche Entwicklung in China auch in Deutschland zu geringen Wachstumsraten führen würde. Die Deutsche Bundesbank hat Simulationsrechnungen durchgeführt, um diese Effekte abschätzen zu können. Simuliert wurde eine um sechs bis neun Prozent schwächere Entwicklung der chinesischen Binnennachfrage. Das führte in dem Rechenmodell zu einer bis zu vier Prozent schwächeren Entwicklung der chinesischen Wirtschaftsleistung und zu einem um 0,3 Prozent niedrigeren Wachstum in Deutschland. Die Rückwirkungen auf Deutschland wären also durchaus spürbar, aber nicht dramatisch.

3. China als Automarkt

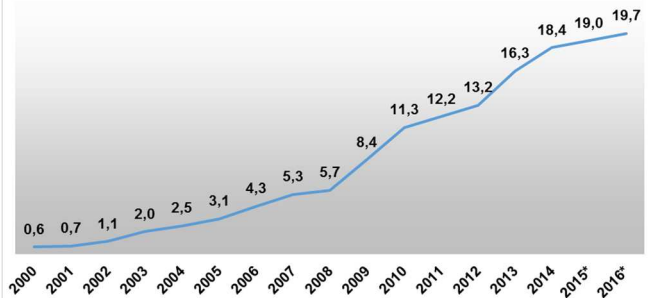
Aufstieg zum weltweit wichtigsten Absatzmarkt

Der chinesische Automarkt zeigte sich im bisherigen Verlauf des neuen Jahrtausends außerordentlich dynamisch. Noch im Jahr 2000 betrug der auf China entfallende Anteil der weltweit verkauften PKW nur 1,2 Prozent, was einer absoluten Verkaufszahl von 614.000 Fahrzeugen entsprach. Im vergangenen Jahr wurden in China dagegen 18,37 Millionen PKW verkauft, wodurch der Anteil an den weltweiten Verkäufen auf 25,2 Prozent anstieg. Die Zunahme der Autoverkäufe zwischen 2000 und 2014 entsprach einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate von 27,5 Prozent. Im Gegensatz zur volatilen Entwicklung anderer junger Automärkte, wie Indien, Brasilien, Russland oder den ASEAN-Staaten, kam es in China dabei in keinem einzigen Jahr zu einem zwischenzeitlichen Rückgang der Absatzzahlen.

Innerhalb weniger Jahre ist China somit zum größten Automarkt der Welt aufgestiegen. Die gewachsene Bedeutung Chinas für die Autohersteller der traditionellen Industrieländer zeigte sich bereits sehr deutlich während der jüngsten Weltwirtschaftskrise. Im globalen Rezessionsjahr 2009

„verwöhnte“ der chinesische Absatzmarkt die Autohersteller mit einer Zuwachsrate von 47,2 Prozent. Die auch in den Folgejahren hohe Marktdynamik steigerte für viele Hersteller die Bedeutung Chinas als Renditebringer und trug wesentlich zu den Rekordbilanzen der Konzerne bei.

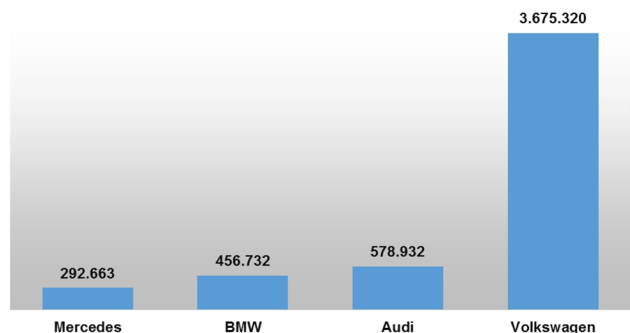
Pkw-Markt in China
verkaufte Pkw in Mio.



Quelle: Ifo Schnelldienst 15-2015; CAR Universität Duisburg Essen, *Prognose
Grafik: IG Metall, FB Grundsatzfragen

Aktuell vereinen die ausländischen Hersteller in China gut 60 Prozent Marktanteile auf sich. Bereits seit mehreren Jahrzehnten nimmt der Volkswagen Konzern hierbei eine führende Position ein. Die langfristigen Geschäftsbeziehungen mit China führten zu einem Absatzergebnis der VW Kernmarke von 3,68 Mio. PKW im Jahr 2014. Die VW Tochter Audi sicherte sich zugleich die Marktführerschaft im Bereich der Premiumfahrzeuge (578.932 Verkäufe in 2014). Mittlerweile wird jeder Dritte Neuwagen von VW und Audi im Reich der Mitte verkauft. Fast die Hälfte des Vorsteuergewinns des VW Konzerns von 14,8 Mrd. Euro in 2014 ging nach Schätzungen der Branchenexperten von JP Morgan auf das Chinageschäft zurück. Bei BMW findet immerhin rund ein Viertel der PKW-Produktion Absatz in China. Mercedes gilt dagegen als Nachzügler auf dem chinesischen Markt und weist gegenüber seinen nationalen Konkurrenten noch deutliche Verkaufsrückstände aus.

