

insight

asia pacific

ASEAN Economic Community 2015 – Ein Blick hinter die Kulissen



Bosch in Asia Pacific

Enhancing quality of life for more than 100 years



As a leading technology and services company, Bosch has a long history of success in the Asia Pacific region. It all started in 1909 with the introduction of the Bosch magneto ignition system in China. Today, Bosch employs around 73,000 associates at 120 locations in 16 countries across the region – enhancing quality of life with products and solutions in the fields of automotive technology, industrial technology, consumer goods, and building technology. More information: www.bosch.com



BOSCH
Invented for life

Ausgabe 3 - Dezember 2014

Inhalt



Köpfe	4	OAV im Bild	
Schwerpunktthema		Kleines Liebesmahl in Hamburg	18
ASEAN	8-17	Eindrücke der diesjährigen Mitglieder- versammlung sowie einer Diskussionsrunde der Botschafter S.E. Shi Mingde und S.E. Dr. Fauzi Bowo sowie Generalkonsul Dr. Vidhu Nair im EMPORIO, Nord Event Panoramadeck, in Hamburg	
Hintergrund		Blick aus Asien	
ASEAN Economic Community: „Freihandelszone Plus“ und Sprungbrett nach Asien-Pazifik	8	The Shanghai Free Trade Zone – One year down the line	20
Dr. Imke Pente, Mercator Fellow für Internationale Aufgaben, nimmt eine Bestandaufnahme der AEC vor.		Kristina Koehler-Coluccia, Director, Koehler Group, analyses the developments in the Shanghai Free Trade Zone.	
Interview		Hintergrund	
„German business should seize the first-comer-advantage.“	11	Japan needs resolve to advance women	22
Pushpanathan Sundram, former Deputy Secretary-General of the AEC, explains the achievements, stumbling blocks and business opportunities arising from the ASEAN single market and production base.		Empowerment of women in Japan: A need for reaction.	
Hintergrund		Interview	
Labour Mobility and the ASEAN Economic Community	14	Shatter the glass ceiling for women in Japan, says IMF's Lagarde	23
Dr. Stefan Rother, Research Fellow at the Freiburg Institute for Advanced Studies, sheds light on an underexplored topic: labour mobility in Southeast Asia and the need to establish regional rules for high- and low-skilled labour migration.		An exclusive interview with IMF's man- aging director Christine Lagarde on why Japan cannot afford its glass ceiling.	
Hintergrund		Hintergrund	
Unlocking Potentials for Regional Supply Chains in ASEAN	16	APEC's first 25 years and the road ahead	24
Ruth Banomyong, PhD, Head of the Department of International Business, Logistics and Transport Management at Thammasat University, explores ASEAN's efforts to increase connectivity within the region, with a special focus on Thailand.		The critical review of APEC's first 25 years written by Andrew Elek, Research Associate at the Crawford School of Public Policy, Australian National University.	
		OAV im Bild	26
		Eine Auswahl von Reisen und Veranstal- tungen zu China und Bangladesch	
		Service	
		Neue Chancen in Asien	28
		Buchtipps	
		Letzte Seite	30
		Neumitglieder	



Der beispiellose Aufschwung der asiatischen Ökonomien hat die Weltwirtschaft nachhaltig verändert. Die deutschen Unternehmen gehören dabei zweifellos zu den Gewinnern dieses historischen Einschnitts. Nachdem die Ausrichtung auf die neuen Märkte in Asien meist erstaunlich reibungslos gelungen ist, geht es nun darum, auch die Chancen der nächsten Entwicklungsetappen zu nutzen. Dafür ist es indes nötig, sich noch intensiver als bisher mit den relevanten Trends auseinanderzusetzen. Eine asiatische Teilregion, die künftig sicherlich noch stärker in den Fokus rücken wird, ist Südostasien: Die zehn ASEAN-Staaten weisen einerseits jeweils sehr interessante Investitions- und Absatzpotenziale auf. Das Zusammenwachsen der Region verspricht zusätzlichen Wachstumsschub. Ende 2015 tritt mit der ASEAN Economic Community (AEC) das bislang ambitionierteste Vorhaben der Staatengruppe in Kraft. Es handelt sich um ein sehr komplexes Projekt, das einer detaillierten Betrachtung bedarf. Auch in anderen Teilen Asiens wird versucht, noch attraktiver für Investoren zu werden. Dies gilt etwa für die Freihandelszone in Shanghai, zu der Sie im Heft einen Unternehmensbericht finden. Um der Dynamik in Asien-Pazifik gerecht zu werden, empfiehlt es sich, auch die Kooperationen Asiens mit anderen Weltregionen zu verfolgen. Ein Abkommen mit wegweisendem Charakter ist die APEC, die inzwischen auf ein 25-jähriges Bestehen zurückblickt und damit Anlass für eine resümierende Rückschau bietet. Ich wünsche Ihnen viel Vergnügen mit dieser IAP-Ausgabe.

A.G. Frey

Neuwahl der OAV-Gremien

Die OAV-Mitgliederversammlung wählte am 22. Oktober neue Präsidiums- und Vorstandsmitglieder. Nach sechsjähriger Amtszeit übergibt Jürgen Fitschen seine Position als OAV-Vorsitzender an seinen Nachfolger Hans-Georg Frey. Wir danken Herrn Fitschen außerordentlich für seinen sehr engagierten Einsatz und wünschen ihm alles Gute. Das Team der OAV-Geschäftsstelle gratuliert Herrn Frey herzlich zur seiner Wahl und freut sich auf die Zusammenarbeit. Die neuen Mitglieder der Gremien stellen sich anlässlich ihrer Wahl vor.



Am 22. Oktober 2014 wurde Hans-Georg Frey, Vorsitzender des Vorstands der Jungheinrich AG, von der Mitgliederversammlung zum neuen Vorsitzenden des OAV gewählt. Er wird Nachfolger von Jürgen Fitschen, Co-Vorsitzender des Vorstands der Deutsche Bank AG, der sechs Jahre lang den Vorsitz des OAV innehatte. Wir danken Herrn Fitschen sehr für seinen außerordentlich engagierten Einsatz für den OAV in den vergangenen Jahren und wünschen ihm alles Gute.

Herr Frey sieht seiner Funktion beim OAV gespannt entgegen und wird die erfolgreiche Arbeit seines Vorgängers weiter fortführen, dabei aber auch eigene Akzente setzen. „Die Dynamik in Asien wird auch in den kommenden

Jahren weiter zunehmen. Hieraus ergeben sich für die deutsche Wirtschaft neue Chancen, aber auch Herausforderungen. Um die sich bietenden Möglichkeiten nutzen zu können, braucht es umsichtige Strategien, ein schlagkräftiges Netzwerk und exzellente Kontakte zu den Entscheidungsträgern in Asien.“

Seit 28 Jahren ist Herr Frey im internationalen Investitionsgütergeschäft mit Schwerpunkt in Asien tätig und seit Mai 2007 Vorsitzender des Vorstands der Jungheinrich AG. Das Unternehmen besitzt Niederlassungen im gesamten asiatisch-pazifischen Raum und produziert in seinem Werk im chinesischen Qingpu Deichselgeräte und Elektrostapler für den asiatischen

Markt. Das Traditionsunternehmen mit Sitz in Hamburg plant, seine Asien-Aktivitäten weiter zu forcieren. Frey will auch die Erfahrungen aus seinem Unternehmen in die OAV-Arbeit einfließen lassen. „Vor dem Hintergrund meiner Erfahrungen möchte ich mit meinem OAV-Engagement dazu beitragen, dass unsere Firmen an den weiteren Entwicklungen in Asien teilhaben können. Die Chancen hierfür stehen gut.“

Präsidium



Köpfe

Prof. Dr. Jochem Heizmann

Prof. Dr. Jochem Heizmann, Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG sowie CEO und Präsident der Volkswagen Group China, Volkswagen AG. Seit über zwei Dekaden ist Prof. Dr. Heizmann in verschiedenen Funktionen in Asien tätig, 2012 wurde ihm innerhalb des Konzernvorstands der Volkswagen AG die Verantwortung für den Bereich China übertragen. Der Volkswagen Konzern ist auf die mehr als 30 Jahre Pionierarbeit im chinesischen Markt besonders stolz. Mit dem größten Investment in der chinesischen Automobilgeschichte, ist das Ziel der Volkswagen AG, weiterhin der nachhaltigste Automobilhersteller auf dem chinesischen Markt zu sein.



Stefan Messer

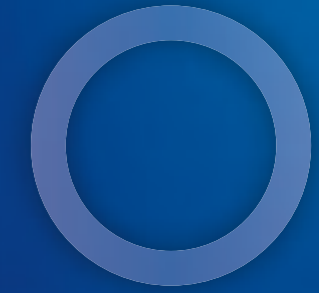
Stefan Messer, Inhaber und CEO, Messer Group GmbH Neben China entwickeln sich die 10 ASEAN-Länder zu einer starken Wirtschaftsunion mit erheblichem Aufhol- und Nachfragepotenzial für Konsum- und Industriegüter. Der OAV ist ein wichtiges Bindeglied, um deutschen Unternehmen zu helfen, in dieser wichtigen Region Fuß zu fassen. Aus diesem Grund unterstütze ich den OAV als Mitglied im Präsidium und Vorsitzender des Länderausschusses Thailand.



Matthias Zachert

Matthias Zachert, Vorsitzender des Vorstands, LANXESS AG. Matthias Zachert ist seit dem 1. April 2014 CEO der LANXESS AG. Die Asien-Pazifik-Region hat für LANXESS sehr große wirtschaftliche Bedeutung. Das Wachstumspotenzial und eine junge Bevölkerung in diesen Ländern stehen für eine nachhaltige und prosperierende Zukunft. Hieran will LANXESS partizipieren und den Wandel in Asien gemeinsam mit dem APA partnerschaftlich und innovativ mitgestalten.





Christian Wolf

Christian Wolf, Geschäftsführer der Gesellschafter, Hüpeden & Co. (GmbH & Co.) KG Seit 22 Jahren konzentriert sich der Schwerpunkt meiner Arbeit auf den Handel in die Region Asien-Pazifik. Die geopolitischen Veränderungen in unseren Hauptmärkten, wie China haben einen enormen Einfluss auf die Absatzmärkte und bieten zeitgleich lukrative Möglichkeiten für eine Etablierung neuer Handelsströme. In Zusammenarbeit mit dem OAV liegt es uns sehr am Herzen, auch neue Märkte in dieser Region zu erschließen.

Christian Wolf, Geschäftsführer der Gesellschafter, Hüpeden & Co. (GmbH & Co.) KG Seit 22 Jahren konzentriert sich der Schwerpunkt meiner Arbeit auf den Handel in die Region Asien-Pazifik. Die geopolitischen Veränderungen in unseren Hauptmärkten, wie China haben einen enormen Einfluss auf die Absatzmärkte und bieten zeitgleich lukrative Möglichkeiten für eine Etablierung neuer Handelsströme. In Zusammenarbeit mit dem OAV liegt es uns sehr am Herzen, auch neue Märkte in dieser Region zu erschließen.

Dr. Andreas Bohn

Dr. Andreas Bohn, Mitglied des Vorstandes, Corporate & Investment Banking, UniCredit Bank AG Mit unserem starken Netzwerk in China, Hongkong, Singapur und Japan sowie in Hanoi, Mumbai und Seoul bieten wir unseren europäischen Kunden internationale Lösungen. Aufgrund unserer großen europäischen Präsenz sind wir der ideale Partner, um asiatische Unternehmen nach und in Europa zu begleiten. Im OAV können wir uns gezielt einbringen und direkt von den Erfahrungen der Mitglieder lernen.



Ralf Scheller

Ralf Scheller, Vorstand International, TÜV Rheinland AG „Der Asien-Pazifik-Raum sorgt in vielen Wirtschaftsbereichen weltweit für wichtige Impulse. Die Region steht aufgrund des volatilen Wachstums der letzten Jahre vor gewaltigen Herausforderungen. Durch die allmähliche Marktöffnung für technische Dienstleistungen und Zertifizierungen wird es für Unternehmen wie TÜV Rheinland neue Möglichkeiten geben, die wirtschaftliche Entwicklung in der Region weiter zu unterstützen.“

Thomas Sul

Thomas Sul, Vice President and Co-Head Business Unit Performance Materials, Member of Group Management, DKSH GmbH Vor 150 Jahren gegründet, ist die DKSH heute der größte Anbieter von Expansionsdienstleistungen in Asien. Zu unseren Kunden zählen viele deutsche Unternehmen unterschiedlichster Größe.

