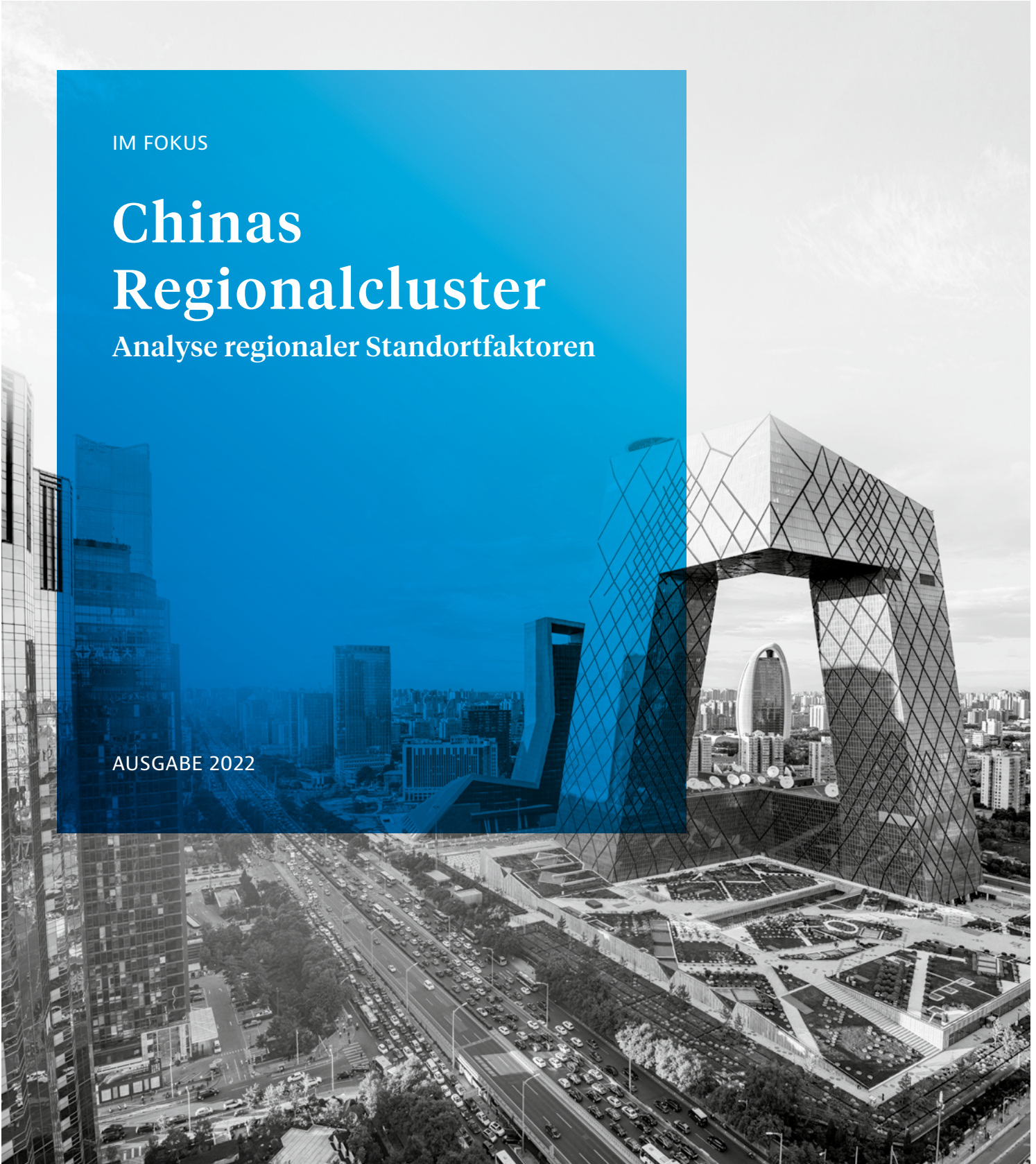


IM FOKUS

Chinas Regionalcluster

Analyse regionaler Standortfaktoren

AUSGABE 2022



Die Region entscheidet

Trotz eines immer schwierigeren Wirtschaftsumfelds bleibt China als zweitstärkste Volkswirtschaft und bevölkerungsreichstes Land ein wichtiger Unternehmensstandort. Seine Größe, aber auch regionale Unterschiede in Kultur und Wirtschaftskraft machen eine regionale Marktstrategie notwendig.

Viele deutsche Firmen haben sich in den drei größten Wirtschaftszentren des Landes niedergelassen – im Jangtse-Delta bei Shanghai, in der Bohai-Region rund um die Hauptstadt Beijing sowie in der Greater Bay Area mit Shenzhen, Guangzhou und der Sonderverwaltungsregion Hongkong. Die weit ausgebaute Infrastruktur mit einigen der größten Flug- und Containerhäfen der Welt, gut ausgebildete Fachkräfte sowie die Nähe zu Netzwerken aus Zulieferern und Kunden machen diese Regionen besonders attraktiv. Auch einige der weltweit führenden Innovationscluster befinden sich dort. Im Zuge politischer Initiativen haben aber Unternehmensstandorte in Zentral- und Westchina, etwa das Chengdu-Chongqing-Cluster, an wirtschaftlicher Bedeutung gewonnen.

Diese Publikation gibt einen Überblick über Regionalcluster in den Bereichen Wirtschaft, Konsum, Logistik, Produktion, Innovation und Start-ups in China. Sie soll Unterstützung bei der Standortwahl sowie Orientierung in einem der wichtigsten deutschen Abnehmermärkte bieten. Weitere Informationen zum Land finden Sie unter www.gtai.de/china.

Wir wünschen Ihnen viel Freude beim Lesen!



Christina Otte
Deputy Director Ostasien

christina.otte@gtai.de
T +49 228 249 93-323

Inhalt

WIRTSCHAFT

- 4 Ostküste bleibt wirtschaftsstark

KONSUM

- 6 In urbanen Clustern nimmt Verbrauch zu

LOGISTIK

- 8 Küstennahe Regionen dominieren

PRODUKTION

- 10 Resiliente Lieferketten aufbauen

INNOVATION UND START-UPS

- 12 Erfinderisch entlang der Ostküste

- 15 IMPRESSUM

Ostküste bleibt wirtschaftsstark

Inland holt nur bedingt auf

Die Wirtschaftskraft der zweitgrößten Volkswirtschaft der Welt ist innerhalb des Landes sehr unterschiedlich verteilt. An der Spitze liegen die Provinzen Guangdong, Jiangsu und Shandong, deren Wirtschaftsleistung jeweils der Indonesiens, Mexikos und der Schweiz entspricht. Das Schlusslicht Tibet trägt demgegenüber 50-mal weniger zum Bruttoinlandsprodukt bei.

Wirtschaftsgeografen setzen China häufig mit einem Kontinent gleich, dessen Regionen stark auseinanderklaffen. Für knapp die Hälfte des chinesischen Bruttoinlandsprodukts (BIP) waren 2020 die drei größten Wirtschaftszentren des Landes verantwortlich: das Jangtse-Delta rund um Shanghai, die Bohai-Region mit der Hauptstadt Beijing (Jing-Jin-Ji genannt) und die Provinz Guangdong in der Greater Bay Area (GBA), zu der auch die Sonderverwaltungsregionen Hongkong und Macau gehören. Fast die Hälfte der städtischen Beschäftigten war 2019 in einem dieser drei Wirtschaftskluster entlang der Süd- und Ostküste tätig. Ein weiteres Viertel an Wirtschaftsleistung und Beschäftigten entfällt auf die drei Cluster Zentralchina, den Chengdu-Chongqing-Wirtschaftsgürtel sowie Nordostchina (Dongbei).

