

Covid-19: Auswirkungen auf internationale Lieferketten

Ausländische Einkäufer können aufgrund von Reisebeschränkungen nicht nach China reisen. Hinzu kommen Abwanderung von Produktion und Boykotte chinesischer Waren. (Stand: 30. Juli 2020)

Von Roland Rohde | Hongkong

- ▶ Sonderflüge für deutsche Manager sind Tropfen auf den heißen Stein
- ▶ Zunehmender Gegenwind für chinesische Waren auf den Weltmärkten
- ▶ Fertigung wandert nach Südostasien
- ▶ Weiterführende Informationen

Die klassische Lieferkettenproblematik, die insbesondere im Februar und März 2020 infolge von umfangreichen Produktions- und Transportproblemen im Reich der Mitte aufgetreten war, hat sich im Verlauf des Frühjahrs weitgehend aufgelöst. Die meisten Fabriken in China können – zumindest theoretisch – im Frühsommer 2020 wieder auf Normalniveau produzieren.

Laut dem nationalen Statistikamt lagen der Einkaufsmanagerindex für das verarbeitende Gewerbe sowie der Produktionsindex zwischen März und Juni 2020 sogar leicht oberhalb des Niveaus vom Vorjahr. Dass das auch weiterhin so bleibt, erscheint allerdings fraglich. Neue Exportaufträge bleiben teils aus. In wichtigen Absatzmärkten wütet nämlich noch das Coronavirus.

Kennzahlen für das verarbeitende Gewerbe in China (in Prozent) *)

	Einkaufsmanagerindex	Produktionsindex	Exportauftragseingangsindex
Nov. 19	50,2	52,6	48,8
Dez. 19	50,2	53,2	50,3
Jan. 20	50,0	51,3	48,7
Febr. 20	35,7	27,8	28,7
März 20	52,0	54,1	46,4
April 20	50,8	53,7	33,5
Mai 20	50,6	53,2	35,3
Juni 20	50,9	53,9	42,6

*) Werte unter 50 markieren eine Kontraktion, Werte über 50 eine ExpansionQuelle: National Bureau of Statistics of China (NBS)

Die Lieferketten leiden derzeit vor allem unter der [teilweisen Grenzschießung](#). Reisende aus Europa oder den USA dürfen im Prinzip seit Monaten nicht nach China einreisen. Ausländische Einkäufer können damit nicht mehr ihre Produzenten besuchen. Zwar finden zahlreiche Messen nunmehr online statt. Doch das ist kein vollwertiger Ersatz. Materialien und Stoffe müssen nun einmal angefasst und vor Ort in Augenschein genommen werden. Eine gewisse Zeit lang kann man sich zwar auch anders behelfen. Doch irgendwann muss auch wieder Normalbetrieb herrschen.

Sonderflüge für deutsche Manager sind Tropfen auf den heißen Stein

Vor diesem Hintergrund organisierte die Auslandshandelskammer (AHK) Greater China mit Unterstützung der Deutschen Botschaft am 29./30. Mai 2020 einen ersten Charterflug mit 200 Plätzen von Frankfurt nach Tianjin, um deutsche Manager, Spezialisten sowie deren Familienangehörige ins Reich der Mitte zu bringen. Inzwischen starten weitere Maschinen, nach Shanghai und Qingdao. Die [AHK China bietet dazu Informationen](#) [↗](#).

Diese Maßnahmen stellen aber nur einen Tropfen auf den heißen Stein dar. Insgesamt scheint die Volksrepublik keinen allzu großen Druck zu empfinden, ausländische Geschäftsleute wieder rasch ins Land zu lassen. Darüber hinaus macht sich der Eindruck breit, dass sich Beijing weiter in sein Schneckenhaus zurückzieht. Präsident Xi Jinping rief im Sommer 2020 dazu auf, sich stärker auf den Inlandsmarkt zu konzentrieren.

Der Gegenwind auf den internationalen Märkten nimmt nämlich stetig zu. Der Handelskonflikt mit den Vereinigten Staaten köchelt weiter. Hoffnungen, US-Präsident Donald Trump brauche für seinen Wahlkampf einen vorzeigbaren Deal, haben sich nicht erfüllt. Selbst wenn es im November 2020 zu einem Machtwechsel in Washington kommt, muss man mit einer Fortführung der Fehde rechnen. Schließlich handelt es sich unter anderem um einen Wettstreit um Zukunftstechnologien. Nur vordergründig geht es um Zölle und Handelsbilanzen. Zumindest der Ton dürfte sich bei einem Präsidentenwechsel ändern und die Vorhersehbarkeit erhöht werden.

