

insight asia-pacific

04 | 2017



Belt and Road - Ein Megaprojekt unter der Lupe



OAV-Vorsitzender
Hans-Georg Frey,
Jungheinrich AG

Großplan Neue Seidenstraße

Seit einigen Jahren hält die vom chinesischen Präsidenten Xi Jinping lancierte Vision einer Neuen Seidenstraße die Welt nun schon in Atem. In der Perspektive geht es um ein effektives Infrastrukturnetzwerk, das – unter Einbezug von Südostasien, Ostafrika und Südamerika – die riesige eurasische Landmasse wirtschaftlich integrieren und den Warenaustausch zwischen Ost und West weiter befördern soll. Es ist klar, dass sich auch die Bundesrepublik und die deutschen Firmen zu einer solch epochalen Initiative positionieren müssen und sich bietende Chancen nutzen sollten. Langsam kristallisieren sich auch greifbare Konturen der Großvision heraus, sodass es an der Zeit ist, praktische Schlüsse für ein mögliches eigenes Engagement zu ziehen. Wir haben daher einen IAP-Schwerpunkt zum Thema aufgelegt. Neben einem ausführlichen Überblicksartikel lassen wir auch Unternehmensvertreter mit ihren Einschätzungen zu Wort kommen. Der Seidenstraßen-Komplex steht zudem im besonderen Fokus unserer OAV-Arbeitsgruppe Infrastruktur – die auch die anderen Ansätze für einen dringend nötigen Infrastrukturausbau in Asien-Pazifik gezielt in den Blick nimmt. Es freut mich außerordentlich, dass Herr Prof. Jochem Heizmann von der Volkswagen AG den Vorsitz der Arbeitsgruppe prominent übernommen hat. Ich kann alle interessierten Mitglieder nur einladen, regen Gebrauch von diesem wie auch von unseren weiteren OAV-Angeboten zu machen.

Herzlichst Ihr
Hans-Georg Frey



06



10



12

BELT AND ROAD INITIATIVE

- 04 PERSONALIEN**
Die neuen Mitglieder der OAV-Gremien
- 06 HINTERGRUND**
Prof. Dr. Heizmann neuer Vorsitzender der AG Infrastruktur
- 07 Chinesische Softpower: Die Vision der neuen Seidenstraße**
- 10 HINTERGRUND**
Chinas neue Seidenstraße – Mehr als nur ein interkontinentales Infrastrukturprojekt
- 12 BLICK AUS ASIEN**
INDIA-JAPAN EYE JOINT INFRASTRUCTURE PUSH AFTER OBOR SKIP
- 14 HINTERGRUND**
The new normal in Malaysian politics
- 16 OAV IM BILD**
Kleines Liebesmahl im Allianz Forum Berlin
- 18 HINTERGRUND**
Bangladeschs Aufstieg in die Mittelklasse
- 22 INTERVIEW**
„APK is an ideal opportunity to learn about future trends“
- 24 3 FRAGEN – 3 ANTWORTEN**
Bücherschau: Mit Nordkoreas Bombe leben?
- 25 „Von Einlenken keine Spur“**
- 26 OAV YOUNG LEADERS**
Zuhause bei den Weltmarken – Google und Beiersdorf
- 28 RÜCKBLICK**
India Week Hamburg 2017
- 30 KULTUR**
add art – Hamburgs Wirtschaft öffnet Türen für Kunst
- 32 KULTUR**
Die Deutschsprachige Christliche Gemeinde in Shanghai
- 33 SERVICE**
Das OAV-Netzwerk wächst!
- 34 SERVICE**
Termine 2018

Die neuen Mitglieder der OAV-Gremien

Im Rahmen des Kleinen Liebesmahls am 17. November 2017 wurden die nachfolgenden Mitglieder in den Vorstand sowie in das Präsidium des OAV kooptiert. Die Mitgliederversammlung fand dieses Jahr im Hause der Allianz SE in Berlin statt.



Matthias Heuser leitet seit Dezember 2016 den Geschäftsbereich International Business der Landesbank Baden-Württemberg (LBBW). In dieser Funktion verantwortet er die globalen Aktivitäten der LBBW bei der Begleitung der international engagierten Unternehmenskunden der LBBW und der angeschlossenen Sparkassen.

Schwerpunkt dabei bilden die Handels- und Exportfinanzierung, das Dokumentäre Geschäft sowie die Risikoabsicherung.

Mit dem weltweiten Netzwerk an Niederlassungen, Repräsentanzen und German Centres begleitet die LBBW ihre Unternehmenskunden vor Ort. Davor war Matthias Heuser Partner bei McKinsey & Company in der strategischen Beratung von Banken im Risikomanagement. „Die Märkte in Asien gehören zu den wichtigsten Zielmärkten unserer Kunden - und damit auch für uns.“

Matthias Heuser freut sich darauf, beim OAV die Möglichkeit zu haben, die Interessen der deutschen Wirtschaft in Asien aktiv zu vertreten und mitzugestalten.



Dr. Dirk Lorenz-Meyer, Mitglied des Vorstands Behn Meyer Holding AG, Chairman Corporate Behn Meyer Group, Honorarkonsul der Republik Singapur.

Die Behn Meyer Gruppe wurde vor 177 Jahren in Singapur gegründet und ist damit das älteste deutsche Unternehmen vor Ort. Heute sind wir als spezialisierter Chemie-Distributeur und integriertes Life-Science Unternehmen in allen ASEAN-Märkten aktiv und unterstützen deutsche Mittelständler bei ihrem Sprung nach Asien.

Als Gründungsmitglied des OAV ist es für uns selbstverständlich, unsere langjährigen Erfahrungen in Südostasien mit den Mitgliedsunternehmen zu teilen und gemeinschaftlich neue Ideen zu entwickeln, um den Wandel in dieser Region mitzugestalten.



Jan-Hendrik Mohr

OAV is providing a network of companies and people with high business competence in Asia. Due to the fact that CLAAS has got multiple R&D-, Manufacturing- and Sales-Entities across Asia and employs a significant part of its global workforce there, we benefit from input of lessons learned and best practices as well as we can contribute our experiences and knowledge. So it works both ways, win-win for members. Jan-Hendrik Mohr joined the CLAAS Group in 1984, held various functions in R&D, Manufacturing and Sales, e.g. positions as Manufacturing Manager of the joint

venture Caterpillar CLAAS America in Omaha LLC, USA and R&D and Manufacturing Manager of CLAAS Selbstfahrende Erntemaschinen GmbH in Harsewinkel, Germany. Since 2006 he has been serving as Member of the CLAAS Group Executive Board. Within that he was responsible for the Grain Harvest Division and then Sales and Service Division. With effect from April, 1st 2016, he reassumed responsibility for the Grain Harvest Division which includes R&D- and Manufacturing-Facilities in India and China.



Prof. Dr. Joachim Nagel ist seit November 2017 Mitglied des Vorstands der KfW Bankengruppe.

Seine Laufbahn im Bankensektor begann der promovierte Volkswirt 1999 als Leiter des Büros des Präsidenten der damaligen Landeszentralbank in Bremen, Niedersachsen und Sachsen-Anhalt. 2003 wechselte er in die Zentrale der Bundesbank in Frankfurt am Main, wo er von 2010 bis 2016 Mitglied des Vorstands war. Im November 2016 wechselte er als Generalbevollmächtigter zur KfW Bankengruppe.

Prof. Dr. Nagel verantwortet das internationale Geschäft der KfW Entwicklungsbank sowie der KfW-Töchter IPEX und DEG. Dabei spielt der asiatisch-pazifische Raum eine entscheidende Rolle: „Nicht zuletzt wegen der Herausforderungen des Klimawandels sind wir dort besonders aktiv. Der OAV ermöglicht dabei einen stetigen und engen Austausch mit wichtigen Partnern der deutschen Wirtschaft.“



Cedrik Neike wurde im April 2017 in den Vorstand der Siemens AG berufen. Er betreut die Division Energy Management sowie die Region Asien-Australien. Neike hält einen MBA sowie einen Bachelor in Engineering und Business Finance. Er begann seine Karriere bei Siemens, bevor er 2001 in das Management von Cisco Systems wechselte. Zuletzt war er dort im Service- und Vertriebsbereich, u. a. für die Region Asien/Pazifik/Japan verantwortlich.

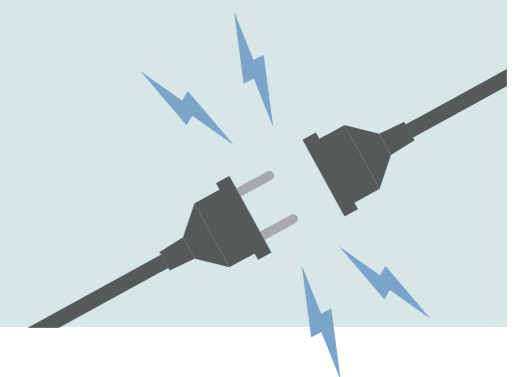
Mit dem OAV ist die Siemens AG seit Gründung des Verbands eng verbunden und engagiert sich in vielen Gremien und Arbeitsgruppen des Verbands. So fand die Auftaktveranstaltung der neuen Arbeitsgruppe „Infrastruktur Asien-Pazifik“ des OAV mit dem chinesischen Botschafter in der neuen Firmenzentrale von Siemens in München statt. In dieser Arbeitsgruppe werden die Perspektiven für deutsch-chinesische Kooperationen im Bereich Infrastruktur diskutiert – ein Themenfeld, das für Siemens große Bedeutung hat.

Große Herausforderungen für asiatische Länder



“ Viele Länder in Asien stehen vor großen Herausforderungen. Der Aus- und Umbau der Energieversorgung, die wachsende Urbanisierung und die damit einhergehende Belastung für die städtische Verkehrsinfrastruktur sind prägend für große Teile der Region. Weitere wirtschaftlich interessante Perspektiven für deutsche Unternehmen ergeben sich aus den ehrgeizigen Investitions- und Entwicklungsprogrammen im asiatischen Raum. Die „Belt and Road“-Initiative in China ist dafür ein besonders prominentes Beispiel. Hier können insbesondere mittelständische Unternehmen von der vermittelnden Rolle des OAV beim Ausbau ihrer Wirtschaftsbeziehungen in der Region profitieren. ”

Cedrik Neike, Siemens AG





Prof. Dr. Heizmann neuer Vorsitzender der AG Infrastruktur

Prof. Dr. Jochem Heizmann, Mitglied des Konzernvorstandes, Volkswagen AG sowie OAV-Präsidiumsmitglied, übernimmt das Amt des Vorsitzenden der „AG Infrastruktur Asien-Pazifik“ des OAV.

Prof. Dr. Jochem Heizmann ist seit dem 1. September 2012 Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG für den Geschäftsbereich „China“ und Präsident und CEO der Volkswagen Group China. Zuvor war Prof. Dr. Heizmann im Konzernvorstand der Volkswagen AG für die Geschäftsbereiche Konzern Nutzfahrzeuge, Konzern Produktion sowie für Produktion und Logistik der Marke Volkswagen zuständig. Seine Tätigkeiten haben ihn in unterschiedlichsten Bereichen des Konzerns immer wieder nach China geführt. Den Wandel Chinas möchte er im Rahmen seiner Position mitgestalten:

„Alleine die Produktion von qualitativ hochwertigen und sicheren

Fahrzeugen reicht in Zukunft nicht mehr aus, um die meisten Kunden anzusprechen. Neben E-Mobilität, autonomem Fahren und zunehmender Vernetzung werden Mobilitätsdienste neue Herausforderungen an die Infrastruktur stellen. Innovative Smart Mobility Lösungen werden notwendig, um Verkehrsflüsse und innerstädtische Transporte optimal zu gestalten.“

Der Volkswagen Konzern ist auch hier bereits aktiv: Mit der Tongji Universität in Shanghai wird beispielsweise ein Smart City Konzept für sich schnell entwickelnde Städte im Osten Chinas und am Jangtse-Delta entwickelt.

Die AG Infrastruktur wurde im Jahr 2017 gegründet. Angesichts der strategischen Bedeutung der Aktivitäten in dem Bereich Infrastruktur und der mit ihnen einhergehenden enormen wirtschaftlichen Chancen haben eine Reihe OAV-Mitglieder den Wunsch geäußert, den Themenkomplex systematisch und branchenübergreifend zu bearbeiten. Primäres Ziel der Arbeitsgruppe ist es, die Potenziale deutscher Unternehmen aus dem Bau-, Ingenieurs- und Technologiebereich auszuloten und bei der elementaren Modernisierung der Infrastruktur in Asien signifikant mitzuwirken.

Unternehmer im Austausch beim Kick-Off-Event der AG Infrastruktur Asien-Pazifik, 20. Februar 2017.



Chinesische Softpower: Die Vision der neuen Seidenstraße

„Ich kann fast die Kamelglöckchen klingeln hören und die Rauchwölkchen in der Wüste aufsteigen sehen“, so der Generalsekretär der Kommunistischen Partei und Präsident Chinas, Xi Jinping, am 7. September 2013 in einer Rede in Kasachstan, in der er die Legende der antiken Seidenstraße beschwor. Von der Magie der alten sollte der Mythos einer neuen leben, an deren Vision sich, seit Xi sie proklamierte, weltweit die Fantasie von Unternehmern und Politikern entzündet.

Über sechs kontinentale und drei maritime Routen, darunter eine durch das Nördliche Eismeer, soll sie 65 Nationen mit 4,4 Milliarden Einwohnern in Europa und Afrika quer über den eurasischen Kontinent hinweg, sowie durch Südostasien, Südasien und den Indischen Ozean miteinander verbinden; so hieß es, als die chinesische Führung das Projekt später genauer ausbuchstabierte. 900 Milliarden Dollar würden über die neu gegründete Asiatische Infrastruktur-Investitionsbank (AIIB) für mehr als 600 Projekte bereitgestellt werden; China selbst werde 124 Milliarden aufbringen. Ist das etwas Neues, Großes, ein interkontinentales Infrastrukturnetzwerk zur Beschleunigung des globalen Wirtschaftsaustauschs, das den amerikanischen Marshallplan zum Wiederaufbau Westeuropas und Ostasiens nach dem Zweiten Weltkrieg in den Schatten stellen wird? Oder wird Xis Traum sich als Chimäre entpuppen, wie die alte Seidenstraße, die es niemals wirklich gab (außer im 12. Jahrhundert, als das kriegerische Mongolenreich einen Raum friedlichen Handels vom Mittel- bis zum Gelben Meer garantierte), sondern sich einer klugen Namensgebung des deutschen Gelehrten Ferdinand Freiherr von Richthofen im Jahr 1877 verdankt?

