

Script Rundschreiben Länder- und Marktinformationen

LMI_Nr. 4.docx

Länder- und Marktinformationen

Afrika

- AFRIKA / E-MOBILITÄT: Wettlauf mit China um die Lieferketten
- AFRIKA / INFRASTRUKTUR: China gewinnt Löwenanteil der Projekte
- ALGERIEN / BAUINDUSTRIE: Neue Städte – neue Chancen
- NIGERIA / AGRARSEKTOR: Kakaobehörde will Einfuhrzölle auf Chemikalien streichen

Amerika

- BRASILIEN / NAHRUNGSMITTEL: Viel Futter für die Start-up-Landschaft
- USA / ERNEUERBARE ENERGIEN: Recycling versus Deponien

Asien/Ozeanien

- ASEAN / KONJUNKTUR: Die Alternative zu China?
- CHINA / AUSSENHANDEL: Beijing fordert von USA Aufhebung von Zöllen
- CHINA / KONJUNKTUR: Konsum und Investitionen kühlen im Juli weiter ab
- SÜDKOREA / KONJUNKTUR: Vormacht der Chaebol ist ungebrochen
- TAIWAN / STEUERN: ADTA-Abkommen mit USA im Gange

Europa

- DEUTSCHLAND / KONJUNKTUR: IWH: Insolvenzzahlen im Juli gesunken
- DEUTSCHLAND / LOGISTIK: HHLA mit deutlichem Gewinnrückgang
- DEUTSCHLAND / WIRTSCHAFT & POLITIK: Kabinett beschließt ERP-Mittelstandsförderung
- GROSSBRITANNIEN / AUSSENHANDEL: Meiste Lieferungen aus der Bundesrepublik
- SPANIEN / LOGISTIK: Sparsame Energiedrehscheiben

Osteuropa und Zentralasien

- KASACHSTAN / GEORGIEN / LOGISTIK: Ausbau des Frachtverkehrs auf der TITR
- POLEN / LOGISTIK: Warschau bringt Abwechslung in den Transport
- RUSSLAND / WIRTSCHAFT & POLITIK: Putin setzt Doppelbesteuerungsabkommen aus

Naher Osten und mittlerer Osten

Welt

- WELT / LOGISTIK: Lange Flaute steht bevor

Anleitung:

AFRIKA / E-MOBILITÄT: WETTLAUF MIT CHINA UM DIE LIEFERKETTEN

Der Druck, Lieferketten für Elektrofahrzeugbatterien zu schaffen, die China umgehen, veranlasst westliche Bergbauunternehmen dazu, etwas zu tun, was sie lange vermieden haben: ihre Metalle in Afrika zu verarbeiten. Die Volksrepublik dominiert sowohl die Produktion als auch die Verarbeitung kritischer Mineralien wie Kobalt und Lithium, die für die Energiewende entscheidend sind. Dies hat bei westlichen Regierungen, auch in Washington, zu wachsenden Bedenken hinsichtlich ihrer Abhängigkeit von Beijing geführt.



Die afrikanischen Staaten fordern immer mehr eine Verarbeitung im Land

Nun beginnen einige westliche Unternehmen und Investoren mit dem Bau von Verarbeitungsanlagen in Afrika, damit sie die Rohstoffe, die sie auf dem Kontinent abbauen, vor Ort veredeln und direkt nach Europa und in die USA exportieren können. Diese Investitionen zeigen, dass westliche Führungskräfte zunehmend bereit sind, die mit vielen afrikanischen Ländern verbundenen Risiken, wie eine schlechte Infrastruktur und wenig qualifizierte Arbeitskräfte in Kauf zu nehmen, sowie mancherorts Korruption in der Regierung. Mit dem Bau von Verarbeitungsanlagen kommen die Unternehmen auch den Forderungen afrikanischer Regierungen nach, die seit langem eine stärkere Verarbeitung der in ihren Ländern gewonnenen Metalle und Mineralien vor Ort fordern.

Der australische Bergbaukonzern BHP Group hat seit 2022 zusammen mit dem US-Unternehmen Lifezone Metals 100 Mio US-Dollar in eine Nickelmine in Tansania investiert und plant den Bau einer Verarbeitungsanlage zur Veredelung des Metalls in dem Land. Die Anlage, die nach Angaben des Unternehmens die erste ihrer Art in Afrika sein wird, soll ab 2026 Nickel in Batteriequalität für den US-amerikanischen und den Weltmarkt liefern.

Steigende Investitionen

„Der Zeitpunkt ist für uns gerade jetzt günstig“, sagte Chris Showalter, Geschäftsführer von Lifezone. „Angesichts des erwarteten Booms bei der Nachfrage nach Batteriemetallen und der derzeitigen Dominanz Chinas in der Branche dürften die Investitionen in Verarbeitungsanlagen in Afrika steigen“, so Jacques Nel, Leiter des Bereichs Afrika Makro bei Oxford Economics Africa. Diese Dynamiken „lassen es wie den Beginn eines Trends erscheinen“, erklärte er.

Vision Blue Resources, ein in London ansässiger 650-Mio-Dollar-Fonds, hat in eine neue Graphitmine in Madagaskar und eine entsprechende Verarbeitungsanlage im nahe gelegenen Mauritius investiert, die nach eigenen Angaben die erste ihrer Art außerhalb Chinas sein wird. Das Unternehmen

unterstützt auch eine Kobaltraffinerie in Sambia, die nach ihrer Fertigstellung gegen Ende nächsten Jahres die drittgrößte der Welt und die größte außerhalb der Volksrepublik sein wird.

Andrew Trahar, Mitbegründer von Vision Blue, sagte, er erwarte, dass westliche Firmen einen Aufpreis für Materialien zahlen würden, die bestimmte Umwelt- und Arbeitsstandards erfüllen, rückverfolgbar sind und außerhalb Chinas produziert werden. „Wenn wir ihnen diese Art von Produkten in der westlichen Welt liefern können, werden diese Kunden besonders begeistert sein“, sagte er. Vision Blue sagte, dass seine Raffinerie in Sambia Kobalt aus Minen verarbeiten wird, die auf ihre Umwelt- und Arbeitsstandards hin überprüft wurden, so dass es direkt an Hersteller von Elektroautos und andere Produzenten von grüner Technologie in Europa und den USA exportiert werden kann.