Jangtse-Delta am beliebtesten

Auf die Wirtschaftszentren der Süd- und Ostküste konzentrieren sich internationale Unternehmen noch stärker als chinesische Firmen. Von den ausländischinvestierten Industrieunternehmen entfielen 2019 alleine 65 Prozent auf das Jangtse-Delta und die GBA. Die zahlreichen, seit den 80er-Jahren dort eingerichteten Sonderwirtschaftszonen mit ihren guten logistischen Voraussetzungen haben dazu beigetragen. Einige von ihnen sind zu wichtigen internationalen Handelszentren avanciert.

Bereits seit der Jahrtausendwende versucht die chinesische Regierung, unter anderem mit der Go-West-Politik, Unternehmen dazu zu bewegen, in Zentral- und Westchina zu investieren und diese Gebiete so stärker wirtschaftlich zu entwickeln. Die 2013 initiierte Belt-and-Road-Initiative ist ein weiterer Vorstoß, um die Westprovinzen mit den Nachbarstaaten zu vernetzen und an den internationalen Warenverkehr anzubinden.

Tatsächlich konnten die Provinzen in Zentral- und Westchina seither wirtschaftlich aufholen. So stiegen die jeweiligen BIP-Anteile 2020 im Vergleich zu 2000 sowohl in Zentralchina mit den drei Provinzen Hubei, Hunan und Henan (13,8 Prozent versus 12,1 Prozent) als auch im Chengdu-Chongqing-Cluster (7,2 Prozent versus 5,7 Prozent). Während die Bohai-Region, das Jangtse-Delta und die GBA ihre Anteile weitgehend stabil halten konnten, verzeichnete vor allem Nordostchina Einbußen (3,7 Prozent versus 6,4 Prozent).

Qualitatives Wachstum angestrebt

Eine rein quantitative wirtschaftliche Entwicklung der Regionen strebt die Zentralregierung aber nicht mehr an. Mit dem 14. Fünfjahresplan setzt sie auf qualitatives Wachstum, das die Erreichung von Klima- und Umweltzielen sowie sicherheitspolitische Aspekte wie etwa die Energieversorgung einschließt.

Landesweit will die Regierung Innovationskapazitäten ausbauen und Hightechcluster fördern. In insgesamt neun Provinzen entstehen 25 moderne Fertigungskluster, die Hälfte in den beiden Provinzen Guangdong und Jiangsu. Dort sollen strategische Industrien wie moderne Informations- und Kommunikationstechnologie, Biotechnologie, neue Energien, neue Materialien, High-End-Ausrüstung, Fahrzeuge mit alternativen Antrieben, Umwelttechnik, Luft- und Raumfahrt sowie Schiffstechnik entwickelt werden. So soll sich der Wertschöpfungsanteil dieser Industrien am BIP von 11,5 Prozent im Jahr 2019 auf 17 Prozent bis 2025 erhöhen.

Strukturwandel begleiten

Eine Herausforderung bleibt es, bisher weniger entwickelte Regionen wirtschaftlich zu integrieren sowie den strukturellen Wandel von der Schwerindustrie hin zu mehr Hightech und Dienstleistungen zu begleiten. Dies gilt gerade für die Provinzen Heilongjiang, Shanxi, Liaoning, Jilin oder Hebei. Dort belasten Überkapazitäten die Wirtschaftskraft vor allem in den staatlich geprägten Sektoren wie dem Bergbau und der Stahlindustrie.



Die drei größten Zentren erwirtschaften die Hälfte von Chinas BIP

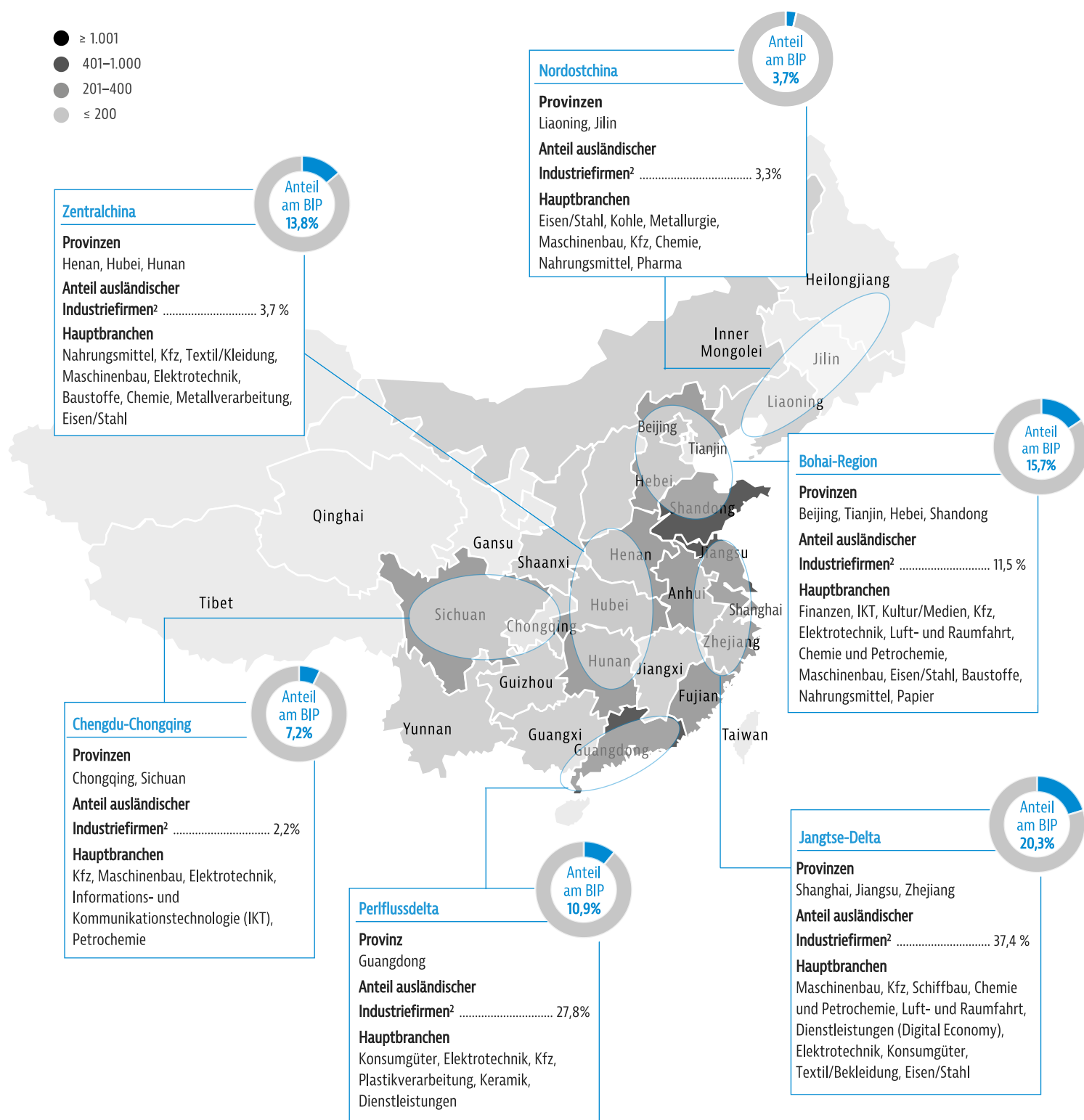


Weitere Informationen finden Sie unter:
www.gtai.de/china-regionen

Chinas Wirtschaftsregionen 2020¹

Bruttoinlandsprodukt nach Provinz in Milliarden US-Dollar

- ≥ 1.001
- 401–1.000
- 201–400
- ≤ 200



1) umgerechnet zum Jahresdurchschnittskurs 2020, 1 US-Dollar (US\$) = 6,9042 Renminbi Yuan (RMB)

2) Industriefirmen mit Auslandskapital 2019 mit einem Umsatz von 20 Millionen RMB inklusive aus Hongkong, Macau und Taiwan

Quellen: National Bureau of Statistics of China; Berechnungen von Germany Trade & Invest

In urbanen Clustern nimmt Verbrauch zu

90 Prozent des Wachstums in Städten

Mit 1,4 Milliarden Verbrauchern zählt China zu den größten Konsumgütermärkten der Welt. E-Commerce, eine wachsende Mittelschicht und Urbanisierung sorgen für eine anhaltende Dynamik. Zudem möchte die Regierung mit der Dual-Circulation-Strategie den Binnenkonsum fördern. Auch künftig dürfte vor allem die Bevölkerung in den großen Städteclustern den Verbrauch anheizen.

