

Interview mit Hannes Androsch

„Welthandel kann und darf nie eine Einbahnstraße sein“

Einleitung¹

Mit der Initiative OBOR zielt die Volksrepublik China darauf ab, eine neue maritime und terrestrische Seidenstraße zu errichten. Damit will sie gesicherte Verkehrswege für den Transport der für das Riesenland notwendigen Beschaffung von Nahrungsmitteln, Rohstoffen und Energie, vor allem Erdöl und Erdgas und ebenso solche für den Transport ihrer gewaltigen Exporte sicherstellen. Diese benötigt sie, um möglichst viele Arbeitsplätze zu schaffen und der Riesenbevölkerung einen bescheidenen Wohlstand zu ermöglichen, aber ebenso um Devisen zu verdienen, um die unentbehrlichen Importe bezahlen zu können.

Die terrestrische Seidenstraße reicht bis an die Ostküste Afrikas und den Persischen Golf, über den Suezkanal geht sie bis in den Hafen von Piräus oder bis nach Venedig. Die terrestrische Seidenstraße folgt auf dem Landweg der alten Seidenstraße über Zentralasien und Russland bis nach Zentral- und Westeuropa, von dem „Binnenhafen“ Khotan bis nach Katar. Es ist eine diesbezügliche Verbindung der beiden neuen Straßen gegeben. Die antike Seidenstraße führte von der zeitweisen Hauptstadt Xi 'an in der Zeit der Qin-Dynastie am Landweg bis nach Mitteleuropa. Über sie wurde aus China die begehrte Seide sowie Porzellan und Keramik, Bronze und Eisen befördert, China seinerzeit bezog aus dem Westen Gold, Edelsteine und Glas. Kenntnis von Papier und Schwarzpulver kam entlang der Seidenstraße in die arabischen Länder und gelangte von dort nach Europa.

Die Ausdehnung des Osmanischen Reiches, vor allem mit der Eroberung Konstantinopels 1453 hat diesen jahrhundertealten Handelsweg unterbrochen. Dies hat dazu geführt, dass man den Seeweg nach Indien suchte. Dieses Ziel erreichte Vasco da Gama 1498, nachdem zuvor Bartolomeo Diaz das Kap der Guten Hoffnung zu umschiffen vermochte und Columbus bei diesem Bemühen 1492 Amerika entdeckte. Spätestens aber mit der Entscheidung in der Ming-Zeit durch Kaiser Chengzu (Yongle) die Reisen des Admirals Zheng He, die diesen bis Ostafrika geführt hatten, ist China damals überwiegend wieder nur mehr riesige Landmacht geworden, hat sich abgeschottet und isoliert. Noch 1793 beschied der Kaiser Qianlong dem britischen Gesandten McCartney, dass sein Reich alles hätte und auf Handelsbeziehungen mit

¹ Der Einleitungstext wurde uns freundlicherweise von Hannes Androsch z. V. gestellt [Anm. d. Hg.].

Briten keinen Wert legte. Mit den Opiumkriegen wurde die selbstzufriedene Isolierung des Reichs der Mitte aufgebrochen. Mit den ungleichen Verträgen von Nanjing 1842 entstand eine Öffnung, der sich China unterwerfen musste und Demütigungen hinnehmen musste.

Aufstände, Bürgerkriege und Eroberungen durch China waren die weite Folge, ehe das Riesenreich 1949 wieder seine Souveränität erlangte, aber erst mit den Reformen 1978 durch Deng Xiaoping war es bereit, sich zu öffnen. Damit wurden seine Kräfte entfesselt, es entstand eine Entwicklung von geradezu kambrischer Explosion, das Sozialprodukt stieg von 602.175 im Jahre 1978 auf inzwischen 18.231.550 (real PPP). Damit ist China schon jetzt die zweitgrößte Volkswirtschaft unseres Planeten und wird in Kürze die größte sein, wenngleich dann immer noch die Wirtschaftsleistung pro Kopf erst 10.000 Dollar erreicht haben wird, dennoch aber hunderte Millionen Menschen aus der Armut befreit wurden und es inzwischen im Land mit 500 die größte Anzahl von Milliardären gibt.

Herr Doktor Androsch, Sie haben im Jahr 2013 in einem Interview mit der Kleinen Zeitung gesagt: Ohne China gäbe es uns in Europa nicht mehr und haben damit die Notwendigkeit einer industriellen Basis in Europa und das Verschwinden ganzer Branchen angesprochen. Wie bewerten Sie diese Aussage vier Jahre später?