Ausgelieferte Fahrzeuge deutscher Hersteller in China
Im Jahr 2014



Quelle: IHS, Alix Partners (gemäß Handelsblatt vom 7.7.2015)
Grafik: IG Metall, FB Grundsatzfragen

Parallel zu den steigenden Absatzzahlen wurden in China Milliardensummen in neue Fabriken investiert. Chinas Anteil an den globalen Produktionskapazitäten der Autoindustrie liegt mittlerweile ebenfalls deutlich über einem Viertel. Heimische und ausländische Hersteller bauen derzeit ihre lokalen Fertigungskapazitäten weiter kräftig aus. Die internationalen Automobilkonzerne errichten auch zunehmend eigene Komponentenfabriken in China, so dass sie die komplette OEM-interne Wertschöpfungskette vor Ort produzieren können. Für den Zugang zum lukrativen chinesischen Absatzmarkt sind sie dabei nach wie vor auf Gemeinschaftsunternehmen mit lokalen Partnern angewiesen. Aus chinesischer Sicht verbindet sich mit diesen obligatorischen Joint Ventures der Vorteil eines Know-How-Transfers. Allerdings haben chinesische Automobilkonzerne inzwischen direkte Zugangsmöglichkeiten zu westlicher Technologie über Beteiligungen an etablierten Herstellern (z.B. Dongfeng bei PSA Peugeot Citroën) oder gar durch deren vollständige Übernahme (z.B. Volvo Übernahme durch Geely).

Aktuelle Marktabkühlung

Nach dem über Jahre stetigen Boom des chinesischen Automarktes mit zweistelligen Wachstumsraten zeichnet sich für das laufende Jahr eine deutliche Marktabkühlung ab. Die PKW-Verkäufe sind im ersten Halbjahr 2015 „nur“ um 6,9 Prozent gewachsen. In den Sommermonaten waren die Produktions- und Absatzzahlen im Vorjahresvergleich sogar rückläufig.

Die deutschen Autohersteller sind von dieser Marktabkühlung unterschiedlich betroffen. BMW, Audi und VW verzeichneten in den vergangenen Monaten sinkende Verkaufszahlen. Mercedes konnte entgegen der Gesamtmarktentwicklung weiter zulegen. Neben chinesischen Herstellern wie Great Wall profitierte Daimler dabei u.a. von seiner Marktpräsenz im weiterhin rasant wachsenden Segment der kompakten und sportlichen Geländewagen. VW hat im Gegensatz dazu im SUV-Bereich kein kompaktes Modell im Angebot und hat angesichts eines bisher ebenfalls fehlenden Billigautos zudem Probleme, neue, einkommensschwächere Käuferschichten zu erschließen. Dagegen hat die Abgasaffäre für den VW-Konzern vermutlich keine direkten Auswirkungen in China. Diesel-PKWs spielen auf dem chinesischen Markt praktisch keine Rolle und die beanstandeten VW-Motoren wurden dort nicht verkauft.

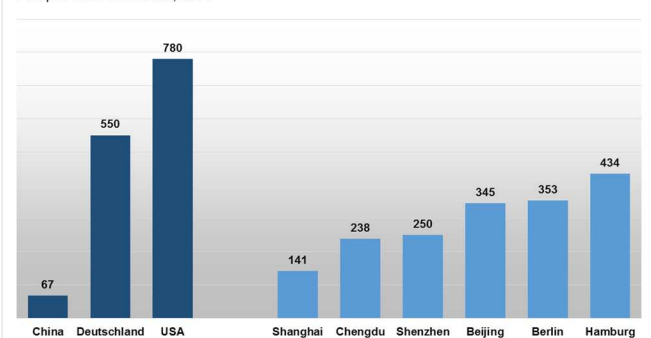
In den jüngsten Nachfrageproblemen der Autoindustrie spiegelt sich nicht zuletzt die allgemein

nachlassende gesamtwirtschaftlich Dynamik wider (siehe Kapitel 4). Die Entwicklung des chinesischen Automarkts ist zugleich jedoch von spezifischen Marktregulierungen beeinflusst. Infolge zunehmender Umweltprobleme und Verkehrsengpässe wurden in verschiedenen Metropolen und Regionen PKW-Zulassungsbeschränkungen durchgesetzt, die dort bereits in den letzten Jahren das Wachstum gezielt bremsen. Weitere Vorgaben wie verschärfte Auflagen zum durchschnittlichen Flottenverbrauch oder zum Verbraucherschutz verlangen von den Autoherstellern weitreichende technische und organisatorische Anpassungen. Als Reaktion auf die aktuelle Abschwächung des Automarkts setzt die chinesische Regierung nun wieder expansive Impulse. So verkündete der Staatsrat Ende September eine Halbierung der Mehrwertsteuer für Autos mit einem Hubraum von maximal 1,6 Liter. Zudem wurde eine Erweiterung der bisherigen Erleichterungen beim Kauf von Elektrofahrzeugen beschlossen.

Langfristige Wachstumsperspektiven und Erfolgsfaktoren

Einschätzungen des langfristig noch vorhandenen Wachstumspotenzials des chinesischen Automarkts orientieren sich häufig an der sog. PKW-Dichte. Mit landesweit nur 67 PKWs auf 1.000 Einwohner in 2014 hat China bei weitem noch nicht den Sättigungsgrad erreicht wie die traditionellen Absatzmärkte Deutschland (PKW-Dichte: 550) oder die USA (PKW-Dichte: 780). China verspricht für die Automobilindustrie somit auch in den kommenden Jahren weiteres Wachstum und damit der weltweit wichtigste Absatzmarkt zu bleiben. Aktuelle Prognosen des Center Automotive Research (CAR) der Universität Duisburg-Essen gehen bis 2030 von einer Verdoppelung der letztjährigen Verkaufszahlen auf rund 36 Mio. PKW pro Jahr aus.