Etwa 90 Prozent des Konsumwachstums in China dürften in Städten generiert werden, schätzen Experten des McKinsey Global Institute. Ein Grund dafür, dass dort signifikant mehr gekauft wird, sind die höheren Haushaltseinkommen. Je höher das Einkommen, desto höher die Verbrauchsausgaben: Im Jahr 2020 lagen die Pro-Kopf-Ausgaben in Chinas Städten fast doppelt so hoch wie in ländlichen Regionen.

Der Privatkonsum soll künftig eine größere Rolle für Chinas Wirtschaft spielen. De facto sank der Konsumbeitrag zum Bruttoinlandsprodukt von rund 62 Prozent Anfang des Jahrtausends auf 54 Prozent 2020.

Einkommen verdoppeln sich bis 2030

Am meisten geben die Menschen in den Megastädten Shanghai und Beijing sowie in den Provinzen Zhejiang, Guangdong und Tianjin aus, mit jeweils über 4.000 US-Dollar (US\$) pro Kopf im Jahr 2020. Bis 2030 soll der Privatkonsum im Land auf 12,7 Billionen US\$ ansteigen, so eine Studie von Morgan Stanley vom Januar 2021. Gemäß der Analyse sollen sich auch die jährlich verfügbaren Einkommen auf 12.000 US\$ verdoppeln. McKinsey Global Institute schätzt, dass die Einkommen der oberen Mittelklasse und darüber bis 2030 um fast 70 Prozent steigen. Erfasst sind Haushalte mit Jahreseinkommen über 22.000 US\$ auf Kaufkraftparität 2011. Damit würde China dann so viele dieser Haushalte aufweisen wie Europa und die USA zusammen.

Zum anderen dürften die 19 Städtecluster, die die Regierung im Nationalen Plan für die neuartige Urbanisierung (2014 bis 2020) ausgerufen hat, den Konsum ankurbeln. Schon jetzt tragen sie laut Hu Zucai, dem Vizeleiter der Nationalen Entwicklungs- und Reformkommission, 80 Prozent zum chinesischen Bruttoinlandsprodukt bei und beherbergen 75 Prozent der Gesamtbevölkerung.

Urbanisierung schreitet voran

China hat in den letzten Jahren einen rapiden Zuzug in die Städte erfahren: Lebten um die Jahrtausendwende erst 38 Prozent der Bevölkerung in Städten, waren es 2020 bereits 64 Prozent. Geht es nach der Regierung und ihrem 14. Fünfjahresplan, soll sich die Quote der städtischen Bevölkerung bis 2025 auf 65 Prozent erhöhen. Hierzu sollen Beschränkungen bei der Haushaltsregistrierung von Wanderarbeitern (Hukou) in Städten mit weniger als 5 Millionen Einwohnern entfallen oder gelockert werden. Da der Bezug sozialer Leistungen an den Hukou geknüpft ist, kehren viele Wanderarbeiter im Alter häufig in ländliche Regionen zurück.

In den Städten der Volksrepublik wird künftig aber nicht nur mehr, sondern auch anders konsumiert. Die Haushaltsgröße sinkt, es gibt immer mehr Einzelhaushalte. McKinsey beziffert ihren Anteil 2021 auf 15 bis 20 Prozent. Außerdem wird eine Zunahme an älteren Verbraucherschichten erwartet. Laut McKinsey werden die über 60-Jährigen bis 2030 rund ein Viertel der chinesischen Bevölkerung ausmachen. Das hat Auswirkungen auf die Konsumgewohnheiten. Beispielsweise steigt der Bedarf an Haustieren und Haustierzubehör. Künftig dürften zudem umweltfreundliche sowie gesundheitsfördernde Produkte und Dienstleistungen gefragt sein.

E-Commerce bietet Absatzchancen

In China beeinflussen sich zudem Onlinehandel und Urbanisierung gegenseitig. Das Land gilt als Vorreiter beim E-Commerce. Etwa ein Drittel der Einzelhandelsumsätze in China wurde 2020 online generiert. Dabei hält der Onlinehandel Chancen für bisher wenig erschlossene Städte und ländliche Regionen bereit, indem dortige Händler lokale

Erzeugnisse und Agrarprodukte online vermarkten und an die städtische Bevölkerung verkaufen.

Über Cross-Border-E-Commerce-Zonen können sogar Verkäufer aus dem Ausland ohne Niederlassung in China an chinesische Kunden liefern, was ihnen einen niederschweligen Markteintritt ermöglicht. Seit 2015 sind insgesamt 105 dieser Pilotzonen an den Start gegangen. Mit einem

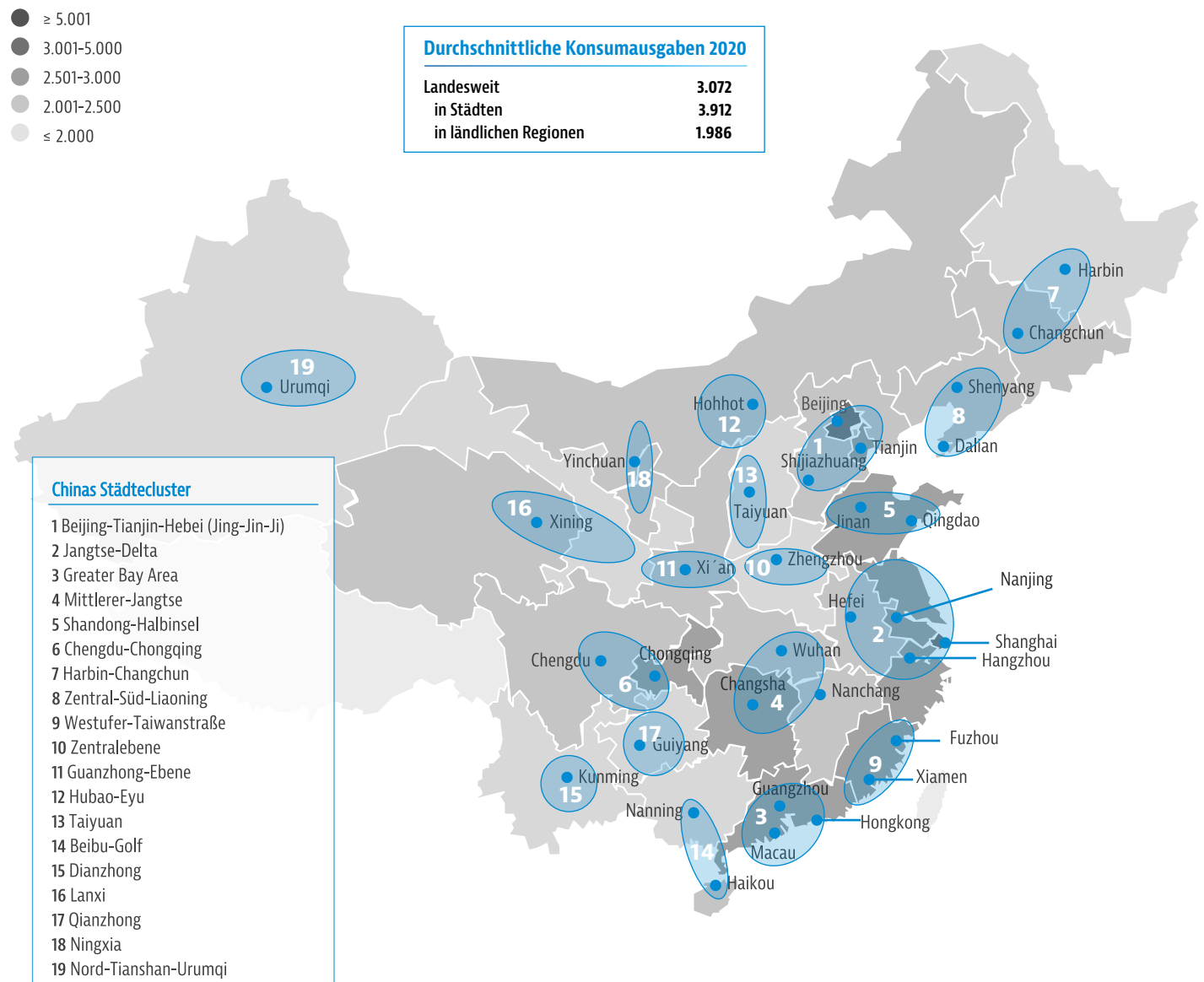
Fokus auf die Ostprovinzen erstrecken sie sich auf alle Landesteile mit Ausschluss Tibets. Angesichts der steigenden Bedeutung des E-Commerce dürfen soziale Medien und insbesondere Livestreaming in der Marketingstrategie für den chinesischen Markt nicht fehlen.



