

technologischer Standardsetzung und verdecktem Protektionismus getreten, das ständig an veränderte Rahmenbedingungen angepasst wird.

Dieses System umfasst staatliche Eingriffe und Anreize entlang der gesamten Wertschöpfungskette der Elektromobilität: von Batterie und Fahrzeugelektronik über die Lade- und Netz-Infrastruktur bis hin zu Finanzierung und Nutzung durch den Endabnehmer. Das besondere Augenmerk der Automobilvordenker Chinas richtet sich auf die Vernetzung des Elektroautos unter Einschluss autonomen Fahrens und intelligenter Verkehrssysteme. Denn hierbei handelt es sich um Technologiefelder, auf denen China sich durch starke Internetkonzerne und technikaffine Autofahrer besonders gute Chancen für heimische Marken ausrechnet. Kein Aspekt der Elektromobilität ist von staatlichen Anreizen ausgenommen. Jede noch so kleine Maßnahme soll China dem langfristigen Ziel näherbringen: der zunächst nationalen, perspektivisch aber globalen Technologie- und Marktführerschaft chinesischer Unternehmen in der Elektromobilität.

In Chinas Automobilpolitik treten traditionelle Instrumente wie etwa Subventionen zunehmend in den Hintergrund – zugunsten subtiler protektionistischer Instrumente. Wer etwa die chinesische Ladeinfrastruktur nutzen will, muss sich an chinesische Standards anpassen. Das verschafft heimischen Herstellern Vorteile und benachteiligt internationale Konkurrenten. Ein verdeckt protektionistisches Vorgehen zeigt sich auch in der Erhebung von Fahrprofilen, die Teil der staatlichen Regulierung ist. Die erhobenen Daten müssen direkt an staatliche Stellen übermittelt werden. Das mag nützlich für die Verkehrs- und Infrastrukturplanung sein, bereitet internationalen Unternehmen jedoch große Sorgen, was den Schutz wertvoller technischer Daten und das Versprechen von Datenschutz für die Autokäufer angeht.

Gleichzeitig experimentiert Peking mit neuen Methoden einer IT-gestützten Regulierung. Ein umfassendes „Gesellschaftliches Bonitätssystem“ soll in Zukunft unter anderem sicherstellen, dass Automobilkonzerne sich an die Vorschriften der Regierung halten. Jüngstes Beispiel ist die Vorbereitung einer Elektroauto-Mindestquote für alle in China aktiven Automobilbauer. Unternehmen, die die Quote nicht einhalten, werden an Bonität einbüßen und sanktioniert: Sie verlieren Steuervergünstigungen und Fördermittel, dürfen nur noch eingeschränkt in China investieren oder werden auf öffentlich zugänglichen Online-Plattformen als nicht vertrauenswürdige Unternehmen gebrandmarkt. Im schlimmsten Falle müssen sie ihre Marktaktivitäten in China ganz einstellen.

Chinas Wirtschaftspolitik wird mit dem IT-gestützten „Gesellschaftlichen Bonitätssystem“ über ein verfeinertes Instrumentarium verfügen, um ausländische Unternehmen dazu zu bewegen, die industrie- und umweltpolitischen Ziele der chinesischen Regierung in vorauseilendem Gehorsam umzusetzen. Was nicht-liberale Steuerungsinstrumente für Märkte und Gesellschaften des 21. Jahrhunderts angeht, werden Chinas Regierende die weltweit maßgeblichen Pioniere sein.

Zwar hat Chinas Automobilpolitik das Land innerhalb weniger Jahre zum Leitmarkt für Elektromobilität aufsteigen lassen. Chinesische Wissenschaftler aber sparen nicht mit harscher Kritik. Durch die Subventionsflut vergangener Jahre sind vielfach Überkapazitäten entstanden, und Subventionsbetrug ist an der Tagesordnung. Übereifrig installierte Ladesäulen stehen oft ungenutzt am Straßenrand. Trotz derartiger Ineffizienzen bewegt sich Chinas Automobilmarkt in die von der Regierung forcierte Richtung. Und es wäre fahrlässig, den Anpassungsdruck zu unterschätzen, der von Elektromobilitätsquoten und dem „Gesellschaftlichen Bonitätssystem“ ausgehen wird. In China entfaltet sich ein staatlich aktiv gestalteter und verzerrter Technologiewettlauf. Deutschlands Unternehmenslenker und Wirtschaftspolitiker werden sich wappnen und wehren müssen, um nicht schrittweise aus diesem Markt hinausgedrängt zu werden.

Sebastian Heilmann

Der Autor ist Direktor des Mercator Instituts für China-Studien (MERICS) in Berlin und Professor für Politik und Wirtschaft Chinas an der Universität Trier.

Literatur

Deng, Xiaozhi et al. (2016). „Studien zur Industriepolitik für New Energy Vehicles in China“. *Chinese Journal of Automotive Engineering* 6 (4): 260-266 (in chinesischer Sprache).

Zhao, Wei und Ou Xunmin (2016). „Acht Fragen, acht Antworten: Wirtschaftswissenschaftler diskutieren Chinas Industriepolitik für Elektroautos“. Homepage www.d1ev.com (in chinesischer Sprache).