Pkw-Dichte im Vergleich
Pkw pro 1.000 Einwohner, 2014



Quelle: Ifo Schnelldienst 15-2015; CAR Universität Duisburg Essen
Grafik: IG Metall, FB Grundsatzfragen

Für China ist zudem ein bisher regional stark asymmetrischer Motorisierungsgrad festzustellen. Mega-Citys wie Peking haben sich bereits der

PKW-Dichte deutscher Großstädte deutlich angenähert. Das Wachstum der Autonachfrage wird sich daher künftig stärker von den Küstengebieten in das chinesische Hinterland verlagern. In den ländlicheren Regionen ist das Wirtschaftswachstum jedoch generell weniger dynamisch als in den großen urbanen Zentren. In Verbindung mit den künftigen Nachfrageverlagerungen wirkt dies in Richtung einer dauerhaften Abschwächung bzw. Normalisierung der bisherigen Dynamik des chinesischen Automarkts. Zudem ist in den ländlichen Provinzen das mittlere Einkommensniveau geringer als in den boomenden Metropolen. Von den nächsten Wachstumsphasen des chinesischen Automarkts sollten somit die Volumenhersteller stärker profitieren können als die Premiumhersteller.

Mit einer nachlassenden Marktdynamik sind in den nächsten Jahren allgemein ein wachsender Wettbewerbs- und Preisdruck sowie eine sinkende Rendite pro verkauftem Fahrzeug zu erwarten. Darüber hinaus dürfte sich die Autonachfrage in China nicht nur langsamer, sondern stärker zyklisch entwickeln. Die einfache Orientierung an einem stetigen Absatzwachstum hat als Geschäftsmodell für die Autohersteller dann ausgedient. Stattdessen werden Flexibilität und die Fähigkeit zu Zyklen- und Kapazitätsanpassungen als Erfolgsfaktoren in den Vordergrund rücken.

„Innerhalb von zehn Jahren wurde China vom Autozweig zum Autoriesen. Riesen werden empfindlicher gegenüber Schwankungen. Daher brauchen die Autobauer und Zulieferer eine neue Chinaflexibilität. Jetzt beginnt die Phase des Wachstums in Zyklen – eine neue Erfahrung für China, aber das klassische Geschäftsmodell für einen Autobauer.“

Ferdinand Dudenhöffer
(Universität Duisburg-Essen)

Bereits heute gilt der chinesische Automarkt als Innovationsmotor der Branche. Die Regierung in Peking möchte die bisher noch schleppende Nachfrage nach Elektro-Autos mit weiteren Subventionen und einem Ausbau der Lade-Infrastruktur ankurbeln. Hinzu kommen Vorteile bei der Zulassung und im Stadtverkehr in einer zunehmenden Zahl von Metropolen. Bis 2025 sollen so drei Millionen zusätzliche Neuwagen mit E-Motor auf die Straße kommen. Erfolgsfaktoren auf dem chinesischen Automarkt sind zunehmend auch die elektronische Ausstattung des Autos und dessen Vernetzung mit Internet und Smartphone. Attribute wie Motorleistung und Fahrspaß, bei denen deutsche Hersteller traditionell Vorteile haben, könnten in China früher als auf anderen Märkten als Verkaufsargument an Relevanz verlieren.

„China wird der Lackmustest für die Digitalisierung in der Autoindustrie.“

Matthias Ermer

(Leiter der strategischen Unternehmensplanung bei Audi)

4. China in der Krise: Strukturelle und konjunkturelle Probleme

Seit Mitte Juni 2015 kam es an den großen chinesischen Börsen zu massiven Kursverlusten. Dadurch verstärkten sich die Sorgen um die Entwicklung der chinesischen Wirtschaft, dem in den vergangenen Jahren wichtigsten Motor der Weltwirtschaft. Die Turbulenzen an den Aktienmärkten repräsentieren nur das jüngste mehrerer ökonomischer Probleme Chinas. Hinzu kommen ein überhitzter Immobilienmarkt, Überkapazitäten in der Produktion, ein undurchsichtiges und ineffizientes System sog. Schattenbanken, eine rasant steigende Verschuldung von Unternehmen und Lokalverwaltungen sowie ein insgesamt nachlassendes Wirtschaftswachstum.

Die Bewertungen dieser Problemlagen gehen im Einzelnen weit auseinander. Sie reichen von nüchternen Einschätzungen einer graduellen Anpassung bzw. Normalisierung der wirtschaftlichen Dynamik (*weiche Landung*) bis hin zu Warnungen vor einem abrupten Ende des erfolgreichen chinesischen Wachstumspfad mit großen konjunkturellen Verwerfungen (*harte Landung*).