Weitere Informationen finden Sie unter:
www.gtai.de/china-konsum

Konsumausgaben und geplante Städtecluster in China 2020*

Jährliche durchschnittliche Konsumausgaben pro Kopf nach Provinz in US-Dollar



*) Zuordnung der Cluster auf Basis des 14. Fünfjahresplans, umgerechnet zum Jahresdurchschnittskurs 2020, 1 US\$ = 6,9042 Renminbi Yuan
Quellen: National Bureau of Statistics of China; 14. Fünfjahresplan (2021 bis 2025); Berechnungen von Germany Trade & Invest

Küstennahe Regionen dominieren

Ausbau des Schienennetzes geplant

Ein Standortvorteil Chinas ist die gut ausgebauten und moderne Infrastruktur, die Unternehmen einen raschen und preisgünstigen Transport garantiert. Insbesondere im Ex- und Importgeschäft kann die Volksrepublik punkten.

Eine Ballung von Containerhäfen gibt es regional betrachtet im östlichen Jangtse-Delta sowie in der südlichen Greater Bay Area (GBA), die auch als Perlfussdelta bekannt ist. Dort schlägt das Herz der chinesischen Exportindustrie. In der GBA liegen die Terminals von Guangzhou, Shenzhen und der Sonderverwaltungsregion Hongkong in unmittelbarer Nähe. Zusammengerechnet brachten es die drei Häfen 2020 auf ein Umschlagsvolumen von 68 Millionen Zwanzig-Fuß-Standardcontainer. Zum Vergleich: Die deutsche Seeschifffahrt kam 2020 lediglich auf einen Containerumschlag von 14 Millionen Zwanzig-Fuß-Standardcontainer.

Bei den Exporten der Volksrepublik handelt es sich größtenteils um Waren mit einem ungünstigen Wert-Gewicht-Verhältnis, die per Schiff transportiert werden. Im Gegensatz dazu bestehen die chinesischen Einfuhren vielfach aus leichten High-techprodukten, die per Flugzeug befördert werden. Der mit Abstand umschlagsstärkste Frachtflughafen liegt in Hongkong. Doch die Konkurrenz in Guangzhou und Shenzhen dürfte zumindest mengenmäßig aufholen. Auch die beiden Flughäfen Hongqiao und Pudong in Shanghai werden ihre Kapazitäten in den nächsten Jahren weiter ausbauen.

Bahnfracht bleibt Nischenangebot

Der Großteil der Waren innerhalb des Landes wird jedoch über das Straßennetz transportiert, das in den kommenden Jahren weiter ausgebaut wird. Chinas Schwäche in der Logistik liegt daher weniger im physischen Infrastrukturbereich, vielmehr gibt es Verbesserungspotenzial in der Administration. Die schlechteste Bewertung im Logistics Performance Index erhält China in der Zollabfertigung. Während der Coronapandemie kam es 2021 zu Schließungen von Containerhäfen und erheblichen Lieferverzögerungen.

Aufgrund der Lieferengpässe und der Pandemie erfreut sich die Bahnverbindung zwischen China und Europa einer steigenden Beliebtheit. Seit 2011 verkehren auf verschiedenen Strecken Containerzüge, die bis nach Spanien fahren. In Deutschland werden unter anderem Duisburg, Hamburg und Nürnberg angesteuert. Trotz eines stark zunehmenden Verkehrs bleibt das absolute Transportvolumen aber gering. Noch handelt es sich um ein Nischenangebot.

Der Zug ist etwa doppelt so schnell wie der Seeverkehr und preislich wesentlich günstiger als die Beförderung per Luft. Daher bietet sich der Schienenverkehr insbesondere für Unternehmen an, die im Großraum Chengdu-Chongqing produzieren. Denn dortige Firmen müssen ihre Waren für den Export per Binnenschiff oder Lkw zunächst zu den Containerterminals nach Shanghai befördern, was Transportzeiten und -kosten erhöht.

Künftig niedrigere Logistikkosten

China baut den Bahnfrachtverkehr nach Südostasien aus, unter anderem nach Laos und Thailand. Darüber hinaus will die Regierung das nationale Bahnnetz bis 2035 auf rund 200.000 Kilometer erweitern – eine Steigerung von 37 Prozent gegenüber 2021. Bei den Hochgeschwindigkeitsstrecken ist im selben Zeitraum sogar ein Plus von 84 Prozent auf 70.000 Kilometer anvisiert. Dadurch wird der Flugverkehr aber nicht obsolet. Im Gegenteil: Das Reich der Mitte will bis 2035 insgesamt 162 neue Airports bauen. Die meisten sollen kleine Regionalflughäfen im Hinterland werden.

Experten rechnen in den nächsten Jahren mit einer weiteren Verbesserung der Infrastruktur und sinkenden Transportzeiten. Dabei werden vor allem Städte im Landesinneren profitieren, denn sie werden nicht nur stärker ins nationale Verkehrsnetz integriert. Vor allem westliche Regionen dürften im Zuge der Belt-and-Road-Initiative außerdem einen besseren Zugang zu den Nachbarländern erhalten.

