

Special | ASEAN | Seidenstraße

China bewegt Südostasien

Drei von zehn Ländern des Verbands südostasiatischer Staaten (ASEAN) grenzen an China. Rund 22 Millionen Chinesen leben dort. Der Einfluss des großen Nachbarn in der Region wächst.

23.07.2021

Von Marcus Hernig | Bonn

Südostasien mit seinen rund 650 Millionen Einwohnern wird zum Hotspot chinesischer Infrastrukturinvestitionen und Kreditvergaben. China dominiert in einzelnen Staaten ganze Wirtschaftssektionen. Andererseits ist Südostasien aufgeladen von politischen Spannungen zwischen Einzelstaaten und dem Reich der Mitte. Im Wettbewerb mit anderen sind die Chinesen häufig unbeliebter, andererseits sind sie oft die besseren Kenner der Region.

- ▶ [China investiert in Infrastruktur und die digitale Zukunft](#)
- ▶ [In Vietnam agiert China im Hintergrund](#)
- ▶ [Geld und Know-how aus China dominieren in Laos und Kambodscha](#)

China investiert in Infrastruktur und die digitale Zukunft

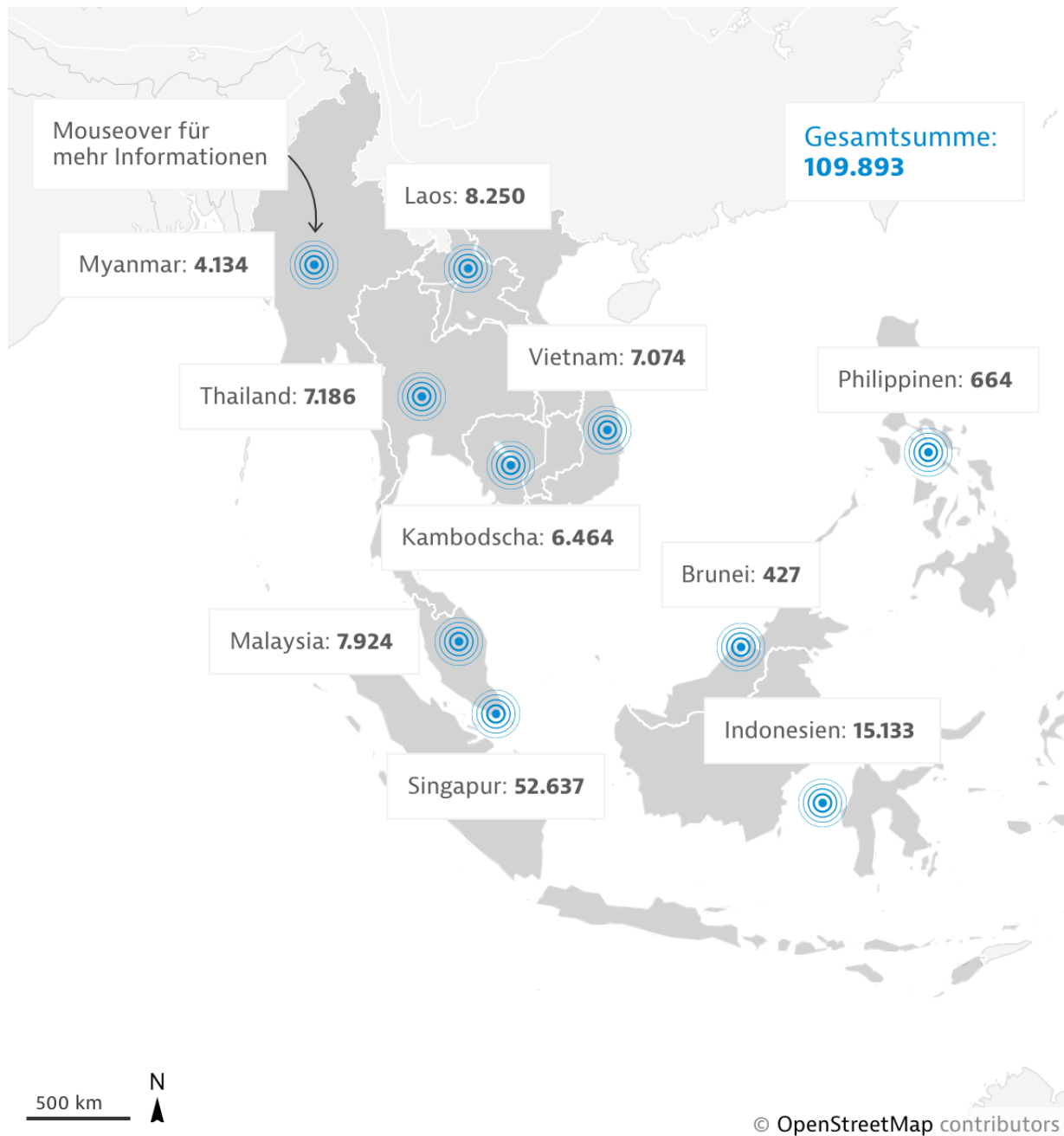
Südostasien erhält die meisten chinesischen Investitionen weltweit. Dabei geht der Trend von großen Infrastrukturprojekten zu Technologietransfer und digitalen Lösungen.