Trotz des wachsenden Interesses von Investoren stehen Unternehmen, die in Afrika Geschäfte machen wollen, weiterhin vor großen Herausforderungen. Länder wie die Demokratische Republik Kongo, Guinea und Namibia haben in einer neuen Welle des Ressourcennationalismus versucht, einen größeren Teil der Einnahmen von Bergbauunternehmen für sich abzuschneiden. Simbabwe beispielsweise verbot im Dezember die Ausfuhr von Rohlithium und zwang damit ausländische Konzerne, es dort zu verarbeiten.

AFRIKA / INFRASTRUKTUR: CHINA GEWINNT LÖWEN- ANTEIL DER PROJEKTE

In den 1990er-Jahren wurden etwa acht von zehn Aufträgen zum Bau von Infrastruktur in Afrika an westlichen Unternehmen vergeben. Das begann sich zu ändern, als China mit einer „Going-Out“-Strategie einen aggressiven Vorstoß auf den Kontinent unternahm, die chinesische Unternehmen ermutigte, auf der Suche nach Märkten und Rohstoffen ins Ausland zu gehen.

Bis 2013, als Xi Jinping Chinas Präsident wurde, führten westliche Firmen 37% der afrikanischen Infrastrukturprojekte durch, während chinesische Firmen nur 12% der Vorhaben durchführten, so ein neuer Bericht der Hinrich-Stiftung auf den sich „South China Morning Post“ beruft.

Jetzt hat sich das Blatt gewendet. Auf chinesische Unternehmen entfielen 31% der afrikanischen Infrastrukturverträge im Wert von 50 Mio US-Dollar oder mehr im Jahr 2022, verglichen mit 12% für westliche Firmen, so die Studie über Afrikas wachsendes Gewicht im globalen Handel und in der Geopolitik. Chinesische Unternehmen haben auf dem gesamten Kontinent Projekte im Wert von mehreren Milliarden Dollar gebaut, darunter Häfen, Eisenbahnen, Autobahnen, Brücken und Wasserkraftwerke - angetrieben von Beijings weitreichender Belt-and-Road-Initiative.

„Dies ist eine große Veränderung gegenüber 1990, als US-amerikanische und europäische Unternehmen 85% der afrikanischen Bauaufträge erhielten“, heißt es in der Studie von Keith Rockwell, einem Senior Research Fellow und ehemaligen Direktor der Welthandelsorganisation. Rockwell erklärte, dass China im Rahmen der 2013 ins Leben gerufenen „Belt-and-Road“-Strategie Megaprojekte im Wert von Milliarden von Dollar finanziert habe, wie etwa Eisenbahnen in Kenia und Äthiopien sowie Häfen in Dschibuti und Nigeria.



In den letzten 10 Jahren hat China weltweit mehr als 1 Bill Dollar investiert

Nach Schätzungen des Green Finance and Development Centre an der Fudan-Universität in Shanghai hat das Engagement im Rahmen der Initiative in den letzten 10 Jahren weltweit 1 Bill Dollar überschritten.

Der Studie zufolge beliefen sich die chinesischen Infrastrukturprojekte in den afrikanischen Ländern südlich der Sahara in den letzten zwei Jahren auf insgesamt 155 Mrd Dollar, und diese Investitionen hätten Beijing Einfluss auf die afrikanischen Regierungen verschafft. Im Gegensatz dazu beliefen sich die gesamten ausländischen Direktinvestitionen der USA in Afrika im Jahr 2021 auf 44,8 Mrd Dollar.

„Bei solch engen Handels- und Geschäftsbeziehungen ist es keine Überraschung, dass China den Löwenanteil der Aufträge für Infrastrukturprojekte erhält“, sagte Rockwell.

Gegenwind wird stärker

Rockwell wies jedoch darauf hin, dass China bei seinen Geschäften mit Afrika mit einigem Gegenwind zu kämpfen hat. Projekte wie eine Eisenbahn in Kenia und ein Verkehrsbeleuchtungsprojekt in Ghana seien umstritten gewesen und hätten in der Öffentlichkeit negative Reaktionen hervorgerufen.

Er sagte, dass die Kreditvergabe für die Belt-and-Road-Initiative von 2021 bis 2022 um 55% auf 7,5 Mrd Dollar gesunken sei, während die Gesamtkreditvergabe von 28,4 Mrd Dollar im Jahr 2016 auf 1,9 Mrd Dollar im Jahr 2020 zurückgegangen sei. „Ein Teil davon ist auf die Schwierigkeiten einiger afrikanischer Länder bei der Erfüllung ihrer Schuldenverpflichtungen zurückzuführen“, fügte Rockwell hinzu.

Der Studie zufolge liegt China im Wettbewerb der Großmächte um die politischen und wirtschaftlichen Beziehungen in Afrika klar vorn. Während der Ära Donald Trump haben die USA dem Kontinent den Rücken gekehrt, gleichzeitig verschlechterten sich die Beziehungen zwischen Europa und seinen ehemaligen afrikanischen Kolonien, und China „hat sich beeilt, die Lücke zu füllen“.

Dazu gehören die Erkundung und der Abbau wichtiger Metalle wie Kobalt und Lithium - wichtige Rohstoffe für die Herstellung von wiederaufladbaren Batterien, die Elektrofahrzeuge und Solarzellen antreiben.

ALGERIEN / BAUINDUSTRIE: NEUE STÄDTE – NEUE CHANCEN

Algeriens Bausektor trägt mit einem Anteil von etwa 13% am Bruttoinlandsprodukt wesentlich zum Wohlstand des Landes bei. Für die die Bauwirtschaft wird für 2023 ein Wachstum von mehr als 5% prognostiziert. Auch für die folgenden Jahre sind die Aussichten grundsätzlich positiv, sofern der Regierung weiterhin hohe Einnahmen zur Verfügung stehen. Im Haushaltsgesetz 2023 ist für das Ministerium für Wohnungsbau, Stadtplanung und urbane Entwicklung ein Budget von 3,3 Mrd US-Dollar eingeplant.

Neben diesen öffentlichen Investitionen erwartet die Regierung weitere aus den Golfstaaten, die vor allem in Infrastrukturprojekten, aber auch im Wohnungsbau, getätigt werden sollen.