Bewältigung der Weltwirtschaftskrise

Viele der derzeitigen wirtschaftlichen Schwierigkeiten Chinas stehen auch in Zusammenhang mit der Wirtschafts- und Finanzkrise 2008/2009, als weltweit Banken unter Druck gerieten und die Wirtschaftsleistung einbrach. China spürte die Auswirkungen der globalen Krise u.a. über einen Rückgang seiner Auslandsverkäufe um gut 10 Prozent im Jahr 2009. Obwohl die Exporte einen bedeutenden Teil des chinesischen Bruttoinlandsprodukts ausmachen, blieb eine wesentliche Abschwächung des Wirtschaftswachstums aus, weil die Regierung in Peking mit verschiedenen Maßnahmen gegensteuerte. Es wurden gigantische Konjunkturprogramme gestartet, weitreichende Investitionen in die Infrastruktur angeschoben und eine besonders lockere Kreditvergabepraxis angeregt.

Chinas Führung gelang es damit, die mittlerweile zweitgrößte Volkswirtschaft der Welt ohne Rezession durch die Weltwirtschaftskrise zu manövrieren. Zugleich wurden jedoch bestehende Ungleichgewichte im Land verschärft. Zahllose landesweite

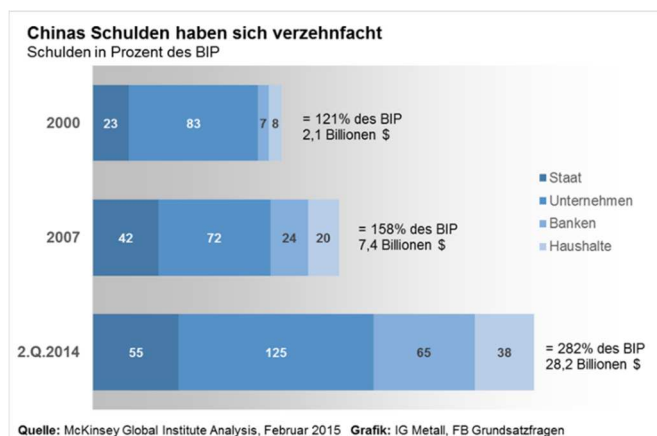
Bauprojekte führten zu einem Immobilienboom und einem steigenden Wohnungsleerstand bis hin zur Errichtung kompletter Geistersiedlungen. Ebenso entstanden umfangreiche Überkapazitäten bei der industriellen Produktion. Gelder sind dabei auch in wenig produktive Bereiche geflossen und haben die Transformation überholter Wirtschaftsstrukturen verzögert.

„In China gibt es Überkapazitäten von 300 Millionen Tonnen Stahl. Das ist das Doppelte dessen, was wir in Europa verwenden.“

Hans Jürgen Kerkhoff

(Präsident der Wirtschaftsvereinigung Stahl)

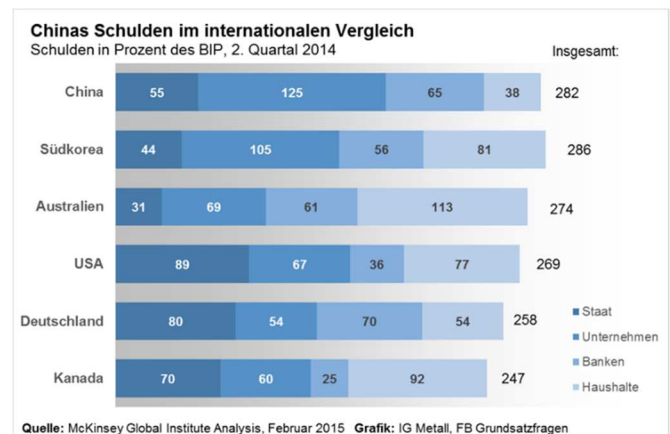
Der in Reaktion auf die Weltwirtschaftskrise umgesetzte Stimulusplan der Regierung bewirkte nicht zuletzt eine starke Zunahme der privaten und öffentlichen Verschuldung. Offizielle Zahlen zur Verschuldung sind für China nur eingeschränkt verfügbar. In einer aktuellen Studie des McKinsey Global Institutes finden sich jedoch Schätzungen zur Bruttoverschuldung der unterschiedlichen Wirtschaftsakteure. Demnach stieg die Gesamtverschuldung von Staat, Banken, Haushalten und Unternehmen zwischen 2007 und 2014 um über 20 Billionen US-Dollar auf insgesamt 28,2 Billionen US-Dollar bzw. 282 Prozent des chinesischen Bruttoinlandsprodukts. Das bereits vor der Wirtschafts- und Finanzkrise beobachtbare Schuldenwachstum hat sich somit noch einmal stark beschleunigt. Bei unvermindertem Tempo würde die Verschuldung in den kommenden drei Jahren auf über 400 Prozent des BIP anwachsen.



Im internationalen Vergleich der Verschuldungsstruktur zeigt sich für die chinesischen Verbraucher ein sehr niedriger relativer Schuldenstand. Dieser liegt nicht einmal halb so hoch wie etwa derjenige der US-Privathaushalte und steht einem enormen Sparvermögen der chinesischen Haushalte gegenüber.

Auch die Staatsverschuldung lag im zweiten Quartal 2014 mit 55 Prozent des BIP noch deutlich unter der der USA und ebenfalls unter der Deutschlands. Zudem ist China fast ausschließlich im Inland verschuldet und besitzt weltweit die größten Devisenreserven (siehe Kapitel 1). Problematisch ist dabei dennoch der zuletzt rasante Schuldenzuwachs bei den Lokalverwaltungen mit einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate von 27 Prozent seit 2009. Nach einer Analyse der Kredit-Risiken von 30 Provinzen und 265 Städten in China identifizierte die japanische Großbank Nomura die 8-Millionen-Küstenstadt Wenzhou als erste chinesische Mega-City, die ohne zusätzliche Unterstützung durch die Zentralregierung bald zahlungsunfähig werden könnte.