- ▶ [Verkehr: Chinas Süden vernetzt sich mit ASEAN](#)
- ▶ [Energie: Schwerpunktsektor wird schwarz-grün ausgebaut](#)
- ▶ [Digitales: Neue Infrastrukturen liegen im Trend](#)
- ▶ [Industrieparks: Chinesische Firmen produzieren in ASEAN](#)
- ▶ [Chinas Rolle in Südostasien ist umstritten](#)

Am 21. Mai 2021 fand im südwestchinesischen Chongqing die West China International Fair for Investment and Trade statt. Europas und Amerikas Börsenriesen waren geladen, doch ihre Plätze blieben angesichts massiver Kritik gegenüber Chinas Politik in Xinjiang leer. Stattdessen kamen die Südasiaten: Regierungsvertreter aus Singapur, Laos und Vietnam waren zugegen. Sogar japanische Firmen wollten sich dieses Forum nicht entgehen lassen. Der Trend wurde deutlich: Asiaten sind zunehmend unter sich.

Chinas Investitionsbestand in Südostasien

2019; in Millionen US\$



Quelle: 2019 Statistical Bulletin of China's Outward Foreign Direct Investment; Internationaler Währungsfonds; Recherchen und Berechnungen GTAI

[Auf Datawrapper anschauen](#)

Der Verband zehn südostasiatischer Staaten (ASEAN) entwickelt sich zur wichtigsten Region chinesischer Direktinvestitionen weltweit. Der FDI-Bestand betrug nach GTAI-Berechnungen (Grundlage: China Statistical Bulletin 2019) circa 110 Milliarden US-Dollar (US\$). Dagegen stehen nur circa 75 Milliarden US\$ chinesischer Direktinvestitionen in den EU-Staaten, Großbritannien noch eingeschlossen.

Allerdings sind einzelne Staaten des ASEAN sehr von chinesischen Krediten abhängig. Besonders betroffen ist Laos, wo der Anteil der Kreditschulden nach Berechnung von GTAI fast ein Drittel des Bruttoinlandsproduktes (BIP) beträgt, Tendenz steigend. In Laos, Myanmar und Kambodscha macht der China-Anteil über 25 Prozent aller gewährten Kredite aus.

Verkehr: Chinas Süden vernetzt sich mit ASEAN

Der Bedarf an physischer Konnektivität innerhalb Südostasiens ist massiv. Infrastruktur und Digitalisierung sind im [Master Plan for ASEAN Connectivity 2025](#) vorrangige Themen.

Im Bereich Verkehrsinfrastruktur ist die Greater Mekong Subregion mit Vietnam, Kambodscha, Thailand und Myanmar und den beiden chinesischen Provinzen Guangxi und Yunnan von großem Interesse für China. Nicht nur Investitionen in Häfen der vier ASEAN-Staaten, sondern der Ausbau der chinesischen Provinz Guangxi zu einem zentralen Hub zwischen Europa und Südostasien sind wichtige Bausteine der maritimen Seidenstraße.