Angetrieben wird die Konjunktur in Algerien vom hohen Bevölkerungswachstum. Während 2023 etwa 46 Mio Menschen im Land leben, dürften es 2050 bereits 60 Mio sein. Alleine die Versorgung mit Wohnraum stellt eine enorme Herausforderung dar, ebenso besteht aber großer Bedarf an Krankenhäusern, Bildungseinrichtungen und öffentlichen Gebäuden wie Einkaufszentren, Stadien oder Moscheen. Trotz der hohen wirtschaftlichen und sozialen Bedeutung kam es im Bausektor immer wieder zu Verzögerungen und Projektstopps. Der Staat ist mit Abstand der größte Auftraggeber für Großprojekte, unter anderem durch die zahlreichen Wohnungsbauprogramme.

Nach offiziellen Angaben sollen 2022 etwa 400.000 Wohneinheiten übergeben worden sein. Schwerpunkt des Hochbaus sind die sogenannten „Neuen Städte“.

Im Gesundheitssektor stehen für 2023 etwa 440 Mio Dollar für Neubauprojekte und die Erweiterung laufender Bauprojekte zur Verfügung. Nach Angaben des Gesundheitsministeriums entspricht das einer Steigerung von 14%. Ein weiterer Schwerpunkt der staatlichen Aktivitäten ist der Bau von Sportstätten. Mehrere Stadien wurden anlässlich der Afrikanischen Nationenmeisterschaft, die 2023 in Algerien stattfindet, gebaut oder renoviert. Die Regierung plant noch weitere Projekte, um die Stadioninfrastruktur zu modernisieren.

Der aktuell kaum entwickelte Tourismussektor könnte in den kommenden Jahren deutlich zulegen. Während Algerien 2020 mit etwa 117.000 Hotelbetten nur über halb so viele wie das Nachbarland

Tunesien verfügte, waren nach Angaben der Worldwide Hospitality Group 2022 immerhin 2.300 im Bau, knapp mehr als im kleineren Nachbarland. Besonderes Augenmerk will die Regierung auf den Sahara-Tourismus legen und 30.000 neue Betten im Süden des Landes schaffen.

Klimaplan soll Energieverbrauch senken

Eine zunehmende Rolle spielt der Klimaschutz für Algerien, auch wenn das Land hier noch vergleichsweise am Anfang steht. Der nationale Klimaplan wurde 2019 aufgestellt und gibt einen guten Überblick über die bestehende Gesetzgebung. Laut diesem Plan will Algerien 10% seines Energieverbrauchs einsparen. Fast die Hälfte des Verbrauchs gehen auf das Konto des Wohnungsbausektors. Neben der Wärmedämmung von Neubauten liegt nach Angaben der Agence Nationale pour la Promotion et la Rationalisation de l'Utilisation de l'Énergie großes Potenzial in der Renovierung bestehender Gebäude und der Gebäudeautomatisierung. Ein Pilotprojekt ist die erste „grüne Moschee“ des Landes, die in der neuen Stadt Sidi Abdallah etwa 40 km südlich von Algier entsteht. Der Markt wird vor allem bei Großprojekten inzwischen von ausländischen Unternehmen dominiert, vor allem aus China und der Türkei.

NIGERIA / AGRARSEKTOR: KAKAOBEHÖRDE WILL EINFUHRZÖLLE AUF CHEMIKALIEN STREICHEN

Der nigerianische Kakaoverband (CAN) will eine Befreiung von den Einfuhrzöllen auf Chemikalien, da die Landwirte aufgrund der Abwertung der Landeswährung Naira mit steigenden Kosten konfrontiert sind. Der CAN werde die Regierung auffordern, dem Verband die Einfuhr von Chemikalien, die für den Anbau von Kakao verwendet werden, zu einem 0%-Zollsatz zu gestatten, sagte CAN-Präsident Muftau Abolarinwa gegenüber Dow Jones Newswires.

Die Preise für Chemikalien und andere Betriebsmittel sind in den letzten Monaten in die Höhe geschneit, nachdem die Regierung im Mai die Subventionen für Benzin gestrichen hat und die Landeswährung am Devisenmarkt frei gehandelt wird. Der Naira hat seit dieser Entscheidung im Juni deutlich an Wert verloren.

Amerika

BRASILIEN / NAHRUNGSMITTEL: VIEL FUTTER FÜR DIE START-UP-LANDSCHAFT

Die Coronapandemie, Dürreperioden und der Ukrainekrieg trieben die Produktionskosten des brasilianischen Agrobusiness in den vergangenen Jahren in die Höhe. Auch Verpackungsmaterial und die Ausgaben für den Transport verteuerten sich stark. In der Folge sind die Nahrungsmittelpreise von 2020 bis Anfang 2023 um 37% gestiegen - deutlich stärker als das gesamtwirtschaftliche Preisniveau. Aktuell schwächt sich der Preisauftrieb im Sektor aber ab. Dieses Jahr rechnen Analysten mit einer Teuerung im einstelligen Bereich.

Die gedrosselte Kaufkraft der Verbraucher wirkt sich auf den Getränke- und Nahrungsmittelkonsum aus. In der Fleischverarbeitung für den Inlandsmarkt stellten die Hersteller auf weniger Rind und mehr Hühnerfleisch und Eier um. Während die breite Bevölkerung auf eine möglichst preisgünstige Versorgung achtet, setzt sich in den höheren Einkommensklassen die Nachfrage nach hochwertigen Luxusprodukten fort.

Bequemlichkeit bleibt Schlüsselfaktor

Zuhause im Homeoffice konsumieren die Brasilianer mehr Fertiggerichte und Tiefkühlkost. Da sich in vielen Unternehmen hybride Arbeitsmodelle etabliert haben, bleibt das neue Konsumverhalten auch nach der Pandemie erhalten. Doch der Absatz von Fertiggerichten über den Einzelhandel stagniert seit dem Rekordjahr 2020, während sich die Gastronomie erholt. Im Jahr 2022 setzte die Nahrungsmittelindustrie wieder 27% des inländischen Verkaufs über Food Services ab. Damit liegt der Anteil aber noch unter dem Vorkrisenniveau von etwa 33%.