Der OAV ist die Kompetenzplattform für den Austausch mit in Asien aktiven Unternehmen. Wir bieten unsere reiche Erfahrung und hervorragendes Netzwerk in der Region an, um anderen Mitgliedern bei der Orientierung in Asien zu helfen und um neue Geschäftsbeziehungen aufzubauen.



Michael Wedell

Michael Wedell, Senior Vice President METRO GROUP, Leiter Politik und Außenbeziehungen, METRO GROUP Die Märkte Asiens stellen für die METRO GROUP aufgrund ihrer Dynamik wichtige Standorte dar. Die Förderung der Wirtschaftsbeziehungen mit der asiatisch-pazifischen Region ist uns daher ein bedeutendes Anliegen. Der OAV ist für die METRO GROUP eine zentrale Plattform des gegenseitigen Austausches, um unsere Expertise und Interessen einzubringen und um vom Know-how des OAV und seinen Mitgliedern zu lernen.

Michael Wedell, Senior Vice President METRO GROUP, Leiter Politik und Außenbeziehungen, METRO GROUP Die Märkte Asiens stellen für die METRO GROUP aufgrund ihrer Dynamik wichtige Standorte dar. Die Förderung der Wirtschaftsbeziehungen mit der asiatisch-pazifischen Region ist uns daher ein bedeutendes Anliegen. Der OAV ist für die METRO GROUP eine zentrale Plattform des gegenseitigen Austausches, um unsere Expertise und Interessen einzubringen und um vom Know-how des OAV und seinen Mitgliedern zu lernen.

Torsten Weber

Torsten Weber, Geschäftsführer, REMONDIS International GmbH Torsten Weber ist seit über 20 Jahren mit den internationalen Aktivitäten von REMONDIS beschäftigt, die 12 letzten Jahre in der Position des Geschäftsführers. „Asien spielt seit Jahren ohne Zweifel eine wichtige Rolle für die RETHMANN Gruppe sowohl in der Logistik- als auch in der Entsorgungsbranche. Beim OAV freue ich mich auf den regen Erfahrungsaustausch mit deutschen Unternehmen und Institutionen in den ostasiatischen Märkten.“



Torsten Weber, Geschäftsführer, REMONDIS International GmbH Torsten Weber ist seit über 20 Jahren mit den internationalen Aktivitäten von REMONDIS beschäftigt, die 12 letzten Jahre in der Position des Geschäftsführers. „Asien spielt seit Jahren ohne Zweifel eine wichtige Rolle für die RETHMANN Gruppe sowohl in der Logistik- als auch in der Entsorgungsbranche. Beim OAV freue ich mich auf den regen Erfahrungsaustausch mit deutschen Unternehmen und Institutionen in den ostasiatischen Märkten.“

Kai Wehmeyer

Kai Wehmeyer, Vorstand, Big Dutchman AG Seit 1999 Finanzvorstand der Big Dutchman AG in Vechta-Calveslage. Die Big Dutchman-Gruppe ist weltweit Marktführer im Bereich Stall- und Fütterungsanlagen für Schweine- und Geflügelhaltung. Die Region Asien wird über ein Headquarter in Malaysia mit Tochtergesellschaften in Thailand, Indonesien und auf den Philippinen gesteuert. Die Märkte in Asien inkl. Indien und China werden künftig Wachstumsmotor für Big Dutchman sein.



Dr. Sabine Stricker-Kellerer

Dr. Sabine Stricker-Kellerer, Senior China Counsel, Freshfields Bruckhaus Deringer LLP Am Wachstum Asiens partizipieren, schnelle Veränderungen und Reformprozesse in einem Regel- und Institutionen-basierten Umfeld als gleichberechtigte Partner begleiten, sowohl globale als auch lokale unternehmerische Strategien so ausrichten, dass Risiken minimiert und eigene Innovation und Technologie geschützt werden; diese Ziele der deutschen Industrie werden durch die Plattformen des OAV gefördert.

Hanno D. Wentzler

Hanno D. Wentzler, Vorsitzender Geschäftsleitung, Regional Repräsentant Asien Freudenberg, Freudenberg Executive Committee, Freudenberg Chemical Specialities SE & Co. KG Freudenberg lebt Vielfalt. Weltweit arbeiten Mitarbeiter aus ganz unterschiedlichen Kulturkreisen zusammen. Bei aller Verschiedenheit bilden die gemeinsamen Freudenberg-Werte die Basis für die Zusammenarbeit im und außerhalb des Unternehmens. Für uns bietet der OAV ein hervorragendes Forum für Erfahrungsaustausch und Kooperation, um einerseits marktbezogene Ziele sowie die sozioökonomische Vernetzung im bedeutsamen Wirtschaftsraum Asien-Pazifik zu fördern.



ASEAN Economic Community: „Freihandelszone Plus“ und Sprungbrett nach Asien-Pazifik

Südostasien hat sich neben China und Indien als Wachstumsregion in Asien fest etabliert. Auch wenn die faktische Umsetzung der ASEAN Economic Community teilweise nur schleppend vorankommt, birgt die Region enorme Absatz-, Sourcing- und Fertigungspotentiale.

Südostasien erlebt seit seiner Erholung von der asiatischen Wirtschaftskrise Ende der 1990er Jahre einen neuen Boom als Destination für ausländische Direktinvestitionen (FDI) und hat sich neben China und Indien fest als dritte Wachstumsregion in Asien etabliert. Die gestiegenen Lohn-Stück-Kosten in China veranlassen internationale Firmen arbeitsintensive Produktionsprozesse gen Süden, etwa nach Kambodscha, Vietnam oder Indonesien zu verlagern. Während einige Branchen, wie beispielsweise der Automobilsektor, in China inzwischen gut erschlossen sind, weist Südostasien in diesen Bereichen großen Nachholbedarf auf. Der Reformstau, Korruption und ein undurchsichtiges Steuersystem sorgten in den letzten Jahren für Ernüchterung bei internationalen Investoren in Indien. Im Gegensatz hierzu erfuhren die Länder der Gemeinschaft Südostasiatischer Staaten (ASEAN) in den letzten Jahren großes Lob für ihre wirtschaftlichen Reformanstrengungen, die ihnen beispielsweise ermöglichten, im Global Competitiveness Index einige Plätze gut zu machen.

Freier Verkehr von Gütern, Dienstleistungen, Investitionen, Kapital und Fachkräften

Erfolge und Stolpersteine

Die Schaffung der ASEAN Economic Community (AEC) mit ihrem Herzstück eines gemeinsamen Markts und einheitlichen Produktionsraums soll Südostasien als Investitionsstandort nun noch

attraktiver werden lassen. Der Abbau institutioneller und physischer Grenzen dient dem Ziel des freien Verkehrs von Gütern, Dienstleistungen, Investitionen, Kapital und Fachkräften. Was dem Namen nach womöglich an die Europäische Union erinnert, entspricht in Wirklichkeit eher einer „Freihandelszone Plus“: es werden weder ein gemeinsamer Außenzoll oder eine gemeinsame Währung angestrebt noch Entscheidungsbefugnisse auf regionale Organe übertragen. Vielmehr soll eine Region mit gleichen Spielregeln geschaffen werden, deren Möglichkeiten ausländische und heimische Unternehmer gleichermaßen ohne tarifäre und nicht-tarifäre Hemmnisse in einem fairen Wettbewerb ausschöpfen können. Während 99 Prozent der Güter bereits zollfrei in der Region gehandelt werden und die maximale Zollbelastung der sonstigen Waren bei 5 Prozent liegt, sollen insbesondere ein regionales Zollregime und die Harmonisierung unterschiedlicher Normen und Standards wesentliche Handelserleichterungen mit sich bringen. Die Länder wollen darüber hinaus gemäß dem Schlagwort der „ASEAN-Konnektivität“ durch den Ausbau eines leistungsfähigen Infrastrukturnetzes, ein gemeinsames Regelwerk und die Förderung von Mobilität physisch, institutionell und menschlich näher zusammenrücken.

In der Praxis zeigt sich jedoch: das Glas ist erst halb voll. Knapp 70 Prozent des Regelwerks wurde bislang entwickelt und in den Mitgliedsländern umgesetzt. Größter Nachholbedarf besteht bei der Harmonisierung der nationalen Standards und Normen und dem Aufbau eines regionalen Zollregimes, dem sogenannten ASEAN Single Window. Nationale digitale Zollprozesse, die National Single Windows,

sollen dabei regional vernetzt werden, um so den grenzüberschreitenden Warenverkehr zu beschleunigen und Korruption zu begrenzen. Der freie Verkehr von Dienstleistungen findet bislang nur auf freiwilliger Basis statt. Die Entwicklung eines einheitlichen Rechtsrahmens mit einem regionalen Wettbewerbsrecht und Investitionsregime samt Streitbeilegungsmechanismus ist derzeit (noch) nicht in Arbeit. Der Investitionsbedarf für Infrastruktur wird für die nächsten zehn Jahre mit einem Betrag von insgesamt USD 600 Milliarden taxiert und übersteigt damit die Budgets der Länder bei Weitem. Angesichts dieser Defizite resümieren Experten, dass Ende 2015 kein „Big Bang“ zu erwarten ist, sondern die Schaffung einer ASEAN Economic Community einen längerfristigen Prozess erfordert.

Wettbewerbsnachteile für deutsche Unternehmen gegenüber Konkurrenz aus Ostasien

Going ASEAN: Einholen der starken Konkurrenz aus Ostasien

Perspektivisch entsteht mit der AEC ein Wirtschaftsraum mit immensen Absatz-, Sourcing- und Produktionspotentialen. Insgesamt stellt ASEAN mit einer Bevölkerung von mehr als 600 Millionen Menschen und einem Marktvolumen von USD 2,3 Billionen die siebtgrößte Volkswirtschaft der Welt dar. Die OECD sagt der ASEAN-Region bis 2018 jährliche Wachstumsraten von 5,4 Prozent voraus. Die junge Bevölke-

rung mit einem Durchschnittsalter von 28 Jahren birgt dynamisches Entwicklungspotential. Der wirtschaftliche Aufschwung der Region treibt das Wachstum einer kaufkräftigen Mittelschicht und die Expansion der Industrialisierung an. Die Nachfrage nach hochwertigen Produkten steigt stetig, so dass Produkte „Made in Germany“ einen expandierenden Absatzmarkt finden. Eine differenzierte Betrachtung der nationalen Eigenheiten bleibt jedoch geboten: Das jährliche Pro-Kopf-Einkommen in Höhe von USD 55.182 des reichen Singapurs ist 29 Mal höher als das Vietnams und sogar 61 Mal höher als das durchschnittliche Einkommen des jüngst geöffneten Myanmars. Neben dem Einkommensgefälle ist die religiöse Zugehörigkeit der einzelnen Bevölkerungsgruppen ein wichtiger Indikator für die vorherrschenden Unterschiede im Konsumverhalten, die es bei der Gestaltung von Angeboten zu berücksichtigen gilt. So erfreut sich beispielsweise die muslimische Bevölkerung an dem wachsenden Angebot halal-konformer Lebensmittel und Kosmetikprodukte.

Trotz der großen Marktpotenziale für deutsche Unternehmen in ASEAN, sehen sich diese mit einem wesentlichen Wettbewerbsnachteil gegenüber der Konkurrenz aus Ostasien konfrontiert. Japanische und koreanische Wettbewerber profitieren von Freihandelsabkommen mit der Gruppe der ASEAN-Staaten, die ihnen den Zugang zu den lokalen Märkten erleichtern. Die Europäische Union hinkt dagegen bei den FTA-Verhandlungen hinterher. Das EU-ASEAN-FTA wurde 2009 auf Eis gelegt, da die unterschiedlichen Entwicklungsniveaus und damit einhergehenden Interessen der ASEAN-Länder nicht mit den ambitionierten Zielen der

EU vereinbar waren. Seitdem hat die EU mit vier Mitgliedsstaaten bilaterale Freihandelsverhandlungen aufgenommen: Das Abkommen mit Singapur muss noch ratifiziert werden, die Verhandlungen mit Vietnam stehen kurz vor dem Abschluss, die Gespräche mit Malaysia und Thailand gehen schleppend voran. Die angekündigten Verhandlungen zum Comprehensive Economic Partnership Agreement (CEPA) mit Indonesien stehen noch aus.