Das Prestigeprojekt ist der Singapore-Kunming-Rail Link (SKRL), eine 6.617,5 Kilometer lange Hochgeschwindigkeitstrasse zwischen Südchina und Singapur. Das Projekt ist Teil der neuen Seidenstraße, China der Hauptinvestor. In Laos und Singapur wurden erste Abschnitte bereits gebaut. In Malaysia stockte das Projekt und wurde zum 31. Dezember 2020 im Abschnitt zwischen Kuala Lumpur und Singapur aufgehoben. Beteiligungen an lokalen Schlüsselprojekten im Eisenbahn- und Straßenbau sowie bei urbanen Transportsystemen kommen hinzu.

Energie: Schwerpunktsektor wird schwarz-grün ausgebaut

Energie war bereits vor Verkündung der [neuen Seidenstraße](#) 2013 ein Schwerpunkt chinesisch-südostasiatischer Zusammenarbeit. Das bleibt unverändert bestehen: Im 1. Halbjahr 2021 lagen 55 von 196 aller von GTAI recherchierten neuen BRI-Projekte Chinas in ASEAN. Wachstumsregionen mit relativ hoher Bevölkerung wie Vietnam benötigen mehr und mehr Energie. Zehn von 19 großen chinesischen Infrastrukturprojekten gehören zum Bereich Energie. Kohlekraftwerke, zudem mit regionalen Rohstoffreserven befeuert, werden mit chinesischer Expertise vorangetrieben.

Getreu der alten Devise „eine Sache teilt man in zwei“, betreibt das Reich der Mitte zusätzlich zur Kohleenergie-technik den Ausbau grüner Technologien mit besonderem Akzent auf Fotovoltaik und Windkraft. Ein Vorteil für China: Niemand hinterfragt hier per Lieferkettengesetz die Herkunft des verbauten Siliziums.

Digitales: Neue Infrastrukturen liegen im Trend

GTAI-Recherchen zur Konnektivität zwischen China und einzelnen ASEAN-Staaten zeigen eindeutig: Die Zeichen stehen in den letzten Jahren auf „digital“. Chinas Internetgiganten Baidu, Alibaba, Tencent und Huawei sind Trendsetter für Infrastrukturinvestitionen der Zukunft. Nachdem Chinas Ministerium für Industrie und Informationstechnologie im Mai 2021 verkündete, dass China im Rahmen seiner Strategie zur digitalen Seidenstraße über 70 Prozent aller 5G-Basisstationen der Welt verfügt, wird deutlich, wie wichtig entsprechende Investitionen in [Indonesien](#) oder in [Thailand](#) sind.

Wie in [Malaysia](#) zeigt sich auch in anderen Ländern Südostasiens der neue Trend in der Belt and Road-Entwicklung nach dem Zweiten BRI-Gipfel in Beijing vom April 2019: Mehr Technologietransfer und die Bereitstellung entsprechender Infrastruktur statt großer, oft umstrittener Verkehrs- und Energieprojekte. Lebendige Start-up-Szenen, eine bedeutsame Elektronikindustrie, ein enormer Bedarf bei der Schulung qualifizierter Fachleute und nicht zuletzt eine stark ausgeprägte Leidenschaft für E-Sports und Gaming wie auf den [Philippinen](#) machen Südostasiens Markt für Informationstechnologien zu einem der wichtigsten der Welt.

Industrieparks: Chinesische Firmen produzieren in ASEAN

Von den rund 155 Industrieparks, die China bis Ende 2019 erbaut hat, liegen 32,2 Prozent in Süd- und Südostasien. Indonesien führt mit elf Projekten vor Kambodscha und Vietnam mit acht beziehungsweise sieben Parks die südostasiatische Rangliste an. Sehr häufig dienen diese Industrieparks chinesischen Firmen, die zunehmend in den ASEAN-Staaten produzieren lassen. Im Vordergrund stehen dabei elektronische Produkte und Textilien.

Chinas Rolle in Südostasien ist umstritten

Chinas Aktivitäten werden in Südostasien kontrovers wahrgenommen. Während [Laos und Kambodscha](#) als enge Verbündete Chinas gelten, pflegt [Vietnam](#), der alte Kriegsgegner von 1979, enge wirtschaftliche Verbindungen mit Chinas Rivalen Japan. Singapur, zu 76 Prozent ethnisch Chinesisch, hat eine Ausnahmestellung für die China-Südostasien-Verbindungen.