Also, „wir“ hieß in diesem Zusammenhang die AT&S in Leoben; wir sind sehr früh nach China, aber auch nach Indien und Südkorea gegangen und sind heute das einzige verbliebene, große europäische Leiterplattenunternehmen. Wir wären das längst nicht mehr - wie das bei den anderen eingetreten ist - wären wir nicht dorthin gegangen, wo der elektronische Weltmarkt sich abspielt. Das ist in Fernost, das ist insbesondere China - aber auch Taiwan, Südkorea, Japan. Das ist der Schwerpunkt: 80 bis 90 % sind dort. Wenn man sich vorstellt: Das erfolgreichste Smartphone „Apple“ wird zwar designed in Silicon Valley und in der Folge dann mit großem Gewinn verkauft, aber zur Gänze hergestellt in China von einer Firma Foxconn, die taiwanesischer Eigentümer hat und das größte Industrieunternehmen der Welt überhaupt ist mit einer Million Beschäftigten. Nur, dass man ein Gefühl für die Dimensionen bekommt. Ohne dieses Widerlager hätten wir unsere zwei Standorte in Leoben-Hinterberg und in Fehring längst nicht mehr halten können oder nur auf so kleine Prototypen-Herstellung mit wenigen hundert Mitarbeitern maximal zurückfahren müssen.

Klar ist, China wird nicht länger die Werkbank der Welt bleiben. Billige Kugelschreiber werden längst woanders produziert. Sie haben in einem Essay heuer geschrieben, dass China erwacht sei und mit Hochtechnologie und Innovation zur Supermacht werde. Wie

kann man sich das vorstellen und wie lange wird das dauern?

Das „Erwachen“ beruht auf einem Zitat, das – nicht nachgewiesen, aber jedenfalls ihm zugeschrieben - Napoleon gesagt haben soll. Nämlich, wenn China erwacht, wird es die Welt erschüttern. Nach den Reformen des Deng Xiaoping, des – nicht unmittelbaren – aber Nachfolger Mao Zedongs als unbestrittene Führungsfigur in diesem Riesenreich, sowohl flächenmäßig als auch einwohnermäßig, hat es sich geöffnet. Nach Jahrhunderten der Selbstbeschränkung, der Abschottung, der Isolierung und als Folge davon letztlich dann im 19. Jahrhundert der demütigenden Unterwerfung unter westliche Mächte – Stichwort „ungleiche Verträge von Nanjing 1842“ und der Abtretung Hongkongs bis 1997 – in der Folge Aufstände, Bürgerkriege, schlimme Besetzungen durch Japan in den 30er- und 40er-Jahren des vergangenen Jahrhunderts. Und seit 1949 als Volksrepublik auch wieder isoliert, auf Autarkie ausgerichtet und abgeschottet, ist es unter Deng Xiaoping mit der Öffnung in die Weltwirtschaft zurückgekehrt, damit auch auf die Weltbühne, und hat Kräfte – die wirtschaftsgeschichtlich ohne Beispiel sind - entfesselt, sodass man sogar schon von einer „kambrischen Explosion“ gesprochen hat oder spricht. In kurzer Zeit wird es die größte Volkswirtschaft der Welt sein, allein von der Größe, wobei es immer erst heißt, dass die Pro-Kopf-Wirtschaftsleistung nicht sehr viel mehr als \$ 10.000 ist. Aber dennoch hat das Land Hunderte Millionen aus der Armut befreien können, also die eiserne Reisschüssel ist mehr als gesichert. China hat zugleich die meisten – mit 500 - Milliarden, die irgendwo in einem Land zu finden sind und beginnt riesige, von globalen Dimensionen gekennzeichnete Unternehmungen aufzustellen.

Im Welthandel war es schon in antiker Zeit verbunden mit der berühmten, landesbezogenen Seidenstraße, die seinerzeit von der mehrfachen Hauptstadt X'ian im Norden über den Landweg bis nach Mitteleuropa führte, wohin es begehrte Produkte lieferte, insbesondere Seide, aber auch Porzellan und vieles andere. Und andererseits andere Produkte wie Glas oder Edelsteine bezog. Nachdem es seine Seeaktivitäten, etwa 1435 die berühmten Reisen des damaligen Admirals Zheng He, dessen Schiffe ein Vielfaches der drei Schiffe von Kolumbus waren, bis nach Ostafrika geführt haben, stellte es diese wieder ein, und kurz darauf wurde von den Osmanen Konstantinopel erobert. Dadurch, dass die Osmanen diesen Landweg der Seidenstraße unterbrochen hatten, weil sie ihn durch ihre Besteuerung so teuer gemacht hatten, ging China in die Isolierung. Sie brauchen jetzt die Neue Seidenstraße, um ihre notwendigen Importe zu sichern und die Exporte tätigen zu können.