ASEAN-Länder wetteifern um FDI

Um der ostasiatischen Dominanz die Stirn zu bieten, sollten sich deutsche Unternehmen in einem ASEAN-Land ansiedeln oder grenzüberschreitende Produktions- und Sourcing-Netzwerke aufbauen. Bereits jetzt fließen beachtliche Direktinvestitionen von der EU nach Südostasien. Im Jahr 2013 investierten Unternehmen aus der EU USD 27 Milliarden in ASEAN und führten damit die Liste der größten Investoren an. Der starke Zufluss von FDI von der EU nach ASEAN kommt nicht von ungefähr: Mit der Integration der heterogenen Länder entsteht ein Produktionsstandort mit starker Wettbewerbsfähigkeit. Die Länder weisen ein hohes Lohngefälle und große Unterschiede bei den Produktionsfaktoren auf, so dass sich der Aufbau von grenzüberschreitenden Wertschöpfungsketten lohnen kann. Besonderes Augenmerk sollten deutsche Unternehmen auf Sektoren legen, in denen bereits eine regionale Arbeitsteilung etabliert wurde, wie z.B. im Automobil- und Elektroniksektor. Die

Hintergrund



Dr. Imke Pente ist Fellow des Mercator Kollegs für Internationale Aufgaben und absolviert derzeit einen Praxisaufenthalt beim OAV. In diesem Rahmen arbeitet sie zu politischen und wirtschaftlichen Entwicklungen in Südostasien und ihren Implikationen für ausländische Investitionen in der Region.

"German business should seize the first-comer-advantage."

Interview with Pushpanathan Sundram, former Deputy Secretary-General on the ASEAN Economic Community, about the challenges, achievements and prospects of the ASEAN Economic Community.

Interview

ASEAN-Länder wetteifern um ausländische Direktinvestitionen und versuchen Investoren mit Steuer- und Zollvergünstigungen sowie Landkonzessionen in Sonderwirtschaftszonen, wie Savannakhet in Laos oder Van Don in Vietnam, anzulocken. Es sollen Entwicklungspartnerschaften entstehen, die dem Land nicht nur eine größere Warenvielfalt, sondern auch Zugang zu Technologie und globalen Märkten beschern sollen. Durch die Einbindung in fortschrittliche internationale Produktionsnetzwerke soll die Innovationskraft der Länder befördert werden.

Konkret eröffnen die heterogenen Länder diverse Investitionsmöglichkeiten. So versucht Singapur deutsche KMU aus Hightech-Sektoren wie der Präzisionstechnik zum Markteintritt zu motivieren. Malaysia ist nach Singapur am weitesten entwickelt und setzt mittels stringenter Entwicklungspläne zum nächsten Sprung an. Malaysische Firmen sind daher stark an Kooperationen mit deutschen Firmen in Spezialbranchen interessiert. Im Fokus stehen die Bio- und Nanotechnologie, Advanced Materials, Spezialchemikalien und Umwelttechnologien. Große Pläne hat auch Thailand, das seine Vorreiterrolle bei der industriellen Fertigung verteidigen will. Der Schlüssel hierfür wird in einem umfassenden Ausbau der Infrastruktur, voran beim Schienenverkehr, gesehen. Hierbei möchte man gern deutsches Know-how am Werk sehen – selbiges gilt auch für ein Upgrade des Gesundheitssektors. Beim Automobilbau ist Thailand schon lange regionale Spitze, nun benötigt man Komponenten für die nächste Pkw-Generation. Vietnam hat zuletzt stark von Ansiedlungen ostasiatischer Investoren in der Elektronik- und Elektrotechnikindustrie profitiert. Wachstumsbranchen in Viet-

nam sind moderne Agrartechniken und die Lebensmittelverarbeitung. Die größten Wachstumsreserven sind sicher im Inselstaat Indonesien zu finden. Priorität hat dort die Senkung der Logistikkosten. Der neue Präsident Joko Widodo will daher die „maritime Agenda“ weiter vorantreiben und die Häfen und den Passagierschiffsverkehr modernisieren. Zudem verlangt die junge Bevölkerung nach Konsumgütern, speziell im Lebensmittel- und Automobilbereich – hier gibt es einen hohen Automatisierungsbedarf. Etwas abgeflaut ist die Öffnungseuphorie in Myanmar, wobei der Nachholbedarf wie etwa im Bausektor, bei der Stromversorgung und bei Finanzdiensten immens ist. Einen ASEAN-weiten Bedarf gibt es an dezentralen und umweltschonenden Alternativen bei der Energiegewinnung, auch die Steigerung der Energieeffizienz wird immer wichtiger.

Sprungbrett nach Asien-Pazifik

Der regionale Ausbau von Transportwegen, insbesondere Straßen, Schienennetz, Flug- und Seehäfen und der Energieversorgung soll die Vernetzung der Region weiter befördern. Infrastrukturprojekte können als Transformationsmotoren dienen, gilt die defizitäre Infrastruktur doch vielerorts als Wachstumshemmnis Nummer eins. Die Länder wissen: die ASEAN Economic Community steht und fällt mit der regionalen Konnektivität.

Obwohl die intraregionale Vernetzung vorangetrieben werden soll, strebt ASEAN kein Inseldasein an. Vielmehr zielt ASEAN darauf ab, sich als Sprungbrett in die gesamte Region zu etablieren. So sollen beispielsweise eine Bahnverbindung von Singapur über Malaysia, Thailand und Laos bis zum

südchinesischen Kunming gebaut, ein Straßennetz über ASEAN bis nach China gespannt und die Kapazitäten von Seehäfen für die weltweite Verschiffung von Gütern erhöht werden. Um den Handel im asiatisch-pazifischen Raum zu befördern, hat ASEAN seit 2005 Freihandelsabkommen mit China, Japan, Südkorea, Australien/Neuseeland und Indien geschlossen. Dieser Wildwuchs soll nun bis Ende 2015 in eine regionale Wirtschaftspartnerschaft (Regional Comprehensive Economic Partnership, RCEP) überführt werden, die mehr als 3 Milliarden Menschen und 27 Prozent des Welthandels (gemäß WTO-Daten für 2012) vereint.

Mit RCEP entsteht die größte Freihandelszone der Welt

Alles in allem: Mit dem Aufbau eines Produktionsstandortes in ASEAN können deutsche Unternehmen Möglichkeiten der ASEAN Region nutzen und gleichzeitig die Erreichbarkeit von Märkten in Asien-Pazifik multiplizieren. Das volle Potential der Wachstumsregion werden sie jedoch erst in der mittleren Frist ausschöpfen können, wenn die ASEAN-Länder tatsächlich die bestehenden Handelsschranken aus dem Weg geräumt haben.

The National Single Windows (NSW) and ultimately the ASEAN Single Window (ASW) are meant to harmonize and accelerate customs procedures. What are the obstacles of the establishment of the customs regime? With regard to the National Single Windows, I see three challenges. First, agency leadership: the initiative to harmonize the customs regimes comes from the national ministries of trade, but it is the ministries of finance that are in charge of customs. In the less developed countries, like Cambodia, customs revenues still constitute a significant share of the government revenues and therefore an important source for public spending. In Singapore, customs play an important role in facilitating trade apart from its traditional customs functions. Secondly, building the national single window requires financing so that there is cross border inter-operability with the ASW. And thirdly, the lack of technical capacities is another challenge for the establishment of the ASW. In order to make the system work, you need the people to manage it. Both aspects are demanding for the less developed countries, in particular.

Regarding the ASEAN Single Window, we discussed the set-up of the server to exchange the customs data. Instead of a centralized server, which would have constrained the member states' control over the data, the ASEAN member states agreed to a decentralized system: the data remain under the control of the individual countries and are exchanged bilaterally.

The ASW is currently caught in the situation that all operational aspects have been discussed, but the legal framework has not been completed. An adequate common legal framework is

necessary for the electronic transaction of data. This has to cover data privacy, acceptance of electronic signatures, electronic data retention and archiving policies, and admissibility of electronic evidence in court proceedings? Another crucial issue is enforcement: which mechanism is to be used to settle conflicts, national procedures or the ASEAN Dispute Settlement Mechanism? What is the process for this? When do you expect ASEAN to provide for a fully integrated customs procedure? The ASW is to be in operation by 2015 but I would not be surprised if one or two countries decide to opt-in after 2015.

The ASEAN member states have so far only adopted MRAs for electronics and medical devices as well as common standards and conformity assessment regimes for cosmetics and electronics. Why is the development of common policies so difficult for the ASEAN member states?

First of all, ASEAN is a diverse group of countries having different sets of technical standards and regulations. A number of them lack high-quality testing labs. As such, it is an issue for intra-ASEAN trade as some of the export products of one country may not meet the testing requirements of another.

The regulations of certain sectors are progressing more slowly than, for example, rules for cosmetics or medical devices do. Take food as an example: The governments seek to regulate it in a responsible manner as it involves the consumers. The role given to business in the development of regulations is limited here compared to sectors like automotive, electronics, cosmetics etc. Moreover, some governments may try to



Pushpanathan Sundram served as Deputy Secretary-General on the ASEAN Economic Community between 2009 and February 2012. He is Managing Director of EAS Asia, a strategic advisory company with core specialisation in the food and nutritional product area. He is also Executive Chairman of the China ASEAN Business Association.

protect their domestic industry. The majority of domestic companies are SMEs. They are most affected by the new regulations as they take time to understand and comply with them. Multinational companies can easily produce at high international standards. But SMEs, which provide for the majority of jobs in ASEAN, do not. Therefore, the governments have the responsibility to take into account the preparedness of the SMEs for any regulatory changes. How can the ASEAN member states accelerate the development of common technical standards?

ASEAN pursues two ways to accelerate progress: they develop mutual recognition agreements, which define the basic requirements to allow for the free flow of products. This approach reconsiders the huge development gap among the countries. To address the lack of high-quality testing labs, the ASEAN member states have assigned ASEAN testing labs where manufacturers can have their products tested and get them certified. The test results are then recognized by all ASEAN member states.

The AEC is often described as a purely government-driven integration project which is executed above companies' heads. Particularly the companies from the ASEAN region often do not seem to acknowledge the benefit of the ASEAN Economic Community. What is required to increase the domestic companies' sympathy for the market integration project?

SMEs have difficulties visualizing the bigger picture of market integration and are uncertain about the benefits for them. MNCs which already have regional operations look more at the bigger picture and in the long-term.

SMEs usually have insufficient information on the AEC. For example Indone-

sian SMEs are unsure about the impact on them about the opening of the domestic market under AEC.

It is essential that the governments get them to understand that the AEC is also for them. Preparation is critical. Some countries have done a good job in preparing the domestic economy for AEC while others, especially the bigger ASEAN countries and the less developed ASEAN countries, have to do more about raising the awareness of the benefits of the AEC and in addressing the problems the SMEs will face.

The states should mainstream the integration of SMEs into the AEC

For now, the integration of SMEs into the AEC has not been mainstreamed. I think the ASEAN member states could learn from Germany how the government prepared its domestic SMEs for the European integration process.

We see that low-wage countries, like Laos and Vietnam, lack skilled labor which is even enhanced by labor migration to higher-wage countries, like Thailand. Yet, skilled labor is essential to climb up the value chain. It seems that the AEC will even enhance the problem of lacking skilled labor for low-wage countries as it aims at facilitating free flow of skilled labor. How can the ASEAN member states tackle this problem and allow the free flow of skilled labor without jeopardizing national economic development?

This is really a big challenge. The agreement is good for ASEAN production networks. Low-wage countries, like Laos, are attractive for the production of labor-intensive goods; capital-intensive manufacturing rather takes place in Malaysia, Singapore, Thailand etc. Companies that already have operation in Thailand and want to set up a factory in Malaysia should be able to bring their skilled Thai labor to Malaysia for a period of time to establish the processes there and train the people on-site. Skilled workers from low-wage countries gain knowledge on the job abroad and can go back to their countries and thus transfer skills.

A second challenge is the rural population that moves to urban areas, but is unskilled. It is necessary that the governments set up proper training programs for them to make them employable. The more developed ASEAN member states need to help here. Singapore and Malaysia have such projects for the less developed countries through the Initiative for ASEAN integration.

Besides common rules, infrastructure plays a huge role for the success of the AEC. Despite the member states' limited funding capacities, how can they still unlock this potential?