Am kritischsten zu bewerten ist die vergleichsweise hohe und ebenfalls stark dynamische Verschuldung des chinesischen Unternehmenssektors. Insbesondere die staatlichen Unternehmen sind mit einem problematischen Verschuldungsgrad belastet. In 2015 und 2016 laufen Kreditverträge in riesigem Umfang aus, wobei eine Tilgung bzw. der Abschluss einer Anschlussfinanzierung vielen Firmen Probleme bereiten wird.



Neue Normalität und ausgewogeneres Wachstum

Die globale Wirtschafts- und Finanzkrise und ihre Folgen verdeutlichten die Grenzen des bisherigen chinesischen Wachstumsmodells. Chinas Wirtschaft konnte in der Vergangenheit v.a. dank zunehmender Warenausfuhren und hoher Investitionen expandieren. Dadurch entwickelte sich eine starke Abhängigkeit von der Weltkonjunktur, so dass die chinesische Wirtschaft sich bisher nicht als wirklich autonomer Wachstumspol etablieren konnte. Die Exporterfolge sind insbesondere von den Entwicklungen in den traditionellen Industrieländern abhängig. Zuletzt zeigte sich dies etwa in

Zusammenhang mit der Euro-Krise. Nach Schätzungen des DIW hat sich der Renminbi gegenüber dem Euro seit Jahresbeginn um gut 20 Prozent verteuert, so dass Chinas Ausfuhren in den Euroraum deutlich erschwert wurden. Die jüngste moderate Abwertung des Renminbi durch die chinesische Zentralbank konnte diesen Effekt nicht annähernd kompensieren.

Angesichts der ökonomischen Abhängigkeit Chinas vom Warenexport und vom Import wichtiger Schlüsseltechnologien sowie angesichts wachsender Umweltprobleme hatte die Staatsregierung bereits vor der Weltwirtschaftskrise die Notwendigkeit eines wirtschaftspolitischen Kurswechsels festgestellt. Nach den diversen Stabilisierungsmaßnahmen im unmittelbaren Anschluss an die Krise strebt Exportweltmeister China nun im Sinne eines solchen Kurswechsels ein besser balanciertes Wachstum an. Dies beinhaltet eine größere Binnenmarktorientierung mit einem höheren Wachstumsbeitrag des privaten Konsums. Zudem soll die wirtschaftliche Entwicklung künftig stärker nachhaltig, sozial ausgeglichen und innovationsgetrieben gestaltet werden.

Die chinesische Führung ist unter dem Slogan der „Neuen Normalität“ dafür auch bereit, von den bisherigen Wachstumszielen im zweistelligen Bereich abzurücken. Nach einem Wachstum der chinesischen Volkswirtschaft von „nur“ 7,3 Prozent in 2014 hat der Volkskongress im März 2015 das Wachstumsziel entsprechend auf 7 Prozent korrigiert.

Ein wichtiger Pfeiler für ein stärker konsumgestütztes Wachstum ist eine fortgesetzte Urbanisierung, da sich in den Städten tendenziell mehr Konsummöglichkeiten als auf dem Land bieten. Der Urbanisierungsgrad Chinas, also der Anteil der Stadtan der Gesamtbevölkerung, nahm nach Angaben der Weltbank zwischen 2000 und 2014 bereits von 36 auf 55 Prozent zu, ist im internationalen Vergleich aber immer noch verhältnismäßig niedrig.

Günstig für eine höhere Konsumdynamik wirken auch Lohnsteigerungen, soweit sie nicht von ebenfalls wachsenden Sozialabgaben in Zusammenhang mit den demografischen Folgen der Ein-Kind-Politik kompensiert werden. Insgesamt sind die verfügbaren Einkommen in China in den letzten Jahren deutlich gestiegen. Zugleich jedoch wuchs die Sparquote, so dass ein zunehmender Teil des verfügbaren Einkommens gar nicht konsumwirksam, sondern auf die hohe Kante gelegt wurde. Die Gründe für die hohe Sparneigung der chinesischen Haushalte sind vielfältig. Dazu zählen das unzureichende Niveau an sozialstaatlicher Absicherung,

der fehlende Zugang zu städtischen Leistungen für zugewanderte, aber weiter in den ländlichen Herkunftsgebieten registrierte Bürger (siehe Kapitel 1) oder der stark beschränkte Zugang der privaten Haushalte zu Bankkrediten.

Probleme im Finanzsektor

Mitentscheidend für eine erfolgreiche Neuausrichtung der Wirtschaftsentwicklung Chinas ist die Überwindung der für die privaten Akteure bestehenden Liquiditätsrestriktionen innerhalb des Finanzsystems. Nach wie vor fungieren staatliche Banken als die Hauptfinanzierungsquellen für die chinesische Wirtschaft. Über 90 Prozent der neuen Bankkredite werden an Staatsunternehmen vergeben, obwohl diese teilweise wenig profitabel sind und in der Summe nur rund ein Drittel des Bruttoinlandsprodukts erwirtschaften. Private Unternehmen erhalten dagegen kaum Bankkredite. Sie sind vielfach gezwungen, Fremdkapital mit kurzen Fristen und zu stark überhöhten Zinsen über sog. Schattenbanken aufzunehmen. Darunter versteht man die diversen, in den letzten Jahren in China besonders boomenden Zweckgesellschaften, Fonds, Trusts oder Finanzprodukte, die das Geld privater Sparer bündeln.