Daher ist es nicht unverständlich, wenn sie sich dem Konzept einer neuen, sowohl terrestrischen wie auch – die es in der Form ja nie gegeben hat – maritimen Seidenstraße bedienen wollen, mit unglaublichen Aufwendungen für die dafür erforderliche Infrastruktur. Und dann auch eine, von ihrer Westgrenze nach Pakistan zum Hafen Gwadar, Nord-Süd-Verbindung schaffen wollen, um auf diese Weise gesicherte Handels- und Transportwege in beide Richtungen zu haben. Womit natürlich unvermeidbar auch geostrategische Möglichkeiten verbunden sind. Das heißt, vielen Leuten ist das willkommen, weil sie daraus Nutzen ziehen. Viele wollen partizipieren als Miterrichter, Lieferant. Andere sind besorgt, weil sie fürchten, dass das die Grundlage für eine allzu große Dominanz dieses Riesen sein könnte.

Sie wurden im Jahr 2015 in das „Chongqing International Economic Advisory Council“ gewählt, ein Rat aus 35 Top-CEOs, der die Politik berät. Was kann bzw. was soll sich ein Bürger ohne Vorkenntnisse von der Neuen Seidenstraße vorstellen?

Dieser Rat ist einer von dreien. Das gibt es in Shanghai, das eine besondere Verwaltungszone ist, und natürlich sozusagen das glitzernde Tor nach außen, so wie Mumbai für Indien oder New York für die Vereinigten Staaten. In der Liga ist Shanghai zu verstehen und Peking ist nun einmal, unter anderem, die Hauptstadt dieses Riesengebildes. Und Chongqing, weit im Westen am Oberlauf des Yangtze gelegen, ist sozusagen das Pendant. Diese Pillar-Funktion wollte der damalige Bürgermeister, ein Ingenieur, der unser Investment mit besonderer Freude und Aufmerksamkeit, geradezu Liebe, unterstützt und begleitet hat – er war öfter in dem Werk als ich selbst, weil es ihn so interessiert hat. Er hat sich also auch so einen internationalen Beirat von Weltfirmen geschaffen und es ist eine Ehre und Auszeichnung, hier als Mitglied eingeladen zu sein.

Die Seidenstraße – sowohl am Seeweg wie auch am Landweg – soll möglichst rasche und sichere Transportmöglichkeiten in beide Richtungen gewährleisten. Am Seeweg geht es vor allem um das Erdöl, das vom Persischen Golf kommt, oder Nahrungsmittel oder Rohstoffe aus Australien. Man muss sich ja nur die Entfernungen vorstellen. Dann gibt es auf dieser Strecke heikle Routen zu überwinden: Die Straße von Malakka ist 800 km lang und an der engsten Stelle nur wenige Kilometer breit. Da kann man verstehen, dass es eine gewisse Besorgnis bei den Chinesen gibt, sicher zu stellen, dass diese Wege offen sind. Und das gleiche gilt am Landweg, der ja bis Duisburg führt; mit der Eisenbahn. Und die Eisenbahn ist eben billiger als der Flugtransport und schneller als der Seetransport. Da sind somit Zeit- und Kostenvorteile neben der Sicherheit der Transportwege mit dieser Zielsetzung verbunden.

Sie haben es schon angesprochen: Es gibt natürlich auch Kritiker am Projekt Neue

Seidenstraße, wie z. B. aus Indien. Die sagen: China möchte mit dem Projekt lediglich seinen Einfluss auf die Weltwirtschaft ausbauen. Was kann man diesen Kritikern entgegen?