Jedenfalls faszinierte rasch die Verknüpfung des gigantischen Investitionsvorhabens mit einem großen Mythos - und der Aussicht auf das Geld Chinas; Peking verfügt immerhin über drei Billionen Dollar an Devisenreserven. Zugrunde liegt jedoch ein eher prosaischer und sinnvoller Gedanke. Um die Infrastruktur eines modernen Industrielands aufzubauen, hat China seit Jahrzehnten Beton und Stahl produziert. Die Produktion läuft weiter und beschäftigt Millionen von Arbeitern, obwohl die Infrastruktur Chinas weitgehend steht und die Volkswirtschaft nun den qualitativen Schritt in eine Mittelklassen-Gesellschaft tun sollte. Wohin mit dem Überschuss? Warum nicht das Gleiche tun, was in China selbst gelungen ist, nämlich nicht benötigte Ressourcen in die unterentwickelten Landesteile zu kanalisieren, nun aber westlich von Chinas Grenzen in die Weiten Zentralasiens? Die fünf Staaten dort warten nicht nur auf ihre Modernisierung, sondern stellen auch die Landbrücke nach Europa dar, dem mit den USA wichtigsten Wirtschaftspartner Chinas. Dieser Gedanke war es, den Xi Jinping 2013 den Zentralasiaten vorschlug.

Vier Jahre später heißt die neue Seidenstraße „Gürtel-und-Straßen-Initiative“ (englisch: Belt and Road Initiative; BRI) und die ersten großen Erfolge werden ihr zugeschrieben: Chinesische Staatsunternehmen investierten alleine im Jahr 2017 mehr als 20 Milliarden Dollar in 68 Containerhäfen und Terminals weltweit - fast das Doppelte der Summe des Jahres 2016 - und kontrollieren nun teilweise oder ganz Häfen wie Valencia, Piräus, Zeebrugge, Darwin, Hambantota in Sri Lanka oder Parana-gua in Brasilien als Zugangspunkte für chinesische Ex- und Importe zu den Volkswirtschaften der dahinter liegenden Länder und Regionen; geplant sind für die nächsten Jahre weitere solche Investitionen in Indonesien, Malaysia, Myanmar und Singapur. In Zentralasien stellt Kasachstan sich als „eurasischer Verkehrsknotenpunkt“ vor und weist bereits eine Verfünfachung des Cargoverkehrs durch das Land von 2013 bis 2016 auf; Usbekistan kündigt an, „Binglied für internationale Transporte“ zu werden, Georgien sieht sich als „regionalen Vorposten für globale Investitionen.“ Auch in Europa bietet China Investitionen an, um das eurasische Verkehrs- und Kommunikationsnetz auszubauen. Peking hat ...

... einen Kreis osteuropäischer Staaten als bevorzugte Partner identifiziert, derzeit 16, davon elf EU-Mitglieder. Nachdem China den griechischen Hafen Piräus ausgebaut hat, soll eine Bahnverbindung durch den Balkan bis nach Ungarn und zur polnischen „Bernsteinstraße“ entstehen, die das Mittelmeer mit den Staaten Osteuropas und diese wiederum mit Ostasien verbindet. Am 27. November 2017 feierten die „16+1“ auf einem Gipfeltreffen in Budapest das Potential der BRI für ihre künftige Entwicklung und die ersten Erfolge: Bereits 2016 transportierte die Bahn von China zu europäischen Zielpunkten insgesamt 205 000 Container – eine Steigerung von 36 Prozent gegenüber 2015.

Die BRI ist allerdings, der enthusiastischen Aufnahme zum Trotz, kein Selbstläufer. Der Preis der Bahnverbindung liegt zwischen dem länger dauernden Seetransport und dem schnelleren Luftweg. Die Kosten rechnen sich daher nur, wenn erwartete Lieferfrist und Preis genau den Anforderungen entsprechen. Hinzu kommt, dass die Container zum größten Teil leer nach China zurückfahren. Dies wäre anders, hätte der erwartete Wirtschaftsboom in Zentralasien bereits begonnen und könnten die Bahnverbindungen zum eurasischen Binnentransport auch auf kürzeren Zwischenstrecken verwendet



werden. Zentralasien allerdings bietet bisher nichts, was kommerzielle, profitorientierte Investoren anlocken könnte. Die AIIB hat daher beschlossen, statt jenes pauschalen 900 Milliarden-Angebots einen Sonderfonds für nicht kommerziell zu finanzierende Projekte aufzulegen, der 55 Milliarden Dollar umfasst. Neun valide Projekte hat die AIIB im Jahr 2017 in die Prüfung genommen. Diese jedoch, wie eine Bahnlinie in Südostasien, würden sich ohnehin rechnen und sind seit Langem geplant. Eher als geopolitisch motivierte Entwicklungshilfe sind die Projekte zu zählen, die China bereits in Pakistan vorantreibt, um hier für 57 Milliarden Dollar in einem „chinesisch-pakistanischen Wirtschaftskorridor“ eine Straßen- und eine Pipelineverbindung von Westchina zum Indischen Ozean zu bauen. Diese Projekte stoßen auf Furcht vor Überfremdung in Pakistan, sodass China bereits Streitkräfte zur Projektsicherung nach Pakistan entsenden musste und am 8. Dezember 2017 vor „terroristischen Angriffen“ auf Chinesen in Pakistan warnte.

Ob der Kauf von Häfen, der Bau von Infrastruktur quer über die Kontinente, die Schaffung strategisch wertvoller Land- und Seelinien für chinesische Im- und Exporte, kontinentumspannende digitale Netzwerke, die Stärkung der internationalen Rolle des Yuan, sie alle sind natürliche Konsequenz der Dynamik der chinesischen Wirtschaft. Sie liegen im Interesse des globalen Wachstums und auch der Wirtschaftspartner Chinas. Allerdings erzeugen sie zugleich Reibungen politischer Natur. Da chinesische Unternehmen gewöhnlich Staatsunternehmen sind, agieren sie in staatlichem Auftrag und unterstützen damit nicht nur Profitinteressen (schon gar keine privatwirtschaftlichen, wie seinerzeit der Marshallplan), sondern staatliche Zielsetzungen. Aus der Wirtschaftsexpansion scheint eine in Peking zentral geplante geostrategische und geoökonomische Machtexpansion zu werden. Indien, das sich durch Chinas Aktivitäten in Pakistan, Myanmar und Sri Lanka eingekreist sieht, reagiert darauf mit der

Ankündigung, BRI zu boykottieren. Die USA und Japan, die die Furcht vor einer chinesischen Front in ganz Südostasien umtreibt, lancierten im November eine eigene Initiative für einen „offenen und freien Indo-Pazifik“, die BRI kontern soll. Der amerikanische Außenminister Rex Tillerson kündigte im Oktober an, die USA würden für die Länder der Region „transparente Kreditmechanismen mit hohen Standards“ entwickeln, statt den Ländern der Region „wachsende Schulden aufzubürden“, und der japanische Premier Shinzo Abe sagte während seiner gemeinsamen Pressekonferenz mit Donald Trump am 5. November 2017 in Tokio, er wolle mit den USA eine „faire und wirksame Wirtschaftsordnung in der Region herstellen“ und Alternativen zu den chinesischen Infrastrukturprojekten anbieten.

Auch die EU sieht sich, wie das Handelsblatt im Frühjahr schrieb, „brüskiert“. So äußerte die EU-Kommission Kritik daran, dass China unter den 16+1 einen Wettlauf um chinesische Investitionen auslöse, der dazu führe, dass EU-Staaten sich auch durch politisches Wohlverhalten finanzielle Zusagen sichern wollten. Beispiele dafür gibt es bereits: Griechenland etwa blockierte im Juni eine EU-Erklärung zur Menschenrechtssituation in China. Zugespitzt forderte deshalb der deutsche Außenminister Sigmar Gabriel am 30. August 2017 in Paris, indem er den chinesischen Begriff des „Ein-China-Prinzips“ (die Forderung Pekings, die Zugehörigkeit Taiwans und Tibets zur Volksrepublik zu akzeptieren) aufgriff, China solle sich seinerseits an das „Ein-Europa-Prinzip“ halten. Auf dem BRI-Gipfel im Mai 2017 mit über 1200 Delegierten aus 110 Ländern (darunter 29 Staats- oder Regierungschefs) lehnte die EU ab, die Abschlusserklärung zu unterschreiben, solange die Verpflichtung auf internationale Standards für Ausschreibungen und Kreditvergabe fehle. Die chinesischen Initiativen in Zentralasien kommentierte die EU-Kommission, dass sich Probleme der Region nicht nur technisch beheben ließen, sondern die erfolgreiche Bekämpfung der Korruption und die nachhaltige Diversifizierung der roh-



stoffabhängigen Wirtschaft der Länder der Region Voraussetzung seien. Es gehe nicht nur um die Verbesserung der Infrastruktur, sondern auch um die Vorbereitung auf Klimawandel und digitalen Wandel sowie die Sicherstellung eines regelbasierten und transparenten Wettbewerbs.

Hier kommen wir dem Motiv der Seidenstraßeninitiative auf die Spur, wie es sich, angetrieben durch das weltweite Interesse, fortentwickelt hat. Durch die rasche chinesische Wirtschaftsexpansion können, so sehr sie den Takt der künftigen Globalisierung vorgeben und neue Hoffnungen auf Wachstum erzeugen mag, auch Misstrauen, Gegenkräfte und Konflikte entstehen. Das wäre ein Hemmnis für Chinas weitere Entwicklung. Ihm soll mit einer Strategie vorgebeugt werden, die für die Kommunistische Partei Chinas zum geübten Repertoire innenpolitischer Herrschaftsabsicherung gehört - jetzt aber im Ausland: mit einer groß aufgezogenen Propagandakampagne. Der 19. Parteitag der Kommunistischen Partei im Oktober 2017 nahm BRI in die Partei-Statuten auf, und zwar als Teil chinesischer Außen-, nicht der Wirtschaftspolitik. Das macht Sinn. Wir haben es mit einem Projekt zu tun, das durch Ausbau der chinesischen Softpower der Furcht vor der chinesischen Expansion wenigstens teilweise die Spitze nehmen soll. So verlangt die Propagandaabteilung des ZK der KP, mit BRI „positive Geschichten über China“ zu verbreiten und die öffentliche Meinung im Ausland zu „lenken“.

In seiner Rede vor dem Parteitag am 18. Oktober 2017 hätte Xi Jinping

kaum prosaischer sein können: „China wird die internationale Zusammenarbeit durch die Gürtel- und Straßen-Initiative aktiv befördern. Damit hoffen wir Verbindungen zwischen Politik, Infrastruktur, Handel, Finanzwirtschaft und Menschen zu schaffen und eine neue Plattform für internationale Zusammenarbeit zu bauen, um einen neuen Antrieb für gemeinsame Entwicklung zu erschaffen. Mit solchen Bemühungen hoffen wir, neuen Grund für die Öffnung Chinas durch Verbindungen nach Osten und Westen, über Land und über die See zu legen.“ Vielleicht war es ursprünglich wirklich nur der bescheidene Gedanke zur Lösung des Problems der Überschussproduktion Chinas. Entwickelt hat er sich aber heute in ein in seiner rhetorischen Reichweite kaum mehr zu fassendes Konzept, das dem Ausland die chinesischen Strategien attraktiv zu verpacken sucht. Bereits 2014 ließ China bei der UNESCO die antike Seidenstraße als chinesisches „Weltkulturerbe“ registrieren. Ein mit amerikanischen Schauspielern (und Jackie Chan) gedrehter Film („Drachenklänge“) schildert die alte Seidenstraße als antikes chinesisches Friedens-erhaltungsprojekt, ein Rap-Song bringt die Projektplanung klanglich nahe, die gewagten, aber ergebnislosen Entdeckungsfahrten des Ming-Zeit-Generals Zheng He werden zum Beleg traditioneller chinesischer Dominanz in Südostasien und auf dem Indischen Ozean als Vorläufer der geplanten maritimen Seidenstraße uminterpretiert. Wenn auf den Philippinen chinesisches Porzellan aus der Song-Zeit gefunden wird, dient dies als bedeutsam für den Aufbau der maritimen

Seidenstraße. Es gibt keinen Bereich, der nicht irgendwie erfasst würde: Durch „Nachhaltigkeit und Digitalisierung“ soll BRI selbst „den Weg zu einer ökologischen Zivilisation ebnet“.

Beim Umgang mit BRI gilt es daher, zwei Aspekte im Auge zu behalten: die Chancen, die der chinesische Aufstieg weiter bietet, und den Propaganda-Hype. Gegenüber letzterem empfiehlt sich jener nüchterne Blick, wie ihn offenkundig die deutsche Wirtschaft in China längst pflegt, also jene Unternehmen, die alltägliche Erfahrung mit Chancen und Schwierigkeiten des chinesischen Markts ebenso wie mit Stärken und Schwächen chinesischer Propaganda haben. Eine Umfrage der AHK in Peking vom 5. Dezember 2017 unter den deutschen Unternehmen ergab, dass etwas mehr als ein Drittel „positive Auswirkungen“ von BRI auf ihre Tätigkeit in China erwartet. Etwas mehr als fünfzig Prozent erwarten keine Veränderungen. Kühl kalkulierende kaufmännische Vernunft dürfte sich auch in Zukunft am ehesten rechnen. Die neue Seidenstraße mag niemals ein neuer Mythos werden; Ausdruck der Attraktivität Chinas ist sie durchaus.

→ Zum Autor:



Dr. Volker Stanzel, Botschafter a.D. und ehemaliger Politischer Direktor des Auswärtigen Amts, tätig für die Stiftung Wissenschaft und Politik sowie der Hertie School of Governance in Berlin.

Chinas neue Seidenstraße – Mehr als nur ein interkontinentales Infrastrukturprojekt

Initiative verbindet Südostasien und China mit Europa / Finanzierung von Kraftwerken, Autofabriken und Bergwerksprojekten

Investitionen in den Ausbau von Seehäfen in Indonesien und Griechenland, Brücken über die Donau, neue Pipeline-Stränge durch Tadschikistan und Turkmenistan sowie tausende Kilometer neuer Eisenbahnstrecken – die Initiative neue Eisenstraße ist ein nahezu weltumspannendes Industrie- und Infrastrukturprojekt. Viele der Vorhaben könnten ohne chinesische Beteiligung kaum realisiert werden. Daher sind sie meistens hochwillkommen. In einigen Ländern Südostasiens dagegen regen sich Widerstände.

Die neue Seidenstraßeninitiative bietet Chancen in der Logistik. So wie die historische Seidenstraße vor 2.000 Jahren erstmals Asien und Europa als Handelsroute verband, entstehen heute neue logistische Lösungen zwischen chinesischen und europäischen Städten: Zwanzig Züge pro Woche pendeln bereits zwischen dem Duisburger Hafen in Deutschland und mehreren Zielorten in China. Ein neuer Zug verbindet seit 2016 das französische Lyon mit Wuhan in Zentralchina. Der erste transkontinentale Cargo-Zug zwischen Yiwu in Ost-China und Großbritannien traf am 18. Januar 2017 nach 18 Tagen in London ein. Zuvor durchquerte er Kasachstan, Russland, Weißrussland, Polen, Deutschland, Belgien und Frankreich. Im September 2017 verließ der erste Güterwagen mit 88 Containern die ostchinesische Stadt Yiwu mit Ziel Prag – beladen mit Kleidung, Hüten, Schuhen und Waren für Weihnachten.