Bis heute spielt die Unternehmensfinanzierung über Kapitalmärkte eine klar untergeordnete Rolle gegenüber der Finanzierung über Bankkredite. Chinas Führung begann im vergangenen Jahr seine Bürger ganz direkt zum Kauf von Aktien zu animieren und einen Aktienboom gezielt zu fördern. Beabsichtigt war eine teilweise Ablösung der Schulden speziell von Staatsunternehmen und Staatsbanken durch neues Eigenkapital, aber auch die Finanzierungserleichterung für private Unternehmen mit begrenztem Zugang zu Bankkrediten. Für die vielen Millionen chinesischer Sparer sollte eine alternative Geldanlagemöglichkeit geschaffen werden und die Börse zum Wohlstandsgenerator werden.

Tatsächlich kam es ab Sommer 2014 zu einer regelrechten Börsen-Rallye mit monatelang steigenden Aktienkursen. Der Aktienboom wurde überwiegend von Kleinanlegern getragen, die die Börsen eher als Casinos betrachten und entsprechend kurzfristige, spekulative Anlageziele pflegen. Alle wichtigen Börsenindizes zeigen für den höchsten Punkt der Kursentwicklung Mitte Juni 2015 ein Plus von weit über 100 Prozent. Auf die anschließenden Kurseinbrüche reagierte die chinesische Regierung mit verschiedenen Interventionen – von Gebührensenkungen bis hin zu Stützkäufen, teilweisen Ver-

kaufsverboten und einer zeitweisen Handelsaussetzung von fast einem Drittel aller Aktien. All diese Maßnahmen konnten das Platzen der zuvor aufgebauten Blase allerdings nur verlangsamen.



Während die jüngsten Kursverluste an den Aktienmärkten für die chinesische Regierung die Gefahr gewisser Image- und Glaubwürdigkeitsverluste in sich birgt, dürften sich die konjunkturellen Folgen in engen Grenzen halten. Zwar haben viele Kleinanleger teils erhebliche Vermögensverluste zu verkraften; Haushaltsumfragen zufolge waren im ersten Quartal 2015 jedoch nicht mehr als 6 Prozent der chinesischen Haushalte überhaupt im Besitz von Aktien. Zudem haben sich die Aktienkurse derzeit auf einem Niveau stabilisiert, das immer noch deutlich über demjenigen vor Beginn der Kurs-Rally liegt.

5. Ausblick

Konjunktur- und Wachstumsperspektiven

Die meisten Beobachter gehen inzwischen davon aus, dass in China kein kräftiger Konjunkturerinbruch oder gar eine Rezession zu erwarten ist. Die jüngsten Aktienmarkturbulenzen mit Kurs-Rally und anschließenden Kurseinbrüchen waren durch Spekulationen und Ängste getriebene Übertreibungen, die keine Grundlagen in der realen Ökonomie hatten. Zudem war die Börsenentwicklung ein Ausdruck eines gezielten wirtschaftspolitischen Experiments, um Unternehmen einen verbesserten Zugang zu Eigenkapital zu verschaffen. Dieses Experiment hat so nicht funktioniert, es beeinträchtigt den weiteren Konjunkturverlauf aber kaum.

Gleichzeitig wurde die Wechselkursbildung ein Stück weit den Entwicklungen auf den internationalen Märkten angepasst. Nachdem der Kurs des Renmimbi seit 2007 vor allem gegenüber dem US-

Dollar kräftig aufgewertet hatte, war die leichte Abwertung im August eine notwendige Korrektur vorheriger Übertreibung. Die Abwertung stimuliert zwar die chinesischen Exporte, sie war aber nicht nur konjunkturell bedingt. Bei der Kursfestsetzung werden nun Angebot und Nachfrage auf den Devisenmärkten stärker berücksichtigt. Mit der Abwertung der chinesischen Währung wurde auf den Abwertungsdruck der Märkte reagiert.

„In letzter Zeit konnte sich der Renmimbi allerdings wieder stabilisieren und die Kapitalflucht beendet werden, was aus den besser als erwartet aufgefallenen Reservewerten der chinesischen Volksbank vom 7. Oktober hervorgeht. Das legt nahe, dass die Regierungspolitik des schrittweisen Übergangs zu einem marktorientierten Wechselkurs besser funktioniert hat als allgemein erwartet.“

Anatole Kaletsky

(Chefökonom Gavekal Dragonomics)

Der Prozess der Urbanisierung setzt sich fort und treibt die chinesische Wirtschaftsentwicklung. Mit dem „*National New-Type Urbanization Plan*“ stellte der chinesische Staatsrat im März 2014 erstmals einen offiziellen Entwicklungsplan vor. Dieser soll die langfristigen Wachstumspotenziale der Urbanisierung gezielt erschließen und u.a. über die Förderung von Umwelttechnologien und Telekommunikation für eine qualitativ gute Entwicklung sorgen.