Nicht nur Restaurants und Schnellimbisse setzen auf Lieferdienste. Auch Supermärkte und sogar die Hersteller selbst stellen sich um. Ambev, Nestlé, Danone und Mondelez investieren in den Direktverkauf über das Internet. Insbesondere der Getränkekonzern Ambev profitiert von seiner Liefer-App Zé Delivery, die in der Pandemie zu einem der wichtigsten Vertriebskanäle geworden ist. Den Komfort, eisgekühltes Bier und Wein in kürzester Zeit ins Haus geliefert zu bekommen, leisten sich heute viele.

Der Convenience-Trend steckt auch hinter der Umstellung auf Aluminiumdosen bei Verpackungen für Bier, Wein, Sekt, Drinks und Wasser. Am drittgrößten Dosenmarkt weltweit wächst der Absatz seit Jahren, abgesehen von einem erstmaligen Rückgang im Jahr 2022. Vier neue Dosenfabriken, die bis Ende 2023 in Betrieb gehen, sprechen für die Fortsetzung des Wachstumstrends.

Gesunde Ernährung und Nachhaltigkeit zählen

Entwicklung des Nahrungsmittelmarkts in Brasilien (in Mrd US-Dollar)						
	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Marktvolumen ¹	163,3	149,4	146,8	116,7	130,5	156,6
Exporte	38,9	34,9	34,3	38,2	45,2	60,0
Importe	5,6	5,6	5,3	5,4	6,2	7,1
Umsatz ²	157,7	143,8	141,5	111,3	124,2	149,5

1- berechnet über Umsatz + Importe; 2- Umsatz der brasilianischen Industrie am Inlandsmarkt umgerechnet zum jeweiligen Jahresdurchschnittswechsellkurs/Quelle: Associação Brasileira da Indústria de Alimentos (ABIA) 2023 Stand: Mai 2023

Mit einem jährlichen Umsatz von über 35 Mrd US-Dollar zählt Brasilien zu den Top-10-Märkten für gesunde Nahrungsmittel. Das Marktsegment wächst seit Jahren zweistellig. Gestützt wird der Trend durch ein dynamisches Start-up-Ökosystem. Mit dem Fokus auf Gesundheit und Nachhaltigkeit mischen Jungunternehmen wie Liv Up, Raízs, Foodz, Prati, Beleaf, BeGreen und 100 Foods den Sektor in den Metropolregionen auf. Zudem investieren viele Konzerne in die Neuformulierung industrieller Rezepte und gesündere Produkte, da die Gesundheitsaufsicht die Auflagen verschärft hat.

Bis Oktober 2022 mussten die Hersteller eine neue Auszeichnung anbringen, die Verbraucher gut sichtbar vor einem hohen Zucker-, Fett- und Salzgehalt warnt. Gestützt wird die Entwicklung mit dem Verbot von Transfettsäuren ab 2023 und Vereinbarungen mit einzelnen Großkonzernen zur Verringerung des Zucker- und Salzgehalts in Lebensmitteln. Obwohl die Vorgaben für den brasilianischen Markt erst im Laufe dieses Jahres festgelegt werden, wächst das Segment Fleisch- und Milchersatz aus pflanzlichem Eiweiß. Laut dem Marktforschungsinstitut Innova Database wurden in den vergangenen fünf Jahren 3.675 Produkte für den brasilianischen Markt zugelassen.

Auf den Zukunftsmarkt setzen sowohl die gigantischen Fleischkonzerne JBS, Marfrig und BRF als auch FoodTechs wie Fazenda Futuro. Gestützt durch niedrige Produktionskosten nimmt das brasilianische Start-up den Wettbewerb mit etablierten Marken in den USA und auf Märkten in Europa auf. Hohe Kapitaleinlagen sowie die Partnerschaft mit Popstar Anitta unterstützen Fazenda Futuro bei der Eroberung der Auslandsmärkte.

Inlandsmarkt für Fleisch und Getränke wächst

Die Auslastung der Produktionskapazität in der Branche lag 2022 bei 71,1%, die Investitionen bei etwa 4,6 Mrd Dollar. Anders als im Vorjahr standen Ausgaben für Mergers and Acquisitions nur noch für etwa ein Drittel des Gesamtwerts der Investitionen. Der Großteil floss in neue Anlagen, Ausbau, Modernisierung sowie Forschung und Entwicklung. Besonders stark investieren die exportorientierten Fleischkonzerne sowie die Brauereien für den wachsenden Inlandsmarkt. Immer mehr multinationale Konzerne wie Nestlé, Coca-Cola Femsa und Ambev sowie brasilianische Großkonzerne wie M. Dias Branco investieren in Industrie-4.0-Technologien.

Für deutsche Zulieferer von Maschinen und Ausrüstung sowie von Vorprodukten wie Malz bleibt Brasilien ein wichtiger Wachstumsmarkt, der auch von vielen kleinen Herstellern profitiert. Kleinstbrauereien, Brennereien und Hobbybrauer investieren. Aber auch deutschen Getränke- und

Nahrungsmittelherstellern bieten sich Chancen. Ehrmann schloss 2022 die Übernahme des Molke-
reiuunternehmens Trevo Lacteos ab.

Bekannte deutsche Marken mit eigener Produktion vor Ort sind Melitta, Dr. Oetker und Haribo. Deut-
sche Schokolade und Gebäck sowie Bier und Wein gehören zu den Gourmetprodukten für Haushalte
der mittleren und oberen Einkommensklasse. Im Zuge der Abwertung des brasilianischen Real und
der damit verbundenen Verteuerung ging der Import in der Coronakrise stark zurück.

USA / ERNEUERBARE ENERGIEN: RECYCLING VERSUS DEPONIEREN

Die Verwertung ausgedienter Solarmodule steckt in den USA noch in den Kinderschuhen. Landesweit
gibt es derzeit erst fünf Unternehmen, die gebrauchte Module für den Wertstoffkreislauf zerlegen oder
zur Wiederverwendung reparieren. Doch sind damit zumindest Elemente des Recyclingprozesses
vorhanden, so die Umweltschutzbehörde EPA.