Wichtig ist, welches strategische Konzept chinesische Investoren bei Infrastrukturentwicklungen verfolgen. Oft fehlt ihnen die Fähigkeit, die einheimische Bevölkerung mit in ihre Projekte einzubinden. Das Bild des ungeliebten Kreditgebers, der bei politischen Entscheidungen autoritärer Regierungen begünstigt wird, ist gerade in Myanmar verbreitet. Manch ein Beobachter der Region argwöhnt, dass China bewusst eine Spaltung von ASEAN betreibt, nicht nur durch seine Operationen im südchinesischen Meer.

Von Marcus Hernig | Bonn

In Vietnam agiert China im Hintergrund

Chinas Nachbar im Süden braucht dringend Investitionen für den Ausbau seiner Infrastrukturen. Das Reich der Mitte ist in Vietnam ein mächtiger Partner mit schlechtem Ruf.

- ▶ [China dominiert bei Kohlestrom](#)
- ▶ [China segelt im Windschatten der Europäer](#)
- ▶ [Chinesische Unternehmen führen bei Solarenergie](#)
- ▶ [Alibaba & Co arbeiten im Hintergrund](#)
- ▶ [Industrieparks arbeiten für chinesische Unternehmen](#)

„Bis heute fährt die Bahn nicht“ teilte Frauke Schmitz-Bauerdick, GTAI-Korrespondentin in Hanoi, im Juni 2021 mit. Die Baukosten der U-Bahn Linie 2A in Hanoi stiegen von anfangs 552 auf über 868 Millionen US-Dollar (US\$). Begonnen bereits im Oktober 2011 wurde die Fertigstellung immer wieder verschoben. China soll bei großen Infrastrukturprojekten möglichst die letzte Wahl bleiben und dass, obwohl Vietnams Volksregierung am 13. November 2017 ein Memorandum of Understanding zu [Chinas Belt and Road Initiative](#) unterzeichnet hatte.

Weitere Impulse für Verkehrsinfrastruktur sind ausgeblieben. „Hochgeschwindigkeitszüge“, sagt Frauke Schmitz-Bauerdick, „bleiben weiter Zukunftsmusik“. Wenn überhaupt, dann soll japanische Shinkansen-Technologie genutzt werden, um die Nord-Süd-Bahn zwischen Hanoi und Ho Chi Minh City aufzurüsten. Mitte 2021 benötigte man noch 33 Stunden für eine Fahrt.

China dominiert bei Kohlestrom

Le Hong Hiep vom Institut for South East Asian Studies in Singapur schätzt den Investitionsbedarf für Infrastrukturprojekte in Vietnam bis 2040 auf 605 Milliarden US\$. China ist seit 2019 trotz der Panne beim Verkehr der Hauptinvestor. Der Schlüssel ist der Energiesektor.

CHINA BEWEGT SÜDOSTASIEN

Das Kohlekraftwerk Hai Duong, gelegen zwischen den beiden Millionenstädten Hanoi und Haiphong im Norden des Landes, wird im Laufe des Jahres 2022 fertiggestellt. Dann können dort bis zu 7,5 Gigawatt (GW) Strom produziert werden. Vinh Thanh unweit von Ho Chi Minh City ganz im Süden gelegen soll mit bis zu 7,2 GW wichtigster Energieproduzent für Vietnams größte Metropolregion werden. Die Staatsunternehmen China Power Engineering Consulting Group (CPECC) und China Southern Power Grid, halten 70 beziehungsweise 95 Prozent der Anteile an den beiden Kohlekraftwerkskomplexen. In der Provinz An Giang nahe Vinh Thanh investierte China Energy Engineering Investment, die zu CPECC gehört, Anfang 2021 weitere 3,2 Milliarden US\$ in einen neuen Kraftwerkskomplex.

China segelt im Windschatten der Europäer

Mehr als 3.000 Kilometer Küstenlinie versprechen einen der Top-Märkte weltweit für Windenergie. Deutsche Unternehmen haben das längst erkannt, wie eine [Marktstudie der Auslandshandelskammer und von Mittelstand Global](#) aus dem Jahr 2018 zeigt.