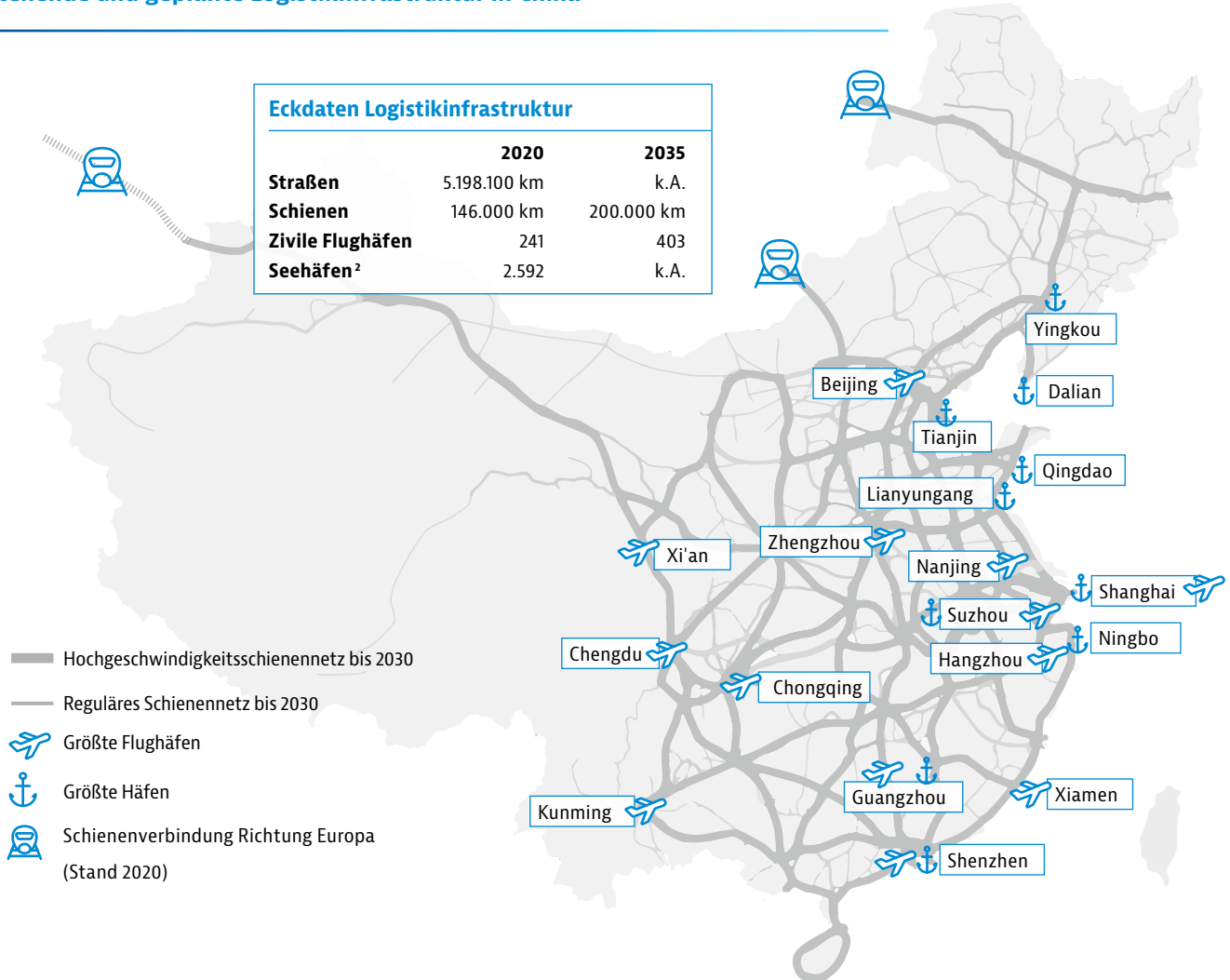


Sieben der zehn größten Containerhäfen der Welt liegen in China



Weitere Informationen finden Sie unter:
www.gtai.de/china-transport

Bestehende und geplante Logistikinfrastruktur in China¹



Top-10 Häfen 2020

Frachturnschlag in Millionen Zwanzig-Fuß-Standardcontainer; Anteile in Prozent

Häfen	Menge	Anteil
Shanghai	43,5	16,7
Ningbo-Zhoushan	28,7	11,0
Shenzhen	26,6	10,2
Guangzhou	23,2	8,9
Qingdao	22,0	8,5
Tianjin	18,4	7,1
Hongkong, SVR	18,0	6,9
Xiamen	11,4	4,4
Dalian	6,5	2,5
Yingkou	5,7	2,2
Gesamt China²	264,3	100,0

Top-10 Flughäfen 2020

Frachturnschlag in Tausend Tonnen; Anteile in Prozent

Flughäfen	Menge	Anteil
Hongkong, SVR	4.473	21,8
Shanghai (Pudong und Hongqiao)	4.025	19,6
Guangzhou	1.759	8,6
Shenzhen	1.399	6,8
Beijing	1.210	5,9
Hangzhou	802	3,9
Zhengzhou	639	3,1
Chengdu	619	3,0
Chongqing	411	2,0
Nanjing	389	1,9
Gesamt China²	20.548	100,0

1) schematische Nachzeichnung auf Basis des Mittel- bis langfristigen Plans für das Eisenbahnnetz 2016 bis 2030
 2) inklusive Hongkong, SVR
 Quellen: National Bureau of Statistics of China; Ministry of Transport; Civil Aviation Administration of China; Staatsrat der Volksrepublik China; World Shipping Council; 14. Fünfjahresplan; Mittel- bis langfristiger Plan für das Eisenbahnnetz 2016 bis 2030

Resiliente Lieferketten aufbauen

Jangtse-Delta gewinnt an Beliebtheit

Deutsche Unternehmen in China bauen ihre Kooperationen und Netzwerke mit Kunden und Zulieferern vor Ort weiter aus. Dies zeigt sich vor allem im Jangtse-Delta und in der Bohai-Region, wo die meisten deutschen Firmen im Maschinenbau, der Chemie sowie im Kfz-Bereich angesiedelt sind. Aufgrund des Zusammenspiels zwischen Wertschöpfungstiefe und Innovationsfähigkeit führt an diesen Regionen sowie der Greater Bay Area kein Weg vorbei.



In Taicang bei Shanghai befindet sich die größte Ansiedlung deutscher Mittelständler außerhalb Deutschlands

Die Lieblingsregion des deutschen Maschinenbaus ist das Jangtse-Delta. Sie trug 2019 allein 39 Prozent zum landesweiten Branchenumsatz bei. Nach Angaben des Verbands Deutscher Maschinen- und Anlagenbau (VDMA) hat China 2020 weltweit die meisten Maschinen exportiert und liegt damit erstmals vor Deutschland. Ein Großteil stammt aus dieser, eher privatwirtschaftlich geprägten Region. Im Gegensatz dazu stehen die staatlich geprägte Bohai-Region oder die Provinz Liaoning – Heimat der zwei großen staatlich kontrollierten Maschinenkonzerne Dalian Machine Tools Group und Shenyang Machine Tools Group.

Nordwestlich von Shanghai ist in Taicang die größte Ansiedlung deutscher Mittelständler außerhalb Deutschlands mit mittlerweile über 400 Firmen entstanden, darunter zahlreiche Maschinenbauer und Kfz-Zulieferer. Trotz steigender Kosten überwiegt bei deutschen Mittelständlern der Vorteil der Nähe zur Lokalverwaltung, zu den Zulieferernetzwerken, zu Shanghai sowie zu Abnehmern im wirtschaftsstarken Jangtse-Delta.

Elektroautocluster entstehen

Auch im Kfz-Sektor ist das Jangtse-Delta mit einem Anteil von 28 Prozent am Gesamtumsatz der Automobilbranche stark vertreten. Hier sind sowohl „alte“ wie „neue“ Autobauer der Elektromobilität ansässig. So rollen im neuen VW-SAIC-Werk in Jiading nur noch Elektroautos vom Band. Ebenfalls hat Tesla in der Special Trade Zone Linggang in Shanghai seine erste Fabrik außerhalb der USA gebaut. Im benachbarten Zhejiang produziert Geely sowohl Verbrenner- wie E-Autos und CATL fertigt dort Batterien. Neue Branchencluster sind auch in Hefei, Chongqing oder Shenzhen entstanden.

China setzt auf eine batteriebetriebene (teil-)autonome Mobilität. Internetgrößen wie Baidu (Beijing) oder Tencent sowie Kommunikationsspezialist Huawei (beide Shenzhen) drängen verstärkt in den Bereich. Doch auch Start-ups wie WM Motors (Shanghai) oder XPeng (Shenzhen) sind bei Connected Cars und (teil-)autonom fahrenden Fahrzeugen gut aufgestellt. Parallel entsteht entlang der Ostküste eine Batterieladeinfrastruktur. Doch Subventionsanreize fördern verstärkt Brennstoffzellenfahrzeuge. Städtecluster um Shanghai sowie um Beijing wurden im Sommer 2021 als erste Pilotcluster für diese Fahrzeuge ausgewählt. Deutsche Zulieferer stellen sich diesen Veränderungen. Die Nähe zum Kunden ist dabei ein Muss.