Doch die Initiative ist weit mehr als die Verbindung zwischen Ost und

West. Sie erschließt gesamt Eurasien zur See und zu Land. Sie bindet Ostafrika mit ein und schlägt die Brücke nach Südostasien sowie nach Südamerika. Das geplante Investitionsvolumen seitens der chinesischen Regierung beträgt bis zu einer Billion Euro.

„Doch die Initiative ist weit mehr als die Verbindung zwischen Ost und West. Sie erschließt gesamt Eurasien zur See und zu Land. Sie bindet Ostafrika mit ein und schlägt die Brücke nach Südostasien sowie nach Südamerika.“

Es geht längst nicht nur um neue Schifffahrtswege und Bahnverbindungen. Entlang der Route investieren chinesische Unternehmen in Kraftwerke, bauen Automobilwerke und beteiligen sich an Rohstoff-Lagerstätten. In Pakistan etwa entstehen zwei durch chinesische Firmen finanzierte Atomkraftwerke. Eine neue Linie soll zusätzliches Gas von Usbekistan, Tadschikistan und Turkmenistan durch die Zentralasien-China-Gaspipeline befördern. In Serbien ist CRBC aus China Projektpartner beim Bau der neuen Euro-Asien-Kontinentalbrücke über die Donau. Die chi-

nesischen Automobilkonzerne Geely und Great Wall bauen Fabriken in Belarus und Russland.

Darüber hinaus gibt es in Russland viele weitere Projekte mit chinesischer Beteiligung: So will sich China maßgeblich beim Bau der Hochgeschwindigkeitsstrecke von Moskau nach Kasan einbringen. Baubeginn soll bereits 2018 sein. Chancen auf die Beteiligung an einem Abschnitt rechnet sich auch die deutsch-russische Hochgeschwindigkeitsinitiative aus, der auch Schaeffler angehört.

Aber auch in Russland dreht sich nicht alles nur um die Eisenbahn und Logistik. Bei einem der größten Rohstoffprojekte Russlands, Power of Siberia, ist China nicht nur Finanzierungs- und Baupartner, sondern letztlich auch der wichtigste Abnehmer von Kohlenwasserstoffen. Dabei geht es um die Erschließung der Gaslagerstätten Tschajadinskoje und Kowyktinskoje, um den Bau von Gaspipelines, um die Reinigung und Verarbeitung des Erdgases und schließlich um die Lieferung nach China. Geplant sind große Gasverarbeitungs- und Gaschemiewerke in Blagoweschensk im Gebiet Amur. Die Projektkosten belaufen sich auf über 55 Mrd. US-Dollar. Von russischer Seite wird das Projekt vom Staatskonzern Gazprom gesteuert, von chinesischer Seite beteiligt sich China National Petroleum Corporation (CNPC).

China National Petroleum ist auch im hohen Norden Russland aktiv. Der Konzern hält 20 Prozent am Gasproduktionsunternehmen Jamal SPG auf

der Halbinsel Jamal, weitere 9,9 Prozent der Aktien gehören dem Silk Road Fund. Damit reicht der Einfluss der neuen Seidenstraße bis weit über den nördlichen Polarkreis hinaus. Der Kern des Projektes ist eine Gasverflüssigungsanlage, die in drei Etappen – 2017, 2018 und 2019 – fertiggestellt werden soll.

Projekte in Südostasien

Die neue Seidenstraßeninitiative verbindet nicht nur Asien mit Europa. Sie beinhaltet auch ein Netzwerk von Infrastruktur und Wirtschaftskorridoren in Südostasien. So soll im Rahmen der Strategie „21. Jahrhundert Maritime Seidenstraße“ mit chinesischer Finanzierung der neue Seehafen Tanjung Priok in Indonesien ausgebaut werden. Heute ist dieser Hafen bereits Indonesiens größter Seehafen. Über ihn werden über 50 Prozent aller internationalen See-Güterströme abgewickelt. Bis 2023 sollen die Kapazitäten nun mit chinesischer Hilfe verdreifacht werden. Es entstehen auch neue Projekte für die indonesischen Eisenbahnverkehre. Für 5,5 Mrd. US-Dollar soll eine 150 km lange, neue Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Jakarta und Bandung gebaut werden. Das Projekt hat CRRC Qindao Sifang gewonnen. Die Bauzeit beläuft sich auf drei Jahre.

Die neue Seidenstraßenstrategie Chinas steht im Einklang mit den Plänen der indonesischen Regierung:

Diese plant 43 Infrastrukturprojekte. In den kommenden Jahren sollen 2.350 km neue Straßen und 1.000 km Autobahnen gebaut sowie fast 47.000 km Straßen repariert werden. In Sumatra, Sulawesi und Kalimantan sollen in den kommenden Jahren über 3.200 km Eisenbahnstrecken entstehen. Außerdem sind 15 neue Flughäfen in Planung sowie 24 neue Häfen.

In Laos und Thailand sind Hochgeschwindigkeitsbahnen im Rahmen des Pan-Asia-Railway-Projekts in der Planung. Gemäß Bangkok Post hat Thailand mit China eine Absichtserklärung über eine 845 km lange zweigleisige Eisenbahnstrecke unterschrieben, die die Abschnitte Bangkok-Kaeng Khoi-Nakhon Ratchasima-Nong Khai und Kaeng Khoi-Map Ta Phut einbezieht.

Aber das Prestigeprojekt Chinas im asiatisch-pazifischen Raum ist eine 3.900 km lange Bahnverbindung zwischen der Finanzmetropole Singapur sowie Kunming, der Hauptstadt der chinesischen Provinz Yunnan, trotz der politischen und wirtschaftlichen Vorbehalte. Diese zentrale Hauptroute durchquert Laos, Thailand und Malaysia und endet schließlich in Indonesien. Die westliche Route führt von China über Myanmar bis nach Bangkok, die östliche Linie von Bangkok über Kambodscha bis nach Kunming.

Doch es gibt auch Hürden: In den

ASEAN-Ländern gibt es nur Schmalspurgleise mit einem Meter Breite. Sie lassen weder hohe Geschwindigkeiten zu, noch hohe Kapazitäten. Ein neues Gleissystem wie in China würde die Kosten treiben. Und es gibt politische und wirtschaftliche Vorbehalte. Vor allem in Vietnam, in Myanmar und auf den Philippinen. Dabei geht es um Territorialstreitigkeiten im Südchinesischen Meer und um den steigenden Rohstoffhunger Chinas. Dazu kommt: Je stärker die chinesischen Warenlieferungen in die ASEAN-Region steigen, desto schneller wächst auch das Handelsdefizit in der ASEAN-Region.

Andererseits besteht in den ASEAN-Ländern auch der Konsens, dass die Region eine stärkere Vernetzung benötigt – und zwar von Menschen und Warenströmen. Das sind die zentralen Säulen im Masterplan für Konnektivität in der ASEAN-Region bis 2025. Die neue Seidenstraßeninitiative flankiert damit die selbst definierten Entwicklungsziele der zehn ASEAN-Länder.

Die neue Seidenstraßeninitiative verändert Logistik, Mobilität und Entfernung in Eurasien. Die Schaeffler Gruppe, die konsequent ihre Strategie „Mobilität für morgen“ verfolgt, beteiligt sich aktiv an dieser Initiative und damit verbundenen Projekten: Im Öl- und Gassektor, neuen Bahnverbindungen, im Güter- und Personenverkehr, bei neuen Automobilwerken oder Groß-Kraftwerken. Und nicht weniger wichtig und elementar ist die Ausrüstung aller Maschinen und Anlagen, die beim Aufbau der Infrastruktur in der Prozesskette beteiligt sind.



Streckbrief Neue Seidenstraße

- 2013 von der chinesischen Regierung initiiert
- Historische Seidenstraße als Vorbild
- Schließt über 60 Staaten mit 63 Prozent der Weltbevölkerung und 29 Prozent des Welthandels ein
- Die meisten Länder sind Entwicklungsländer mit schwacher Infrastruktur und dürftigen Finanzierungsmöglichkeiten
- Sechs Wirtschaftskorridore
- Vier Freihandelszonen
- Elf Freihandelsabkommen
- Spezielle Finanzinstitutionen wie etwa Silk Road Fund, Asian Infrastructure Investment Bank

SCHAEFFLER

→ Zum Autor:



Prof. Dr. Rainer Lindner ist CEO Mittel- & Osteuropa und Mittlerer Osten & Afrika der Schaeffler AG.

INDIA-JAPAN EYE JOINT INFRASTRUCTURE PUSH AFTER OBOR SKIP

China's pan-Eurasian infrastructure initiative is one of the most discussed giant projects of the 21st century. Nearly 70 countries and international organizations have signed up for the infrastructure project. The more conspicuous is the absence of big players like India and Japan. Which plans do they have alternatively?

When Chinese President Xi Jinping formally announced his Belt and Road Initiative (also referred to as the OBOR - One Belt One Road) in Beijing, one of the notable absentees was India. Though Japan had sent a representative from the ruling Liberal Democratic Party (LDP) to the Belt and Road Forum in Beijing, it has not yet formally joined the same.

However, now that India skipped the OBOR party, does it have a Plan B on the infrastructure front? It seems that now, for the first time, the contours of such a plan are beginning to take shape.

1. India is revving up the India-Myanmar-Thailand (IMT) trilateral highway. This highway will connect Moreh in India's Northeastern state of Manipur to Mae Sot in Thailand via Myanmar. The highway, which originally started as the India-Myanmar Friendship Road way back in 2001, has been repeatedly delayed, but is finally expected to take shape by 2020. In the future, there are also plans to connect it with pre-existing highways and take it all the way to Vietnam.

2. New Delhi has announced that it would be working with Japan in the Asia-Africa Growth Corridor (AAGC) which gels well with Japan's "Partnership for Quality Infrastructure" initiative. The AAGC aims to develop quality infrastructure in Africa, which has now emerged as a new theatre of competition among Asian giants like China, Japan and India. During Prime Minister Shinzo Abe's visit to India in September 2017, the two Prime Ministers "underlined the importance of all countries ensuring the development and use of connectivity infrastructure in an open, transparent and non-exclusive manner based on international standards and responsible debt financing practices, while ensuring respect for sovereignty and territorial integrity, the rule of law, and the environment", in a not-so-hidden reference to Beijing's moves on the infrastructure front.

3. India is participating in the International North-South Transport Corridor (INSTC) which aims at moving goods between India, Iran, Azerbaijan and Russia. New Delhi is already helping with the construction of the Chabahar port in Iran as Pakistan has not allowed India transit rights

through its territory. New Delhi has already sent its first shipment of wheat to Afghanistan through Chabahar, in a development which is bound to change the geopolitics of this region. Meanwhile, Tokyo has also expressed an interest in collaborating in the development of the Chabahar port in Iran. Central Asia is key for India in terms of its energy security and also for strategic reasons.

4. Japan has been helping India to improve the infrastructure in the Northeastern part of India, which is lagging behind other parts of the country in terms of infrastructure. The joint statement issued during the visit of the Japanese PM Shinzo Abe to India last month devotes a significant amount of attention on India's Northeastern region. It notes that the two Prime Ministers welcomed the India-Japan cooperation on development of India's North Eastern Region (NER) as a concrete symbol of developing synergies between India's Act East policy and Japan's Free and Open Indo Pacific Strategy.

Tokyo has provided funds for construction and repair works on some of the National Highways in North-

east India. It is important to note here that other foreign countries have not been granted access to India's strategically located Northeastern region, which shares borders with China, Bhutan, Myanmar and Bangladesh respectively. It is also worth noting here that China claims the Indian state of Arunachal Pradesh in Northeast India and created a huge ruckus when the Dalai Lama paid a visit to Arunachal earlier in April last year. Meanwhile, India has constructed its longest river bridge (9.15 km across) across the Lohit river in Northeast India which can withstand the weight of 60 ton battle tanks.

WHAT'S AT STAKE FOR INDIA?

1. Connectivity will be key if the Indian economy is to grow at its present growth levels. In addition, adequate infrastructure is important to ensure that all parts of the country grow at the same pace. At present, infrastructure in India's Northeast is much less developed than in other parts of the country.

2. India faces a huge trade imbalance with China. Hence, it needs to

diversify its trading partners within its immediate neighbourhood and beyond. This is why improving its physical connectivity with the economically-vibrant ASEAN nations is very important. Four Northeastern states, namely Arunachal Pradesh, Nagaland, Manipur and Mizoram share a more than 1600 km border with Myanmar.

3. China's rapid inroads into what New Delhi has seen as its own backyard (both on land and in the maritime realm) has forced policy planners in New Delhi to sit up and take notice. Japan has the "Partnership for Quality Infrastructure" initiative and is already participating in a big way in India's infrastructure sector. Earlier in September last year, PM Abe also laid the foundation stone for India's first high speed railway corridor between the cities of Mumbai and Ahmedabad in western India. Japan also has the "Free and Open Indo-Pacific strategy" which is crucial for Japan's continued economic growth.

However, the terrain in the Northeastern region to India can pose significant challenges. Add to that, frequent landslides and flooding could also

prove to be formidable challenges to infrastructure development in Northeast India. In addition, different Indian states have different local laws and this may create problems in the smooth execution of projects between India and Japan. Land acquisition has also been a thorny issue in India.

That said, the proof of the pudding is in the eating. Both India and Japan will have to ensure that they deliver quality infrastructure and that too within fixed timelines, in case they are to provide an alternative to China's ambitious One Belt One Road (OBOR) initiative.

→ About the Author:



Dr Rupakjyoti Borah is with the Institute of South Asian Studies at the National University of Singapore. His recent book is *The Elephant and the Samurai: Why Japan Can Trust India?*

The views expressed are personal.

He can be contacted via email at rupakj@gmail.com or follow him on [twitter@rupakj](https://twitter.com/rupakj)



The new normal in Malaysian politics

Politics of Malaysia's Prime Minister Najib Razak and his party UMNO are especially known for the institutionalisation of a system defined through cronyism and the positive discrimination in favour of Malays. A strengthening of minorities by abolishing the discrimination procedure can not to be expected, as the independence between UMNO and the Malaysian Islamic Party (PAS) is increasing to secure its political power. Now the question arises to what are the consequences that result for Malaysia in the future as a secular, pluralistic and democratic country out of this developments.

Among the legacies of British colonial rule in Malaysia were marked economic and socio-cultural divisions between the country's ethnic groups. For many years after independence, the Malays, the largest ethnic group, played a negligible role in the economy relative to large minorities of people of Chinese and South Asian descent. Since the 1970s, the state-led effort to boost the economic role of Malays under coalition governments led by the United Malays National Organisation (UMNO) has been at the very core of Malaysia's politics.

Debate continues about the extent and sources of, and appropriate remedies for, the economic divide. Still, the intentions of UMNO leaders from the 1970s onwards in championing positive discrimination in favour of Malays were understandable, given the obvious hazards for social cohesion posed by a highly visible wealth gap between ethnic groups.

The cause of Malay economic empowerment brought its fair share of problems. By the end of the 23-year rule of prime minister Mahathir Mohamad, it was clear that the UMNO-led effort to build a Malay capitalist class had helped sanctify and institutionalise a system of cronyism. Affirmative action policies for the Malay middle class — ranging from generous racial quotas in public universities to

subsidised loans for Malay borrowers — were increasingly resented by non-Malays, many of the more skilled and affluent of whom joined the 'brain drain' overseas.