Dänemarks Copenhagen Infrastructure Partners haben in Kooperation mit den vietnamesischen Energieunternehmen Asiapetro und Novasia Ende Mai 2021 die Verträge zu dem bisher größten Offshore-Windpark des Landes unterzeichnet, dem La Gan-Projekt mit 3.500 Megawatt Leistung bis 2030.

Mit Goldwind aus Ürümqi in Chinas Nordwestprovinz Xinjiang ist Chinas Flaggschiff-Produzent für Windkraftanlagen zwar erst relativ spät in den Markt eingestiegen, allerdings hat Chinas Staatsunternehmen Energy China noch Ende 2020 sieben Windkraftverträge mit einem geplanten Output von 1.150 Megawatt unterzeichnet.

Chinesische Unternehmen führen bei Solarenergie

Bereits am 6. Januar 2017 hat das chinesische Unternehmen Trina Solar, der größte Solarpaneel-Hersteller der Welt, seine Investition von 100 Millionen US\$ in Vietnams bisher größte Solarpaneel-Fabrik als Teil der Belt und Road Initiative bezeichnet.

Der Konkurrent Longi aus Xi'an stattet Vietnams größten Solarpark in Ea Sup, Provinz Dak Lak aus. Die Chinesen sind Partner des Investors Xuan Thien, der die Kapazität des Parks bis Ende 2021 auf 2.000 Megawatt Leistung ausbauen will. Chinesische Hersteller konzentrieren ihre Fabriken unweit der Grenze im Norden des Landes. Weitere bekannte Namen aus China sind [BKSolar](#), [Redsun](#) und [JinkoSolar](#), die im März 2021 aktuell 500 Millionen US\$ in eine neue Produktionsanlage investiert haben.

Mittlerweile operieren weit mehr als 100 Sonnenkraftwerke im Land. Bis 2030 soll der Anteil der Erneuerbaren an der Energieerzeugung von 13 Prozent im Jahr 2020 auf 30 Prozent steigen.

Alibaba & Co arbeiten im Hintergrund

Die vietnamesische Regierung ist besonders vorsichtig gegenüber [Chinas digitaler Seidenstraße](#). Nicht zuletzt aus Datenschutzgründen sind in Sachen 5G und Kabelinfrastrukturen Europäer wie Ericsson und Nokia sowie Japans Elektronikonzern NEC die beliebteren Partner. China Telekom und China Unicom sind an der von NEC betriebenen Verbindung Asia Direct Cable (ADC) nur beteiligt, [weil chinesisches Territorium involviert ist](#).

Ende Mai 2021 investierte Alibaba gemeinsam mit seinem vietnamesischen Partner Masan 400 Millionen US\$ in den Lebensmittelhändler TheCrownX, um das Lebensmittelsortiment der Singapurischer E-Commerce-Plattform [Lazada](#) auszubauen, an der Alibaba die Mehrheitsanteile hält. Lebensmittel sind seit Beginn der Corona-Pandemie ein interessantes Feld im vietnamesischen E-Commerce. Alipay ist zudem an den beliebten Bezahldiensten eMonkey und TrueMoney beteiligt.

Bereits im Jahr 2008 kaufte Tencent 6,35 Prozent der Anteile an Vietnams erstem Start-up-Unicorn VNG, einer Plattform, die Gaming, Video Streaming, die Kommunikationsplattform Zalo und den Bezahlendienst ZaloPay vereint. 2019 wurde VNG mit 2,2 Milliarden US\$ bewertet.

Industrieparks arbeiten für chinesische Unternehmen

Vietnam gehört zu den drei ASEAN-Staaten mit den niedrigsten Lohnkosten bei gleichzeitig starkem Infrastrukturwachstum. Das war Anlass für China, in zwei Großprojekte im Norden und Süden des Landes zu investieren: die Wirtschafts- und Handelszone China-Vietnam in Haiphong und der Long Jiang Industriepark nahe Ho Chi Minh City.

Die Zone Haiphong ist der am besten ausgelastete Industriepark des Landes. Bis zum Jahr 2022 sollen hier 30.000 neue lokale Arbeitsplätze geschaffen worden sein. Die Wirtschafts- und Handelszone gilt Peking als ein Belt and Road-Musterprojekt und soll chinesische Firmen zur Produktion in Vietnam einladen. Elektronische Komponenten bilden in Haiphong den Schwerpunkt, während Long Jiang sich auf Textilien konzentriert.