Bislang landen bis zu 90% aller ausgedienten Solarmodule auf Mülldeponien. Da Solarzellen über
eine Lebensdauer von maximal 30 Jahren verfügen, wird das Entsorgungsproblem von Jahr zu Jahr
größer. Solar Cycle, eine Firma mit Sitz in Odessa (Texas), hat sich daher 2022 aufgemacht, um an
einer marktwirtschaftlich tragbaren Lösung zu arbeiten.

In der Anlage von Solar Cycle werden ausgediente oder auch schadhafte neue Solarmodule in ihre
Einzelteile, das heißt in unterschiedliche Wertstoffgruppen, zerlegt. Darunter befinden sich Silber,
Kupfer, Aluminium, Glas und kristallines Silizium. Auf diese Art können 95% des Materials in den
Wertstoffkreislauf zurückgeführt werden.

Solar Cycle kooperiert mit branchennahen Firmen, darunter mit Sunrun, einem führenden Unterneh-
men bei der Installation von Aufdachanlagen. Weitere Partner sind Silicon Ranch, Depcom Power,
Solv Energy und Nova Source, die gewerbliche Solarfelder bauen. Hinzu kommen der Solartechnik-
händler Greentech Renewables sowie Forum Energy Partners, ein spezialisierter Dienstleister für er-
neuerbare Energien.

Washington unterstützt die Technologieforschung

Die amerikanische Bundesregierung fördert private Initiativen zur Stärkung der Kreislaufwirtschaft,
darunter die von Solar Cycle. So bewilligte das dem Energieministerium unterstehende Solar Energy
Technologies Office dem Unternehmen im April einen Forschungszuschuss in Höhe von 1,5 Mio Dol-
lar. Zusätzlich unterstützt das bundesstaatliche National Renewable Energy Laboratory Solar Cycle
bei der Weiterentwicklung und Verfeinerung seiner Recyclingtechnologien.

Pablo Dias, Chief Technology Officer bei Solar Cycle, kommentierte diesen Vorgang wie folgt: ?Mit
diesem Forschungspaket können wir den Verkaufswert des wiedergewonnenen Materials erhöhen
und die Betriebskosten bei der Rückgewinnung verringern. Im Ergebnis werden wir im Wettbewerb
mit den Mülldeponien gestärkt. Auf den Deponien landet bislang der Großteil der ausgedienten So-
larmodule.?

Wie hart der Wettbewerb ist, zeigt folgender Sachverhalt: Deponien berechnen für die Annahme eines
ausgedienten Solarmoduls maximal 2 Dollar an Gebühren. Wenn das enthaltene Material als gefähr-
lich eingestuft wird, was bei Solarmodulen der Fall sein kann, steigt die Gebühr auf 5 Dollar. Solar
Cycle muss im Vergleich dazu 18 Dollar für jedes zu entsorgende Solarmodul berechnen - nur so
können die Betriebskosten gedeckt werden.

Trotz des gravierenden Preisunterschieds erhält Solar Cycle Aufträge. Es hat sich nämlich herausge-
stellt, dass nicht jede Deponie umweltschädigende Materialien annimmt oder gewillt ist, die Haftung
zu übernehmen, wenn aus der Lagerung ein Umweltproblem erwächst. Solar Cycle hat aber auch
Kunden, die ganz bewusst mehr Geld ausgeben, wenn im Gegenzug ausgediente Solarmodule um-
weltgerecht entsorgt werden.

Befürworter des Recyclings unterstreichen, dass eine Wiederverwendung wertvoller Materialien wie
Silber und Kupfer dazu beitragen kann, die Kreislaufwirtschaft endgültig anzukurbeln und die Abfall-
mengen sowie die Umweltverschmutzung zu reduzieren. So weist ein Bericht des NREL aus dem

Jahr 2021 darauf hin, dass Giftstoffemissionen auf Mülldeponien deutlich verringert werden können, wenn PV-Module wiederverwertet werden. Dies trage auch zur Stabilisierung der Lieferketten lokaler Hersteller bei, da weniger Teile aus Asien importiert werden müssten. Am Ende sanken damit sogar die Kosten für Solarmodule aus inländischer Produktion.

Asien/Ozeanien

ASEAN / KONJUNKTUR: DIE ALTERNATIVE ZU CHINA?

Sich verstärkende geopolitische Spannungen erschweren zunehmend den Welthandel. Der kalte Krieg scheint ein Comeback zu feiern, nur dass China nun Russland ersetzt. Während Moskau einen widerrechtlichen Angriffskrieg führt, der nicht nur die Ukraine verheert, sondern auch Europa und die ganze Welt vor immer mehr Probleme stellt.

Die EU und insbesondere Deutschland stehen durch Abhängigkeiten, vor allem bei Ressourcen, ein wenig zwischen den Stühlen. „Diversifikation der Lieferketten“, „Derisking“ und „China+1“ sind die Begriffe, die im Außenhandel tätige Unternehmen umtreiben. Der Verband südostasiatischer Staaten (ASEAN) könnte hier zur großen Chance für Deutschland werden.

Auf dem 15. Asien-Pazifik Forum der IHK Nürnberg rührten Vertreter der ASEAN die Werbetrommeln für ihre Region und ihre jeweiligen Staaten. Und das nicht zu Unrecht, denn Südostasien ist nicht nur eine der bevölkerungsreichsten - 661,8 Mio 2020 laut aseanstats.org - und demographisch jüngsten - der Anteil der 0 bis 64-Jährigen beträgt 93,1% der Gesamtbevölkerung - Regionen, sie ist auch reich an Rohstoffen und bietet großes Potenzial für klimaneutrale Energiegewinnung und die Batterieproduktion.

Große Rohstoffvorkommen und Potenzial für grüne Energie

Das mit 278 Mio Menschen bevölkerungsreichste Land der ASEAN, Indonesien, ist laut Bayu Wicaksono, Handels-Attaché der Indonesischen Botschaft in Berlin, gut ins Jahr 2023 gestartet. Im ersten Quartal wuchs das BIP des Landes um 5%, das zweitgrößte Wachstum unter den G20, bei einer im internationalen Vergleich relativ niedrigen Inflation von 4%.



