



China – Report

Juli 2024

1) China und Italien wollen Handelsbeziehungen wiederherstellen

Italien und China haben einen Dreijahres-Aktionsplan unterzeichnet. Das Ziel ist, frühere Vereinbarungen umzusetzen und neue Formen der Zusammenarbeit zu erproben, sagte die italienische Ministerpräsidentin Giorgia Meloni bei einem offiziellen Besuch in Peking. Der Staatsbesuch Melonis findet [vor dem Hintergrund wachsender Spannungen](#) der Handelsbeziehungen zwischen China und der Europäischen Union statt. Zuletzt hatte die EU 37 Prozent Strafzölle auf einige in China hergestellte Elektrofahrzeuge erhoben.

"Wir haben sicherlich viel zu tun und ich bin überzeugt, dass diese Arbeit in einer so komplexen Phase auf globaler Ebene nützlich und auch auf multilateraler Ebene wichtig sein kann", sagte Meloni zu Beginn eines Treffens mit dem chinesischen Ministerpräsidenten Li Qiang. Ihr fünftägiger Besuch findet mehrere Monate nach dem Ausstieg Italiens aus der chinesischen Initiative der "Neuen Seidenstraße" statt. Diese Initiative des chinesischen Staatschefs Xi Jinping zielt darauf ab, weltweit Energie- und Verkehrsinfrastrukturen zu errichten, um den globalen Handel anzukurbeln und gleichzeitig die Beziehungen Chinas zu anderen Ländern zu vertiefen.

Italien ist nach wie vor an einer engen wirtschaftlichen Beziehung zu China interessiert. Der Automobilhersteller Stellantis, zu dem auch der italienische Fiat-Konzern gehört, gab im Mai bekannt, dass er ein Gemeinschaftsunternehmen mit Leapmotor, einem chinesischen Elektroauto-Startup, gegründet hat. Gemeinsam wollen sie mit dem Verkauf von Elektroautos in Europa beginnen, so Euronews. Nach dem Treffen mit Meloni sagte Li vor italienischen und chinesischen Wirtschaftsführern, dass China seine Wirtschaft modernisiere und so die Nachfrage nach qualitativ hochwertigen Produkten steigern werde. So soll die Zusammenarbeit zwischen Unternehmen aus beiden Ländern ermöglicht werden.

Meloni teilte den Wirtschaftsvertretern mit, dass beide Länder ein Memorandum zur industriellen Zusammenarbeit unterzeichnet hätten. Dieses umfasse sowohl Elektrofahrzeuge als auch erneuerbare Energien. Melonie bezeichnete diese Bereiche als "Sektoren, in denen China bereits seit einiger Zeit an der technologischen Obergrenze operiert..." Sie ergänzte: "... und die neuen Grenzen des Wissens mit seinen Partnern teilt."

2) Chinas Handelsdaten für Juni: Exporte stark

Im Juni [stiegen](#) Chinas Exporte gegenüber dem Vorjahresmonat um 8,6 Prozent auf 307,85 Milliarden US-Dollar, wie aus veröffentlichten Zoll Daten hervorgeht. Während das Exportwachstum stärker als vorausgesagt ausfiel, sanken die Importe um 2,3 Prozent. Der Handelsüberschuss weitete sich damit von 82,6 Milliarden im Mai auf 99 Milliarden US-Dollar aus.

Mit dem stärksten Wachstum der letzten 15 Monate [übertraf](#) das Ergebnis zahlreiche Prognosen, beispielsweise die von der chinesischen Finanzanalyseagentur Wind vorhergesagten 7,44 Prozent Wachstum. Die Analysten von Nomura erklärten, der Anstieg des Exportwachstums im Juni sei zum Teil auf eine niedrige Ausgangsbasis zurückzuführen und erstreckte sich auf die meisten wichtigsten Handelspartner Chinas.



China – Report

Juli 2024

Ein wichtiger Grund für den sprunghaften Anstieg dürften die bevorstehenden Zölle der USA und der EU sein. In Erwartung der Zölle hätten Exporteure Aufträge vorgezogen, was zu einem Rekordhoch geführt habe, meint Ding Shuang, Chefvolkswirt für Greater China bei Standard Chartered. Darüber hinaus zeige das Wachstum aber auch, dass die Nachfrage aus Übersee weiterhin stark sei. In Verbindung mit den niedrigen Produktpreisen aufgrund des deflationären Drucks in China und dem relativ niedrigen Wechselkurs des Yuan seien chinesische Produkte weltweit immer noch sehr wettbewerbsfähig, sagte Ding.