Moreover, Malaysians paid a heavy price in terms of their political freedoms. Behind the economic growth and political stability that UMNO could advertise to the world was a marked decay in the quality and independence of the country's political institutions — particularly the judiciary and civil service — censorship of the media, and pervasive corruption.

„Moreover, Malaysians paid a heavy price in terms of their political freedoms.“

Yet judged in pragmatic terms, the formula worked. Most notably under the rule of Mahathir Mohamad from 1981 to 2003, rapid growth — with the dice loaded in favour of Malays — succeeded in both creating a large Malay middle class and generating performance legitimacy among minorities, who also felt the benefits of the economic boom and accompanying political and social stability. Politically, this inter-communal settle-

ment found expression in the form of the Barisan Nasional (BN, or National Front) coalition, whereby UMNO became the senior partner in a coalition with Chinese, Indian and Bornean parties — an arrangement which endures today.

Will that arrangement endure much longer?

In the article 'Old enemies reconcile as Malaysian elections near' published on East Asia Forum, Clive Kessler, Emeritus Professor at the University of New South Wales in Sydney, argues that in the general elections widely expected for the first quarter of 2018, Prime Minister Najib Razak's strategy to secure his hold on power may be steering Malaysia towards a significant political realignment. For the first time, Kessler writes, the election 'will see the two great Malay political parties — UMNO and the Malaysian Islamic Party (PAS) — working implicitly as allies, not rivals'.

The longest standing sources of political opposition to UMNO-led rule have been the secularist, Chinese dominated Democratic Action Party (DAP), on one end of the political spectrum, and the Islamist PAS, on the other. Periods of cooperation between these two forces in opposition coalitions has been — understandably, given their radically different visions for Malaysian society — marked by tension.

Unless united in a coherent coalition, none of the opposition parties — the DAP, the UMNO offshoot Bersatu (led by the 92-year-old former prime minister Mahathir), or Anwar Ibrahim's People's Justice Party (PKR) — can hope to overcome the parliamentary gerrymander which helps keep UMNO in power. Thus, as Kessler notes, driving a wedge between the Islamist and secularist blocs of the opposition has been a key part of Najib's strategy to 'break' the political opposition during his prime ministership.

The wedge in question was the perennial issue of the role that Islamic law should play in Malaysia's legal system. UMNO has always understood the versatility of Islam as a wedge issue; posing as the defender of pluralism in elections past to win votes for the BN coalition from non-Malays spooked by the opposition's accommodation of PAS, while at other times peeling away Malay votes from PAS by portraying the opposition coalitions as hostile to Malay economic interests and, increasingly, Malay and Islamic cultural dominance.

„The wedge in question was the perennial issue of the role that Islamic law should play in Malaysia's legal system.“

But in the aftermath of the near abandonment of the BN coalition by non-Malay voters in the 2013 general election, UMNO sees increasing monopoly over Malay votes — potentially, in coalition with PAS, its longtime rival for Malay support — as the path to continuing political preeminence. As Kessler observes, 'UMNO knows the score — it can rule forever, so long as PAS wants it to and lets it do so'. Thus, a new political settlement may be emerging, one which Kessler argues will see non-Malay political forces sidelined.

The result of this electoral strategy is UMNO's increasingly strident Malay supremacism — now accompanied by concessions to PAS's agenda of enshrining sharia law federally. PAS understands the opportunity, knowing well how it can 'make UMNO its hostage and ensure it would forever find itself pressured to adopt PAS-congenial and Islam-promoting policies'. This interplay, Kessler writes, 'has produced the increasing and, over recent years, radical de-secularisation of Malay society and Malaysian politics'.

What would another term of government for Najib under such a political settlement mean for Malaysia?

The first implication is that Najib will almost certainly survive the 1MDB Berhad corruption scandal unscathed. Decades of institutional degeneration under UMNO rule, and the concentration of power in the office of the prime minister, has seen Najib able to swat away any domestic attempts to hold him account for his role in the 1MDB affair. The unfortunate importance of identity politics in shaping voter behaviour also helps insulate him from much of the electoral backlash.

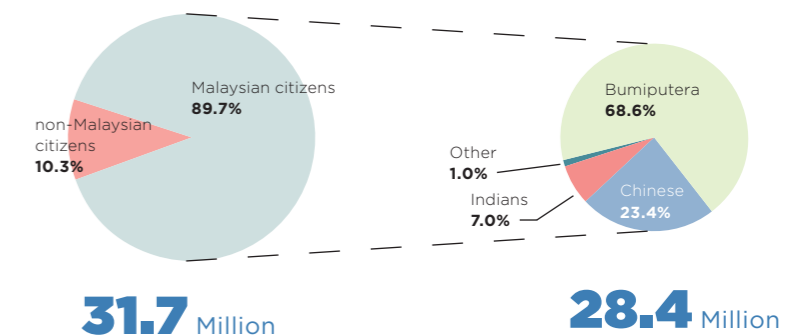
The second is the acceleration of Malaysia's march towards a greater role for Islam in the law and in society. In

the coming years, Malaysia's minorities will be increasingly left in little doubt as to their status as second class citizens, with diminishing political clout as the gerrymander, and the increasing interdependence of UMNO and PAS, render their votes less important. Liberal Muslims will likely see their personal freedoms further eroded as the government enforces puritanical interpretations of Islamic law with greater vigour.

„In the coming years, Malaysia's minorities will be increasingly left in little doubt as to their status as second class citizens...“

Under the new political formula outlined by Kessler, the rule of UMNO, already the world's longest-governing political party, looks set to be extended for many years to come. If the party continues down its current path under Najib, the losers will be the people of Malaysia, as the post-independence dream of a secular, pluralist and democratic nation drifts further out of sight.

Ethnic Composition



Population distribution by ethnic group, Malaysia, 2016

→ About the Authors:

The East Asia Forum Editorial Board is comprised of Peter Drysdale, Shiro Armstrong, Ben Ascione, Amy King, Liam Gammon, Jillian Mowbray-Tsutsumi and Ben Hillman, and is located in the Crawford School of Public Policy in the ANU College of Asia and the Pacific. Source: www.eastasiaforum.org

Kleines Liebesmahl im Allianz Forum Berlin

Am 17. November 2017 trafen sich über 130 Mitglieder und Gäste zu den Gremiensitzungen und dem nachfolgenden Kleinen Liebesmahl im Allianz Forum Berlin. Im Rahmen der Mitgliederversammlung berichtete der Ehrengast Nalin Satyakam Kohli, National Spokesperson of the BJP, Adtl Advocate General, State of Assam & Rajasthan, Supreme Court of India, über aktuelle politische und wirtschaftliche Entwicklungen in Indien.



1 | OAV-Mitgliederversammlung im Allianz Forum Berlin
 2 | Jürgen Fitschen, Deutsche Bank AG, gratuliert Hans-Georg Frey, Jungheinrich AG, zur Wiederwahl zum OAV-Vorsitzenden (v.l.)
 3 | Hans-Georg Frey; Ehrengast Nalin Satyakam Kohli; Christian Hirte, Deutscher Bundestag, und Abhishek Singh, Botschaft der Republik Indien (v.l.)
 4 | OAV-Vorstand
 5 | Ehrengast Nalin Satyakam Kohli berichtet den Gästen über aktuelle politische und wirtschaftliche Entwicklungen in Indien

6 | Hans-Georg Frey und Timo Prekop, OAV, eröffnen die OAV-Mitgliederversammlung
 7 | Teilnehmer des Mittagessens mit den Botschaftern aus der Region Asien-Pazifik
 8 | Dr. Roland Münch, Voith GmbH & Co. KGaA, und Cornelia Kunze (v.l.)
 9+10 | Networking im Anschluss an die Mitgliederversammlung
 11 | Ordentliche Mitgliederversammlung in der Rotunde des Allianz Forum Berlin
 12 | OAV Young Leaders beim Kleinen Liebesmahl

Bangladeschs Aufstieg in die Mittelklasse

Bangladesch macht im Westen vornehmlich mit Schreckensmeldungen von sich reden. Doch neben der Textilbranche verfügt das Land über einiges Potenzial. Herausforderungen bleiben aber bestehen.

Und plötzlich ist man in den Hinterhöfen von Dhakas Hafenviertel bei Schiller. Bloß dass aus den Formen, die da in der Erde stehen, keine Glocken werden, sondern Schiffsschrauben. In einfachsten Kleingießereien wird Altmetall geschmolzen und wiederverwertet. Zwei junge Burschen, barfuß und in kurzen Hosen, treten an einen der in den Boden eingelassenen Schmelzöfen heran und heben den Deckel vom Schwalch, aus dem wilde Funken stieben. Sechs, sieben weitere Gesellen sind zur Hand, um mit einer langen Eisenzange den glühenden Tiegel aus der Hitze empor zu holen. Die zu gleißendem gelb geschmolzene Gusspeise kommt blubbernd zum Vorschein. Vorsichtig trägt man den schweren Behälter zur eingedämmten Form und gießt das zäh fließende Metall hinein. Rußgeschwärzt und verschwitzt blicken die Arbeiter auf die erkaltende Masse. In der Schwüle des Monsuns ist die Hitze des Gießgeschäfts noch unerbittlicher.

Ansehnliche Entwicklung

Im Hafen der bengalischen Hauptstadt werden ausgeweidete Schiffe auf Vordermann gebracht, auch mit den direkt vor Ort gegossenen Schiffsschrauben. Einige der Schiffsrümpfe lagen zuvor im Hafen von Chittagong, einem der größten Schiffsfriedhöfe der Welt, wo ausgemusterte Boote unter ähnlich abenteuerlichen Bedingungen zerlegt werden, wie sie in Dhakas Hinterhofgießereien herrschen. Daneben gibt es aber auch Werften, die Boote für den internationalen Markt herstellen. Die beiden größten im Geschäft, Ananda Shipyards in Dhaka und Western Marine in Chittagong, haben bisher zwanzig

kleinere Schiffe nach Europa geliefert. Bis die Finanzkrise weltweit die Aufträge einbrechen ließ, galt die Schiffsbauindustrie als einer der Wachstumstreiber für die bengalische Wirtschaft.

Die protoindustriellen Fertigungsmethoden in Dhakas Hafenviertel mit Arbeitskräften, die längst nicht alle volljährig sind, passen gut ins Bild von Bangladesh als einem armen, rückständigen Land – eine exportorientierte Schiffsbauindustrie aber weniger. Doch genau dieses Nebeneinander prägt die Realität im Land. Im Westen dagegen überwiegen negative Schlagzeilen: bittere Armut und Überbevölkerung, Industrieunfälle und die Gefahren des Klimawandels, die ständige politische Instabilität, der islamistische Terror und jüngst die Welle von Rohingya-Flüchtlingen aus Burma.

Dass Bangladesh, ausgehend von sehr tiefem Niveau, seit seiner Abspaltung von Pakistan 1971 allen Widrigkeiten zum Trotz eine durchaus bemerkenswerte Entwicklung durchlaufen hat, geht meist vergessen. Das Wirtschaftswachstum stieg über Jahrzehnte immer weiter an und lag jüngst zwar wohl nicht bei den offiziellen 7,4 Prozent, aber dennoch auf ansehnlichem Niveau. Auch bei sozioökonomischen Indikatoren wie der Alphabetisierungsrate bei Mädchen oder der Müttersterblichkeit wurden große Fortschritte gemacht. Gerade wegen seiner schwachen Institutionen, der Korruption und der Instabilität gilt Bangladesh als Überraschungsfall. Der Stolz auf die «resilience», die Fähigkeit, widrigen Umständen zu trotzen, scheint bei fast jedem Gespräch durch.

Bis zum 50. Jahrestag der Staatsgründung soll Bangladesh nach den Plänen der Regierung das Stigma des rückständigen Armenhauses endgültig abgelegt haben, wobei explizit auf einen Aufstieg in den Klassifikationen internationaler Organisationen geachtet wird. Den allein am Bruttonational-einkommen festgemachten Status eines «lower middle income country» gemäß der Weltbank hat Bangladesh bereits 2014 erreicht, es gilt mit USD 1.330 pro Kopf nun nicht mehr als Niedrigeinkommensland. Für den Austritt aus der von der Uno definierten Gruppe der am wenigsten entwickelten Länder («least developed countries», LDC) müssen daneben auch bei sozioökonomischen Indikatoren oder bei der an Faktoren wie Industrieanteil und Exportwirtschaft festgemachten ökonomischen Stabilität gewisse Schwellenwerte erreicht werden.

Die Leiterin der wirtschaftspolitischen Denkfabrik Centre for Policy Dialogue in Dhaka, Fahmida Khatun, hält das bei der anstehenden Neubeurteilung 2018 für möglich. Nach der dreijährigen Probezeit könnte Bangladesh dann zum großen nationalen Jubiläum tatsächlich den ungeliebten LDC-Status ablegen. Für die bisherige Entwicklung kam der exportorientierten Produktion eine zentrale Bedeutung zu, die laut Khatun auch über das rein Ökonomische hinausgeht. So habe ein Frauenanteil von 80 Prozent unter den rund 4 Mio. Beschäftigten der Textilindustrie auch zu einer gewissen Stärkung der Frau in der traditionellen Gesellschaftsordnung beigetragen. Khatun erkennt aber auch die Rolle developmentspolitischer Akteu-

re an. Das Bangladesh Rural Advancement Committee (Brac), die größte Nichtregierungsorganisation der Welt, habe durch Programme wie Mikrokredite maßgeblich zur Armutskämpfung auf dem Land beigetragen. Noch immer ist jeder zweite Werktätige in der Landwirtschaft beschäftigt, oft auf Subsistenzniveau. Wie anderswo in Südasien absorbiert der formelle Sektor nur einen Bruchteil der Arbeitskraft.