Hinsichtlich des Gewichts des Exports, den sie umstellen wollen auf stärkere Binnenwirtschaft – was ja mit dem Projekt „Made in China 2025“ gemeint ist, ist die richtige Zielsetzung: Nämlich die Falle zu vermeiden und zu überwinden, ein Land zu bleiben, das es nur zu einem mittleren Einkommens gebracht hat. Aber natürlich, wenn man einen so hohen Anteil an der Weltwirtschaft hat, an den Weltexporten vorweisen kann, wenn man in so hohem Maße abhängig ist von Importen, ob es nun Rohstoffe oder Nahrungsmittel aus dem afrikanischen oder dem australischen Kontinent sind, ob es Erdöl oder Erdgas aus dem Persischen Golf ist, hat man einen entsprechenden Einfluss auf die Weltwirtschaft. Und dass Indien ohnehin über Jahrhunderte in einer kritischen Rivalität zu China steht – auch was die Größe, jedenfalls der Bevölkerung anbelangt. Entweder hat Indien schon jetzt - wenn nicht, wird es aber in kurzer Zeit - mehr Einwohner haben als China. Dann erklärt es das. Der Himalaya ist zwar eine natürliche Grenze zwischen den zwei bevölkerungsmäßig aber auch flächenmäßig riesigen Ländern. Und da geht es nicht zuletzt auch um das Wasser. Immerhin entspringen im Himalaya drei der wichtigsten Flüsse: nämlich der Gelbe Fluss, der Yangtze und der Mekong. Das ist sozusagen eine der größten globalen Wasserquellen, von denen die Chinesen zu wenig – vor allem saubere - haben. Das ist eines ihrer größten Probleme und das gleiche trifft aus Mangel an Quellen und gegebenem Klima über weite Strecken auch für Indien zu.

Glauben Sie, kann das Projekt Neue Seidenstraße dazu beitragen, das deutliche Ost-West- bzw. Stadt-Land-Gefälle in China zu minimieren?

Das ist eine der – nicht unkritischen – Zielsetzungen, weil der ethnisch aber auch religiös anders orientierte riesige Westen mit vergleichsweise geringer Bevölkerung, nämlich Xinjiang mit den Uiguren usw. stärker in diese wirtschaftliche Entwicklung einzubinden ist, die sich ja in diesen letzten fast 40 Jahren im Küstenbereich abgespielt hat. Und die Küste hat ja auch eine Länge von 14.000 km – das muss man sich einmal auf der Zunge zergehen lassen. Um den Westen zu beleben und damit vom Standpunkt der inneren Sicherheit sicherer zu machen, das ist sozusagen der innerchinesische Aspekt der Neuen Seidenstraße. Aber das ist eine Zielsetzung, oder ein beabsichtigter Nebeneffekt, weil deswegen müsste man ja nicht bis Mitteleuropa oder Duisburg eine Eisenbahn bauen. Das sind dann sicher andere Zielsetzungen. Noch mehr gilt das für den Seeweg, denn der berührt nun den Binnenlandwesten Chinas überhaupt nicht.

Sie waren im Jahr 2010 Regierungskommissär für den österreichischen Beitrag bei der Weltausstellung in Shanghai. Damals haben sie gesagt: Nach der Expo beginnt die Arbeit

richtig. Was ist Ihr Resümee? Ist nachhaltiger Nutzen für unser Land geblieben?

Unter dem „nachher beginnt erst die Arbeit“ gilt insbesondere für die Chinesen. Die Ausstellung war 2010 und die Initiative der beiden Seidenstraßen war 2013. Inzwischen ist noch das Projekt „Made in China 2025“ hinzugekommen. Aber mit dem Verständnis der Offenheit und nicht der Abschottung. Woraus sich das Kuriosum ergeben hat, dass sowie der chinesische Präsident Xi Jinping in Davos als Verfechter des offenen Welthandels und als Exponent gegen Protektionismus aufgetreten ist, während der amerikanische Präsident sozusagen einen gegenteiligen Kurs – wenn er verwirklicht werden würde, sehr zum Schaden auch der Vereinigten Staaten – eingeschlagen hat. Wir haben hier geradezu eine an Perversität grenzende Inversion. Eine Umkehr der Orientierung. Das Land, das nach dem zweiten Weltkrieg offenen Welthandel erfolgreich für sich selbst und andere aufgebaut hat, hat Tendenzen, sich nach innen zu kehren. Und das Land, das Jahrhunderte lang – auch noch zu Maos Zeiten – in Abschottung und autarkieorientierter Isolierung dahin sich bewegt hat, hat sich geöffnet und ist der Apologet offenen Welthandels und gegen Protektionismus. Das gilt natürlich dann für jedes einzelne Unternehmen auch, sich danach auszurichten. Weil unter diesen Bedingungen – gerade in der Elektronikbranche die Halbwertszeiten so kurz sind - also die Neuerungen so rasch kommen, dass einem der Atem weg bleibt, das überhaupt zu bewältigen.