Infrastructure is a game changer. Transport, IT, energy, power, water are crucial areas. Three lines of funding will be essential to provide for the enormous bulk of funding. The national governments need to increase the budget for infrastructure projects. Multilateral development banks, like the Asian Development Bank, World Bank and even the Asian Infrastructure Investment Bank, can play an important role. ADB manages for example the ASEAN Infrastructure Fund, which will be able to lend about 4 billion dollars with the

participation of ADB and other co-financing partners come 2020. Public Private Partnerships (PPP) will be the third pillar of infrastructure funding. Yet, leveraging PPPs is not easy. The ASEAN member states seek to receive funding for very big projects, which will take time to yield revenues. Private investors however look for shorter-term projects. The ASEAN governments therefore need to break the larger projects into smaller chunks. In order to make the public-private funding scheme attractive and work, the governments need to provide seed funding for some of the infrastructure projects where possible.

Do you see opportunities for German companies in improving "physical connectivity" in ASEAN?

There are two kinds of infrastructure: hard infrastructure, like roads, mass rapid transport and ports, as well as soft infrastructure, including logistics, science and technology. In the former category, the Japanese and increasingly the Chinese governments have expressed interest and are able to provide the needed funds at preferential rates. I think Germany is more competitive in the second category. German technology has a good branding and is in high regard. German companies should seize this advantage.

The ASEAN member states lag behind in adopting common rules so that the full implementation of the AEC will take longer than 2015. In the face of this persistent regulatory fragmentation of ASEAN, why should German companies pay greater attention to the ASEAN region?

Integration is like building a family. It cannot be done overnight. By the end of 2015, we will not achieve 100 percent, rather about 80 percent, I believe. At

least, ASEAN is in the right trajectory towards building the AEC come 2015. The establishment of the AEC is work in progress and will still occupy the member states during the next decade. But we should not be disillusioned. The more we narrow the development gap, the faster the integration process will advance. We will establish the AEC step by step. 2015 will be the first step.

ASEAN does not follow the model of the European Union. The AEC is rather a "FTA++", i.e. a FTA, including competition policy, intellectual property rights, finance integration and infrastructure projects. This approach is suitable for this particular region, which has huge diversities.

German companies should consider that ASEAN provides opportunities beyond ASEAN. The Regional Comprehensive Economic Partnership (RCEP) will cover one fourth of global trade. While negotiations are expected to be completed by 2015, I believe RCEP will take more time for its actual operation. By 2020, when the RCEP will be fully operational, German companies will be able to use ASEAN as springboard into Asia.

German business should seize the first-comer-advantage. When they come to ASEAN before the AEC and the RCEP are in place, they have time to understand the regulations and build networks. The Japanese have been very strategic and have started moving their investments from China to ASEAN. Companies from the EU are still the biggest investors in ASEAN. German companies have a better picture of the region than other European countries. They should seize this as a starting point and strengthen their position as first-comers in the region.

Labour Mobility and the ASEAN Economic Community

The ASEAN Economic Community clearly has the potential to lead to significant job growth in the region. But to reap these benefits, the ASEAN member states have to step up regional policies on labour migration: first, they have to live up to the ambitious plans for free movement of skilled labour, and, second, develop a regional approach towards migrant labour in low- and medium-skilled jobs which will constitute the foundation of permanent growth in the region.

Labour migration has been a long-standing reality in Southeast Asia. The Philippines in particular can be seen as the prototype of a labour-exporting state: After 40 years of labour export policies – initially seen as a temporary measure – and the creation of a sophisticated state apparatus catering to Philippine expats and OFWs (Overseas Filipino Workers) on temporary contracts, around ten percent of its population now live and work abroad. The remittances they send home have become an important source of income for their families and the state as a whole, but this dependency has a major downside as well: The labour market back home still offers insufficient employment opportunities and even the positive current economic development in the Philippines, it is feared, will probably provide only jobless growth.

While migrants in the past have often sought employment opportunities in Western countries and the Gulf States, intra-ASEAN migration has actually been on the rise in recent years. The large economic disparities – USD 119 monthly wage in Laos compared to USD 3,547 in Singapore – pushed the estimated number of ASEAN citizens residing in other ASEAN member states to approximately 6.5 million (up from 1.5 million in 1990). The actual number is probably significantly higher, as irregular migration is rampant in the region. Considering the high level of bureaucracy and fees often demanded when making use of “official” channels, this might seem like a rational choice from a migrant’s perspective. But it makes them even more vulnerable to abuse and exploitation. Others have become irregular in the destination because they have overstayed their visas. Even when following regular programs, the protection of

the rights of migrants may not be guaranteed, since destinations, such as Singapore, group them into different categories: high skilled labour is actively catered for and may gain the right to abide; migrants in low-skilled jobs can only get temporary contracts; and domestic workers are completely excluded from labour laws, since their occupation is not recognized as actual work.

Labour migration in ASEAN is often negotiated on the bilateral level and in non-binding Memorandums of Understanding (MOUs). Obviously, the large economic disparities between the predominantly sending countries (primarily the Philippines, Indonesia, Cambodia and Laos) and receiving countries (primarily Malaysia and Singapore) and the option for receiving countries to meet their demand for migrant labour through the supply from various and often competing source countries lead to unequal bargaining positions. There is the danger of a “race to the bottom”, with receiving countries dictating the rules and sending countries competing with each other for labour market access. On the other hand, source countries have repeatedly issued temporary deployment bans to Singapore or Malaysia because of severe rights abuses.

Missing Job Growth due to Insufficient Policies

These factors would call for a regional framework to tackle the issue of labour migration. The ASEAN Economic Community (AEC) highlights the need for regional migration governance, since the predicted prosperity of the community is in parts connected to migrant labour. According to the International Labour Organization (ILO) and the Asian Development Bank (ADB), there is an increasing demand for high-skilled labour but

the largest demand will continue to be for low- and medium-skilled jobs, in sectors such as trade, transport and construction. This demand will most likely not be met by the domestic workforce, which reinforces the need for labour migration. In fact, models for six out of the ten member countries predict up to 14 million additional jobs.

There have been attempts to address the issue on the regional level. The – non-binding – 2007 Declaration on the Protection and Promotion of the Rights of Migrant Workers is certainly a landmark, but the proposed follow-up ASEAN Framework Instrument is still in the stage of a “zero draft”: countries of destination and origin cannot agree whether to include family members and irregular migrants in the instrument or not. Further initiatives, like the establishment of the ASEAN Forum on Migrant Labour (AFML) in 2008 and the ASEAN Agreement on the Movement of Natural Persons (MNP) of 2012, have provided space for dialogue or summed up existing regulations but not yet resulted in effective solutions.

In fact, the AEC sidesteps irregular and low-skilled labour migration and focuses on the free flows of skilled labour in the region. But as a study by the Asia-Pacific Research and Training Network on Trade (ARTNeT) points out: “Current policies even if fully implemented are insufficient to achieve this”. So far, the ASEAN states agreed to facilitate the issuance of visas and employment passes, yet only for professionals “engaged in cross-border trade and investment related activities”. The majority of high-skilled workforce thus still faces the myriad visa and employment restrictions in the member countries, which often require proof that a position cannot be filled by a national. Moreover,

the countries completed Mutual Recognition Agreements (MRA) in eight occupational categories, ranging from engineering and architecture services to nursing and tourism professionals. But these cover only a small part (roughly one percent) of total employment in the region and differ in their scope.

Overcoming “Brain Drain” and “Zero Drafts”

ASEAN lacks standards in qualification recognition which undermines the free flow of skilled labour. Provisions in areas like skills development, qualification and certification should be made priority of the AEC. Otherwise, as ILO points out, skill shortages and mismatches might hinder job growth in ASEAN. There is also the danger of deskilling, as for example university graduates from the Philippines might prefer to work in low-skilled jobs abroad because of the huge wage differentials. Measures that facilitate mobility, from more standardized skill recognition over remittances saving and investment schemes to social security portability, could help to turn the “brain drain” into “brain regain” for the countries of origin.

But the most pressing area is the governance deficit in regional migration beyond skilled labour. This includes the protection of the rights of undocumented migrants and the end of hypocrisy in countries such as Malaysia that regularly conducts highly publicised deportation programs, while the economy of the country actually often relies on the cheap and easily exploitable foreign labour. Ratification and implementation of the relevant UN and ILO conventions would be a first step in providing a work environment that takes the interests of the migrant

workforce into consideration. The portability of social and labour rights can be an incentive to reduce irregular migration. And the strongly organized migrant civil society in the region can act as an important partner in regional migration governance: in a marked contrast to the “zero draft” of the ASEAN states, the civil society-initiated Task Force on ASEAN Migrant Workers (TF-AMW) has compiled a comprehensive “ASEAN Framework Instrument on the Protection and Promotion of the Rights of Migrant Workers” with 192 recommendations. “Make migration a choice, not a necessity” is one of the major slogans of migrant civil society.

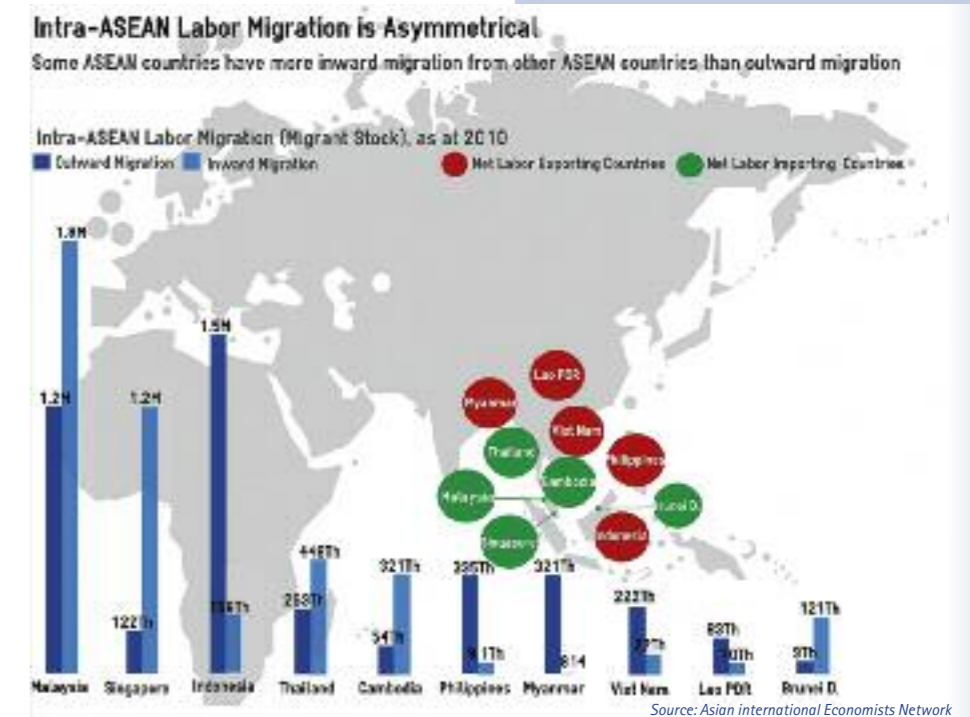
In contrast, for the AEC to reap its full benefits with regards to economic and employment growth, providing comprehensive and multi-stakeholder regional migration governance is a necessity, not a choice.

Hintergrund



Dr. Stefan Rother is Research Fellow at the Freiburg Institute for Advanced Studies (FRIAS), University of Freiburg. He is a board member of the German Association for Asian Studies (DGA) and speaker of the working group on migration in the German political science association (AK Migrationpolitik in der DVPW).

mail@stefan-rother.de



Unlocking Potentials for Regional Supply Chains in ASEAN

The ASEAN member states seek to reduce logistics costs and to attract cross-border production networks to the region by abolishing physical, institutional and mental barriers. Due to its central location, Thailand has the potential to advance to the gateway to ASEAN. But to unlock these opportunities the member states have to – above all – step up their commitment to regulatory alignment.

With the establishment of the ASEAN Economic Community, the member states seek to leverage their economic diversity to attract international investors to establish production and sourcing networks in the region. In fact, the countries can be roughly grouped in four categories of production sites according to their levels of wage, education and economic development: Singapore stands out as innovation hub in the region with excellent conditions for Research & Development and specialized high-tech production; Malaysia, Thailand and to a lesser extent the Philippines are endowed with the assets for technology production so that they advanced to the regional manufacturing hubs for automotive, electronics and semiconductors. Indonesia and Vietnam strengthened their profiles as assembling sites; Cambodia, Laos and Myanmar are competitive in labour-intensive production. This heterogeneity provides for excellent conditions to establish cross-border supply chains to which each country can contribute according to its specific strengths. Yet, in order to make regional production networks competitive, the reduction of the still high logistic costs is essential. The ASEAN Master Plan of ASEAN Connectivity (MPAC) pursues this exact goal: by abolishing physical, institutional and mental barriers, the member states seek to facilitate the free movement of goods and services across borders. Being located in the centre of Southeast Asia, Thailand is particularly privileged to become the gateway to the region. And the country is eager to seize this advantage.