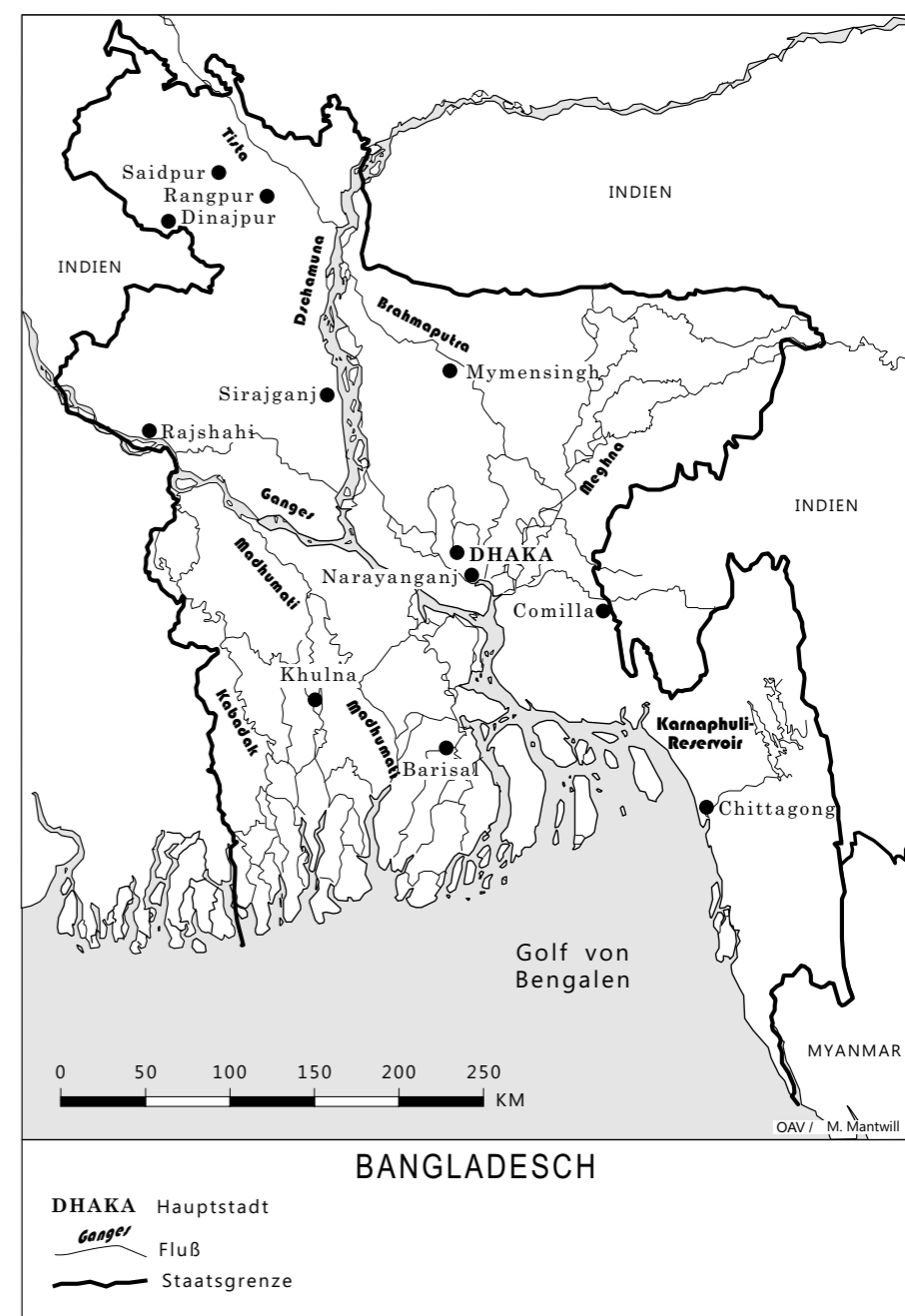
Im Schatten der Textilindustrie

Der ambitionierte, «Vision 2021» genannte Entwicklungsplan der Regierung geht weit über ökonomische Ziele hinaus. Diese erhalten aber die meiste Aufmerksamkeit, die exportorientierte Fertigung spielt weiterhin eine zentrale Rolle. Von überragender Bedeutung ist dabei die Textilindustrie, die mit USD 28 Mrd. 82 Prozent aller Exporterlöse erwirtschaftet. Rechnet man neben fertigen Kleidungsstücken auch unverarbeitete Stoffe, Schuhe und Lederprodukte hinzu, ist der Anteil noch höher. Nach Jahren zweistelliger Wachstumsraten ist die Expansion im vergangenen Jahr zwar auf vergleichsweise mickrige 3 Prozent zurückgegangen. Der Verband beklagt die höheren Produktionskosten, die durch die neuen Anforderungen seit dem Einsturz einer Fabrikhalle 2014 mit mehr als 1100 Toten entstanden sind. Die wichtigsten westlichen Abnehmer bangalischer Textilprodukte, für die das Unglück ein Reputationsproblem darstellte, forderten nach der Katastrophe Minimalstandards und höhere Löhne für die Arbeiter ein.

Unabhängige Beobachter halten die Klagen der Produzenten für wohlfeil, schließlich hätten sie sich während Jahrzehnten gegen Anpassungen gewehrt. Allerdings wird auch den westlichen Käufern eine gewisse Scheinheiligkeit unterstellt. Trotz höheren Erwartungen bestünden diese auf Tiefstpreisen. Zudem achte man nun zwar in Bangladesh auf Produktionsbedingungen, bei Konkurrenten in Südostasien und Afrika würden aber oftmals weiterhin beide Augen zuge-drückt. Dennoch ist Bangladesh dank Know-how und jahrzehntelanger Erfahrung bei tiefem Lohnniveau noch immer konkurrenzfähig.

Dies gilt auch für andere, weniger bekannte Industriezweige, deren Förderung auch von unabhängiger Seite begrüßt wird. Denn die Dominanz des Textilsektors stellt ein erhebliches Klumpenrisiko dar. An den Küsten des Landes sind unzählige Farmen für Schalentiere, vor allem Garnelen, entstanden. Meeresprodukte sind mit Erlösen von über USD 600 Mio. mittlerweile das zweitwichtigste Exportgut. Die Industrie ist aber nicht unumstritten. Die Flutung ganzer Landstriche trägt zur ohnehin voranschreitenden Versalzung im Küstengebiet bei und gefährdet die Existenz vieler Kleinbauern. Dies erkennt auch Khatun an, dennoch überwiege der ökonomische Nutzen die Kosten der Shrimp-Industrie.

Als Nischenmarkt mit viel Potenzial gilt die Pharmaindustrie, die mittlerweile 96 Prozent des Binnenbedarfs an Medikamenten deckt. Wie in Indien wird hier dank gut ausgebildeten Fachleuten und tiefem Lohnniveau zudem auch kostengünstig für den Export produziert. Auch Novartis hat eine Tochterfirma im Land. An die rustikalen Produktionsmethoden in Dhakas Hinterhofgießereien erinnert da wenig. Dasselbe gilt für die aufstrebende IT-Industrie, wo es ebenfalls einen Schweizer Akteur gibt. Der Unternehmer Julian Weber entwickelt in Dhaka Softwarelösungen. Über eine Plattform für freischaffende Programmierer sei er auf den Standort aufmerksam geworden. Mittlerweile hat seine in ...





... Brüttsellen domizilierte Selise AG 100 Angestellte in Bangladesch, 15 in Bhuban.

Bangladesch verfüge als IT-Standort über ähnliche Vorzüge wie Indien, doch sei der Markt noch unberührt, und man müsse sich nicht gegen internationale Großunternehmen behaupten, die alle Talente abwürben. Das Land habe aber nicht nur für den Export, sondern angesichts einer Bevölkerungsgröße von 163 Mio. und der wachsenden Mittelschicht auch als Binnenmarkt für Investoren Potenzial, sagt der HSG-Absolvent.

Und die Terrorgefahr? Im Juli 2016 töteten Anhänger des Islamischen Staates in einem Restaurant in Dhakas Botschaftsviertel gezielt alle Ausländer im Raum. Bereits davor war es zu kleineren Anschlägen gekommen. Das sei mittlerweile ein globales Problem, heißt es, auch in Europa bestehe Terrorgefahr. Tatsächlich haben die Vorfälle wegen zusätzlicher Sicherheitsmaßnahmen zu höheren Kosten geführt, der Investitionsstandort hat aber nur marginal darunter gelitten. Die bedrückte Stimmung, die im vergangenen Sommer in Dhaka überall spürbar war, ist tatsächlich weitestgehend verflogen. Ob auch ein zweiter Anschlag dieses Ausmaßes ohne größeren Schaden weggesteckt würde, ist allerdings fraglich. Auch deshalb hat die Regierung ihre Bemühungen zur Terrorabwehr stark ausgebaut. Die Kehrseite des Aufstiegs

In Sicherheitsfragen stellen viele im Land der Regierung mittlerweile ein ordentliches Zeugnis aus. Manche sehen angesichts der relativen Ruhe in dem oft von endlosen Generalstreiks gelähmten

Land auch über die zunehmend autoritären Anwendungen der regierenden Awami League hinweg. Diese drückt dem traditionellen Gegenspieler, der Bangladesh National Party, die Luft ab und verfolgt die islamistische Jamaat-e Islami offen. Macht die Regierung also alles in allem einen guten Job und bringt das Land voran? «Wenn wir in vier Jahren nicht mehr zur Gruppe der LDC gehören, ist das ein Prestigegewinn für die Regierung. Über ihre Versäumnisse sollte das aber nicht hinwegtäuschen», erklärt die Ökonomin Khatun.

Der Hafen von Chittagong, über den mehr als 90 Prozent aller Exporte abgewickelt werden, und dessen Zufahrtsstraßen sind chronisch überlastet. Hafensprojekte in anderen Landesgegenden kommen nicht vom Fleck, auch die Energieversorgung ist prekär. Die Regierung investiert zwar durchaus in die Infrastruktur, hat aber eine Vorliebe für prestigeträchtige und kostspielige Großprojekte wie die sechs Kilometer lange Brücke über den Fluss Padma, das größte und mit USD 3 Mrd. teuerste Bauvorhaben in der Geschichte des Landes.

Oft treibt die weitverbreitete Korruption die Preise in schwindelerregende Höhen. Der Bau eines Autobahnkilometers ist in Bangladesch teurer als in vielen Ländern Europas. Private Investitionen gibt es nur wenige. Das meiste Geld fließt aus dem Land, auch weil Geschäftsleute, die der Opposition nahestanden, Repressionen fürchten. Die staatlichen Banken vergeben Gelder oftmals nach politischen Kriterien und leiden, wie in Indien, unter faulen Krediten in Milliardenhöhe. Den Wettstreit

zwischen Peking und Delhi um Einfluss im Land vermag Dhaka zwar zum eigenen Vorteil zu nutzen und sicherte sich von beiden Seiten Investitionsprojekte. Es besteht aber auch die Sorge hinsichtlich eines sri-lankischen Szenarios, bei dem die drückende Schuldenlast zu politischer Abhängigkeit von China geführt hat.

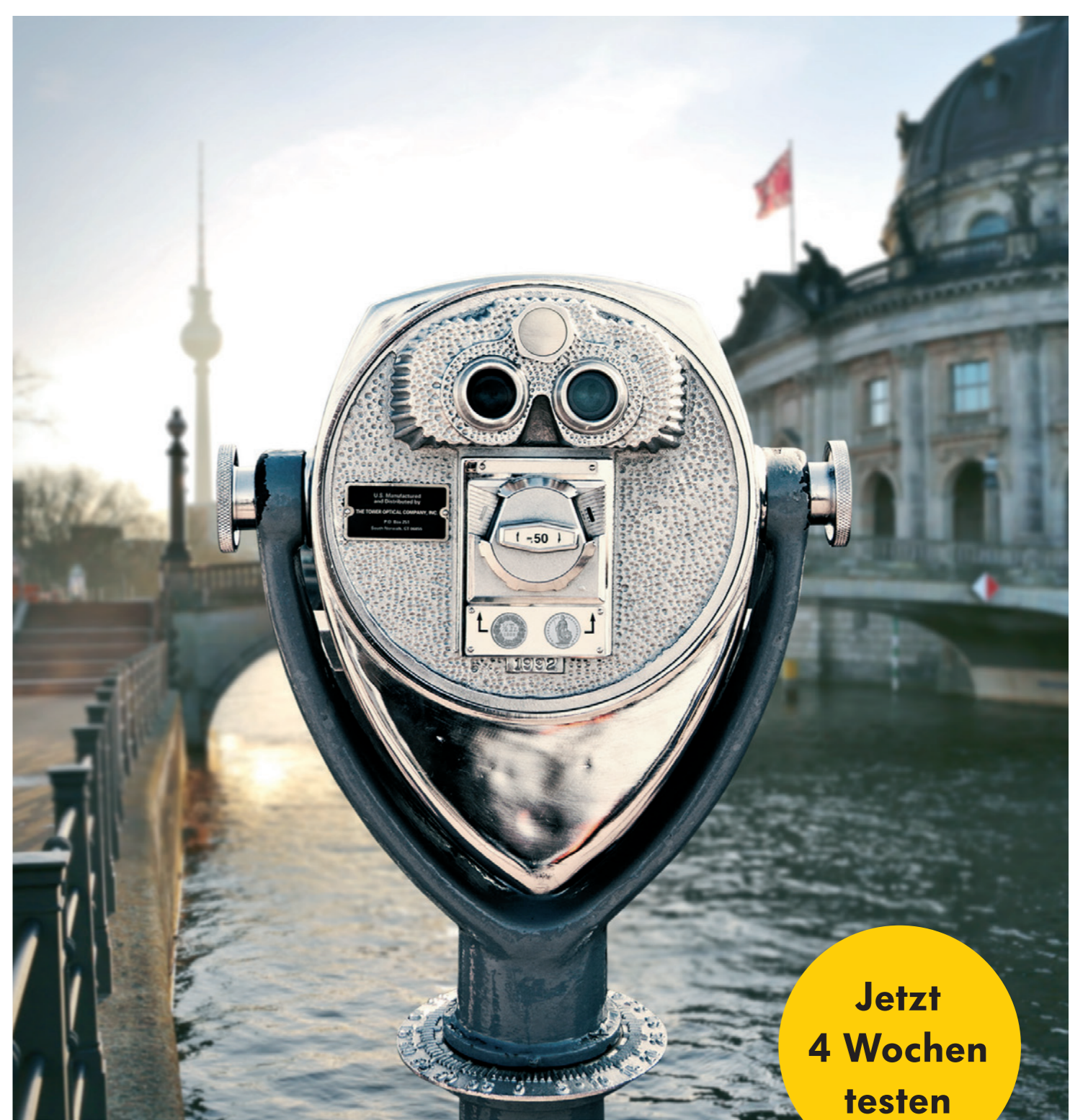
Und nicht zuletzt, mahnt Khatun, müsste man sich auf die Veränderungen vorbereiten, die mit dem Aufstieg in die Mittelklasse einhergingen. Ironischerweise haben das Land und insbesondere die Exportpolitik von dem Status, den die Regierung so dringend abzulegen versucht, in der Vergangenheit stark profitiert. LDC erhalten vergünstigte Kredite, der im Trips-Abkommen der WTO geregelte Patentschutz kommt für Pharmaprodukte nur sehr eingeschränkt zum Einsatz, und bei Exporten in die EU, dem wichtigsten Absatzmarkt für bangalische Textilprodukte, gelten die besonders vorteilhaften Zollbedingungen des GSP+-Regimes nur für schwache Entwicklungsländer. An Gelegenheiten, seine Widerstandsfähigkeit unter Beweis zu stellen, wird es Bangladesch also auch nach 2021 nicht mangeln.

Dieser Artikel erschien in der NZZ am 15. November 2017.

→ Zum Autor:



Volker Pabst ist seit 2012 Mitglied der NZZ-Auslandredaktion und seit Herbst 2014 Korrespondent in Delhi für die Region Südasien.



**Jetzt
4 Wochen
testen**

Mit Aussensicht zu mehr Einblick

Differenzierte Standpunkte, kluge Kommentare und spannende Reportagen aus Schweizer Perspektive.