Von Marcus Hernig | Bonn

Geld und Know-how aus China dominieren in Laos und Kambodscha

Die beiden Länder sind Chinas engste Verbündete in Südostasien. Das Reich der Mitte gestaltet die Zukunft beider Staaten. Welche Entwicklungen stehen im Vordergrund?

- ▶ [Neue Straßen und Flughäfen entstehen in Kambodscha](#)
- ▶ [China entwickelt und kontrolliert den Energiesektor](#)
- ▶ [Industrieparks bedienen Energiewirtschaft und Export](#)
- ▶ [Huawei und Alibaba profitieren von engen politischen Bindungen](#)

„Fragt man in Laos nach neuen Verkehrsprojekten“, so Thomas Hundt, GTAI-Korrespondent in Bangkok, „dann findet man die Antwort bei der China-Laos-Bahn und der parallel verlaufenden neuen Autobahn.“ Chinas Staatsunternehmen China Railway Group (CR) und Yunnan Construction Engineering Group halten 70 Prozent beziehungsweise 95 Prozent der Anteile an der neuen Schienen- und Straßenverbindung.

Die Eisenbahnverbindung wurde 2016 begonnen und soll Ende 2021 Schnellzugverkehr zwischen Chinas südwestlicher Metropole Kunming und Vientiane, der Hauptstadt von Laos, möglich machen. Die Baukosten werden auf insgesamt 5,7 Milliarden US-Dollar (US\$) geschätzt. Das ist fast ein Drittel des laotischen Bruttoinlandsprodukts (BIP).

Die Autobahn verbindet die Hauptstadt Vientiane mit dem kleinen Grenzdorf Boten, wo ein Anschluss an Chinas Straßennetz möglich ist. Seit 2018 ist nun ein erster Abschnitt der Autobahn fertiggestellt. Insgesamt sind vier Sektionen bis zur chinesischen Grenze geplant. Alle Mautentnahmen gehen 50 Jahre lang an den chinesischen Betreiber der Strecke, die exakt nach chinesischem Muster angelegt ist.

Im Juli 2021 beschloss die laotische Regierung eine neue Straßenverbindung durch das Goldene Dreieck von China nach Thailand – ebenfalls unter chinesischer Regie.

Neue Straßen und Flughäfen entstehen in Kambodscha

Im März 2019 verpflichtete sich die staatliche Baufirma China Road and Bridge Corporation zu Bau und Betrieb der ersten Schnellstraße Kambodschas. Das Projekt kostet 1,8 Milliarden US\$ und soll 2023 fertiggestellt werden. Gebaut wird nach dem Build Operate Transfer (BOT)-Prinzip. Zukünftige Mautgebühren gehen an den chinesischen Betreiber. Diese Autobahn verbindet die Hauptstadt Phnom Penh mit dem 190 Kilometer entfernten Touristenziel Sihanoukville, wo Strände, Glücksspiel und Immobilien die einheimische Bevölkerung zugunsten chinesischer Investoren und Touristen verdrängen.

Ein zweites aktuelles Großprojekt der [neuen Seidenstraße](#) ist der neue Großflughafen Phnom Penh, ein grenzüberschreitendes Public Private Partnership, [das 2023 fertiggestellt werden soll](#). Investoren sind die private Gruppe Overseas Cambodia Investment Corporation (OCIC) mit 280 Millionen US\$ und die China Development Bank, die 1,1 Milliarden US\$ einbringt. Auftragnehmer sind chinesische Staatsunternehmen wie die Metallurgical Corporation of China (MCC). Im Jahr 2030 soll der 400 Millionen US\$-Deal 27 Millionen Passagiere abfertigen.

Ein zweiter Flughafen in Siem Reap, 880 Millionen US\$ teuer und finanziert von der [Yunnan Investment Holding](#), lässt den chinesischen Investor 55 Jahre lang am Tourismus in Kambodschas Top-Sehenswürdigkeit Angkor Vat verdienen – wenn die chinesischen Touristen nach COVID-19 in Scharen wiederkommen sollten.