Although the ASEAN region is about to profit from the ASEAN Economic Community as a whole, some areas

might benefit more. A geographical simulation by Thammasat University and JETRO highlights that Myanmar, Lao PDR, Northern Sumatra in Indonesia, Eastern Malaysia and Southern Vietnam will reach the highest additional economic growth rates if the MPAC is properly implemented.

Excellent conditions for cross-border supply chains

What has been achieved?

But how interconnected is the ASEAN region? What has been achieved so far and what needs to be done in order to tap ASEAN's potential as production base?

The ASEAN region has launched massive infrastructure development projects which aim at overcoming the infrastructural backlog, integrating peripheral areas and building a dense regional network of roads, railways, air- and seaports, broad bands and power grids. Being aware that Thailand's fortune lies in the connectivity with its neighbours, the funding of roads in the neighbouring developing countries of Cambodia, Lao PDR and Myanmar are part of its national development strategy. Maritime transport plays an outstanding role for international trade so that the entire ASEAN region seeks to link and expand the capacities of the ports in the region. Accordingly, Thailand is planning to

build a deepwater port on the Andaman Sea and to expand the capacities at Laem Chabang port to enhance maritime connectivity. Air transport has grown exponentially in the region and is still expanding. Thailand keeps pace with this development and is currently in the process of building a third runway and new cargo facilities at Suwanabhumi airport. Equally in the railway segment, the ASEAN member states have launched a considerable number of projects. Yet, due to funding shortages some of the projects, including the rail flagship project in ASEAN, the Singapore to Kunming Rail Link (SKRL), lag behind schedule.

More far-reaching agreements required to unlock the growth potential

Apart from funding problems, the member states have to make progress in the ratification and implementation of key ASEAN transport facilitation agreements. With the help of harmonized regulations, procedures and standards as well as strengthened capabilities, border crossing time is to be reduced to 30 minutes, the border crossing costs to be halved. Yet, persistent national inconsistencies complicate cross-border processes: (i) restrictions on the entry of motor vehicles; (ii) different standards requirements (vehicle size, weight and safety requirements and driver qualifications);

(iii) inconsistent procedures related to customs inspections, customs clearances and assessment of duties.

The ASEAN member states adopted various ASEAN trade and transport facilitation agreements at the regional level, but their implementation at the national level is still pending in some countries. At the same time it is predictable that more far-reaching agreements will be required to unlock the whole growth potential that slumbers in cross-border transactions. The facilitation agreements include quotas for transit licenses so that market access will remain limited. In fact, the agreed quota system allows each ASEAN member state to issue not more than 500 licenses for transit vehicles.

In the absence of a feasible regional system, the ASEAN member states negotiate bilateral agreements with their neighbours in order to facilitate cross-border movement. Thailand has so far concluded transport facilitation agreements with only two of its four neighbouring countries, namely Cambodia and Lao PDR, yet at completely different terms. Whereas the number of transit permits issued for Cambodian passenger and freight service providers is limited to 40, such a restriction does not exist for Lao PDR.

This rag rug of bilateral, sub-regional and regional facilitation agreements creates some confusion at the national borders and prevents the acceleration of border procedures. The hitherto half-hearted approach to trade and transport facilitation has fallen short in creating conducive conditions for cross-regional business. It would be necessary that the ASEAN countries substantiate, streamline and fully implement the set of facilitation agreements. However, at the moment the

political instability in Thailand side-steps the pressing ratification and implementation of regional policies. Likewise, some of the other ASEAN member states also lag behind in building regulatory bridges to their neighbours.

Need to substantiate, streamline and implement the facilitation agreements

In a nutshell, in order to strengthen ASEAN's profile as production base the countries have still quite a way to go. While they can win half the battle with infrastructure, it is the common regional rules that will make them champions. The ASEAN member states therefore have to invest more commitment and resources into regulatory alignment: it will be rewarded by economic prosperity.

Hintergrund



Ruth Banomyong, PhD, is Associate Professor and Head of the Department of International Business, Logistics and Transport Management at Thammasat University in Bangkok.

ruth@banomyong.com

Kleines Liebesmahl in Hamburg

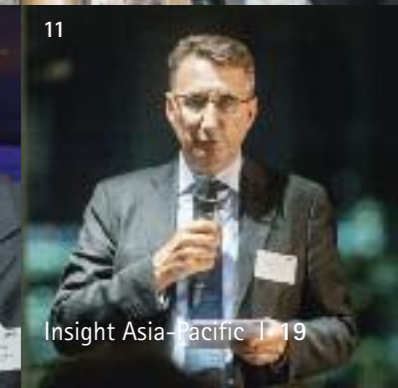
Am 22. Oktober 2014 organisierte der OAV das Kleine Liebesmahl im EMPORIO, Nord Event Panoramadeck, in Hamburg. Im Anschluss an die diesjährige Mitgliederversammlung diskutierten die Botschafter S.E. Shi Mingde, S.E. Dr. Fauzi Bowo sowie Generalkonsul Dr. Vidhu Nair auf dem Panel zu "Aktuellen wirtschaftlichen Entwicklungen in Asien-Pazifik aus drei Perspektiven".



1 | Jürgen Fitschen, OAV-Vorsitzender bis 22. Oktober und Co-Vorsitzender des Vorstands der Deutsche Bank AG, Timo Prekop, Geschäftsführendes Vorstandsmitglied des OAV (v.l.)
 2 | Hans-Georg Frey, OAV-Vorsitzender ab 23. Oktober und Vorsitzender des Vorstands der Jungheinrich AG, Dieter Ernst, OAV-Präsidiumsmitglied und Managing Director, IWC-innovation and water, Peter Stamm, OAV-Vorstandsmitglied und Head of Corporate Affairs & Generalbevollmächtigter, WILO SE (v.l.)
 3 | Dr. Sabine Stricker-Kellerer, OAV-Vorstandsmitglied und Senior China Counsel, Freshfields Bruckhaus Deringer LLP, Gorica Glisic, Gebietsleiterin Asia-Pacific, Greater China, India, Middle/East Africa, TÜV Rheinland AG, Dirk Matter, Geschäftsführer,

Deutsch-Indische Handelskammer, Clas Neumann, OAV-Vorstandsmitglied und Senior Vice President & Head of SAP Labs Network SAP Labs China, SAP SE, Zoé Andreae (v.l.)
 4 | Timo Prekop, Dr. Vidhu P. Nair, Generalkonsul der Republik Indien, Jürgen Fitschen, S.E. Shi Mingde, Botschafter der Volksrepublik China, S.E. Dr. Fauzi Bowo, Botschafter der Republik Indonesien (v.l.)
 5 | André Schulte, Geschäftsführer, Weinmann Geräte für Medizin GmbH + Co. KG, Fred Menn, Kfm. Geschäftsführung, Sande Stahlguss GmbH, Urs Schoettli, Asienberater, Autor und Kolumnist, Neue Zürcher Zeitung, Dr. Christian Mestwerdt, Senior Executive Manager, Dr. August Oetker Nahrungsmittel KG (v.l.)
 6 | Jürgen Fitschen gemeinsam mit seinem Nachfolger Hans-Georg Frey als Vorsitzender des OAV (v.l.)

7 | Paneldiskussion über die „Aktuelle wirtschaftliche Entwicklung in Asien-Pazifik aus drei Perspektiven“ moderiert von Jürgen Fitschen (links)
 8 | Michael C. Illies, OAV-Präsidiumsmitglied und Geschäftsführer, C. Illies & Co. Handelsgesellschaft mbH, Karl Gadesmann, OAV-Vorstandsmitglied und CFO, Dräxlmaier Group (v.l.)
 9 | Joachim Braasch, Botschafter a.D. Dr. Norbert Baas, Dr. Imke Pente, Gast-Fellow beim OAV (v.l.)
 10 | Ulrich Linnenberg, OAV-Vorstandsmitglied und Geschäftsführer der Oliver Schrott Kommunikation GmbH, Britta Ripke, Director of Sales, Shangri-La Hotels & Resorts, Dominik Letschert, Geschäftsführer, Manee Thai Spezialitäten-Restaurant GmbH (v.l.)
 11 | Botschafter Peter Prügel, Regionalbeauftragter für Asien und Pazifik, Auswärtiges Amt



The Shanghai Free Trade Zone – One year down the line

The China (Shanghai) Pilot Free Trade Zone, which opened on 29 September 2013, is another step toward financial reform and market liberalization and aims to introduce a series of overhauls in finance, shipping, trading, professional services as well as cultural and social services. A notice regarding the General Plan for the SHFTZ (the "Notice") was promulgated by the State Council on 27 September 2013.

The China (Shanghai) Pilot Free Trade Zone (SHFTZ) combines several existing bonded zones: the Waigaoqiao FTZ, Waigaoqiao Free Trade Logistics Park, Yangshan Free Trade Port Area and Pudong Airport Comprehensive FTZ. Unlike traditional bonded zones, the SHFTZ will have even fewer restrictions, such as exemption from customs supervision and unlimited period for storage of goods. While the economic growth is slowing down, the SHFTZ is exploring a new path that will be replicated in other parts of China if it proves successful. Chinese authorities also hope the SHFTZ will boost China's competitiveness against the Trans-Pacific Partnership Agreement (TPP), the Trans-Atlantic Trade and Investment Partnership (TTIP) and the Plurilateral Services Agreement (PSA) recently negotiated among the U.S., European Union, Japan and other countries.

At first glance, the market access opportunities appear to be a huge step forward. After all, most of these are currently off-limits to foreign investors outside the SHFTZ and besides, lower hurdles on investor qualifications, investors stand to benefit from more flexible capital requirements and more freedom to conduct business in China.

However, on closer scrutiny, only a limited number of these opportunities have actually gone 'live' because enabling legislation has not been forthcoming and, for the three sectors which are open (i.e.: banking, medical/health-care and telecommunications), it is still unclear what companies will be permitted to do once they have set up in the SHFTZ.

In practice, prospective investors are either being told that they must wait for new rules to be issued before they can incorporate or, like the twelve overseas

banks that were among the first to establish beachheads in the SHFTZ, investors are permitted to incorporate. However, they are unable to conduct business as crucial operational guidelines are still pending.

Promised reforms are not in place yet
Supposed significant changes to the Negative List seem to be loosely based on the current nationwide "Catalogue of Industries for Guiding Foreign Investment" resulting in no significant changes in reality.

Even though foreign investment projects not listed on the Negative List are only subject to a simple filing instead of requiring approval, the differences between the two procedures may not be as significant as anticipated in practice.

Financial reform is one of the key reforms anticipated by investors for the SHFTZ. However, the Notice only mentions generally the free conversion of capital account RMB and liberalization of interest and exchange rates without any details or schedule for implementation.

"So far, SHFTZ has not stood out against other Economic Zones"

The Notice does not mention any reduced enterprise income tax (EIT) rate. Thus, companies in the SHFTZ are still liable for EIT at the standard 25 percent rate, rather than the previously discussed 15 percent reduced rate. In this regard, the SHFTZ is not as competitive as other

special economic zones, such as the Qianhai Pilot Economic Zone in Shenzhen.

Currently the application procedures are not occurring within five working days. It takes the same amount of time like outside the SHFTZ.

Could the SHFTZ have its main unique selling propositions in the logistics sector?

Logistics companies registered inside the free trade zone may now have a majority share, though they will still need to be joint ventures. Transfer of cargo by shipping companies will now be allowed inside the SHFTZ. Shanghai will become a consolidating point for goods bound for other ports. This will put pressure on ports of other countries that currently handle this transfer traffic. For example, Korea stands to lose considerable volume when goods no longer need to travel to Busan or Incheon to be transferred before going to Northern China. The same principle will apply to air cargo being transferred at the Pudong airport and even passengers will be able to make international transfers without a visa. Foreign ships will be allowed to ship from the SHFTZ to other domestic ports. Currently, only Chinese-owned vessels can ship between domestic ports.

Customs administration will be greatly simplified. Currently, border clearance is performed according to each individual waybill. Inside the SHFTZ, border clearance may be done by monthly or even quarterly clearance of all waybills. Goods can be delivered directly to the warehouses inside the free trade zone without waiting for clearance. This is especially important for fresh food which can be transferred directly to temperature controlled warehouses. Goods will still need to be cleared before being shipped outside the SHFTZ, but it is expected that

clearance time will be reduced by two to three days.