Source: Indonesian Nickel Miners Association

Nickelüberschuß wird 2023 wegen steigender indonesischer Produktion weiter zunehmen

Der Staat mit seinen 17.500 Inseln und 108.000 km Küstenlinie bietet laut eigenen Angaben das Potenzial 437,4 GW grünen Strom zu erzeugen, bisher werden nur 11,61 GW davon genutzt. Die weltweit größten Nickel-Reserven liegen in Indonesien, außerdem verfügt das Land über Bauxit- und Kupfer-Vorkommen, was es attraktiv für den Aufbau von Batterie-Produktlinien macht.

Zudem bietet Indonesien einen großen Markt für E-Fahrzeuge, bis 2030 sollen 15 Mio neue batteriebetriebene Transportmittel über die Straßen des Landes rollen, wobei der Markt für Zweiräder den für Autos sogar noch übertrifft. Die eigene Produktionskapazität beträgt momentan circa 1 Mio E-Zweiräder und 14.000 E-Autos pro Jahr.

Ein weiterer Bereich, in dem Potenzial für ausländische Beteiligung besteht, ist der Infrastrukturausbau. Bis 2050 soll das Straßennetz um 18.000 km ausgebaut werden. Zusätzlich ist die Erweiterung des Schienenverkehrs geplant, aktuell laufen 9 Projekte, um den inländischen Transport zu beschleunigen.

Philippinen: IT- und Halbleiter-Hub

Die Philippinen setzen ihre Entwicklung als Hub für die Elektronik- und Halbleiterindustrie fort. Mit einer Gesamtbevölkerung von 113 Mio Menschen, die ein Durchschnittsalter von 25,7 Jahren aufweist und jährlich 800.000 Universitätsabsolventen hervorbringt, präsentiert das Land eine beeindruckende Palette an Talenten und Ressourcen, die diese Industrie antreiben. Der jüngste Anstieg des BIP auf 440,9 Mrd US-Dollar im ersten Quartal 2023 sowie ein Wachstum von 6,4%, spiegelt eine stabile wirtschaftliche Entwicklung wider.



Die Elektronik- und Halbleiterindustrie der Philippinen hat sich zu einem Eckpfeiler für Innovation und Technologie entwickelt. Mit besonderem Fokus auf die Halbleiterherstellung und Elektronikfertigungsdienstleistungen (EMS) haben die Philippinen ein stabiles Ökosystem für Outsourced Semiconductor Assembly and Testing etabliert.

In Zahlen ausgedrückt, sind 73% der Aktivitäten in dieser Industrie auf die Herstellung von Halbleitern und 27% auf EMS ausgerichtet. Der Schwerpunkt liegt auf der Endfertigung und Testing von Mikrochips, wie Wafer-Probing, In-Circuit- und Funktionstests sowie auf Montage und Verpackung. Zudem verfügt das Land über große Nickel-, Cobalt- und Kupfer-Vorkommen und sucht nach Partnern, um diese zu erschließen und zu verarbeiten.

Thailand: Ambitionierter Logistik-Knotenpunkt

Thailand hat sich als zentraler Hub für Unternehmen positioniert, die auf die immense Verbrauchergruppe Asiens und darüber hinaus abzielen. Mit einer Bevölkerung von 66 Mio und seiner zentralen Lage bietet der thailändische Markt einen fruchtbaren Boden für Expansionen.

Um seine Position als Logistik-Hub zu festigen, entwickelt das Land den Eastern Economic Corridor, der sich über die drei Provinzen Chachoengsao, Chonburi und Rayong erstreckt, ständig weiter. Zu den Schlüsselprojekten gehören die Erweiterung des Tiefseehafens Laem Chabang, dessen Umschlagskapazitäten auf 18 Mio TEU pro Jahr ausgebaut und den Güterversand über Züge auf 30%

gesteigert werden soll, sowie die Entwicklung des U-Tapao International Airport mit Einrichtungen zur Bedienung von jährlich 60 Mio Passagieren.

Ein weiteres großes Projekt ist der Bau einer Hochgeschwindigkeitsbahn die fünf Provinzen, drei Flughäfen und neun Bahnhöfe miteinander verbinden soll. Der Bau der 220 km langen Strecke soll 2027 beginnen. Im selben Jahr soll außerdem der Ausbau des Industriehafens Map Ta Phut in die dritte Phase gehen. Nach Abschluss sollen dort 31 Mio t an Waren pro Jahr umgeschlagen werden können. Auch ein zusätzliches LNG-Terminal ist geplant, welches über eine Kapazität von 11 Mio t verfügen soll.

Doch auch im südostasiatischen Staatenbund lauern einige Fallstricke. Wie zum Beispiel der politische Machtkampf im Königreich Thailand. Dort wurde der Spitzenkandidat der aufsteigenden Reformpartei Move Forward Pita Limjaroenrat vor kurzem vom Senat aus dem Parlament ausgeschlossen. Sein Vorgänger war durch einen Militärputsch abgesetzt und musste ins Ausland fliehen. Pita hatte weitreichende Reformen angekündigt, was den thailändischen Wählern zu gefallen schien, den etablierten Mächten des Landes jedoch weniger.

Außerdem besteht bisher nur mit zwei der 10 Mitgliedsstaaten der ASEAN Freihandelsabkommen, nämlich mit Vietnam und Singapur. Die EU befindet sich momentan in Verhandlungen mit Indonesien und Thailand, während die Gespräche mit Malaysia pausiert wurden. Die wegen Menschenrechtsverletzungen abgebrochenen Verhandlungen mit den Philippinen wurden seit kurzem wiederaufgenommen.

Im Großen und Ganzen scheinen die Vorteile eines Markteintritts in einem ASEAN-Staat zu überwiegen, vor allem mit dem Blick auf ein immer problematischer agierendes China.

CHINA / AUSSENHANDEL: BEIJING FORDERT VON USA AUFHEBUNG VON ZÖLLEN

Nach der Entscheidung der Welthandelsorganisation zugunsten der USA hat das chinesische Handelsministerium die Vereinigten Staaten zur unverzüglichen Aufhebung von Zöllen auf chinesische Stahl- und Aluminiumprodukte aufgefordert.

Das WTO-Streitbeilegungsgremium hatte am Mittwoch entschieden, dass die von China verhängten Zölle auf US-Importe im Wert von mehreren Milliarden Dollar gegen internationale Handelsregeln verstoßen. China hatte die Zölle auf bestimmte US-Importe im April 2018 als Vergeltungsmaßnahme für US-Zölle verhängt.