Vor dem Hintergrund der fortschreitenden Urbanisierung ist auch die derzeit bestehende Immobilienblase zu beurteilen. Es wird weiterhin mehr Wohnraum in den Metropolen benötigt. Deshalb ist es auch nicht verwunderlich, dass sich die Situation auf dem Immobiliensektor stabilisiert hat und die Preise für Immobilien seit einiger Zeit bereits wieder steigen. Die Arbeitsmarktentwicklung ist weiterhin positiv, die Beschäftigtenzahlen steigen sogar stärker als es nach Plan vorgesehen war.

Die verschiedenen Prognosen erwarten für 2015 und 2016 ein Wachstum zwischen sechs und sieben Prozent in China. Es zeigt sich auch in der gegenwärtigen Situation, dass die chinesische Regierung weiterhin über große Möglichkeiten der konjunkturellen Feinsteuerung der Wirtschaft verfügt. Eine gewisse Unsicherheit geht allerdings von der Datenlage aus. Das Institut für Weltwirtschaft in Kiel ist beispielsweise der Auffassung, dass die offiziellen Daten die derzeitige wirtschaftliche Abschwächung nicht vollständig wiedergeben. Allerdings gibt es bei der Kritik an den chinesischen

Zahlen auch oft eine selektive Wahrnehmung: Zahlen über eine zeitweilig schrumpfende Industrieproduktion werden ernst genommen, die Angaben zu gleichzeitig stark steigenden Einzelhandelsumsätzen dagegen weniger.

„Vor diesem Hintergrund ist ein deutlicher Einbruch der chinesischen Konjunktur im Prognosezeitraum nicht wahrscheinlich.“

**Gemeinschaftsdiagnose
der Forschungsinstitute**
(Oktober 2015)

Die Wachstumsraten werden aber weiter abnehmen und sich normalisieren. Vor allem zweistellige Zuwächse, wie sie in der jeweils ersten Hälfte der 1990er und der 2000er Jahre erzielt wurden, sind langfristig nicht zu realisieren. Das liegt schon an den Basiseffekten. Bei einem stark angestiegenen Sozialprodukt bedeutet eine Wachstumsrate von sieben Prozent heute eine viel größere absolute Zunahme der Wirtschaftsleistung als vor zehn Jahren ein Wachstum von 12 Prozent. Auch unter ökologischen Aspekten wäre eine Fortsetzung des Wachstums mit zweistelligen Raten kaum denkbar. Der Verbrauch an Rohstoffen und der Ausstoß von Schadstoffen würden enorm zunehmen.

Strukturwandel

Bei der notwendigen Umstrukturierung kommt China voran. Nach aktuellen Angaben des Internationalen Währungsfonds steigt der Anteil der Löhne an der Wirtschaftsleistung und der private Konsum trägt im Sinne der vorgegebenen Restrukturierungspolitik mehr zum Wirtschaftswachstum bei als die Investitionen.

Der Bereich der Dienstleistungen wächst heute schneller als die Produktionsbereiche. Für eine weitere Förderung des sektoralen Strukturwandels wurden zuletzt auch Erleichterungen für ausländische Investoren in vielen Dienstleistungsbereichen beschlossen wie Gesundheit, Tourismus, Unterhaltung oder dem Finanzwesen.

Ebenfalls ansteigend ist der Wertschöpfungsanteil technologisch hochwertiger Güter. In dem im Mai 2015 veröffentlichten Strategiepapier „*Made in China 2025*“ werden als zu fördernde Schlüsselindustrien zehn Hochtechnologiebereiche identifiziert: Informationstechnologie, CNC und Robotik, Luft- und Raumfahrt, Meerestechnik und Schiffbau, Schienenverkehrsausrüstung, Elektromobilität, Stromerzeugung, landwirtschaftliche Geräte und Maschinen, neue Materialien sowie Biomedizin und Medizintechnik. Für eine weitere Aufwertung der

hochwertigen Produktion sowie für generelle Verbesserungen von Innovationskompetenz und wirtschaftlicher Qualität, Effizienz und Nachhaltigkeit werden umfangreiche finanzielle und rechtliche Unterstützungsmaßnahmen in Aussicht gestellt.

Die bisherigen Umstrukturierungserfolge bedeuten nicht, dass es bei der Neuausrichtung der Wirtschaft keine Probleme gibt. Die Aufgaben, die China noch zu bewältigen hat, um sich weiter zu entwickeln, sind riesig. Gemessen an den Herausforderungen und an den Zielen, die es sich selbst schon mit dem 12. Fünfjahresplan von 2011 gesetzt hat, steht China erst am Anfang der Umstrukturierung. Die Investitionsquote von 50 Prozent der Wirtschaftsleistung ist eindeutig zu hoch und nicht durchzuhalten. Versuche, das Niveau abzusenken, sind bisher immer an Maßnahmen zur Ankurbelung der Wirtschaft gescheitert. Diese Maßnahmen bestanden eben auch immer in der Förderung von Investitionen.

Eine überdurchschnittlich starke Investitionstätigkeit wird es aber noch über Jahrzehnte geben. Dafür sorgt schon der notwendige Ausbau der Infrastruktur zur Erschließung der ländlichen Räume. Hier ist das Versorgungsniveau noch extrem niedrig und es fehlt teilweise an der Grundversorgung, beispielsweise mit Wasser.