Perhaps the biggest impact on the supply chain is that the SHFTZ will now be more attractive as an international hub. Goods can be delivered to the zone and be held in inventory without paying duty. Only when an item is shipped domestically the duty is paid. Items bound for other countries will not be subject to duty or complicated customs procedures. One specific application of the last point is worth elaborating: e-commerce fulfillment will be allowed within the zone. Foreign goods can be imported and the duty deferred until the item is ordered. Even international orders could be fulfilled from Shanghai. Currently, Alibaba, Amazon and other Chinese companies are setting up such operations. It is anticipated that this e-commerce business will eventually be opened up to foreign companies, though it is still in a trial phase with local companies.

Nationwide reforms versus the attractiveness of a free trade zone

The zone was scheduled to benefit from "preferential" policies for financial and investment regulations, but these "preferential" policies have now been implemented on a nationwide basis making the policies less specific for the zone. Many policies which have been rolled-out on a nationwide basis have reduced the attractiveness of the FTZ, including cross-border cash pooling and netting for multinational companies. For example, it was planned that foreign companies with bank accounts in the SHFTZ could transfer their excess RMB holdings in and out of China more easily – a few months later this policy was rolled out on a nationwide basis.

According to real estate reports, office space is cheaper in the SHFTZ compared

to Shanghai or Beijing downtown. Yet, this comes with some downsides. The Zone is far from the city center which makes it challenging to attract qualified employees, expatriates with kids in school age and last but not least for clients to reach the location.

The advantage of being able to register a company in five working days has been advertised and attracted numerous companies, but the reality is that the registration period is then not as fast as once advertised.

"E-Commerce is booming in SHFTZ"

One year down the line

The first year of the SHFTZ is regarded as disappointing by many business executives. With approximately 10,000 companies registered in the SHFTZ, only 6 percent are foreign investors, including financial institutions and multinationals.

Service-oriented companies prefer to be located in the central business district of a city and have to maintain a certain image level. The SHFTZ does not provide these requirements fully yet.

Manufacturing and trade oriented companies do find significant advantages in the SHFTZ, particularly if they require bonded warehousing facilities. The key sector which is booming in the SHFTZ is e-commerce, with Amazon, Tmall, etc. opening facilities for easier trade and customs procedures.

Overall the SHFTZ is still to meet the initial expectations and will have to prove its advantages particularly for foreign small and medium enterprises.

Blick aus Asien



Kristina Koehler-Coluccia has worked in the Chinese legal and accounting industry since 2003 as Koehler's China Director. She advises and represents the business interests of Western clients in China, Hong Kong in China, Hong Kong and Singapore.

www.koehlerservices.com

Japan needs resolve to advance women

Not only does Japan have a low fertility rate, it also trails in promoting women's social participation. In a keynote address to the Tokyo symposium, Christine Lagarde, managing director of the International Monetary Fund, noted Japan's low rate of female labor force participation and wide gender gap in wages, compared with other OECD member states.

Raising female labor force to the average level of the G-7 could raise income per capita by 4%," she said. "Excluding women does not make economic sense."

Japan lags behind not just other industrialized economies but also most other Asian nations. In Japan, the proportion of women in managerial positions is around 10%, compared with 30-40% in the U.S. and European countries. In Asia, the Philippines has a remarkably high rate of nearly 50%. In Singapore and Hong Kong, it is more than 30%, and in Malaysia over 20%.

... Japan has become a showcase of the challenges facing Asia ...

The World Economic Forum ranked Japan 105th out of 136 countries in its 2013 Global Gender Gap Index report. The Philippines placed fifth, the highest in Asia. Singapore was 58th and Thailand 65th. South Korea came in 111th, the only Asian economy more unequal than Japan.

The index is compiled based on economic, political, education- and health-based criteria. Low female

representation in the economy and politics contributed significantly to Japan's poor ranking. But this is a phenomenon common to many Asian countries, so it may be seen not as a problem peculiar to Japan, but one that is most evident in Japan.

As shown, Japan has become a showcase of the challenges facing Asia and other countries in the pursuit of female empowerment. It is in this setting that Abe has launched his initiative toward making Japan "a place where women shine," and is a reason why his move is drawing attention.

How to help women play more active role in the economy in Japan?

Roughly 100 people, including business and political leaders from 24 countries, participated in the Tokyo symposium. One of the two main themes of discussion at working groups at the event was how to help women play more active roles in the economy in Japan. Group members dealt with questions of how companies and other organizations should tackle this, and of how social infrastructure could better support working women. Through their lively discussions, members showed a common understanding that it will hardly be possible to reach these aims without significantly changing society.

Long-standing male dominance is still much in evidence in Japanese

society. A package of recommendations put together by the Tokyo symposium pointed out the need for Japan to carry out unprecedented change in working styles, not half-measures, and to change the way male workers, especially middle managers, think about the situation.

It will not be easy, though, to move out of the traditional -- previously successful -- patterns. These include: working long hours, which sustained business growth despite low worker productivity; Japanese-style labor practices, such as lifetime employment and seniority-based promotion; and the mentality of a male-oriented society.

Top executives at businesses and other organizations who commit to supporting women's careers can be a major driving force. But it will take more than their existence to achieve such goals. It requires society as a whole to undergo changes, which range from more active participation of men in child rearing and household duties to the review of social systems such as taxation and social security.

... easier said than done

However, as the saying goes: easier said than done. Now that Abe has declared at this high-profile event his initiative to promote women's advancement, his government must have a firm resolve to achieve this goal, and not flinch at the difficulty involved in the reforms needed.

Shatter the glass ceiling for women in Japan, says IMF's Lagarde

"She said she sees encouraging signs that government policy, economic necessity and 'corporate peer pressure' could bring about real change."

Q: You have stressed that Japan's economic growth depends on greater employment of women. Why?

A: In addition to the monetary and fiscal measures that have been taken under Abenomics, structural reforms are critical for growth in Japan. And one of those structural reforms is a labor market that is more fluid, more flexible, more efficient, and welcomes women. That's point No. 1.

Point No. 2: There is a gender gap between men and women that could be reduced, and there is a gender wage gap that should be reduced. By having more women joining the job market, equally paid, you can generate additional growth, which we have measured to be 4% per capita in the medium term.

Q: Why have you focused on the workforce participation of Japanese women?

A: I think what is special about Japan is the rapid aging of society and the expected significant reduction of the working age population. So this is very peculiar to the Japanese economy, No. 1.

No. 2, together with Korea, Japan is at the very low end of women's participation in the workforce, the gender gap as well as the gender wage gap within the (Organization for Economic Cooperation and Development) countries.

A third point: Japanese women are unbelievably talented and well-educated. They go to university and succeed, have great diplomas and training, and then they drop out of the workforce because of a combination of policy reasons, cultural reasons and a lack of corporate-sector determination to keep them in the workforce.

Q: Do you think the nation can change?

A: In the past, there was a lot of lip service paid to the principles of diversity, work-life balance. But now, there is a combination of governmental pressure,

economic imperative and corporate peer pressure that should really support the advancement of women and retaining of women within jobs. And hopefully the breaking of the glass ceiling as well.

Q: Many Japanese women have difficulty juggling motherhood and work. Did you struggle with this yourself?

A: Sure. Even with a very supportive partner, it is often the mother who feels ultimately responsible for the children. So being both a responsible mother and an accomplished professional is a challenge. That is why child care facilities, good policies and a change of culture are so important to help women achieve both their professional goals and their parental obligations.

Q: You are the first woman to lead the IMF. You were also the first woman to become the finance minister of a G-7 country. What's the secret to becoming a successful leader among men?

A: A good sense of humor. Enough self-esteem, confidence in yourself. And being inclusive yourself: Don't treat men as your enemies but make sure they become your allies.

Q: What was the biggest challenge in your career, and how did you overcome it?

A: There are lots of challenges all the time. But probably the biggest is the challenge that you have inside yourself. Sometimes you doubt.

Whenever you see that little doubt character inside yourself, you have to fight back. Which is why I always have this motto about tough moments: Grit your teeth and smile.

I was lucky because, throughout my life, I was given enough confidence by other women – sometimes men as well – who pushed me along the way and who said, "Come on, you can do it. You can do it." If you hear that voice echoing inside yourself enough, that helps.

Interview



Christine Lagarde, the IMF's managing director, speaks during an interview in Tokyo on Sept. 12.

To read the full texts look at: "Japan needs resolve to advance women" (issue: MARKETS IN YOUR PALM, Sep 22-28, p 23) "Shatter the glass ceiling for women in Japan, says IMF's Lagarde" (issue: HONG KONG CORNERED, Sept 29-Oct 05, p 24)

Source: Nikkei Asian Review

asia.nikkei.com

APEC's first 25 years and the road ahead

APEC leaders met recently in Beijing, 25 years after the APEC process was launched in Canberra in 1989. Some early hopes have been met, while others have been dashed. Looking ahead, APEC leaders intend to transform the Asia Pacific into comprehensively connected region within 25 years.

APEC continues to provide economies in the Asia Pacific region with an opportunity to share information and expertise, identify opportunities for cooperation, anticipate problems and encourage each other to adopt policies for economic integration and sustainable growth. This work, similar to that of the OECD, is contributing to more efficient responses to shared challenges including urbanisation, food safety, disaster management and the promotion of e-commerce. APEC has also paved the way for China to engage in international economic cooperation soon after its opening to the outside world, then to facilitate its entry to the WTO.

The APEC group of economies is the most dynamic and integrated in the world. Average tariffs have been lowered to just over 5 per cent and cooperative arrangements save billions of dollars every year. Most components and products flowing along 21st century supply chains do not face significant border barriers. This opening has largely been due to unilateral decisions of APEC governments, as they learn from the success of others and capitalise on new opportunities created by radical improvements in transport and information and communications technology. Even without an APEC-wide trading bloc, the ratio of actual to potential trade among APEC economies is higher than for the EU.

Border barriers to trade remain on a few sensitive products, largely agricultural commodities and low-tech manufactures. These problems, left over from the 20th century, are proving politically intractable in the bilateral and regional trade negotiations and in the WTO. Developed APEC economies did not meet their commitment to achieve free and open trade by 2010 and no APEC

economy is likely to meet the next 2020 Bogor deadline. Fortunately, these products account for a rapidly shrinking share of international commerce, so this protection is not a serious problem for the integration of the Asia Pacific.

Better trade logistics and harmonised regulations needed for integration

For many years, the business sector has been telling governments to shift attention from tedious negotiations aiming to achieve tiny gains in liberalisation of sensitive products, to a focus on reducing more significant costs of international commerce. The business community's priorities are to improve trade logistics and to reduce the confusion caused by needless differences in economic regulations, including the proliferation of rules of origin. Recent research by the World Bank and the World Economic Forum concludes that supply chain barriers to international trade are far more significant impediments to economic integration than tariffs. It is time to build on APEC's trade and investment facilitation work to seize such practical opportunities.

Thanks to Indonesian leadership in 2013, APEC leaders committed to transforming the Asia Pacific into a comprehensively connected region by 2030. China led the design of an APEC Blueprint for Connectivity, setting out

opportunities to improve physical, institutional and people-to-people connectivity by 2025. Unfortunately, the Blueprint endorsed in 2014 is no more than a statement of aspirations. There are no firm targets and no indication of how to mobilise the massive investments in better connectivity by APEC governments or by the private sector.

The Blueprint is not integrated with the many related parts of the work program. It is the last Annex to the leaders' declaration and does not attempt to draw together the many other ways APEC is working towards connectivity, as set out in the main declaration or in the other Annexes. Meeting the 2013 commitment will need a lot more work to define the kinds of transport, communications and energy networks essential for physical connectivity or the institutional development that will be needed to manage such networks. The ASEAN Economic Community Blueprint of 2007 would be a good example for a more adequate APEC blueprint.

The background Report to Implement the APEC Connectivity Blueprint is a step in this direction. But a lot more work is needed to draw up a coherent plan that is comparable in quality, scope and ambition to the excellent Master Plan for ASEAN Connectivity. That plan sets out, in detail the investments that needed in transport, communications and other sectors needed to create the ASEAN Economic Community. To build up the skills and institutional capacity required to attract adequate investment, APEC governments will need to invest in the same kind of significant capacity building that is called for in the Master Plan for ASEAN Connectivity.