«Neue Zürcher Zeitung»
im Printabo inkl. E-Paper

4 Wochen für € 25.–

«Neue Zürcher Zeitung»
im Digitalabo

4 Wochen für € 21.–

Sichern Sie sich jetzt Ihr vierwöchiges Probeabo auf nzz.ch/nzzprobe13

Neue Zürcher Zeitung

„APK is an ideal opportunity to learn about future trends“

As an emerging economy with a huge growing population, Indonesia is one of the leading voices within the ASEAN region. Therefore Jakarta is the perfect location for the 16th Asia-Pacific Conference of German Business. During this event in November 2018 business and political representatives have the opportunity to discuss future trends and promote economic relations between Germany and Asia-Pacific. One main focus of this year's conference will be the digital revolution and Industry 4.0.

An interview with Dr. Hubert Lienhard, Chairman of the Asia-Pacific Committee of German Business (APA) and CEO & President at Voith GmbH & Co. KGaA.

There are many conferences out there. Who should attend the 16th Asia-Pacific Conference of German Business (APK) 2018 and why?

“ Our conference is the largest gathering of business and political representatives from Germany and Asia-Pacific – in Jakarta we expect again up to 1,000 participants. At the APK, top-level CEOs, ministers, governmental and non-governmental officials share their thoughts and lessons learned, and every attendee is invited to join in the debate. Conversations about the most pressing issues of our time take place on stage and informally during the receptions. For that reason, the APK provides the best litmus test to determine where German-Asian relations are headed and how to shape this process for our mutual benefit. It has become a common saying that Asia's economic clout is increasing. On the other hand, considering trends such as digitalisation in manufacturing, the German industry is a prime partner for Asian businesses to cooperate with. ”



The APK is organised every two years in a different Asian country; what makes Indonesia the perfect place for APK 2018?

“ In deciding on locations for the APK, we try to do justice to the diversity of the region. After a very successful conference in Hong Kong in 2016, we are now moving again to an emerging market with its very own set of opportunities and challenges. With the largest Muslim population in the world, a rising middle class, a

young and growing population with a growth rate of around five percent, a backlog in terms of infrastructure development and industrial modernization, and its strong need for sustainable solutions, Indonesia – as a leading voice within ASEAN – struck us as the right place to go with the APK. ”

The speakers of the APK are very high level; what topics will they focus on and what messages or input can we expect?

“ As for the program, we will continue our successful mix of established panels as well as new formats and topics. Participants from previous years are already familiar with the minister's dialogue on the EU and Asia in the World, or with our panel on political stability and security in the Asia-Pacific chaired by the Chairman of the Munich Security Conference Wolfgang Ischinger. After the great success in Hong Kong, we are planning on another installment of our Industrie 4.0-panel where CEOs from Germany and the Asia-Pacific region will debate the current state and future of the digital revolution. In fact, an entire cluster of panels will touch on related topics such as innovation as well as the future of cities, mobility and services, among others. With our panel on trade policy we will be going in another direction this time. Looking at the dispute whether we need free trade or rather less free trade but more fair trade, we will organize an Oxford-style debate on this topic. Of course, we also have to talk about infrastructure development and financing given recent initiatives by China and oth-

er countries to foster connectivity both within the Asia-Pacific region and between Asia and Europe. ”

Personally speaking, what is your biggest take-away from previous APKs?

“ What interests me in particular is to get a sense of the general political and economic climate in the Asia-Pacific region. The variety of perspectives – from security experts to economists, from Australians to Indians, from CEOs to ministers, from academics to practitioners on the ground – is what really inspires me to think differently on German-Asian relations. Moreover, APK is an ideal opportunity to learn about future trends. According to our survey, this perception is shared by 70 percent of last APK's participants in Hong Kong. ”

Where do you see the most potential for the cooperation between Germany on the one hand and the Asia-Pacific region on the other?

“ The shift of Asian businesses towards quality production and innovation in conjunction with Germany's outstanding position in R&D offers a vast potential for cooperation. German companies are highly specialized in developing new products and re-designing existing technologies together with their corporate customers in Asia-Pacific. Together Asia and Germany are able to set global standards and invest in propitious ventures.

Databased manufacturing is a particular strength of German business which is a pioneer in Industrie 4.0, the digitalisation of industry. Asian businesses are highly interested in a more efficient production. Opposed to the rather data-based design in the US, this is an opportunity for deeper cooperation of Asia and Europe. In addition, Germany's energy transition and efforts to increase energy efficiency are important experiences, which provide insights for Asia. It can encourage governments and firms alike to follow Germany's way towards a more sustainable future. ”

What is your personal expectation towards APK 2018 in Jakarta?

“ I really look forward to the APK in Jakarta. My conversations with Thomas Lembong, Chairman at Indonesia Investment Coordinating Board, reinforced my conviction that Jakarta is the right place to be with our 16th APK. We can expect every support we need from the Indonesian government. Moreover, I am excited to meet again another group of young leaders who will take part in the Asia-Europe Young Leaders Forum that we have organized for many years together with Bertelsmann Stiftung during our APKs. The mutual interest of young talents from Germany and Asia-Pacific makes me hopeful regarding the growing ties between our regions. ”

Key data from the 15th APK in Hong Kong

| | |
|---|---|
| 1,000+ Conference participants | 26 Countries of attendees' origin |
| 800+ Decision makers from economics, business | 20+ Innovative & interactive sessions |
| 117+ Speakers | 20+ Hours of gathering & networking opportunities |

Information on 16th APK 2018 in Jakarta

| | |
|--------------|---|
| Frequency | Every 2 years in the Asia-Pacific region |
| Goal | Discuss and promote economic relations between Germany and Asia-Pacific |
| Date & Venue | 01-03 November 2018 The Ritz-Carlton Pacific Place Jakarta, Indonesia |
| Chair | The German federal minister for Economic Affairs and Energy (BMWi) and the Chairman of the Asia Pacific Association (APA) |
| Organizers | APA, BMWi, and the AHKs in Asia-Pacific |
| Local host | AHK Indonesia (EKONID) |
| Attendance | Estimated 1,000 delegates primarily from Germany and Asia-Pacific |

Dieses Interview erschien in der SOROTAN EDITION 4 / 2017.

→ Contact:

AHK Indonesia (EKONID)
Eugenia Nuernberg
Jl. H. Agus Salim 115, Menteng, Jakarta 10310, Indonesia
E-mail: info@apk2018.com
Tel: +62 21 391 8654



Bücherschau: Mit Nordkoreas Bombe leben?

Wenn von Asiens blühender Zukunft die Rede ist, geraten die Sicherheitsrisiken auf dem Kontinent meist in den Hintergrund. Die größte Gefahr geht dabei eindeutig von Nordkoreas Atomprogramm aus. Ein Rezept zur Lösung hat auch der koreaerfahrene ZEIT-Journalist Matthias Naß nicht anzubieten – aber es gelingt ihm, die Details des hierzulande lange ignorierten Konfliktes klar und anschaulich darzulegen. Von Daniel Müller, OAV

Das letzte Jahr hat eine drastische Zuspitzung des Streits zwischen Nordkorea und den Vereinigten Staaten erfahren. Für viele Medien waren die hitzigen Wortgefechte zwischen Kim Jong-un und Donald Trump eine bequeme Steilvorlage. Denn mit ihnen ließen sich die komplexen Hintergründe der Großkrise auf charakterliche Defizite der Hauptakteure reduzieren. Allerdings weist der Autor gleich zu Beginn darauf hin, dass die aktuelle Konfrontation einen langen Vorlauf hat. Man sollte die derzeit handelnden Personen also nicht überbewerten. Schon in den 1950er Jahren wurden unter Kim Il Sung erste, zunächst zivile atomare Anstrengungen unternommen, aus denen sukzessive der Wunsch nach einer Atomstreitmacht reifte.

Gleichwohl wurde zuletzt mit der Entwicklung atomar bestückbarer Interkontinentalraketen, die US-Territorium erreichen können, für Washington eine rote Linie überschritten. Naß arbeitet die Brisanz der neuen Lage pointiert heraus und versucht, die einzelnen Konfliktfäden zu entwirren. Er schildert die Motive des Kim-Clans, der schon früh glaubte, nur als Nuklearmacht überleben zu können, wobei die Regime-Change-Kriege von Bush jr. diese Haltung zementiert haben. Er legt schlüssig die Position Chinas dar, das an einem nuklearen Nordkorea auch kein Interesse hat, aber weder dessen Kollaps noch US-Truppen an seiner Grenze sehen will. Südkorea wäre am stärksten von einer Eskalation betroffen und steht US-Alleingängen kritisch gegenüber. Gleichzeitig ist es auf den Schutz der USA angewiesen und lässt Spezialeinheiten „Enthauptungsschläge“ proben. Besonderes Augenmerk widmet Naß indes der Sicht der USA als dem Hauptakteur neben Nordkorea. Dabei setzt er nicht auf Insiderinformationen, sondern gibt neben vielen technischen Details vor allem

einen Überblick über die einschlägigen Studien US-amerikanischer Think Tanks und lässt erfahrene Strategie-Experten zu Wort kommen. Dabei wird deutlich, dass die Dilemmata, denen sich US-Regierungen seit über 25 Jahren ausgesetzt sehen, dieselben geblieben sind. Von einem Präventivschlag hat man Abstand genommen, da ein solcher auch für den Süden verheerend wäre. Auch Gesprächsangebote werden als problematisch angesehen, weil Nordkorea bislang alle Absprachen gebrochen hat. Für die weitere Entwicklung könnte der Befund des Autors zentral sein, dass das Regime trotz aller Kaltblütigkeit rational handelt.

Bislang erklärt die Trump-Administration die Gefährdung des eigenen Territoriums für untolerierbar und behält sich eine Militär-Option offen. Derweil wachsen in den USA die Zweifel, ob ein Ende von Nordkoreas nuklearem Waffenprogramm noch erreichbar ist. Falls es nicht zu Kurzschlussreaktionen kommt, wird letztlich wohl nur der Rückgriff auf eine klassische Abschreckungspolitik bleiben. Angesichts der zu befürchtenden desaströsen Folgen bleibt zu hoffen, dass die von Naß zitierte Einschätzung, dass beiden Seiten den Preis eines Krieges scheuen, zutrifft.

Matthias Naß

COUNTDOWN IN KOREA. DER GEFÄHRLICHSTE KONFLIKT DER WELT UND SEINE HINTERGRÜNDE

VERLAG C. H. BECK, 14,95 €
ISBN: 978-3-406-72042-0



3 Fragen Antworten



Matthias Naß
Matthias Naß ist Asienexperte und Internationaler Korrespondent bei der „ZEIT“.

„Von Einlenken keine Spur“

Präsident Trump fordert beharrlich eine atomwaffenfreie koreanische Halbinsel. Aber ist es faktisch nicht so, dass Kim Jong-un sein Land längst endgültig zur Atommacht gemacht hat? Was würde dies für die mittelfristige Sicherheitslage in der Region bedeuten?

Matthias Naß: Nordkorea ist heute tatsächlich faktisch die neunte Atommacht – nach den USA, Russland, China, Frankreich, Großbritannien, Indien, Pakistan und Israel. Für dieses Jahr hat Machthaber Kim Jong-un die „Massenproduktion“ von nuklearen Sprengköpfen und ballistischen Raketen angekündigt. Von Einlenken also keine Spur. Damit wächst nicht nur die Gefahr einer Konfrontation mit den Vereinigten Staaten, deren Regierung bis heute betont, es nicht hinnehmen zu wollen, dass nordkoreanische Atomraketen amerikanische Städte bedrohen. Es wächst auch die Gefahr eines Zusammenstoßes zwischen den USA und China. Aber auch wenn ein Krieg verhindert werden kann, so droht doch die weitere Verbreitung von Atomwaffen in Ostasien, etwa in Südkorea.

Sie schildern schwerste Menschenrechtsbrüche in Nordkorea. Es heißt aber auch, dass das wirtschaftliche Tief überwunden ist, Kleinmärkte florieren und in Pjöngjang sogar Mittelschichten existieren. Wie plausibel sind weitere Wirtschaftsreformen?

Matthias Naß: Trotz der Wirtschaftssanktionen ist die Wirtschaft Nordkoreas in den vergangenen Jahren gewachsen, Schätzungen zufolge um bis zu drei Prozent pro Jahr. Der privaten Initiative wird heute mehr Raum gegeben,

ben, die Nordkoreaner kaufen heute einen Großteil ihrer Lebensmittel und Güter des täglichen Bedarfs auf freien Märkten. Kim Jong-un hatte nach seiner Machtübernahme angekündigt, zwei Ziele gleichzeitig zu verfolgen: Die Modernisierung der Wirtschaft und den Aufstieg Nordkoreas zur Atommacht. Beides wird sich nicht miteinander vereinbaren lassen. Die vom UN-Sicherheitsrat beschlossenen und jetzt auch von China weithin eingehaltenen Sanktionen schnüren Nordkorea immer mehr die Luft ab, sie kommen inzwischen einer wirtschaftlichen Blockade des Landes nahe. Das hält Nordkorea auf Dauer nicht durch. Mit seiner aggressiven Nuklearpolitik führt Kim das Land in den wirtschaftlichen Bankrott.

Der „Sonnenscheinpolitik“ genannte Annäherungskurs um die Jahrtausendwende ist damals gescheitert. Zuletzt gab es anlässlich der Olympischen Spiele wieder Lockerungsübungen zwischen Nord und Süd. Halten Sie eine echte in-nerkoreanische Entspannung für möglich?

Matthias Naß: Nach dem Ende der Olympischen Winterspiele und der Paralympics werden die Spannungen wieder zunehmen. Die amerikanischen und südkoreanischen Streitkräfte werden dann ihre verschobenen Großmanöver nachholen, in denen Nordkorea nichts anderes sieht als den Probelauf einer Invasion. Südkoreas Präsident Moon Jae-in will zwar den Dialog mit dem Norden, aber er wird auf keinen Fall das Bündnis mit den Vereinigten Staaten aufs Spiel setzen und Pjöngjang zu weit entgegenkommen. Auch Südkorea fordert eine Aufgabe des nordkoreanischen Atomprogramms. Dieses bleibt aber für den Norden die Garantie seines politischen Überlebens – ein Widerspruch, der sich nicht auflösen lässt. Deshalb erwarte ich, dass die Entspannung rund um die Olympischen Spiele nur von kurzer Dauer sein wird.

Zuhause bei den Weltmarken – Google und Beiersdorf

Der 8. November 2017 stand ganz im Zeichen der OAV Young Leaders. Zuerst öffnete der Internet-Riese Google den Young Leaders seine Türen im Rahmen der India Week Hamburg. Nach einem gemeinsamen Mittagessen bei der Beiersdorf AG folgten spannende Diskussionen u.a. mit Vorstand Ralph Gusko.

Hinter einer unscheinbaren Fassade eines Bürogebäudes in der ABC-Straße in Hamburg startete der OAV Young Leaders Tag mit einem Besuch bei Google im Rahmen der India Week. In den von innen hochmodernen Büros über der Hansestadt stieß dabei der Impulsvortrag des Jungunternehmers Suhas Gopinath, dem mit damals 17 Jahren weltweit jüngsten CEO, auf großes Interesse. Momentan treibt er mit seinem Start-up „Happy EMI“ die Digitalisierung des indischen Subkontinents weiter voran und eröffnet damit Millionen Nutzern den Zugang zu einfachen Konsumentenkrediten über das Mobiltelefon.