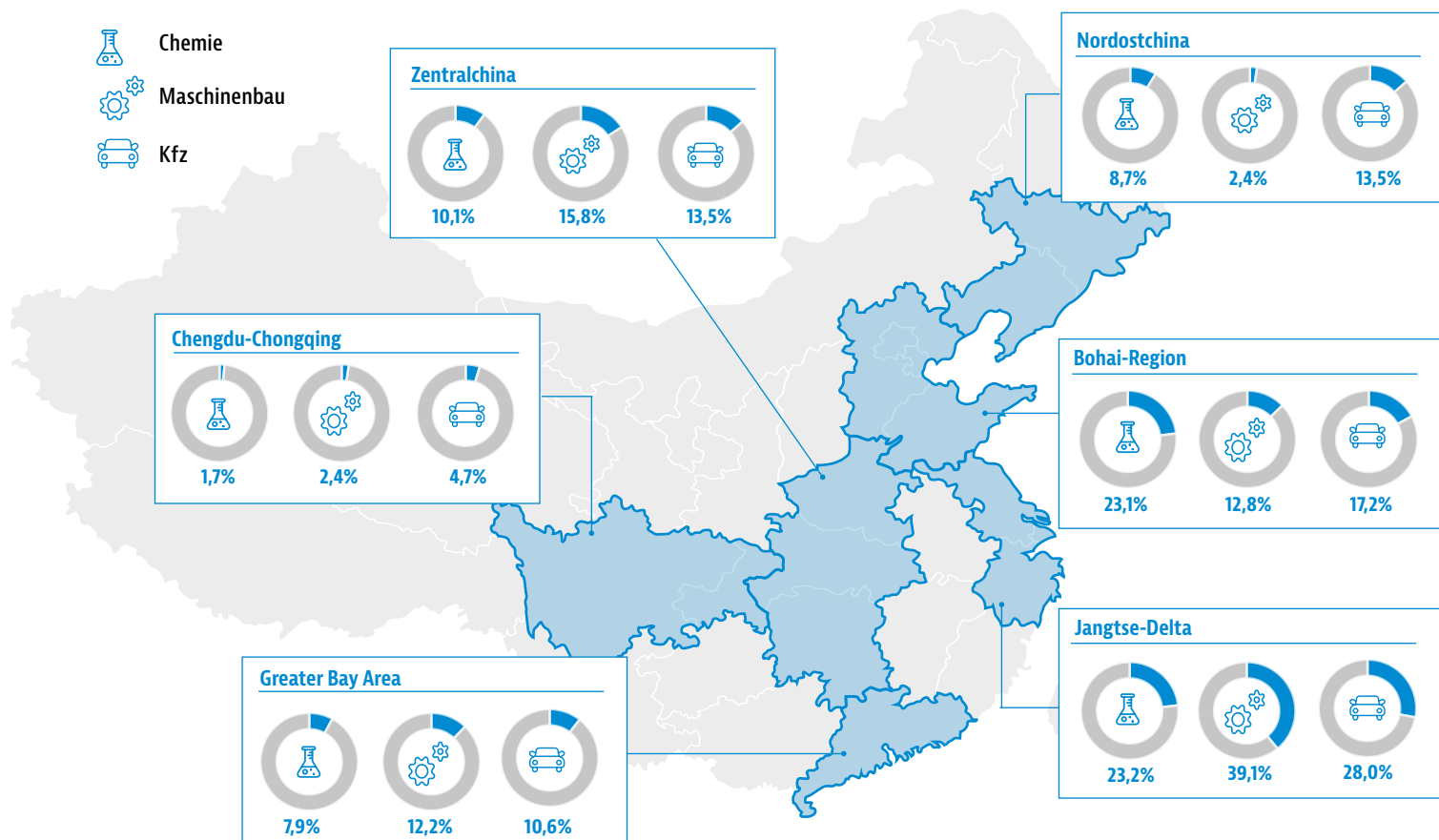
Regierung forciert moderne Chemieparks

Die Chemieindustrie gilt als einer der größten industriellen Emittenten von Kohlenstoffdioxid (CO₂). Sie spielt daher auf dem Weg hin zu CO₂-Neutralität bis 2060 eine große Rolle. Die Regierung forciert die Konzentration der Branche in modernen Chemieparks. Als wettbewerbsstärkste Einrichtung steht seit Jahren der Shanghai Chemical Industry Park mit über 300 Firmen landesweit an der Spitze. Führende internationale Chemieunternehmen wie Merck, Böhlinger-Ingelheim oder Lanxess haben sich dort angesiedelt. Das Herz der Chemiebranche schlägt im Jangtse-Delta, dicht gefolgt von der Bohai-Region. Das rund 10 Milliarden Euro teure erste Hightechverbundprojekt in China baut BASF derzeit jedoch in der Greater Bay Area bei Zhanjiang in Guangdong. Nach Fertigstellung 2030 wird es der drittgrößte Produktionsstandort von BASF weltweit sein.

Das Jangtse-Delta dürfte für deutsche Unternehmen der Favorit bleiben. Dabei gewinnt das zentrumsnahe, aber preiswertere Umland an Attraktivität. Deutsche Firmen überlegen jedoch, sich in China resilienter und damit regional diversifizierter aufzustellen. Vor allem multinationale Unternehmen sind an mehreren Standorten vertreten. Ob Zentral- oder Westchina mittelfristig profitieren, bleibt abzuwarten. Denn mehr Verwaltungserfahrung und effiziente Strukturen an der Ostküste gewinnen gerade in Krisenzeiten klar an Bedeutung.

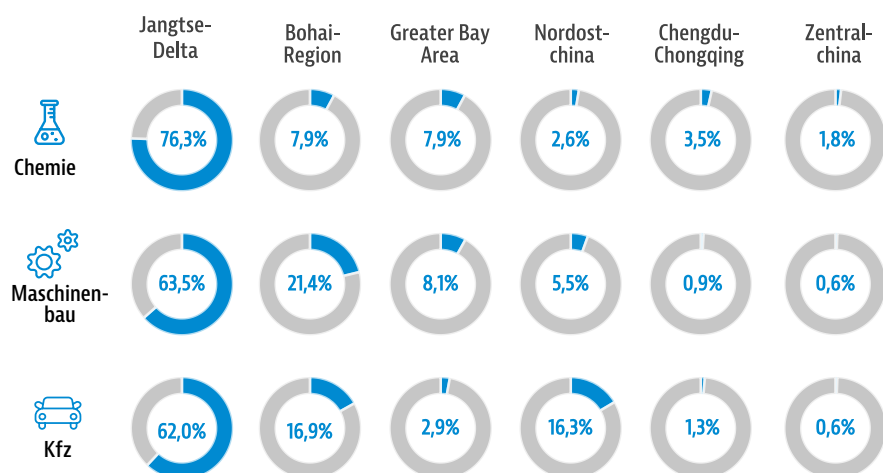
Regionale Verteilung chinesischer Firmen in ausgewählten Sektoren 2020¹

Anteil der Unternehmen am inländischen Branchenumsatz



Regionale Verteilung deutscher Firmen in China in ausgewählten Sektoren 2020²

Anteil an Gesamtzahl der deutschen Unternehmen im jeweiligen Sektor



Deutsche Handelskammer in China (AHK)

Mit 2.300 Mitgliedern ist sie offizieller Verband deutscher Unternehmen in China. Die Kammer ist Plattform der deutsch-chinesischen Business Community und vertritt die Interessen ihrer Mitglieder gegenüber Stakeholdern wie der Politik oder der allgemeinen Öffentlichkeit.