Die USA hatten 2018 aus Gründen der „nationalen Sicherheit“ Zölle in Höhe von 25% auf aus China importierten Stahl und 10% auf chinesisches Aluminium erhoben. Der damalige Präsident Trump begründete dies mit der Notwendigkeit, heimische Hersteller vor der weltweiten Überproduktion dieser Metalle zu schützen.

Daraufhin belegte Beijing einige US-Importe mit zusätzlichen Abgaben zwischen 15 und 25%. Betroffen waren Einfuhren im Wert von 3 Mrd US-Dollar. Es ging um 128 amerikanische Produkte, darunter Obst und Schweinefleisch. Das chinesische Handelsministerium teilte mit, es prüfe den Bericht und werde gemäß den WTO-Regeln weiter vorgehen. Ursache des Streits sei das „unilaterale und protektionistische Verhalten“ der USA.

CHINA / KONJUNKTUR: KONSUM UND INVESTITIONEN KÜHLEN IM JULI WEITER AB

Konsum und die Investitionen haben sich in China im Juli weiter abgekühlt, während sich das Wachstum der Industrieproduktion auf 3,7% zum Vorjahr verlangsamt hat, wie aus offiziellen Daten hervorgeht. Die Einzelhandelsumsätze stiegen im Juli um 2,5% im Vergleich zum Vorjahr, nach einem Anstieg um, 3,1% im Juni, so das Nationale Statistikamt. Die Anlageinvestitionen stiegen von Januar bis Juli um 3,4% gegenüber dem Vorjahr.

SÜDKOREA / KONJUNKTUR: VORMACHT DER CHAEBOL IST UNGEBROCHEN

Die Wirtschaftsentwicklung in Südkorea in den letzten siebzig Jahren ist eine Erfolgsgeschichte. Das Land stieg von einem der ärmsten Länder zu einer der größten Volkswirtschaften weltweit auf. Gleichzeitig entwickelte es sich vom Empfänger von Entwicklungshilfe zum Geberland. Besonders im verarbeitenden Gewerbe ist Südkorea äußerst gut aufgestellt.

Dennoch bestehen enorme Unterschiede zwischen den großen Unternehmensgruppen des Landes (oft als „Chaebol“ bezeichnet) sowie kleinen und mittelgroßen Firmen. Dies gilt etwa im Hinblick auf Produktivität oder das Lohnniveau. Dennoch gibt es mittlerweile auch interessante mittelgroße Firmen, beispielsweise in der Pharma- oder Nahrungsmittelindustrie. Hinzu kommt eine Reihe von Start-ups mit Potenzial.

Samsung, Hyundai, SK und LG ragen heraus



Die Samsung Gruppe ist mit Abstand der größte Konzern in Südkorea

Die mit Abstand größte Unternehmensgruppe ist Samsung. Laut Angaben der Fair Trade Commission (FTC) hat diese im Inland und mit Exporten aus Südkorea 2022 einen Umsatz von circa 324 Mrd US-Dollar erzielt. Hinzu kommen weitere Umsätze im Ausland. Das ist mehr als der weltweite Umsatz des gesamten Volkswagen-Konzerns und damit des größten deutschen Unternehmens von 294 Mrd Dollar. Auf Samsung folgen in Südkorea mit einigem Abstand Hyundai Motor, SK und LG.

Samsung steht außerdem für rund ein Viertel der südkoreanischen Ausfuhren und knapp ein Viertel der Forschungs- und Entwicklungsausgaben des Landes. Insbesondere Samsung Electronics genießt eine Ausnahmestellung. Das Unternehmen hat 2022 mit 163,8 Mrd Dollar im Inland und weltweit 233,6 Mrd Dollar den mit Abstand höchsten Umsatz und zählt zu den größten Firmen der Welt.

In verschiedenen Geschäftsfeldern aktiv

Neben Samsung Electronics gehören zur Samsung Group die größte Lebens- und Schadenversicherung des Landes, einer der größten Schiffbauer weltweit und zwei der größten Baufirmen des Landes, die auch im Ausland spektakuläre Projekte verwirklichen. Hinzu kommen ein Batterieproduzent, Firmen in der Gesundheitswirtschaft, das Hotel Shilla und der Vergnügungspark Everland (Cheil Industries). Firmen der chemischen Industrie hat Samsung in den letzten zehn Jahren hingegen weitgehend verkauft.

Viele südkoreanische Unternehmensgruppen haben einen Bauchladen an Firmen aus verschiedenen Branchen. Dagegen ist Hyundai Motor eher vertikal organisiert. Neben den beiden Autobauern Hyundai und Kia besteht sie aus Kfz-Zulieferern, einem eigenen Stahlkonzern, Baufirmen - die auch eigene Werke bauen - Finanzunternehmen sowie einer Logistikfirma. Hinzu kommt der größte Schienenfahrzeugbauer des Landes, Hyundai Rotem.

Die SK Group konzentriert sich auf Energie, Halbleiter, Handel, Chemie, Telekommunikation, Bauwirtschaft und Batterien. LG legt ihren Fokus auf Elektrohaushaltsgeräte, Displays, Elektronik und

Telekommunikation sowie Batterien. Daneben gehört der Gruppe mit LG Chem das größte Chemieunternehmen des Landes.

Im Handel stellten 2021 nach Daten von Statistics Korea 0,3% der Betriebsstätten ein Drittel des Branchenumsatzes. Im verarbeitenden Gewerbe, das für Südkorea besonders bedeutend ist, standen 0,4% der Betriebsstätten sogar für 48% der gesamten Bruttowertschöpfung. Noch höher ist die Konzentration in der Halbleiter-, Display-, Mineralöl- und Stahlindustrie, im Schiff-, Schienenfahrzeug- und Luftfahrzeugbau sowie bei Elektrohausgeräten. Bei Autoherstellern dominieren Firmen der Hyundai Motor Group.