Gleichzeitig sorgte eine sinkende nationale Nachfrage in China für den Einbruch der Importe, was insbesondere im Vergleich mit dem Importwachstum von 1,8 Prozent im Mai auffällt. In der Analyse von Huang Zichun, China-Ökonom bei Capital Economics, hat die verstärkte Emission von Staatsanleihen seit Mai noch nicht zu einer Erhöhung der Infrastrukturausgaben und der Nachfrage nach Rohstoffen geführt. Der Rückgang der Importe von Industriemetallen zeige dies.

Eine weitere Erkenntnis bei der Auswertung der Zolldaten ist, dass Chinas Handel mit den ASEAN-Ländern weiter stark ist. Der Handel mit den in diesem Verband organisierten südostasiatischen Staaten stieg gegenüber dem Vorjahresmonat um 15 Prozent. Lieferungen in die Vereinigten Staaten stiegen unterdessen um 6,6 Prozent, was den zweiten Monat in Folge ein positives Wachstum bedeutet. Die Exporte nach Russland stiegen hingegen im Jahresvergleich um lediglich 3,4 Prozent und die in die EU um 4 Prozent.

Der weiteren Entwicklung im Jahresverlauf sehen etliche Analysten positiv entgegen, auch wenn die Frage der Auswirkung bestehender und angekündigter Zollerhöhungen noch im Raum steht. Huang von Capital Economics sagte, er erwarte, dass die Exporte in naher Zukunft trotz der erhöhten westlichen Zölle robust bleiben. Die Zölle der USA und der EU werden die chinesischen Exporte kurzfristig nur unbedeutend beeinflussen, da sie nur einen kleinen Teil der Exporte aus der Volksrepublik betreffen, meint er. Auch könnten die Effekte der Zölle durch Handelsumlenkungen und Wechselkursanpassungen gedämpft werden.

3) Chinas E-Autorbauer BYD plant Werk in der Türkei

Um sich gegen die Strafzölle der EU zu schützen, plant der weltgrößte Elektroautobauer BYD ein neues Werk in der Türkei zu bauen. Das Abkommen wurde von BYD-Chef **Wang Chuanfu** (58) und dem türkischen Industrie- und Technologieminister **Mehmet Fatih Kacir** (39) in Anwesenheit von Staatschef **Recep Tayyip Erdogan** (70) unterzeichnet. Kacirs Ministerium zufolge ist auch der Bau eines Forschungs- und Entwicklungszentrums vorgesehen. Die Investitionen sollen sich [demnach auf eine Milliarde Dollar belaufen \(rund 0,9 Milliarden Euro\) und rund 5000 Arbeitsplätze](#) sollen entstehen, so das Manager Magazin. Vom Band der neuen E-Auto-Fabrik sollen künftig 150.000 Fahrzeuge pro Jahr laufen, wie das türkische Industrie- und Technologieministerium mitteilte.

Die [Europäische Union](#) hatte erst kürzlich zusätzliche Zölle auf chinesische Elektrofahrzeuge erhoben. Hintergrund dieser Entscheidung sind Vorwürfe, dass chinesische Hersteller von umfassenden Subventionen profitieren und dies zulasten europäischer Hersteller geht.

In der Türkei hergestellte Autos genießen allerdings im Rahmen einer auf das Jahr 1995 zurückgehenden Zollunion einen bevorzugten Zugang zum europäischen Markt und die Marmararegion rund um Istanbul gilt als



China – Report

Juli 2024

eines der führenden Zentren der weltweiten Automobilindustrie, so das Manager Magazin. Große Autohersteller wie Fiat und Renault eröffneten dort bereits Anfang der 1970er-Jahre Werke, andere wie Ford, Toyota und Hyundai folgten und nutzten die Position der Türkei an der Schnittstelle zwischen Europa, Asien und dem Nahen Osten.