Welchen Illusionen sollte sich Europa hinsichtlich der Neuen Seidenstraße Ihrer Meinung nach nicht hingeben?

Dass das nicht sozusagen eine Weihnachtsbescherung ist. Dahinter stehen auf allen Seiten ökonomische Interessen, Sicherheitsinteressen im weitesten Sinn, Sicherheitsinteressen im engeren – auch militärischen – Sinn. Das öffnet Möglichkeiten, und hier muss jeder schauen, dass dabei Lösungen zustande kommen, die eine Balance, eine Ausgewogenheit haben, also für beide Teile nützlich sind. Europa muss sich schon klar sein, dass es nur dann das für sich erreichen kann, wenn es geschlossen auftritt. Nur gemeinsam sind wir stark, allein sind wir schwach. Jedes einzelne Mitgliedsland, auch der größte europäische Staat, ist bei den Dimensionen, mit denen wir hier konfrontiert sind - also China, Indien auf der einen Seite, die Vereinigten Staaten auf der anderen - ein Kleinstaat. Und die Kleinstaaterei hatten wir schon in der Zwischenkriegszeit und wir wissen, was dabei Negatives herausgekommen ist.

Welche Rolle kann Österreich bei „One Belt, one Road“ spielen?

Wir haben uns an den entsprechenden Finanzierungseinrichtungen beteiligt, wir können als Miterbauer – Österreich ist führend im Tunnelbau – mitwirken, wir können logistisch beitragen. Der Raum Wien ist durchaus ein möglicher, logistischer Umschlagplatz; umso mehr wenn es gelänge, dass man auch in den Raum Wien-Bratislava die mit anderer Spur versehene, russische

Eisenbahn herbrächte. Die Donau, als zweitgrößter europäischer Fluss nach der Wolga, ist eine Wasseranbindung, die jedenfalls ins Schwarze Meer führt. In unserer Umgebung liegt die Adria; Triest oder die anderen Häfen in der nördlichen Adria haben zwar eine andere staatliche Zugehörigkeit, aber ihr Hinterland ist im Norden und nicht in erster Linie im eigenen Staat, in dem sie sich aus den geschichtlichen Entwicklungen befinden. Und viele österreichische Unternehmen haben ja nicht geringe Investitionen, mit Abstand die größte hat die AT&S in China, und wie gesagt, auch Andritz, Miba, Lenzing, Siemens, die VOEST, Engel, AVL. Österreichische Firmen sind gar nicht so gering und erfolgreich in China vertreten. Und: Dieses Potential zu nutzen – es gibt ja auch das chinesische Interesse, in Österreich zu investieren – die FACC als Beispiel oder auch in Spielfeld in der Obersteiermark ein Elektromotorenwerk. Welthandel kann und darf nie, sonst kann er auch nicht funktionieren und kann keine Balance entstehen, eine Einbahnstraße sein. Er muss eine gewisse Ausgewogenheit haben.

Droht nicht die Gefahr, dass Länder wie Ungarn, Serbien oder Tschechien die Chance in engen Kooperationen mit China um einiges früher erkannt und uns bereits überholt haben? Präsident Xi Jinping hat die Tschechische Republik bei seinem Besuch 2016 explizit gelobt.

Ja, die haben sich dort sehr stark engagiert; das ist ja nur ein Zeichen, dass wir seit Jahren keine Außenpolitik haben. Weder in der Nachbarschaft noch in Bezug auf geographisch so weitläufige Herausforderungen. Das ist ein Mangel, wenn man vergleicht, welches internationale Ansehen wir als kleines Land in den 70er-Jahren genossen haben und wie wenig das heute noch der Fall ist, ist das ein perfektes Versagen der Außenpolitik der letzten 30 Jahre.

Wo müsste Österreich dann diesbezüglich politisch aber auch wirtschaftlich nachjustieren?

Das beginnt einmal, dass man ein anderes Nachbarschaftsverhältnis hat und nicht sozusagen aus innenpolitisch vermeintlicher Nützlichkeit in Konfrontationsstellung geht. Das gilt für die Visegrád-Staaten genauso wie für Deutschland. Und wir sind von allen Mitgliedern der EU in der EU am schlechtesten vernetzt. Und das ist eben ein weiteres Versagen unserer diesbezüglich fehlenden Nachbarschaft zu Europa und insgesamt der Außenpolitik. Das gilt im Übrigen auch für die Integrationspolitik im Inneren.

Vielen Dank für das Gespräch!