



Prof. Dr. Constantin May gründete im Jahr 2005 das CETPM und setzt sich für den Erhalt der Wertschöpfung am Standort Deutschland ein.

Wie viel China wollen wir?

Gedanken zur strategischen Ausrichtung Deutschlands

Die Aufregung war groß: Deutschland verramscht seine Kronjuwelen an China und wiederholt Fehler, die es in der Russland-Politik gemacht hat. Die Abhängigkeit von China müsse reduziert und nicht vertieft werden. Aber die Lage ist komplexer, als es auf den ersten Blick scheint.

Die Causa „Hamburger Hafen“ erhielt im Oktober große mediale Aufmerksamkeit. Stark vereinfacht formuliert stand die Frage im Raum, ob „Deutschland“ seinen Hamburger Hafen an „China“ verkaufen und sich damit – auch vor dem Hintergrund der aktuellen Erfahrungen mit Russland – noch mehr von China abhängig machen sollte. Bei genauerer Betrachtung ging es um eine Beteiligung des chinesischen Staatskonzerns „COSCO Shipping Port Limited“ an der Betriebsgesellschaft „Container Terminal Tollerort GmbH“ der Hamburger Hafen- und Logistik AG (HHLA). Letztendlich wurde nach intensiver Diskussion der Verkauf eines Minderheitsanteils von 24,9 Prozent

unter Auflagen genehmigt. Eine Umfrage von infratest dimap ergab, dass gut zwei Drittel der deutschen Wahlberechtigten diese Entscheidung falsch finden und nur 20 Prozent die Beteiligung befürworten. Wie ich die Sache sehe?

Zur fachlichen Einordnung muss man wissen, dass es in der Schifffahrtsbranche weltweit üblich ist, dass sich Reedereien an Betreibergesellschaften von Terminals im Ausland beteiligen. Der Vorgang war also nicht unüblich und die Beteiligten erhoffen sich zurecht eine Stärkung der Lieferketten, Sicherung von Arbeitsplätzen und eine Förderung des Wohlstands. So weit so gut, keine große Sache eigentlich. Die Frage ist nur, warum sich ausländische Unternehmen nicht an Betreibergesellschaften von chinesischen Häfen beteiligen dürfen. Und damit kommen wir zum Kern der Thematik.

China betreibt seit dem Jahr 2013 ein gigantisches Infrastrukturprojekt: die „Belt and Road Initiative“ (BRI). Es will mit Investitionen von über 900 Milliarden Euro einen leistungsfähigen Land- und Seeweg nach Europa – eine neue Seidenstraße – für den Absatz seiner Waren aufbauen. Zweifelsohne geht China dabei strategisch

sehr geschickt vor. Auf der anderen Seite des Ozeans haben die USA mit China die derzeit größte sicherheitspolitische Herausforderung ausgemacht und ein gewaltiges Programm zum Auf- bzw. Ausbau der inländischen Wertschöpfung aufgelegt. Das kürzlich von der US-Regierung beschlossene Gesetzespaket „Inflation Reduction Act 2022“ zielt mit Ausgaben von rund 430 Milliarden Dollar darauf ab, die hohe Inflation in den USA einzudämmen und die Klimatransformation der US-amerikanischen Wirtschaft zu forcieren. Doch was zunächst wie eine Offensive für mehr Klimaschutz aussieht, ist aus deutscher Perspektive eher eine Bedrohung, denn europäische Unternehmen werden voraussichtlich nicht davon profitieren, sondern eher benachteiligt werden. Die USA streben mit aller Macht ihre Reindustrialisierung an. Viele deutsche Industriebetriebe haben aufgrund der guten Rahmenbedingungen hohe Investitionen in den USA angekündigt. Investitionen in Deutschland sind aufgrund der schlechten Rahmenbedingungen bzgl. Energiepreisen, Steuerlast, Lohnkosten, Produktivität sowie der bürokratischen Hemmnisse leider Mangelware.

Es stellt sich die Frage, ob es in Deutschland eine adäquate Industriestrategie gibt. Derzeit scheint lediglich die Klimaneutralität der deutschen Industrie Thema zu sein und die Vorstellung, dass keine Industrie wohl die bequemste Lösung dafür wäre. Das ist zu wenig, um in der Zange von China und den USA als erfolgreicher Industriestandort bestehen zu können. Wo ist die deutsche Industriestrategie für die aktuellen Herausforderungen?! Die zaghaften Ansätze von Wirtschaftsminister Peter Altmeier aus dem Jahr 2019 sind im Sande verlaufen und die Ideen des neuen Bündnisses „Zukunft der Industrie“ sind eher politische Seifenblasen und machen wenig Hoffnung. Wie sehen Sie das? Ich freue mich auf Ihre Zuschriften! ■

DER
AUTOR

Prof. Dr. Constantin May,
Herausgeber YOKOTEN
constantin.may@cetpm.com