BYD sei „der weltweit größte Hersteller von Elektrofahrzeugen und einer der fortschrittlichsten in Bezug auf Technologie und Fertigungsqualität“, erläuterte der unabhängige Berater Levent Taylan der Nachrichtenagentur AFP. Die nun angekündigte Investition zielen allerdings nicht nur auf den türkischen, sondern auch auf den europäischen Markt ab, „indem die Zolltarife für Fahrzeuge chinesischer Herkunft umgangen werden“, fügte er hinzu. BYD habe das Potenzial, etwa 20.000 bis 25.000 Fahrzeuge pro Jahr auf dem türkischen Markt zu verkaufen und 75.000 in die EU zu exportieren. Der chinesische Autobauer BYD, der im vierten Quartal des vergangenen Jahres nach Verkaufszahlen Tesla als größten E-Autohersteller der Welt ablöste, hatte erst vergangene Woche eine Fabrik in Thailand eröffnet; zudem gibt es Pläne für Standorte in Ungarn und Brasilien.

4) Japan braucht auch weiterhin Importe aus China

Während in den USA und Europa die Debatte über das Decoupling und Derisking von China läuft, scheint Japan weit von einem solchen Ansatz entfernt zu sein, wie eine Auswertung aktueller Daten zu Japans Importen aus China zeigt. Ein kürzlich veröffentlichtes Weißbuch des japanischen Ministeriums für Wirtschaft, Handel und Industrie belegt eine nach wie vor hohe [Abhängigkeit von Importen aus China](#). Analysten zufolge wird diese Abhängigkeit auch in Zukunft bestehen bleiben.

Für das Weißbuch wurden insgesamt 4.300 Produktgruppen bezüglich des Herkunftsorts der Importe aufgeschlüsselt. Für den Bericht wurde der Herfindahl-Hirschman-Index (HHI) verwendet, ein Maß für die Marktkonzentration, bei dem ein Wert über 50 für ein bestimmtes Produkt bedeutet, dass mehr als die Hälfte der Einfuhren auf ein bestimmtes Land entfallen. Demnach war Japan bei fast 47 Prozent dieser untersuchten Produktgruppen stark auf Importe angewiesen.

Von den 2.015 Produktgruppen, bei denen Japan besonders abhängig von Importen ist, überwog China im Jahr 2022 als Herkunftsort mit zwei Dritteln stark, während nur ein Achtel der Produkte aus den USA stammte. Dem Weißbuch zufolge ist Japan bei der Einfuhr vieler Arten von Konsum- und Industriegütern damit in weitaus stärkerem Maße von einzelnen Ländern – häufig China – abhängig als die anderen Länder der G7.

In den letzten zwei Jahren hat sich diese Situation kaum geändert, erklärte Stephen Nagy, Direktor für politische Studien beim Yokosuka Council of Asia-Pacific Studies in Tokio. Die Wirtschaftsbeziehungen zwischen China und Japan seien nach wie vor hochgradig komplementär, sagte er und fügte hinzu, dass die Abhängigkeit Japans von chinesischen Gütern voraussichtlich anhalten werde. Beide Länder befinden sich in einer Situation, in der sie einander brauchen, und er sehe keine Tendenz zur Entkopplung, sagte Nagy. Ein schwacher Yen mache Japan für chinesische Exporteure umso attraktiver.



China – Report

Juli 2024

Anders als in vielen westlichen Ländern wird in Japan statt von einem Decoupling daher eher von einer Einhegung der Abhängigkeit in ausgewählten Produktgruppen gesprochen. Auf der einen Seite verabschiedete Tokio im Jahr 2022 das Gesetz zur Förderung der wirtschaftlichen Sicherheit, um widerstandsfähigere Lieferketten zu entwickeln und gleichzeitig die Sicherheit der Infrastruktur und den Einsatz kritischer Technologien zu fördern. Darüber hinaus hat Japan die steuerliche Unterstützung für Unternehmen ausgeweitet, um Anreize für die Verlagerung und Diversifizierung von Geschäftsaktivitäten aus China zu schaffen, insbesondere in strategisch wichtigen Branchen wie der Halbleiterindustrie.