Delivering significant improvements in physical, institutional and people-

to-people connectivity will also need sustained political commitment to and cooperation on some significant flagship initiatives for connectivity. One such opportunity is upgrading the efficiency of major ports and airports. Another is to take advantage of Myanmar's decision to engage with the international economy to build high-capacity transport and communications links between East Asia and South Asia. The new Asian Infrastructure Investment Bank could commission full-scale feasibility studies of such opportunities.

The 2014 Declaration does not promise that APEC will make the political commitment needed to boost connectivity in the near future. Its concept of 'regional economic integration' is the dream of a Free Trade Area of the Asia Pacific (FTAAP). This is a disappointing diversion of scarce policy-making resources. Negotiations for an FTAAP cannot be expected until the outcome of the drawn-out Trans-Pacific Partnership (TPP) negotiations becomes clearer.

APEC should help the G20 to rescue the WTO

The highly publicised TPP negotiations between the United States and Japan indicate that, as in all past trade deals, border barriers will continue to restrict trade in the few heavily protected goods and services which are still heavily protected. Even if the Trans-

Pacific Partnership or FTAAP negotiations are ever completed, they will not deliver the Bogor goal of free and open trade or genuine economic integration.

It will take some more years to accept this reality, then turn serious attention from negotiating games to the much bigger gains available from investment in physical, institutional and people-to-people connectivity. In the meantime, other forums of cooperation, especially ASEAN, may move well ahead of the APEC process.

25 years ago, APEC was the only forum that brought East Asian economies together with their trading partners across the Pacific. Now, the Regional Comprehensive Economic Partnership (RCEP) and the G20 offer other opportunities for cooperation. To work alongside RCEP, APEC needs to widen its membership to include all of ASEAN and, in due course, India. New members can demonstrate their capacity to contribute as well as benefit from APEC membership by working to improve connectivity with neighbouring countries.

Perhaps the biggest disappointment of its first 25 years is APEC's inability to support the WTO. There has been little collaboration on an achievable agenda for negotiations on 20th century issues or on devising rules for new issues raised by radical changes in the nature of international commerce. Rather than turning their backs on open regionalism and trying to negotiate an Asia Pacific trading bloc, APEC leaders should lead a G20 discussion on rescuing the WTO. This would return to APEC's original commitment to preserve and strengthen an open, non-discriminatory international trading system, to which Asia Pacific economies owe their success.

Hintergrund



Andrew Elek is Research Associate at the Crawford School of Public Policy, Australian National University. He was the inaugural Chair of APEC Senior Officials in 1989.

www.eastasiaforum.org/author/andrewelek/

www.eastasiaforum.org



OAV-Unternehmerreise „Geschäftsmöglichkeiten in Bangladesch“

Der OAV hat vom 18. bis 24. Mai 2014 eine branchenübergreifende Unternehmerreise nach Bangladesch durchgeführt. Ziel der Reise war es, die Stimmung nach den politischen Turbulenzen im Vorwege der Parlamentswahlen im Januar 2014 zu erfassen und mit Vertretern aus Regierung, Politik und Wirtschaft über Investitionsklima und Geschäftsmöglichkeiten für deutsche Unternehmen zu diskutieren. Die Gruppe setzte sich aus Unternehmern verschiedener Branchen sowie Vertretern des Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) und der AHK Indien zusammen.

1 | Die Repräsentanten der Wirtschaftsdelegation mit Honourable Foreign Minister H.E. Amir Hossain Amu, Außenministerium, Bangladesch und

dem deutschen Botschafter Dr. Albrecht Conze
2 | Peter Clasen, Inhaber von Wilhelm G. Clasen und Delegationsleiter, Mahbubul

Alam, Präsident der Chittagong Chamber of Commerce and Industry, Mirza Shakir Ispahani, Honorarkonsul der Bundesrepublik Deutschland in Chittagong (v.l.)



BMWi-Markterkundungsreise nach China

Die BMWi-Markterkundungsreise nach Chongqing und Wuhan war vom 27. bis 31. Oktober 2014. Sie richtete sich an deutsche Maschinen- und Anlagenbauer sowie an Zulieferer von Automobil- und Fahrzeugtechnik. Umfangreiche Informationen, Unternehmens- und Behördenbesuche sowie Fachvorträge halfen den Teilnehmern, Chancen und Risiken eines Engagements in diesem rasant wachsenden Teil Chinas einzuschätzen. Organisiert und begleitet wurde die Reise von der AHK Guangzhou und dem OAV.

1 | Teilnehmer der Delegationsreise
2 | Unternehmensbesuch bei Dongfeng Motor Corporation in Wuhan

Chinas Rechtssystem im Wandel

Die Informationsveranstaltung „Chinas Rechtssystem im Wandel – Umsetzung der Reformen und rechtliche Auswirkungen auf deutsche Unternehmen“ wurde am 07. November 2014 in der Handelskammer Hamburg von den Organisatoren Handelskammer Hamburg, dem Max-Planck-Institut für ausländisches und internationales Privatrecht sowie dem OAV durchgeführt. Im Fokus standen die Änderungen, die nach Ankündigungen der Reformen bereits umgesetzt wurden oder noch werden.

1 | Vortragsveranstaltung im Rahmen der China Time Hamburg
2 | Axel Neelmeier, Partner, Schulz Noack Bärwinkel Rechtsanwälte, Thomas

L. Schwieger, Geschäftsführender Gesellschafter, Hüpeden & Co. (GmbH & Co.) KG, Thorsten Wolf, Senior Manager, Forensic Services, PwC Frankfurt (v.l.)



AHK-Geschäftsreise „Energieeffizienz in Gebäuden in China“

Im Rahmen der Exportinitiative Energieeffizienz des BMWi fand vom 08. bis 10. Dezember 2014 eine AHK-Geschäftsreise zu Energieeffizienz in Gebäuden in China statt. Durchgeführt wurde die Reise von der AHK Shanghai in Kooperation mit dem OAV und Baden-Württemberg International (bw-i). Der chinesische Markt bietet deutschen Unternehmen aus dem Bereich der energieeffizienten Technologien für Gebäude zahlreiche Markteinstiegsmöglichkeiten.

1 | Fachkonferenz der AHK Geschäftsreise
2 | Teilnehmer der Delegation gemeinsam mit chinesischen Zuhörern
3 | Stefan Schirmer, Energy-Efficient Buildings, Deutsche Energie-Agentur GmbH (dena) während seines Vortrags



Neue Chancen in Asien

Die erfolgreichen Informationsveranstaltungen zur Kfz-Branche in Thailand sowie zur Energieeffizienz in Gebäuden in China verdeutlichen einmal mehr das Potenzial neuer Geschäftsmöglichkeiten für deutsche Unternehmen in diesen beiden wichtigen Branchen.

Ergebnisbericht Informationsveranstaltung Kfz-Branche Thailand, 03.12.2014, Stuttgart

Der OAV – German Asia-Pacific Business Association hat im Rahmen des BMWi-Markterschließungsprogramms für KMU am 03. Dezember 2014 in Stuttgart eine Informationsveranstaltung zur Kfz-Branche in Thailand durchgeführt. Fokussiert wurden die Schwerpunkte Fahrzeuge und Fahrzeugzubehör. Die Veranstaltung wurde in Kooperation mit der Deutsch-Thaiändischen Handelskammer, dem Thailand Board of Investment, der Landesbank Baden-Württemberg, der Industrie- und Handelskammer Region Stuttgart, Baden-Württemberg International und dem Verband der Automobilindustrie konzipiert und umgesetzt.

Ziel der Veranstaltung war es, den teilnehmenden Branchenunternehmen einen vertiefenden Überblick über die Marktpotenziale und Perspektiven der thailändischen Automobilindustrie in ihrer gesamten Bandbreite zu verschaffen. Darüber hinaus wurde den Teilnehmern die Möglichkeit geboten, sich über konkrete

rechtliche, administrative und kulturelle Aspekte des Markteintritts zu informieren.

In den Fachvorträgen, die sich sowohl den Makrotrends der globalen Automobilherstellung widmeten als auch einen vertieften Blick auf die Lage in Thailand geworfen haben, wurde deutlich, dass weiter von einer positiven weltweiten Absatzentwicklung auszugehen ist, von der gerade auch deutsche Hersteller von Premium-Fahrzeugen profitieren. Es wurde auf die allgemeinen positiven Rahmenbedingungen wie eine leistungsfähige Infrastruktur und auf fortgeschrittene Produktionsbedingungen in Thailand hingewiesen. Unter allen Teilnehmern bestand Konsens, dass sich mit einem substantielleren Engagement deutscher OEMs (Original Equipment Manufacturers) im Land auch die Möglichkeiten für die deutschen Zulieferer maßgeblich verbessern werden würden.

Energieeffizienz in Gebäuden in China: Erfahrungen und Potenziale, 09.10.2014, Berlin

Auf in neue Märkte! Getreu diesem Motto fand die Informationsveranstaltung „Energieeffizienz in Gebäuden in China“ im Rahmen der Exportinitiative Energieeffizienz des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWi) am 09. Oktober 2014 in Berlin statt. Organisiert und durchgeführt wurde die Veranstaltung durch den OAV, Baden-Württemberg International sowie der AHK Shanghai.

Neben zehn deutschen Experten brachte ein Branchenexperte von der China Academy of Building Research (CABR) den Teilnehmern den Markt näher und verdeutlichte die großen Vorteile des chinesischen Energieeffizienzmarktes für deutsche Unternehmen. So werden in China rund zwei Milliarden Quadratmeter Wohnfläche neu gebaut, wovon allein in der Metropole Shanghai rund 30 Millionen Quadratmeter neu entstehen. Bis 2030 wird mit einer Neukonstruktion von 50.000 Hochhäusern gerechnet. Dieser Bereich gewinnt durch eine Förderpolitik für Energieeffizienzmaßnahmen im Gebäudesektor zunehmend an Potenzial. Chinas Vizeminister im Bauministerium schätzt, dass bis 2020 die Gesamtinvestitionsnachfrage für Energieeffizienz im Bausektor 200 Milliarden Euro erreichen wird. Gleichzeitig wird die chinesische Bevölkerung



durch die zunehmende Urbanisierung und einhergehende Umweltverschmutzung nachhaltigen Themen immer aufgeschlossener.

Mit diesem Hintergrund und Blick auf die internationale Konkurrenz sollten deutsche Branchenunternehmen jetzt aktiv werden, sich mit dem Markt vertraut machen und ihre individuellen Marktpotenziale in Erfahrung bringen. Im Anschluss an diese Informationsveranstaltung wurde vom 08. bis 10. Dezember 2014 eine AHK-Geschäftsreise nach Shanghai durchgeführt (siehe S. 22/23).

Nahaufnahme eines befremdlichen Staates

Über 60 Jahre Selbstabschottung und Isolation haben aus Nordkorea eines der rätselhaftesten und undurchschaubarsten Länder der Welt gemacht. Einer der renommiertesten Nordkorea-Experten hat eine vorläufige Bilanz seiner Erfahrungen vorgelegt.

Es gibt wohl kein anderes Land, das derart erregte Reaktionen hervorruft wie Nordkorea. Zu anachronistisch, bizarr und verstörend wirken die Bilder und Nachrichten, die den Rest der Welt periodisch erreichen. Besonders irritierend dürfte für viele westliche Beobachter sein, dass der Kollaps der Kim-Herrschaft trotz aller eklatanten Defizite noch nicht erfolgt ist. Nun ist eine diffuse Aversion sicher nicht die optimale Voraussetzung, um einen sehr widersprüchlichen Gegenstand zu verstehen. Daher verwendet der Ostasien-Professor Rüdiger Frank viel Mühe darauf, die Entstehungsgeschichte Nordkoreas möglichst differenziert nachzuzeichnen. Er räumt dabei ein, dass seine Sichtweise stark von persönlichen Erfahrungen beeinflusst ist.



Immerhin sei eine halbwegs objektive Annäherung möglich, wenn die spezifischen historischen, gesellschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen adäquat gewürdigt werden. Im Falle von Nordkorea sei zu beachten, dass es auch ein allgemeinkoreanisches Erbe aufweist, das bei einer möglichen Wiedervereinigung durchaus Anknüpfungspunkte böte. Anzutreffen sei ein ausgeprägter Geschichtsstolz, der Rekurs auf konfuzianische Denkfiguren und die Wahrnehmung, oft Opfer auswärtiger Invasoren gewesen zu sein. Auch wenn man die historische Spurensuche nicht übertreiben sollte, so lassen sich Frank zufolge hieraus gewisse Erklärungen für das beharrliche Streben nach Autonomie, den ultrahierarchischen Gesellschaftsaufbau, die Belagerungsmentalität und die geringe Verbreitung kommerzieller Ambitionen ableiten.