Die anschließende lebhafteste Diskussion mit Suhas Gopinath drehte sich ganz um seine zukünftigen Ideen und Projekte. Die staatlichen Initiativen wie „India Stack“ und „Aadhaar“ haben innerhalb kürzester Zeit fast die komplette indische Bevölkerung registriert und damit biometrische und biographische Daten von mehr als einer Milliarde Menschen digital vernetzt. Neben den bekannten datenschutzrechtlichen Vorbehalten und Diskussionen, überwiegen seiner Meinung nach aber die enormen Vorteile, die eine solche Vernetzung mit sich bringt. Denn nur wer die Initiative ergreift, kann Indien über Nacht in die von Premierminister Modi propagierte bargeldlose Gesellschaft transformieren.

Im Anschluss präsentierten Antonia Wälzholz, Industry Head Retail, und Kashmira Wagh, Media Platforms Ac-

count Lead – BRANDS, von Google Deutschland die gemeinnützigen Aktivitäten von Google auf dem indischen Subkontinent, beispielsweise das Projekt „Pratham Books“. Da viele Schulkinder in Indien keinen Zugang zu Büchern in ihrer Muttersprache haben oder sich auch oftmals keine Bücher leisten können, unterstützt Google durch die Schaffung einer gemeinsamen Plattform für Leser, Autoren, Illustratoren und Übersetzern. Die so erstellten Geschichten und Texte sind lizenzfrei überall im Land für Schüler, Eltern und Lehrer frei verfügbar, editier- oder druckbar. Erwähnenswert sind auch die Anstrengungen des Konzerns, den vielen sehbehinderten Menschen in Indien Zugang zu neuesten Technologien und der digitalen Welt zu ermöglichen.

Abgerundet wurde der Vormittag mit einem Rundgang durch die vielgepriesenen Räumlichkeiten der Google Zentrale in Hamburg.

Im Anschluss folgte ein gemeinsames Mittagessen bei der Beiersdorf AG, wo die Young Leaders bereits von Ralph Gusko, Mitglied des Vorstands der Beiersdorf AG, erwartet wurden. Auf unterhaltsame Weise hat Ralph Gusko den Teilnehmern seinen eigenen Werdegang und die zunehmende Verquickung des Konzerns mit Asien näher gebracht. Zusammen mit seinem Kollegen Sigmar Werz, Corporate Director Global eCommerce, folgte eine Übersicht über die Online-Aktivitäten

von Beiersdorf in China. Vor dem Hintergrund des nahenden „Black Friday“ und der eigenen persönlichen und beruflichen Erfahrung der Young Leaders wurde detailliert über Marketingstrategien, Kommunikationskanäle und Online-Plattformen in China diskutiert. Zweiter Höhepunkt des Tages war die anschließende Führung durch die Testlabore von Beiersdorf, in denen nicht nur Cremes erprobt und hergestellt, sondern zum Erstaunen vieler auch hoch komplexe 3D-Modelle menschlicher Gesichter zur Messung der Wirkungsfähigkeit an Computern errechnet werden.

Am Ende des Besuchs nahmen sich Herr Gusko sowie Herr Werz erneut Zeit für Fragen, die den Teilnehmern nach dem Rundgang aufgekommen waren.

Für den herzlichen Empfang sowie die tiefen Einblicke in die Unternehmen möchten wir uns noch einmal bei Google und der Beiersdorf AG bedanken.

→ Kontakt:



Alexander Oldenburg,
KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, ist OAV Young Leaders Regionalsprecher für Norddeutschland.

alexanderoldenburg@kpmg.com

Das sagen die OAV Young Leaders...



“ Fünf Stunden höchstspannender Einblick in die Welt der Beiersdorf AG, offene und sehr gastfreundliche Stimmung, tolle Möglichkeit mit Entscheidern aus einem Dax-Konzern in den Dialog und die Diskussion zu treten und interessante und vielschichtige Unternehmens-Insides außerhalb der Wirtschaftspresse zu erhalten.

”
Dennis Gruse, Sydbank A/S

“ Der Tag bot Einblicke in zwei völlig unterschiedliche Unternehmenswelten und -kulturen und trotz der gänzlich konträren Produkte war das Takeaway für alle Teilnehmer, dass Stillstand Rückschritt bedeutet und sich auch das traditionsbehaftete NIVEA Produktportfolio (einschließlich des Vertriebs) den Herausforderungen der Digitalisierung stellen muss.

”
Markus Rasner, Oppenhoff & Partner

“ Der Besuch bei der Firma Beiersdorf in Hamburg war extrem aufschlussreich. Er hat mir erneut gezeigt, dass es Unternehmen möglich ist, in Marketing und Vertrieb global aktiv zu sein, ohne dadurch die lokalen Wurzeln zu verlieren. Es war spannend sich darüber auszutauschen, wie europäische Unternehmen ihre Strategien für Asien anpassen müssen, um in Gegenwart und Zukunft auf diesen Märkten mit ihren ganz eigenen Spielregeln Erfolg haben zu können. Ich freue mich darüber, dass der OAV für uns als Young Leaders diese Möglichkeiten für den Blick über den Teller rand schafft.

”
Gerrit Nawracala, Messe Düsseldorf

“ Ein exklusiver „Tag der offenen Tür“ inklusive partnerschaftlicher Begleitung der Unternehmens-Entscheider, die sich nicht nur extrem viel Zeit für uns genommen haben, sondern uns an echtem Insider-Wissen teilhaben ließen.

”
Daniel Penck, Personalglobal GmbH

“ Die Young Leaders Veranstaltungen bieten die einmalige Gelegenheit sich mit Führungskräften von anderen Unternehmen auszutauschen und über zukünftige globale Trends zu diskutieren. Oftmals sind diese auch für das eigene Unternehmen interessant, sodass man direkt etwas „Substanzielles“ mit nach Hause nimmt. Neben dem Informationsaustausch bietet sich zudem die Möglichkeit ein branchenübergreifendes Netzwerk aufzubauen, das für Nachwuchsführungskräfte von hoher Relevanz ist.

”
Mathias Gross, Queisser Pharma GmbH & Co. KG





india Week Hamburg 2017

Vom 06. bis 12. November 2017 stand Hamburg ganz im Zeichen des indischen Subkontinents. Im Rahmen der siebten India Week Hamburg, welche unter der Federführung der Senatskanzlei gemeinsam mit der Behörde für Kultur und Medien, der Handelskammer Hamburg, dem German-Indian Round Table, der Hamburg Repräsentanz Mumbai, der Hamburg Invest und dem Generalkonsulat der Republik Indien, in Hamburg organisiert wurde, fanden mehr als 80 Veranstaltungen mit Fokus auf Kultur, Wirtschaft, Politik und Gesellschaft sowie Sport statt. Ziel der alle zwei Jahre stattfindenden India Week Hamburg ist es, in unterschiedlichen Veranstaltungsformaten wie Vorträgen, Diskussionsrunden und Workshops Indien erlebbar zu machen, über aktuelle Themen zu informieren, sowie einen ergebnisreichen und nachhaltigen inter- und intrakulturellen Dialog anzuregen.

Auch in diesem Jahr war der OAV Mitveranstalter bei zahlreichen Wirtschaftsveranstaltungen. Im Zentrum der Betrachtung stand die fortschreitende Digitalisierung in ihren verschiedensten Facetten. Darüber hinaus diskutierten Unternehmensvertreter und Steuerexperten über die im Juli 2017 eingeführte Goods and Services Tax (GST), auch fand erstmalig eine OAV Young Leaders Ver-

anstaltung im Rahmen der India Week Hamburg statt. Das von OAV und weiteren Partnern organisierte Wirtschaftsprogramm umfasste unter anderem die folgenden Veranstaltungen:

- Auftaktveranstaltung: Formalising India's Economy
- Aktuelle Trends im Indien-Geschäft - Wo stehen Modis Wirtschaftsreformen?
- Einführung der Goods and Services Tax (GST) - Aktueller Status
- Bridging the Gap - A Digital Initiative steered by the Blockchain Revolution
- OAV Young Leaders - Unternehmensführung bei Google
- Die Ära der Digitalisierung - Chancen für die Deutsch-Indische Zusammenarbeit

Die rege Teilnahme und die Tatsache, dass viele Besucher auch eine weitere Anreise nicht scheuten, zeigen dass die behandelten Themen von großer Relevanz für Unternehmen sind.

Bereits jetzt freut sich der OAV auf eine Fortsetzung der India Week Hamburg im Jahr 2019!



add art – Hamburgs Wirtschaft öffnet Türen für Kunst

In den Büros deutscher Unternehmen regiert nüchterne Schlichtheit. Mitarbeiter wandern entlang karger Wände von Meeting zu Meeting – so der Eindruck, der mancherorts herrscht. Doch hinter den der Öffentlichkeit meist verschlossenen Türen warten vielfältige Kunstsammlungen mit den unterschiedlichsten Geschichten.

In Hamburg wurden die verschlossenen Türen im Rahmen von „add art“ vom 23. bis 26. November 2017 aufgestoßen. Kunstinteressierte oder einfach nur Neugierige durften sich nach Herzenslust in 20 Hamburger Unternehmen bewegen und deren Kunstobjekte betrachten. Dabei standen nicht nur die bereits vorhandenen Sammlungen im Fokus, denn die Unternehmen kooperierten mit zahlreichen Nachwuchskünstlern der Hochschule für Angewandte Wissenschaften (HAW) Hamburg. Diese erhielten nicht nur eine Plattform, um ihre Werke der Öffentlichkeit zu präsentieren, sondern auch das Angebot eines späteren Werkankaufs.

Der OAV beteiligte sich 2017 erstmals an „add art“ und lud an drei Abenden zur Kunstbesichtigung in seine Räumlichkeiten im Zentrum Hamburgs ein. Neben der Ausstellung der bestehenden Sammlung von großformatigen Fotografien aus verschiedenen Ländern Asiens, gab man auch zwei chinesischen Nachwuchskünstlern die Möglichkeit, ihre ganz unterschiedlichen Werke vorzustellen. Zhonghao Yan setzte sich in seinem Projekt „Made in China“ mit Stereotypen von chinesischen „Billigprodukten“ und Handwerkskunst auseinander und begleitete dazu traditionelle Herstellungsprozesse zeitgenössischer Möbelproduktion in China fotografisch.

Als Designer visueller Kommunikation legte Cheng Jia Wert auf die emotionale Verbindung zwischen Marken und Menschen. In dem Branding-Projekt „HafenCity MusicCity“ nutzt er lokale Audio-Elemente als innovatives Mittel, um die Marke HafenCity zu visualisieren. Seine Arbeit ermöglicht es, aus urbanen Klängen der HafenCity ein eigenes Musikstück zu kreieren.

Ebenso vielfältig ging es bei anderen Hamburger Unternehmen zu. Während das Hotel Le Méridien Hamburg eine der größten Dauerausstellungen zeitgenössischer Kunst außerhalb der Museumswelt darbot, inklusive aufwendiger Holzskulpturen des Künstlers Yves Rasch und Superhelden Montagen des Pariser Fotografen Sacha Goldberger, dominierten bei Vattenfall ungegenständliche Malereien, Zeichnungen und Druckgrafiken der letzten 70 Jahre, die häufig einen Bezug zur Region aufweisen. Beim Gesundheitsunternehmen Lohmann Konzept standen moderne Kunstobjekte mit einer „zukunftsgegenwärtigen Auseinandersetzung mit gegenwärtigen gesellschaftlichen Phänomenen“ im Vordergrund. Die KPMG AG stellte mit Axt oder Ketensäge spontan-rhythmisch angefertigte Holzschnitte des Jungkünstlers Philip Angermaier aus.

Begleitet wurden die Ausstellungen durch eine Podiumsdiskussion mit

dem Thema „Kunst für alle! Zwischen Mission und Kommerz den richtigen Weg finden“, bei der ein kritischer Blick auf den Spagat zwischen dem Bedürfnis nach kommerziellem Erfolg und dem Anspruch Kunst für jedermann zugänglich zu machen, geworfen wurde. Die Veranstaltung fand in der Handelskammer Hamburg statt und konnte Dr. Dirk Dobke, Geschäftsführer der Griffelkunst-Vereinigung Hamburg e.V., Oliver Lähndorf, Direktor Affordable Air Fair Hamburg, Jörg Wisniewski, Geschäftsführer lot-tissimo sowie Prof. Dr. Gesa Birnkraut, Inhaberin von Birnkraut & Partner, als Gesprächspartner begrüßen.

Mit den Auswirkungen des Kunstprojekts auf die teilnehmenden Unternehmen selbst setzt sich indes eine Studie, die 2015 im Rahmen von „add art“ von Prof. Dr. Ariane Berthoin Antal und Ilana Nussbaum Bitran vom Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung durchgeführt wurde, auseinander. Das Fazit der Studie: Kunst im Unternehmen wirkt – und das in überwiegend positiver Weise – positiv. Die ausgestellten Kunstobjekte veränderten die Wahrnehmung von Räumlichkeiten, führten zu Gesprächen unter Mitarbeitern und Kunden und erlaubten einen neuen Zugang zu Kunst im Alltag. 81,8 Prozent der Unternehmen, die mit einer temporären Ausstellung von NachwuchskünstlerInnen bei dem



Projekt teilgenommen hatten, gaben an, sich regelmäßig oder dauerhaft Kunst am Arbeitsplatz zu wünschen.

Die mittlerweile fünfte Iteration von „add art“ ist laut den Veranstaltern vor allem auch als Aufruf zu verstehen – für Unternehmen, ihre Sammlungen der Öffentlichkeit zugänglich zu machen, für Besucher, die Beschäftigung

mit Kunst in ihrem Alltag aufzunehmen und für alle gemeinsam, Nachwuchskünstler bei ihrem Streben zu unterstützen. Für letztere dürfte bereits die durch „add art“ generierte Aufmerksamkeit sehr willkommen sein – über 1.700 Besucher erschienen zu den Führungen oder nutzten erstmals die Möglichkeit, sich über WhatsApp als zusätzlichen Informa-

tionskanal und Tourguide durch die Hamburger Kunstwelt geleiten zu lassen. Das Ziel, eine Begegnungsmöglichkeit für Mensch und Kunst im Alltag entlang der Innenstadt und HafenCity zu schaffen, hat das Projekt jedenfalls erfüllt – und das auf eine moderne und zugleich traditionsbewusste, vielleicht für Hamburg typische, Art.

Die Deutschsprachige Christliche Gemeinde in Shanghai

Die Wirtschaftsmetropole Shanghai gilt als einer der wichtigsten Wachstumsmotoren in China und ist eine der größten und wirtschaftlich bedeutendsten Städte der Welt. Schätzungsweise leben in Shanghai derzeit über 8.000 Deutsche, Österreicher und Schweizer.