Auf der anderen Seite vereinbarten Japan, China und Südkorea im Mai 2024, die Verhandlungen über ein trilaterales Freihandelsabkommen wieder aufzunehmen. Rumi Aoyama, Direktor des Instituts für zeitgenössische chinesische Studien an der Waseda-Universität, bezeichnete das Abkommen als klares Signal der Führer der drei Großmächte in der Region, dass die Wirtschaftsbeziehungen lebenswichtig sind und fortgesetzt werden müssen.

Auch im vergangenen Jahr war Japan Chinas wichtigster Abnehmer von Klimaanlageanlagen und Seltenen Erden. Es war der zweitgrößte Importeur chinesischer Smartphones und das viertgrößte Importland für chinesische Laptops und organische Chemikalien, wie aus Zolldaten hervorgeht. So gingen die Exporte Seltener Erden aus China wertmäßig beispielsweise zu mehr als 40 Prozent nach Japan.

5) Bericht einer UN-Agentur: China ist Nummer eins bei Patent-Anmeldungen für generative künstliche Intelligenz

In China ansässige Forscher melden die meisten Patente für generative künstliche Intelligenz (GenAI) an und übertreffen damit Entwickler in den USA, Südkorea, Japan und Indien, die die restlichen fünf Top-Standorte ausmachen, bei weitem, [wie ein neuer WIPO-Bericht](#) zeigt.

Der „WIPO Patent Landscape Report on Generative AI“ dokumentiert 54.000 GenAI-Erfindungen im Jahrzehnt bis 2023, wobei mehr als 25 Prozent davon allein im letzten Jahr entstanden sind. GenAI ermöglicht es Benutzern, Inhalte wie Text, Bilder, Musik und Computercode zu erstellen, die eine Reihe von Industrie- und Verbraucherprodukten antreiben, darunter Chatbots wie ChatGPT, Google Gemini oder Baidus ERNIE. Zwischen 2014 und 2023 kamen mehr als 38.000 GenAI-Erfindungen aus China – sechsmal mehr als aus den USA, die auf dem zweiten Platz liegen. Indien, der fünftgrößte Standort für GenAI-Erfindungen, verzeichnete mit 56 Prozent die höchste durchschnittliche jährliche Wachstumsrate unter den fünf führenden Ländern.

GenAI breitet sich bereits in Branchen wie Biowissenschaften, Fertigung, Transport, Sicherheit und Telekommunikation aus, wie der Bericht zeigt. „GenAI hat sich als bahnbrechende Technologie herausgestellt, die das Potenzial hat, unsere Arbeits-, Lebens- und Freizeitweise zu verändern. Durch die Analyse von Patenttrends und -daten hofft die WIPO, Entscheidern ein besseres Verständnis dafür zu vermitteln, wo diese sich schnell entwickelnde Technologie vorangetrieben wird und wohin sie sich entwickelt. Dies kann politischen Entscheidungsträgern helfen, die Entwicklung von GenAI sinnvoll zu gestalten und sicherzustellen, dass der Mensch weiterhin im Mittelpunkt der Innovations- und Kreativökosysteme steht. „Wir sind zuversichtlich, dass



China – Report

Juli 2024

der Bericht Innovatoren, Forscher und andere dabei unterstützen wird, sich in der sich rasch entwickelnden Landschaft der generativen KI und ihren Auswirkungen auf die Welt zurechtzufinden“, sagte WIPO-Generaldirektor Daren Tang.

6) Drei größte Reeder Chinas wollen über 200 neue Frachtschiffe in Dienst nehmen

Die drei größten chinesischen Reedereien planen, ihre Flotten massiv zu erweitern. China Cosco Shipping und China Merchants Group gaben bekannt, [jeweils rund 100 neue Schiffe bestellen zu wollen](#). Auch CHN Energy Investment Group Co. Ltd. will neue Frachtschiffe kaufen. Damit wird China seine Spitzenposition als Land mit der weltweit größten Frachtschifflotte weiter ausbauen. Die Auslieferung der Schiffe steht allerdings noch vor Herausforderungen, darunter höhere Preise, lange Lieferzeiten im Inland und eine gestiegene weltweite Nachfrage nach Frachtschiffen.