Andererseits gibt es auch dezidiert nordkoreanische Traditionslinien, aus denen die genannten Aspekte ihre teils groteske Zuspitzung erfahren. Im Zentrum steht eine um einen dynastischen Führerkult kreisende und von einer massiven Militärmacht abgestützte totalitäre Ideologie, die mit enormem propagandistischen Aufwand verbreitet wird. Diese im Kern sozialistische Ideologie ist die größte Stütze und zugleich die Achillesferse des Regimes. Denn sollte die hermetische Weltanschauung größere Risse bekommen, könnte dies weitreichende Konsequenzen haben.

Nun ist Nordkorea nicht in den 1950er Jahren stehengeblieben, sondern weist schon seit der Amtszeit von Kim Jong-il eine zaghafte Reformdynamik auf, die sich in ökonomischen Lockerungen und einer Annäherungspolitik gen Süden zeigt. Sichtbarstes Resultat letzterer ist die gemeinsame Industriezone nahe Kaesŏng. Seit 2002 lassen sich verstärkte Bemühungen, die durchaus vorhandenen Potenziale der Volkswirtschaft zu heben, registrieren. Natürlich setzen die Restriktionen des Systems all dem enge Grenzen – gleichwohl sind Fortschritte nicht zu übersehen. Was die weitere Entwicklung betrifft, gibt Frank sich vorsichtig: Sowohl ein totaler Staatsbankrott als auch ein forciertes Modernisierungskurs unter Kim Jong-un seien denkbar.

Souverän und mit tiefer Kenntnis der Geschichte gelingt es Frank, dem Leser Nordkorea ein gutes Stück näherzubringen. Besonders erhellend sind angesichts der Ausbildung des Autors als Volkswirt die Passagen über den Zustand der Wirtschaft und die Hintergründe der Reformversuche.

Rüdiger Frank: Nordkorea. Innenansichten eines totalen Staates
Deutsche Verlags-Anstalt, 19,99 Euro, ISBN: 978-3-421-04641-3



Service

Termine 2015

BMW-Geschäftsreisereise nach Korea für Unternehmen aus dem Bereich Informations- und Kommunikationstechnologie (IKT)
09. bis 13. Februar 2015, Korea
BMW-Geschäftsreisereise des OAV und der Deutsch-Koreanischen Industrie- und Handelskammer (AHK)

Wirtschaftstag Korea
24. Februar 2015, Hamburg
Informationsveranstaltung der Handelskammer Hamburg, des OAV, der AHK Korea, der DKGH und KOTRA

Wirtschaftstag Korea
26. Februar 2015, Frankfurt am Main
Informationsveranstaltung der Industrie- und Handelskammer Frankfurt am Main, des OAV, der AHK Korea und des DKW

Länderausschusssitzungen
05. und 06. März 2015, Hamburg
Aktuelle Informationen zu Sitzungen diverser Länderausschüsse finden Sie auf der OAV-Homepage unter der Rubrik Termine

95. Ostasiatisches Liebesmahl
06. März 2015, Hamburg

AHK-Geschäftsreise nach Singapur mit dem Schwerpunkt „Energieeffizienz in der Fertigungsindustrie“
19. bis 23. April 2015, Singapur
Durchgeführt von der AHK Singapur in Kooperation mit dem OAV und Baden-Württemberg International

Nähere Infos: www.oav.de/aktuell/termine

Neumitglieder des OAV

Begrüßen Sie mit uns die neuen Mitglieder des OAV-Netzwerks.

Letzte Seite

Impressum:

Insight Asia-Pacific 3/2014,
31. Dezember 2014

Herausgeber: OAV,

Bleichenbrücke 9, 20354 Hamburg, Tel: +49
40 35 75 59-0, Fax: +49 40 35 75 59-25,
E-Mail: oav@oav.de, Internet: www.oav.de

Redaktion:

Timo Prekop (ViSdP), Emrah Camli,
Dr. Doris Hillger, Norman Langbecker,
Daniel Marek, Daniel Müller,
Anh Linh Nguyen, Vi Nguyen, Özgül Orhan,
Dr. Imke Pente, Pia Rothe, Donata Stadion

Autoren:

Ruth Banomyong (PhD), Andrew Elek,
Kristina Koehler-Coluccia, Dr. Imke Pente,
Dr. Stefan Rother

Art Direction:

Martina von Corvin

Bildnachweis:

deasia GmbH (U3), econet China (S. 23),
Emrah Camli (S.22,23), Fotolia (Titel),
Christian Kruppa (S.18,19),
Nikkei Asian Review (S. 25)

Druck:

Hartung Druck + Medien GmbH,
Erscheinungsweise: vierteljährlich

NORD EVENT GmbH

Die NORD EVENT GmbH wurde im Jahr 2000 von Hans-Christoph Klaiber in Lübeck gegründet und ist eine der führenden Eventagenturen und Ausrichter unterschiedlichster Veranstaltungen in Norddeutschland. Unsere kreativen Ideen und ein gutes Gespür für die Märkte haben dazu geführt, dass wir uns mit unterschiedlichen Produkten erfolgreich am Markt positionieren konnten. Neben der Vermietung hauseigener und exklusiver Locations in Hamburgs Top-Lagen sowie der Entwicklung und Organisation von Firmenevents und Privatfeiern, gehören auch Segelevents, Entertainment und hauseigenes Catering zu unserem Portfolio.

Dipl.-Ing. Hans-Christoph Klaiber,
Geschäftsführer

Leopold Kostal GmbH & Co. KG

Die KOSTAL-Gruppe ist ein unabhängiges Familienunternehmen, das 1912 mit Stammsitz in Lüdenscheid (Deutschland) gegründet wurde.

In erster Linie entwickelt und produziert die Unternehmensgruppe technologisch anspruchsvolle elektronische und elektromechanische/mechatronische Produkte. Bedeutende Industrieunternehmen – insbesondere alle weltweit führenden Automobilhersteller und deren Zulieferer – gehören zu den Kunden.

Um diesen Kunden zum einen die internationale Erfahrung einer globalen Firmenstruktur und zum anderen die Flexibilität eines mittelständisch geführten Familienunternehmens bieten zu können, arbeiten an 38 Standorten in 17 Ländern auf vier Kontinenten über 15.000 Mitarbeiter flexibel, kompetent und kundennah. Zur schnelleren und flexibleren Reaktion auf einzelne Kundenwünsche gliedert sich die KOSTAL-Gruppe in die Geschäftsbereiche: Automobil Elektrik, Kontakt Systeme GmbH, Industrie Elektrik GmbH, SOMA GmbH, Solar Electric GmbH.

Christopher N. Sanders, Executive Vice President, Head of Corporate Planning, Co-ordination Subsidiaries

Rubina Real Estate GmbH

Rubina Real Estate ist ein weltweit agierendes Unternehmen für Immobilienconsulting mit Sitz in Berlin. Neben unserem Beratungsfokus auf Investitionsimmobilien in Deutschland umfasst unser Dienstleistungsangebot u.a. auch die Bedarfsanalyse, die finanzielle Planung bis hin zum Objektmanagement. In Zusammenarbeit mit über 60 internationalen Technologieunternehmen haben wir effiziente technologiebasierte Prozessabläufe entwickelt, die zu einer bedeutenden Wertschöpfung für unsere Kunden führen. Dies wird durch mehrjährige Marktexpertise und einer ausgeprägten Serviceorientierung unseres internationalen Teams auf allen Niveaus ergänzt.

Durch unsere Korrespondenzbüros in China, Singapur & Hongkong sowie unsere erfolgreichen internationalen Kooperationspartner sind wir weltweit und vor allem im ostasiatischen Raum aktiv.

Carsten Heinrich, Managing Director

EMF Lebensmitteltechnik-Anlagenbau GmbH

Die Firma EMF Lebensmitteltechnik-Anlagenbau GmbH wurde 1974 als Ingenieurbüro gegründet und ist ein Tochterunternehmen der Firma EMF Holding AG, Nienburg/Weser, vertreten in 16 Ländern mit 24 eigenen Büros. Das Unternehmen ist in der Lebensmittelindustrie tätig und baut Schlachthanlagen (zum Teil Turnkey-Projekte) für Geflügel (Broiler, Puten, Enten, Gänse), Fisch und Großvieh. Zum weiteren Produktionsprogramm zählen Abfallverwertungsanlagen (Rendering) sowie Spiralfroster für die Lebensmittel- und Backindustrie. Eigene Produktionsstätten stehen in Barth (Mecklenburg-Vorpommern) und in Polen zur Verfügung. Zur EMF Holding AG zählen außerdem noch folgende Unternehmen: SAB Barth GmbH, Mecklenburg-Vorpommern (Maschinenfabrik), Paul Langbein GmbH, Bremerhaven (Fischfabrik), Atlantis Seafoods GmbH, Bremerhaven (Fischhandelsunternehmen) und Aquacultur-Fischtechnik GmbH (Fischzuchtanlagen).

Lothar Janotta, CEO

"Talent Pool Asia"

On 6th March 2015, senior representatives will meet at the Hamburg Chamber of Commerce to continue and expand the dialogue on diversity as strategy to overcome the global talent shortage.

Skills shortage has emerged as one of the most pressing issues for companies across the globe, but its causes and coping strategies vary in different regional contexts. Building on the output of the conference "Talent Pool Asia - Gender Diversity as Success Factor for German and Asian Enterprises" held on 7th March 2014 in Hamburg, OAV - German Asia-Pacific Business Association and Hamburg Chamber of Commerce continue and expand the dialogue between Asian and German business leaders on strategies to overcome the global skills shortage.

Asia is home to some of the youngest populations in the world, and by mere demographics will be an important source of qualified workforce for the global economy. As German companies with a strategic interest in Asian markets act more and more globally, they increasingly depend on the "Talent Pool Asia". Absorbing all talent in the labour market, irrespective of gender, cultural back-



ground and other characteristics, requires both, the acceptance and enhancement of diversity in organizational culture as well as creating skilling systems that ensure employability and opportunity to young generations. While German companies have a lot of valuable experience to share in terms of the dual vocational training system, they can also learn a lot from their Asian counterparts when it comes to embracing diversity. Both of these interrelated issues will be conceptualized and debated in keynote speeches and panel discussions.

Personal & Sicherheit

Seien Sie am Dienstag, den 17. März 2015 bei der 2. China Convention zur CeBIT 2015 auf dem Messegelände in Hannover dabei! Von 11-18 Uhr erwarten Sie Fachvorträge hochkarätiger Referenten und Diskussionen zu den Themen Personal & Sicherheit. Treten Sie außerdem während des MatchMakings mit Unternehmen und Top-Entscheidern aus dem deutschen und chinesischen Mittelstand in Kontakt. Für die Auflösung der Sprachbarriere sorgt dabei unser frei verfügbarer Dolmetscherpool.

Neben dem Rahmenprogramm erwarten Sie parallel zu den Vorträgen spannende Unternehmenspräsentationen und maximaler Raum zum Netzwerken. Ab 18 Uhr wird die Convention mit einem Dinner und Live-Musik ausklingen.

Wir würden uns freuen, Sie am 17. März zur 2. China Convention begrüßen zu dürfen!

CHINA  **CONVENTION**



Tickets erhalten Sie für 149 € zzgl. MwSt. direkt über die deasia GmbH, Herrn Torge Brandenburg (Tel.: 0511-999785-88). Ein CeBIT-Tages-Ticket, Verpflegung, die Teilnahme am Rahmenprogramm & der Abendveranstaltung und ein 10%-Lufthansa-Rabatt für eine Flugbuchung sind im Ticketpreis enthalten.

Infos zum Programm und Referenten:
www.chinaconvention.de



Globalisation

Urbanisation

Water Shortages

Energy Shortages

Climate Change

Technological Progress

Ideas with the power to change the world.

Globalisation, Urbanisation, Climate Change, Water Shortages, Technological Progress & Energy Shortages: these Megatrends play an important role in global progress. The strength of Wilo is to understand markets in their multi-tiered overall context, which drives us to develop our intelligent solutions to move water. As one of the world's leading innovators and manufacturers of pumps and pump systems, we face the challenges of the future.

www.wilo.com

Pioneering for You

wilo