Während auch über die Weihnachtstage das unruhige Treiben in der asiatischen Metropole weiterging, feierte die Deutschsprachige Christliche Gemeinde in Shanghai (DCGS) in ökumenischer Gemeinschaft und deutscher Sprache einen Gottesdienst mit Krippenspiel zum Heiligen Abend. Als ökumenische Gemeinde mit einem evangelisch-katholischen Pfarrduo ist die DCGS weltweit einzigartig. Alle großen Anlässe werden in dieser Gemeinde ökumenisch gefeiert. So auch der Neujahrsempfang der DCGS, bei dem die Sternsinger in Erscheinung treten bevor nach dem Gottesdienst unter Beteiligung des DCGS-Chores Schlüsselpersonen der deutschsprachigen Community ihren vorausschauenden Blick auf das kommende Jahr werfen.

In den anschließenden Monaten werden neben den großen Ereignissen in Wirtschaft und Politik mit der Gemeinde alle vertrauten Abschnitte des Kirchenjahres durchschritten. Gottesdienste, Kinderbibelnachmittage, Kommunionen, Firm- und Konfirmandenunterricht sowie unterschiedliche kulturelle Angebote bieten ganzjährig die Möglichkei-

ten der Pflege heimatlicher Kultur und menschlicher Begegnung in der deutschen Muttersprache. Suchen Familien oder Einzelpersonen in der Fremde einer asiatischen Großstadt psychologische Beratung oder soziale Hilfestellung, stehen zwei deutschsprachige Seelsorger der Gemeinde zur Verfügung. Das evangelisch-katholische Pfarrduo – bestehend aus Pfarrer Michael Bauer als Vertreter der katholischen Kirche und die evangelische Pfarrerin Annette Mehlhorn – bietet über das kirchliche Angebot hinaus Vorträge und Stadtführungen rund um die religiöse und soziale Geschichte Shanghais an.

Eine der jüngsten deutschsprachigen Auslandsgemeinden

Gegründet wurde die Gemeinde 2001 von evangelischen und katholischen Expatriats. Wenige Jahre später wurden die ersten deutschsprachigen Seelsorger in die Gemeinde entsandt. „Deutschsprachige Christliche Gemeinde Shanghai: Jesus Christus in ökumenischer Gemeinschaft begegnen“ – das ist das Motto der DCGS. Sie ist eine der jüngsten deutschsprachigen Gemeinden der Welt. Gottesdienste und religiöser Un-

terrichtet werden in der Regel von einem der beiden Seelsorger gestaltet und sind darum meist entweder katholisch oder evangelisch geprägt. Die meisten weiteren Aktivitäten der Gemeinde werden in ökumenischer Partnerschaft durchgeführt.

Partnerschaft zwischen Shanghai und Hamburg

Die Verknüpfung der christlichen Gemeinde mit der Städtepartnerschaft Hamburg-Shanghai bringt für beide Seiten viele Vorteile. So konnte in den letzten Jahren der Austausch zwischen den Kirchen der beiden Hafenstädte ausgebaut werden. Vielfältige kulturelle und soziale Projekte wurden auf diese Weise angebahnt: Kontakte zwischen kirchlichen Hochschulen oder Stiftungen, große Konzerte im Dialog zwischen deutschen und chinesischen kirchlichen Trägern, Vortragsreihen an kirchlichen und säkularen Orten. Es besteht eine enge Zusammenarbeit zwischen der deutschsprachigen Gemeinde und den übrigen deutschsprachigen Knotenpunkten der Stadt wie Generalkonsulat, Deutsche Schulen, Goethe-Institut, Außenhandelskammer, German Center, DAAD und deutschsprachigen Wissenschaftsinstituten an den Universitäten. Neben der Öffnung des geistlich-seelsorgerlichen Angebots der Gemeinde – auch für kirchlich distanzierte – wird auf diese Weise das ethische, kulturelle und soziale Profil des deutschsprachigen Kulturraumes ausgestellt. Indem es mit der einheimischen Kultur in einen fruchtbaren Dialog eintritt, bereitet der Austausch über Werte, kulturelle Prägungen und soziale Modelle für andere Formen der Zusammenarbeit guten Boden.

Die DCGS heißt auch Sie gerne herzlich willkommen!



Das OAV-Netzwerk wächst!

Folgende Neumitglieder sind dem OAV-Netzwerk zuletzt beigetreten. Wir freuen uns auf die enge Zusammenarbeit sowie den Austausch.



Yangon Aerodrome Company Limited

“Yangon Aerodrome Company Limited (YACL), operates and manages Yangon International Airport, the main gateway into Myanmar. Yangon International Airport (YIA) is strategically located between India and China with two-thirds of the world’s population within six hours flying range including cities such as Tokyo, Dubai, Singapore, Beijing and New Delhi. Serving 29 international airlines and 25 international destinations, YIA is the busiest and largest airport in Myanmar, handling a total of 5.9 million passengers in 2017. Over the last few years, Myanmar has seen steady growth in visitor traffic. As the country is set to experience long-term growth in tourism, YIA is built to handle up to 20 million passengers a year, and is geared to provide quality experiences and services for passengers and airlines.”



FAW gGmbH Fürstenwalder Aus- und Weiterbildungszentrum gGmbH

Am 01.03.1991 wurde die FAW gGmbH in Fürstenwalde als Bildungsunternehmen gegründet. Seither hat sich die FAW als regionaler Anbieter von Bildung beginnend bei der frühkindlichen Bildung und Erziehung bis zur Erwachsenenbildung etabliert. Neben Angeboten zur Aus- und Weiterbildung Jugendlicher und Erwachsener und einer Schweißtechnische Kursstätte des DVS e. V. betreibt die FAW 3 Kitas und 8 Privatschulen, sowie ein Lerntherapiezentrum und eine Pädagogische Akademie. Seit Anfang an standen auch Kontakte zu Partnern im Europäischen Ausland im Mittelpunkt unserer Arbeit. Die Teilnahme an den unterschiedlichsten Programmen wie heute dem Erasmus+ Programm sind eine gute Grundlage des gegenseitigen Austausches. Dieses Ergebnis haben wir mit unserem Team aus über 270 engagierten Mitarbeitern, erfahrenen Lehrern, Pädagogen und Erziehern erreicht. Die FAW gGmbH arbeitet daran, dass unsere Einrichtungen und Bildungsangebote den Anforderungen unserer Kunden stetig gerecht bleiben. Alles mit dem Ziel, die Zukunft von Kindern, Jugendlichen und Erwachsenen zu bilden. Getreu unseres Slogans WIR BILDEN ZUKUNFT.



Palladium Mobility Group

„Die Palladium Mobility Group ist eine international aufgestellte, inhabergeführte Relocation & Immigration Agentur. Mit bundesweiten Standorten und einem Hauptsitz in München erbringen wir unsere Services weltweit und in allen deutschen Städten. Wir unterstützen internationale Unternehmen beim gesamten Relocation- und Immigrationsprozess rund um das Thema Mitarbeiterentsendungen. Mit unserem erfahrenen, proaktiven Team von über 30 mehrsprachigen Mitarbeitern und über 100 individuell geschulten Consultants unterstützen wir bei der Beantragung von Aufenthalts- und Arbeitsgenehmigungen, bei Behördengängen, bei der Suche nach der geeigneten Wohnimmobilie, mit Settling-In Assistance (Bankkontoöffnung, Telefon, Internet, Versicherungen etc.) sowie bei der Schulsuche und mit interkulturellen Trainings. Unsere Services sind auf die individuellen Bedürfnisse der umziehenden Mitarbeiter und die Wünsche unserer Kunden abgestimmt. Für unsere Dienstleistungen sind wir u.a. mit dem Qualitätssiegel der EuRA (European Relocation Association) ausgezeichnet. Ein berufsbedingter Ortswechsel ist mit zahlreichen Herausforderungen verbunden. Das Ziel unserer Dienstleistung ist es, den entsendeten Mitarbeitern den Start am neuen Arbeitsplatz so zu erleichtern, dass diese sich von Beginn an voll und ganz ihren neuen beruflichen Herausforderungen widmen können.“



Paulsen Food GmbH

Die Paulsen Food GmbH ist ein führender Importeur von Geflügelprodukten im europäischen Markt. Das Unternehmen gehört mehrheitlich dem thailändischen CPF-Konzern und ist als Importeur und Großhändler von Lebensmittelprodukten sowie Fertiggerichten in ganz Europa tätig. Das Hamburger Unternehmen zählt den Lebensmitteleinzelhandel, die Gastronomie, Cateringindustrie sowie Unternehmen der Lebensmittelverarbeitungsbranche in der Europäischen Union zu seinem Kundenstamm.



Termine 2018

| | | | |
|---|--------------------------|--|--------------------------|
| <p>Chinas Belt and Road Initiative: Erfahrungen und Chancen deutscher Unternehmen</p> <p>→ Berlin</p> | 22 FEB | <p>98. Ostasiatisches Liebesmahl</p> <p>→ Hamburg</p> | 02 MÄR |
| <p>Länderausschusssitzungen mit den deutschen Botschaftern aus der Region</p> <p>Malaysia, Indonesien, Singapur und Indien</p> <p>→ 01. März 2018, Hamburg</p> <p>Südkorea, China und Mongolei</p> <p>→ 02. März 2018, Hamburg</p> | 01 MÄR 01.-02. | <p>Delegationsreise zur „Business Opportunities Fair 2018“ der Asiatischen Entwicklungsbank (ADB)</p> <p>Eine Unternehmerreise des OAV und des EZ-Scout-Programms in Kooperation mit der AHK Philippinen und der AHK Indien</p> <p>→ Manila und Kolkata</p> | 13 MÄR 13.-17. |
| <p>Länderfrühstück Japan - Neue Impulse durch Freihandel</p> <p>→ Hamburg</p> | 02 MÄR | <p>5. After-Work Circle Indien</p> <p>→ Düsseldorf</p> | 22 MÄR |
| <p>Talent Pool Asia - Regional Spotlights: 1. ASEAN-Deutsches Berufsbildungsforum</p> <p>Eine Veranstaltung des OAV, von iMOVE im Bundesinstitut für Berufsbildung (BIBB) und der Handelskammer Hamburg</p> <p>→ Hamburg</p> | 02 MÄR | <p>Mittagessen mit dem GTal-Korrespondenten aus Neu Delhi, Indien</p> <p>→ Hamburg</p> | 28 MÄR |
| <p>Sri Lanka Luncheon mit dem Botschafter S.E. Hettiarachchi</p> <p>→ Hamburg</p> | 02 MÄR | <p>Fintech Summit AsiaBerlin @ Asia-Pacific Week Berlin</p> <p>→ Berlin</p> | 24 APR |
| | | <p>Germany-Singapore Business Forum 2018</p> <p>→ Hannover Messe</p> | 24 APR |

→ Nähere Infos: www.oav.de/termine/aktuelle-veranstaltungen



Als eine der größten vietnamesischen Banken in Vietnam eröffnete die Vietnam Joint Stock Commercial Bank for Industry and Trade 2011 die erste deutsche Filiale in Frankfurt am Main und im Jahr 2012 die Niederlassung in Berlin. Die VietinBank ist die erste vietnamesische Bank in Europa und bietet Hilfestellungen zu allen Themen rund um den Finanz- und Warenverkehr zwischen Vietnam und Deutschland.

Aufgrund ihrer Branchenexpertise im internationalen Firmenkundengeschäft ist sie Partner für deutsche und vietnamesische Unternehmen.

Die VietinBank setzt auf verantwortungsbewusste, nachhaltige und individuelle Finanzkonzepte, deren kreativer, kundenorientierter Ansatz geeignet ist beste Lösungen zu bieten. Bei uns steht unser Kunde im Mittelpunkt. Wir stellen sicher, dass die bereitgestellten Produkte und Dienstleistungen und der erzielte Mehrwert unseren Kunden zugutekommt.

Sprechen Sie uns an, wir beraten Sie gerne.

VietinBank
Head Office
13 Fl, 108 Tran Hung Dao
Hanoi, Vietnam
+84 4 3941 8868

in Ho Chi Minh Stadt
93-95 Ham Nghi
Dist. 1, Ho Chi Minh Stadt
+84 8 3821 0089
www.vietinbank.vn

VietinBank Filiale Deutschland
in Frankfurt
Reuterweg 44
60323 Frankfurt am Main
Tel : +49-(0)69-255119-0

In Berlin
Möllendorffstraße 44
10367 Berlin
+49-(0)30-2325797-300
www.vietinbank.de

| | |
|--------------------------|--|
| IMPRESSUM | Insight Asia-Pacific 4/2017, 30. Januar 2018 |
| HERAUSGEBER | OAV, Bleichenbrücke 9, 20354 Hamburg, Tel: +49 40 35 75 59-0, Fax: +49 40 35 75 59-25, E-Mail: oav@oav.de , Internet: www.oav.de |
| REDAKTION | Timo Prekop (ViSdP), Felicitas Kaupp, Norman Langbecker, Daniel Marek, Frederik Marochow, Lea Miram, Daniel Müller, Vi Nguyen, Sascha Nies, Özgül Orhan, Trang Phung, Felix Rust, Barbara Schmidt-Ajayi, Kim Thanh Vo |
| AUTOREN | Dr. Rupakjyoti Borah, Dr. Hubert Lienhard, Prof. Dr. Rainer Lindner, Annette Mehlhorn, Matthias Naß, Sascha Nies, Alexander Oldenburg, Volker Pabst, Dr. Volker Stanzel, The East Asia Forum Editorial Board |
| ART DIRECTION | Riemer GmbH & Co. KG |
| BILDNACHWEIS | Beiersdorf AG (S. 32), Fotolia (S. 21), Freepik (S. 24), Handelskammer Hamburg (S. 27), Christian Kruppa (S. 16, 17), Helge Mundt (S. 31), Pexels (S. 8, 9, 13), OAV (S. 6), VERLAG C. H. BECK (S. 24), Zhonghao Yan (S. 31) |
| DRUCK | Riemer GmbH & Co. KG |
| ERSCHEINUNGSWEISE | vierteljährlich |



16th ASIA-PACIFIC CONFERENCE of German Business

01 - 03 NOVEMBER
JAKARTA 2018

Register Now

for the flagship event of German business in the Asia-Pacific region. The 16th Asia-Pacific Conference of German Business (APK) will take place in Ritz Carlton, Pacific Place, Jakarta from November 01 – 03, 2018. The APK is the largest networking event of German business in Asia-Pacific, attracting up to 1.000 delegates to discuss and promote economic relations between Europe's biggest economy and the fastest growing region in the world.

Secure your Early Bird rate before April 30, 2018.



www.apk2018.com

#apk2018

DIAMOND SPONSORS



SCHAEFFLER



COMMERZBANK
The bank at your side



PLATINUM SPONSORS



GD Giesecke+Devrient
Creating Confidence



GOLD SPONSORS

MERCK



ING



LB BW
Landesbank Baden-Württemberg



SILVER SPONSORS

Heraeus

BIBRAUN
SHARING EXPERTISE



KPMG

Boehringer
Ingelheim

Rödl & Partner

DZ BANK
Bank on Germany

Bayern LB

Luther.

ORGANIZERS



APA
Asia-Pacific Committee
of German Business



SUPPORTING ORGANIZATION

GTAI GERMANY
TRADE & INVEST