Laut Caixin Global verfolgt die China Cosco Shipping Corp. Ltd. einen Plan zur Anschaffung von etwa 100 Schiffen, darunter große Massengutfrachter, Tanker und Mehrzweckschiffe für allgemeine Fracht. Ebenso will die China Merchants Group Ltd. (CMG) ihre Schifffahrtssparte um etwa 100 Schiffe in ebenfalls diesen drei Kategorien erweitern. Die Schifffahrtssparte der CHN Energy Investment Group Co. Ltd. will hingegen in erster Linie ihre Massengutfrachterflotte erweitern.

Zwar wurde noch kein konkreter Zeitplan für die Auslieferung der Schiffe genannt, doch dürfte die Erweiterung Chinas Position als weltweit größtes Flottenland weiter ausbauen. Im August letzten Jahres hat die Volksrepublik nach einer Statistik von Clarksons Research, einem Analyseinstitut zur globalen Schifffahrt, Griechenland als Land mit den meisten Bruttoregistertonnen überholt.

Nach dem Willen der Regierung in Peking soll die Flotte noch stärker wachsen. Im Jahr 2022 stellte das Verkehrsministerium einen Fünfjahresplan vor, der darauf abzielt, Chinas Seeflotte auszubauen und die internationale Wettbewerbsfähigkeit seiner Container-, Rohöl-, Schüttgut- und Spezialtransportflotten zu verbessern. Der Plan sieht auch vor, den Anteil der von chinesischen Logistikunternehmen transportierten „kritischen Materialien“ zu erhöhen.

Unklar ist bislang aber, wie schnell die Pläne der drei staatlichen Reeder umgesetzt werden können. Derzeit ist mit dem Kauf von Schiffen im Inland eine lange Lieferfrist verbunden. Chinas große Schiffsbauer arbeiten Caixin zufolge angesichts der steigenden Nachfrage nach neuen Schiffen bereits mit voller Kapazität. Bestehende Aufträge können erst im Jahr 2027 ausgeliefert werden, bestätigten Quellen aus der Schifffahrtsbranche Caixin gegenüber. Die chinesischen Reeder hätten deshalb bei ausländischen Werften um quotierte Zuteilungen gebeten.

Global steigt die Nachfrage nach Schiffen für den Frachtverkehr stark. Grund dafür sind einerseits die längeren Fahrzeiten angesichts der Krisen im Nahen Osten und dem Roten Meer, andererseits der wieder stark angezogene Außenhandel.



China – Report

Juli 2024

Informationen zu unserem Fonds „FIVV-MIC-Mandat-Asien“ erhalten Sie [hier](#).

Kontakt:

FIVV AG
Herterichstraße 101
Telefon +49 89 374100-0
Telefax +49 89 374100-100
www.fivv.de

Hinweis:

Die vorstehenden Informationen sind sorgfältig erarbeitet. Wir übernehmen jedoch keine Gewähr für die Vollständigkeit, Richtigkeit, Genauigkeit der Angaben oder der Eignung für einen bestimmten Zweck. Insbesondere übernehmen wir keine Gewähr für den Eintritt unserer Prognosen. Die Informationen einschließlich unserer Prognosen dienen lediglich Ihrer Information und stellen keine Anlageberatung, Empfehlung oder Aufforderung zum Kauf oder Verkauf von Anteilen oder zum Abschluss anderweitiger Anlagegeschäfte dar. Die geäußerten Meinungen bzw. Prognosen geben unsere derzeitige Einschätzung wieder und können sich jederzeit ohne vorherige Ankündigung ändern. Historische Wertentwicklungen lassen keine Rückschlüsse auf eine ähnliche Entwicklung in der Zukunft zu. Diese ist nicht prognostizierbar. Alleinige Grundlage für den Anteilserwerb sind die Verkaufsunterlagen zu den entsprechenden Fonds. Verkaufsunterlagen zu allen FIVV-MIC-Mandat-Fonds der Universal Investment GmbH sind kostenlos beim zuständigen Vermittler, der Depotbank des Fonds oder bei der Universal Investment GmbH sowie im Internet unter www.universal-investment.com erhältlich. Änderungen vorbehalten. Änderungen des Marktberichts oder dessen Inhalts bedürfen der vorherigen ausdrücklichen Erlaubnis des/der Verfasser(s). Dieser Marktbericht wird eventuell nicht regelmäßig erstellt. Er kann unter Umständen auch situativ bereitgestellt werden. Dies ist unter anderem von der Marktsituation abhängig.