China entwickelt und kontrolliert den Energiesektor

Laos und Kambodscha ergänzen sich in Sachen Energiewirtschaft. Während das wasserreiche Laos mit nur 7 Millionen Einwohnern als „Batterie Südostasiens“ auf dem Weg zum wichtigsten Energieexporteur in der Region wird, leidet Kambodscha unter chronischem Energiemangel. Seit den 2010er Jahren dominiert China die Energieerzeugung in beiden Staaten.

Mindestens 40 Wasserkraftprojekte entlang des Mekong werden nach Schätzungen von Asean Today von chinesischen Staatsunternehmen wie China Southern Power Grid betrieben und mit Kapital der China Export-Import Bank (EXIM-Bank) sowie der China Development Bank (CDB) finanziert.

Ein Hauptempfängerland ist Kambodscha, das neben Wasserkraft 2025 auch Strom aus zwei neuen laotischen Kohlekraftwerken erhalten soll, die ebenfalls unter der Belt and Road Initiative erbaut und finanziert werden. Nach Schätzungen von The Peoples Map of Global China sind 75 Prozent aller kambodschanischen Kraftwerke von China erbaut und finanziert.

Industrieparks bedienen Energiewirtschaft und Export

Aus China finanzierte Industrieparks boomen in Laos. Als 2003 die Boten Border Trade Zone an der Grenze zu China gegründet wurde, verkamen Teile des Projekts zur Golden City, die bis zu ihrem Ende 2012 für Glücksspiel, Spekulation und kriminelle Geschäfte berüchtigt war. Industrieparks und Sonderwirtschaftszonen mit chinesischem Kapital haben jedoch auch seriösere Aufgaben in der Fertigung, Landwirtschaft und im Energiesektor: Das neueste Projekt, ein Joint Venture von Kunming Yushan Power Cable und dem staatlichen Stromanbieter, soll 80 Prozent des in Laos benötigten Equipments für die Energieerzeugung produzieren, um bisher notwendige Importe zu minimieren.

In Kambodscha beheimatet die China-Exklave Sihanoukville die größte Sonderwirtschaftszone des Landes mit 153 Firmen und rund 23.000 Arbeitsplätzen. Seit Ende 2019 sind dort vier weitere Zonen im Aufbau. Insgesamt beherbergt das Land 18 Sonderwirtschaftszonen. Niedrige Steuern, billige Arbeitskräfte und attraktive Logistikkonditionen machen Kambodscha zu einem international interessanten Standort.

Huawei und Alibaba profitieren von engen politischen Bindungen

Wenn Thomas Hundt nach Kambodscha reist, wird er gern verwechselt: Sein Namensvetter ist Chef von Smart Axiata Cambodia, einem der wichtigsten Mobilfunkanbieter des Landes. Smart Axiata ist Partner von Huawei. Zusammen wurden Pläne für den Start eines 5G-Netzes in Kambodscha entwickelt, die sich bedingt durch die Pandemie verzögert haben.

In Laos hat Chinas führender Technologiekonzern gemeinsam mit Yunnan Huayan Electronics den ersten Abschnitt des China-Laos Expressways von Vientiane nach Vang Vieng zu einer smarten Autobahn mit Cloud-Computing und Sicherheitskontrollsystemen ähnlich den chinesischen Vorbildern entwickelt. Ein 5G-Netzwerk ist in Planung.

Alibaba entschied sich 2019, Kambodscha zu seinem Logistikhub für die Greater Mekong Region mit Vietnam, Thailand, Myanmar und Laos aufzubauen. Aufgrund der engen politischen Beziehungen zu China verfügt das Land über wichtige Zollfreilager für die günstige Versorgung von Alibabas E-Commerce-Aktivitäten in der ASEAN.

Von Marcus Hernig | Bonn

Kontakt

Bernhard Schaaf

Wirtschaftsexperte

 +49 228 24 993 349

 [Ihre Frage an uns](#)

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck – auch teilweise – nur mit vorheriger ausdrücklicher Genehmigung. Trotz größtmöglicher Sorgfalt keine Haftung für den Inhalt.

© 2021 Germany Trade & Invest

Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.