„Während der Fortschritt bei der wirtschaftlichen Neuausrichtung ermutigend ist, hat sich China noch deutlich mehr aufgebürdet: zeitgleiche Pläne zur Modernisierung des Finanzsystems, zur Reform der Währung und zur Bekämpfung der Exzesse auf den Aktien-, Schulden- und Immobilienmärkten.“

Stephen S. Roach
(Yale University)

Der Bildungsbereich ist in China im internationalen Vergleich unterdurchschnittlich entwickelt. Eng damit verknüpft ist auch der noch sehr schwache Bereich von Forschung und Entwicklung. China muss hier noch in allen Bereichen kräftig zulegen, wenn es die Vision erreichen will, die der chinesische Botschafter in Deutschland, Wu, schon 2011 so formulierte: „... und die historische Wandlung von *Made in China* zu *Create in China* zu verwirklichen“.

Arbeitsbeziehungen in China

Mit der weiterhin dynamischen Entwicklung und dem strukturellen Wandel der chinesischen Volkswirtschaft verändern sich auch die Arbeitnehmer-Arbeitgeber-Beziehungen. Während sich in den letzten Jahren v.a. das Individualarbeitsrecht positiv weiterentwickelt hat, fehlen nach wie vor rechtliche Möglichkeiten für kollektive Verhandlungen mit den Arbeitgebern, was inzwischen mit vielen spontanen Streiks einhergeht. Eine genauere Problemanalyse sowie ein Einblick in die speziellen Kooperations-, Einfluss- und Gestaltungsmöglichkeiten der IG Metall in China finden sich im **Themenheft „Solidarität ohne Grenzen – Starkmachen für globale Gerechtigkeit“** des FB Internationales und Europa.

https://www.igmetall.de/2015/Themenheft_Globalisierung_7461a7037182185e3273d37237a46cfcd8d6296.pdf

Aussichten der deutschen Unternehmen

Deutsche Exporteure müssen sich auf den Wandel einstellen. Das Wachstum wird schwächer, und der Markt wird sich kräftig wandeln. Weil die Investitionen an Bedeutung verlieren, kann der Bedarf an Maschinen geringer werden. Auf jeden Fall wird sich die Struktur der Nachfrage verschieben. Gefragt werden weiter Techniken zum Energiesparen und für den Umweltschutz, Verkehrstechnik, neue Materialien und insgesamt hochwertige Produkte. Zunehmen wird natürlich auch die Konsumnachfrage, was aus deutscher Sicht vor allem einen weiter steigenden PKW-Bedarf verspricht.

Bereits heute wird auf Unternehmen, die in großem Maße Güter nach China exportieren, Druck ausgeübt, mehr in China zu produzieren. Das ist ein komplizierter Prozess, weil Partner vor Ort gefunden werden müssen (es sind nur Joint Ventures zugelassen) und weil aufgrund der Kapitalverkehrskontrollen dort erwirtschaftete Gewinne nicht ohne weiteres transferiert werden können.

China ist schon 2001 der WTO beigetreten und beabsichtigt dort künftig den Status einer reinen Marktwirtschaft zu erreichen, mit dem eine Reihe von Sanktionsmöglichkeiten gegen staatlich verbilligte Importe aus China entfallen würden. Zudem strebt die chinesische Regierung derzeit an, dass der Renminbi Reservewährung beim Internationalen Währungsfonds wird. Die handels- und währungspolitischen Ziele bedingen langfristig eine weitere Öffnung der chinesischen Wirtschaft. Die Beschränkungen für internationale Investoren werden damit – zumindest mittelfristig – wegfallen. Das erleichtert einerseits den Aufbau von Fertigungskapazitäten und die Markterschließung. Andererseits wird für Exporteure aus Deutschland und anderen

Staaten der Druck noch massiv zunehmen, vor Ort in China zu produzieren, anstatt aus dem Ausland zu liefern.

Literaturempfehlungen zum Weiterlesen:

Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung:
Chinas Wirtschaft – Wie geht es weiter?
In: DIW-Wochenbericht 41/2013

Dudenhöffer, Ferdinand: *Droht China das Ende des Wachstums im Automarkt?*
In: ifo Schnelldienst 15/2015

Goldberg, Jörg: *Die Emanzipation des Südens*, Köln 2015

Schmidt, Dirk/Heilmann, Sebastian: *Außenpolitik und Außenwirtschaft der Volksrepublik China*, Wiesbaden 2012

Schüller, Margot: *Chinas Industriepolitik: auf dem Weg zu einem neuen Erfolgsmodell?*
In: WSI-Mitteilungen 07/2015

Impressum

Wirtschaftspolitische Informationen

01 / 2015
Oktober 2015

Autoren:
Wilfried Kurtzke, Ralf Rukwid

Grafiken:
Sandra Naumann

Bezugsmöglichkeiten:
IG Metall Vorstand
FB Grundsatzfragen und Gesellschaftspolitik

Sarah Schäfer (sarah.schaefer@igmetall.de)

D-60519 Frankfurt am Main

Telefon: +49 (69) 6693 - 2091
Fax : +49 (69) 6693 80 2091

Web: www.igmetall.de/download

Interesse an weiteren ökonomischen Publikationen?

Bitte Email an: sarah.schaefer@igmetall.de