1) erfasst sind Unternehmen mit einem Mindestjahresumsatz von 20 Millionen Renminbi Yuan; 2) basierend auf der Anzahl deutscher Unternehmen, die bei der Deutschen Handelskammer in China mit chinesischer Firmenadresse registriert sind, inklusive Joint Ventures und Tochterfirmen, ohne Repräsentanten; Doppelungen durch Mehrfachnennung möglich; Chemie ohne Pharmazeutika; regionale Verteilung der Firmen steht in Zusammenhang mit den Standorten der Deutschen Handelskammer in China, daher könnte die tatsächlich regionale Verteilung aller deutschen Firmen in China leicht abweichen
Quellen: China Statistical Yearbook und Statistische Jahrbücher der jeweiligen Provinzen 2020; AHK China

Erfinderisch entlang der Ostküste

Spitzenforschung in Chinas Megastädten

Chinesische Industriekunden sind anspruchsvoll, experimentierfreudig und risikobereit – das trifft vor allem auf die Branchenfürher zu. Diese wollen ausländische und deutsche Firmen als Kunden erhalten oder neu gewinnen. Dafür sind eigene Kapazitäten vor Ort notwendig. Die meisten Innovationscluster befinden sich entlang der Ostküste. Dort sind auch Chinas führende Start-up-Hubs entstanden.

Ausländische wie deutsche Unternehmen sind feste Bestandteile der inländischen Wertschöpfungsketten Chinas. Die Kooperation sowie das Netzwerk mit Kunden und Zulieferern vor Ort werden immer enger. Gemeinsam erarbeiten ausländische Firmen Produktanpassungen und zunehmend auch Neuentwicklungen. Diese innovativen Kooperationen finden häufig im Jangtse-Delta und in der Greater Bay Area statt. In Jiangsu waren 2019 rund 44 Prozent der Firmen mit einem Mindestjahresumsatz von umgerechnet knapp 3 Millionen US-Dollar (US\$) und in Zhejiang knapp 42 Prozent innovativ aktiv. An dritter Stelle lag 2020 die Provinz Guangdong mit knapp 37 Prozent.

Firmen profitieren nicht nur von den dortigen Spitzenuniversitäten und deren Absolventen, sondern auch von der kräftigen Unterstützung der finanzstarken Provinzregierungen entlang der Ostküste. Jährlich investieren die Provinzen hohe Summen in die Förderung strategischer Branchen wie moderne Informations- und Kommunikationstechnologie, Biotechnologie, künstliche Intelligenz oder Robotik.

Kunden bringen Neuentwicklungen voran

Doch Geld allein bringt keine Innovationen hervor, entscheidend sind die Netzwerke mit Zulieferern und Kunden. Mit hohen Ansprüchen an die zeitliche und qualitative Bearbeitung ihrer Aufträge gelten vor allem letztere als Treiber der Entwicklung in China. Innovative Unternehmen im stark privatwirtschaftlich geprägten Zhejiang kooperieren zu knapp 54 Prozent mit ihren Kunden und zu 38 Prozent mit ihren Zulieferern. In Jiangsu und Guangdong liegen die Anteile etwa gleich auf.

Es verwundert daher wenig, dass die beiden Provinzen Guangdong und Jiangsu 2019 über die Hälfte

aller Zentren bei Forschung und Entwicklung (FuE) sowie 19 Prozent, respektive 16 Prozent der FuE-Beschäftigten in Unternehmen stellten. Basierend auf den Indikatoren der World Intellectual Property Organisation von 2021 ist die Region Shenzhen-Hongkong-Guangzhou hinter Tokio-Yokohama die zweitinnovativste weltweit. Allein ein Drittel aller aus China exportierten Hightechprodukte stammte im 1. Halbjahr 2021 aus Shenzhen.

Kampf um Fachkräfte

Ein Fünftel aller inländischen Rechte aus geistigem Eigentum (Patente, Gebrauchs- und Geschmacksmuster) entfielen 2019 auf Guangdong. Auch bei den inländischen Patentanmeldungen rangiert die Provinz deutlich vor Jiangsu, Beijing und Zhejiang auf Platz 1. Dies liegt nicht zuletzt an der Stadt Shenzhen mit ihrer aktiven Start-up-Szene, die als das Silicon Valley of Hardware gilt. Die 1980 gegründete erste Sonderwirtschaftszone Chinas hat sich zu einem Schmelztiegel inländischer Fachkräfte im Technologiesektor und risikofreudiger Unternehmer entwickelt.

Neben Beijing, Shanghai und Hangzhou bildet Shenzhen eines der führenden Start-up-Cluster in China. Es ist die Heimat der Telekommunikationsausrüster Huawei und ZTE sowie von Tencent, dem führenden Gamingkonzern und Begründer des WeChat-Universums. Ebenso ist mit DJI der weltweit größte Hersteller ziviler Drohnen in Shenzhen angesiedelt. Dort befindet sich auch der Sitz der BGI Group, die eine der weltweit größten Gendatenbanken betreibt.

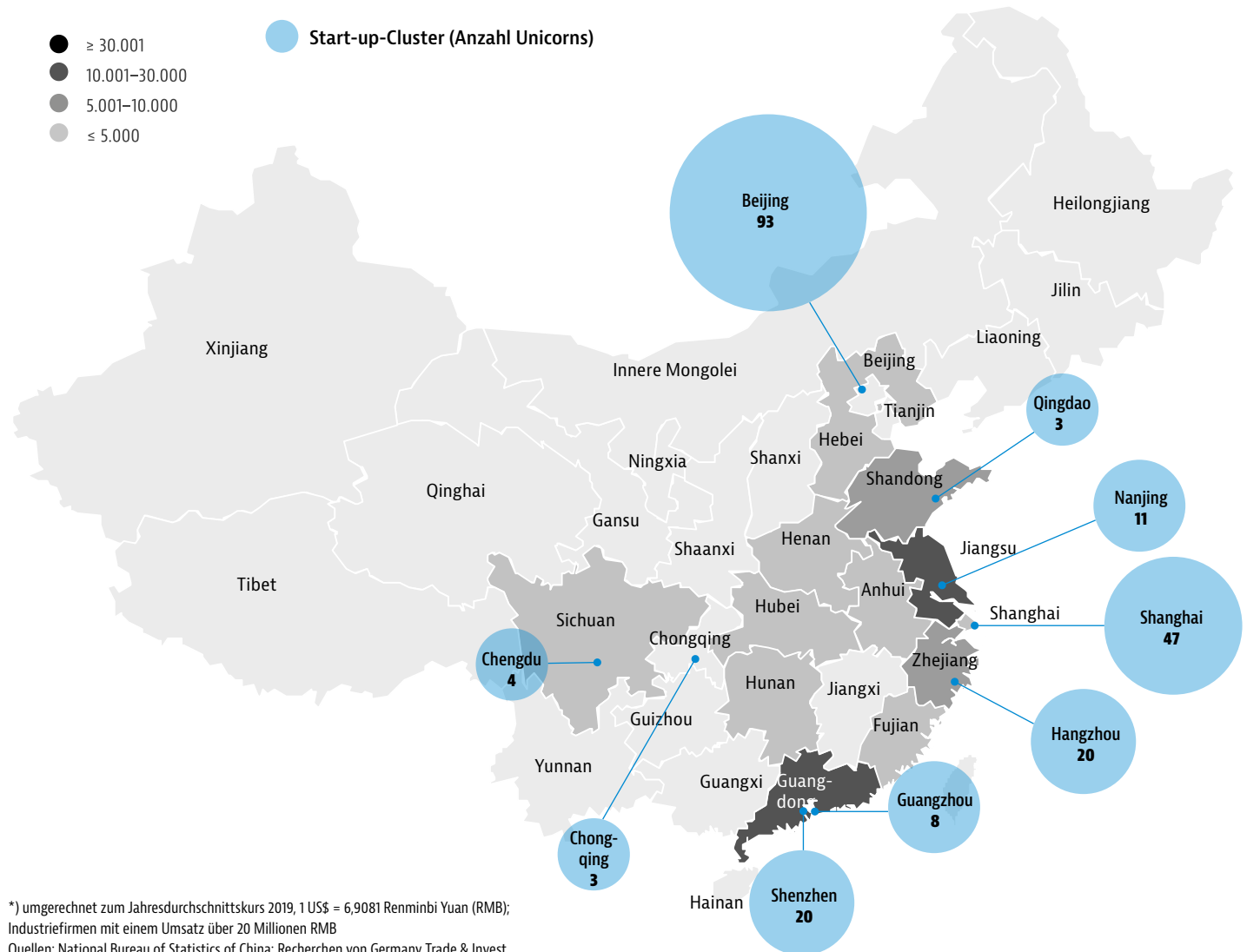
Bei der Anzahl der Unicorns, Start-ups mit einer Marktbewertung vor Börsengang von mehr als 1 Milliarde US\$, hat hingegen Beijing die Nase vorne. Dies liegt vor allem am staatlich geförderten und als Unicorn-Schmiede bekannten Hightechpark Zhongguangcun sowie der Nähe zu einigen der besten Universitäten und Forschungseinrichtungen des Landes.