Zunehmender Gegenwind für chinesische Waren auf den Weltmärkten

Ein zweiter Faktor kommt erschwerend hinzu. Die Angst vor dem immer selbstbewusster auftretenden Reich der Mitte nimmt weltweit weiter zu. Die Einführung eines [chinesischen Sicherheitsgesetzes für Hongkong](#) lieferte den Befürchtungen neuen Zündstoff. Es ist mit einem Anstieg von Boykotten gegenüber chinesischen Waren zu rechnen, und zwar sowohl vonseiten ausländischer staatlicher Stellen als auch von globalen Konsumenten.

Die besten Beispiele sind die [Reaktion von Indien](#) auf die Streitigkeiten im chinesisch-indischen Grenzgebiet oder die US-Sanktionen gegenüber Unternehmen, die Zwangsarbeiter in der Provinz Xinjiang beschäftigt haben sollen. Dabei dürfte es sich erst um den Beginn eines Prozesses handeln, der rasch an Dynamik hinzugewinnen kann. Internationale Firmen werden sich zunehmend dafür rechtfertigen müssen, dass sie in China produzieren oder einkaufen.

Eine Diversifizierung des Länderrisikos wird damit dringlicher. Insbesondere deutsche Unternehmen haben sich mit ihrem Geschäft teils stark auf die Volksrepublik konzentriert, dafür aber andere Regionen aus den Augen verloren. Im gesamten Verband Südostasiatischer Nationen (ASEAN) kommen deutsche Automarken beispielsweise auf Marktanteile von wenigen Prozent. Das Feld wird der japanischen Konkurrenz nahezu kampflos überlassen.

Fertigung wandert nach Südostasien

Südostasien bietet jedoch beträchtliches Zukunftspotenzial. Bereits seit einigen Jahren verlagern Firmen einzelne Fertigungsschritte aus China in die Region, insbesondere nach Vietnam. Die Bewegung erhielt durch den chinesisch-amerikanischen Handelskonflikt neuen Auftrieb. Daneben kehrt auch die Produktion in die Industrieländer zurück. Ein Programm Taiwans, mit dem einheimischen Hightech-Firmen die Rückkehr erleichtert werden sollte, übertraf 2019 alle Erwartungen. Japan und Südkorea verfolgen ähnliche Initiativen.

Hongkonger Unternehmer, die in China Zehntausende von Fabriken betreiben, spielen beim Verlagerungsprozess eine wesentliche Rolle. [Viele haben der Volksrepublik allerdings nicht komplett den Rücken gekehrt](#), sondern nur die arbeitsintensive Fertigung ausgelagert. Hochwertige Produkte und Saisonwaren werden nach wie vor im Reich der Mitte produziert. Die dortigen Standortbedingungen sind einfach zu gut.

Dazu gehören an erster Stelle die breit aufgestellte Zulieferindustrie und die hervorragend ausgebaute Infrastruktur. Im [Logistics Performance Index 2018 der Weltbank](#) liegt China auf Platz 26 und somit deutlich vor seinen südostasiatischen Konkurrenten. Selbst in Vietnam (Rang 39) lässt die Zulieferstruktur trotz jahrelanger Zuwanderung immer noch zu wünschen übrig. Daher wird die Volksrepublik in zahlreichen Branchen auf absehbare Zeit der wichtigste Beschaffungsmarkt der Welt bleiben.

Weiterführende Informationen

Das chinesische Statistikamt, das [National Bureau of Statistics of China](#) , veröffentlicht zeitnah monatliche [Kennzahlen zum verarbeitenden Gewerbe](#) . Die nationale Zollbehörde publiziert aktuelle [Daten zum Außenhandel](#) . Die Hongkonger [South China Morning Post](#) berichtet regelmäßig über den Prozess der Fertigungsverlagerung. Ein Webinar der GTAI zum Thema "[Lieferketten in der Coronapandemie - Führt die Krise zu einer Neuorientierung in Asien?](#)" können Sie online ansehen.

Dieses Fragment können Sie in folgenden Kontexten finden:

[Chinas Wirtschaft erholt sich schnell von Corona](#)

Dieser Inhalt ist relevant für:

China / Südostasien

Coronavirus / Außenwirtschafts-, Industriepolitik / Wirtschaftsstruktur / Wirtschaftsumfeld / Zollthemen / Zollgesetz und Zollverfahren, übergreifend / Transport und Logistik

Wirtschaftsumfeld

Kontakt

Christina Otte

Wirtschaftsexpertin

 +49 228 24 993 323

 [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.