Shanghai am internationalsten

Zwar haben einige ausländische Firmen ihre FuE-Zentren in Beijing, wie beispielsweise Daimler.

Cluster für Innovation und Start-ups in China 2019*

Ausgaben für Forschung und Entwicklung (FuE); in Millionen US-Dollar



Dennoch präferiert die eindeutige Mehrzahl das international geprägte Shanghai, das Zentrum des industrie- und innovationsstarken Jangtse-Deltas. Mit über 500 Einrichtungen stellt die Stadt rund ein Viertel sämtlicher FuE-Zentren internationaler Unternehmen in China. Shanghai ist attraktiv für Absolventen von Topuniversitäten der Volksrepublik sowie für Spitzenkräfte mit weiterführender akademischer Ausbildung und Karriere im Ausland. Für alternative Standorte interessieren sich hingegen die wenigsten, denn dort erwartet sie nicht nur ein niedrigeres Lohnniveau, sondern auch geringere Bildungsmöglichkeiten für die Kinder.

Auf absehbare Zeit dürfte die Spitzenforschung und -entwicklung in China vorrangig in den FuE-Zentren von Firmen in Megastädten wie Beijing, Shanghai, Shenzhen oder Guangzhou stattfinden, während an billigeren Standorten produziert wird. Dies gilt für multinationale sowie für kleine und mittelständische Unternehmen. Doch der Kampf um die führenden Firmen wird härter. Mit starken Anreizen versuchen einzelne Städte wie Hangzhou, Hefei oder Chongqing in die Topriege vorzustoßen. Ein genauer Blick in die Innovationscluster dieser Regionen kann sich lohnen.



Germany Trade & Invest eröffnet Ihnen Perspektiven in Auslandsmärkten

Diese Broschüre bietet Ihnen einen Einblick in
unser Informationsangebot zu Auslandsmärkten.
Viele weitere Informationen erhalten Sie auf
unserer Internetseite unter www.gtai.de

Globale Expertise

Detailliertes Wissen über die Absatzmärkte ist einer der wichtigsten Erfolgsfaktoren im Auslandsgeschäft. Unsere gesamtwirtschaftlichen Länderinformationen verschaffen Ihnen den Überblick. Wir analysieren die Wachstumsperspektiven von Regionen und Märkten und erleichtern Ihnen den Vergleich. Die GTAI-Fachpublikationen zu Zoll-, Steuer- und Handelsrecht erläutern die Bestimmungen und die Rechtspraxis auf Ihrem Zielmarkt. Sie finden länderspezifische Informationen zu allen Themen des Außenwirtschaftsrechts sowie Tipps zur Geschäftspraxis von erfahrenen Fachleuten.

Aktualität garantiert

Täglich informieren wir Sie auf unserer Internetseite zu Ausschreibungen, Entwicklungsprojekten und Investitionsvorhaben.

Persönlicher Kontakt

GTAI unterstützt Sie gerne auch persönlich: Unsere Experten weisen Sie in die richtige Richtung bei der Suche nach Informationen und Kontakten. Rufen Sie uns einfach an: **0228 249 93-0**

Bleiben Sie auf dem Laufenden

 Aktuelle Neuigkeiten zu Exportthemen erhalten Sie auch auf **Twitter**: @gtai_de, @gtai_china

 Unser **Magazin** „Markets International“ erscheint sechs Mal jährlich. Jetzt abonnieren: www.gtai.de/markets-abo

 Auch auf **Youtube** informieren wir in spannenden Videos über die Weltwirtschaft: www.youtube.com/gtai

Impressum

Herausgeber

Germany Trade and Invest
Gesellschaft für Außenwirtschaft
und Standortmarketing mbH
Villemombler Straße 76
53123 Bonn

T +49 228 249 93-0
F +49 228 249 93-212
info@gtai.de
www.gtai.de

Hauptsitz

Friedrichstraße 60, 10117 Berlin

Geschäftsführung

Dr. Jürgen Friedrich, Geschäftsführer,
Sprecher der Geschäftsführung;
Dr. Robert Hermann, Geschäftsführer

Autor:innen

Corinne Abele, Shanghai; Christina Otte, Bonn;
Roland Rohde, Hongkong, SVR

Redaktion/Ansprechpartnerinnen

Christina Otte, T +49 228 249 93-323,
christina.otte@gtai.de;
Katharina Viklenko, T +49 228 249 93-412,
katharina.viklenko@gtai.de

Layout

Monika Eschweiler, GTAI

Druck

Kern GmbH, 66450 Bexbach
www.kerndruck.de

Bildnachweise

Titelfoto: iStockphoto/ispyfriend
S.5–13: Fotolia/boreala (China-Karte)
S.14: Fotolia/donvictori0
S.16: iStockphoto/ispyfriend

Kartenmaterial

Die kartografische Darstellung dient nur dem informativen Zweck und beinhaltet keine völkerrechtliche Anerkennung von Grenzen und Gebieten. GTAI übernimmt keine Gewähr für die Aktualität, Korrektheit oder Vollständigkeit des bereitgestellten Kartenmaterials. Jegliche Haftung für Schäden, die direkt oder indirekt aus der Benutzung entstehen, wird ausgeschlossen.

Rechtlicher Hinweis

©Germany Trade & Invest, Dezember 2021
Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck – auch teilweise – nur mit vorheriger ausdrücklicher Genehmigung. Trotz größtmöglicher Sorgfalt keine Haftung für den Inhalt.

Bestellnummer

21293

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Wirtschaft
und Klimaschutz

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Über uns

Germany Trade & Invest (GTAI) ist die Wirtschaftsförderungsgesellschaft der Bundesrepublik Deutschland. Die Gesellschaft sichert und schafft Arbeitsplätze und stärkt damit den Wirtschaftsstandort Deutschland. Mit über 50 Standorten weltweit und dem Partnernetzwerk unterstützt GTAI deutsche Unternehmen bei ihrem Weg ins Ausland, wirbt für den Standort Deutschland und begleitet ausländische Unternehmen bei der Ansiedlung in Deutschland.

Germany Trade & Invest Hauptsitz

Friedrichstraße 60
10117 Berlin
Germany
T +49 30 200 099-0
F +49 30 200 099-111
invest@gtai.com
www.gtai.com

Germany Trade & Invest Standort Bonn

Villemombler Straße 76
53123 Bonn
Germany
T +49 228 249 93-0
F +49 228 249 93-212
trade@gtai.de
www.gtai.de