Großkonzerne ähneln Familienunternehmen

Die meisten großen Firmengruppen werden an der Spitze von einer starken Unternehmerpersönlichkeit geführt, die die Entwicklungsrichtung der gesamten Gruppe vorgibt. Die Führung der Gruppen wird regelmäßig innerhalb der Familie vererbt. Nicht selten entstehen dabei neue Konzerne wie beispielsweise 2021 die LX Group als Abspaltung von LG. In Führungspositionen von verschiedenen Unternehmen innerhalb einer Gruppe finden sich teils Verwandte der jeweiligen Firmengründer.

Zwar lag laut FTC im Mai der Anteil der Geschäftsführer und ihrer Familienmitglieder am Aktienkapital der neun größten Firmengruppen in Südkorea jeweils im (meist unteren) einstelligen Prozentbereich. Einschließlich der Gruppenunternehmen und sonstiger der Führungspersönlichkeit nahestehenden Personen und Institutionen kontrollierten sie aber in allen neun Fällen mehr als die Hälfte des Aktienkapitals der Gruppe. Möglich macht das ein System von Überkreuzbeteiligungen.

Deutsche Anbieter treffen in Südkorea deshalb oft auf Kunden oder Wettbewerber mit großer Marktmacht, Beweglichkeit und Schlagkraft. Dabei zählt nicht immer nur das beste Angebot. Nach Beobachtung deutscher Firmen spielen gerade Familienbande eine Rolle. Dennoch bieten sich auch deutschen Mittelständlern gute Chancen auf dem Markt, vor allem dann, wenn sie über Know-how verfügen, das in Südkorea fehlt.

Für den Markteinstieg können angesichts des oft großen Unterschieds zur Marktmacht der großen südkoreanischen Firmengruppen mittelgroße oder kleine Firmen bessere Partner sein.

Südkoreanische Firmen stehen in vielen Branchen durch chinesischen Wettbewerb unter Druck. Daher versuchen sie in neue Sektoren einzusteigen, wo sie Wachstum erwarten. Dafür kaufen Unternehmen des Landes massiv Technologie und Know-how aus dem Ausland. Möglich wird das durch Südkoreas Industriepolitik, die hohe Finanzkraft sowie Bereitschaft der Firmengruppen, kurzfristig Verluste in Kauf zu nehmen. Neben etablierten Konzernen entstehen schnell wachsende Firmengruppen, wie Coupang, Kakao, Naver oder Netmarble im Digitalbereich oder Celltrion in der Biotechnologie. Andere Player wachsen durch Übernahmen, so etwa die Gruppen Jungheung Construction und KG.

TAIWAN / STEUERN: ADTA-ABKOMMEN MIT USA IM GANGE

Taipei und Washington verhandeln derzeit über ein Steuerabkommen, das sie in den nächsten Monaten abzuschließen hoffen, berichtet „South China Morning Post“. Davon würden TSMC und andere taiwanesischen Unternehmen, die in den USA tätig sind, profitieren, sagte ein hochrangiger taiwanesischer Beamter Anfang der Woche.

Die taiwanesischen Wirtschaftsministerin Wang Mei-hua sagte vor einer Veranstaltung in Seattle, dass nach den jüngsten Gesprächen „wir hoffentlich in den nächsten Monaten zu einem Abschluss in der ADTA-Frage [Abkommen zur Vermeidung der Doppelbesteuerung] kommen können“. Sie kam für das Treffen der APEC-Energieminister nach Seattle, das am gestrigen Mittwoch begann.

Taiwanesischen Politiker und Privatunternehmen drängen schon seit Jahrzehnten auf ein Abkommen. Nun gibt es wegen der zunehmenden Rivalität zwischen den USA und China und Washingtons Plan, seine Halbleiterindustrie zu stärken, stärkere Unterstützung aus dem Kongress.

Nach Angaben der in Washington ansässigen Nichtregierungsorganisation Global Taiwan Institute überstiegen die US-Direktinvestitionen in Taiwan im Jahr 2021 16 Mrd US-Dollar, während die

taiwanesischen Investitionen in die andere Richtung 17 Mrd Dollar erreichten. Die Insel ist somit der zehntgrößte Handelspartner der Vereinigten Staaten.

Im Gegensatz zu anderen wichtigen Handelspartnern, hat Washington mit Taiwan kein formelles Steuerabkommen, das die Frage der Doppelbesteuerung regeln könnte. Es gibt noch keine offizielle Ankündigung des Weißen Hauses, dass Gespräche stattfinden werden.

Europa

DEUTSCHLAND / KONJUNKTUR: IWH: INSOLVENZZAHLEN IM JULI GESUNKEN

Der Anstieg bei den Insolvenzzahlen ist im Juli nach Berechnungen des Leibniz-Instituts für Wirtschaftsforschung Halle (IWH) vorerst zu einem Ende gekommen, wie das Institut mitteilte. Demnach lag die Summe der Insolvenzen laut IWH-Insolvenztrend im Juli bei 1.025. Das seien 2% weniger als im Juni, aber 44% mehr als im Juli des vorigen Jahres. Damit lag die Anzahl laut IWH 6% über dem Durchschnittswert für dieses Monats in den Jahren 2016 bis 2019.

Die Analyse des IWH zeige, dass in den größten 10% der Unternehmen, deren Insolvenz gemeldet wurde, rund 9.300 Arbeitsplätze betroffen waren. Die Zahl der betroffenen Beschäftigten in diesen Firmen liege damit in etwa auf dem Durchschnittswert von 2016 bis 2019. Die meisten Arbeitsplätze entfielen auf Insolvenzen im Handel und in der Industrie. Die Zahl der betroffenen Industriearbeitsplätze liege dennoch unter dem Mittel der vergangenen zwölf Monate.

DEUTSCHLAND / LOGISTIK: HHLA MIT DEUTLICHEM GEWINNRÜCKGANG

Die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) hat im zweiten Quartal überproportionale Gewinnrückgänge bei ebenfalls rückläufigen Umsätzen verzeichnet. Die im ersten Quartal verzeichnete, konjunkturbedingt stark rückläufige Mengenentwicklung habe sich im zweiten Quartal fortgesetzt, teilte HHLA mit. Darüber hinaus hätten Container kürzer an den Hamburger Containerterminals verweilt, so dass die Lagergelderlöse sanken. Die bereits Ende Juli gesenkte Prognose für das Gesamtjahr bestätigte der Hamburger Hafenbetreiber.

Im Zeitraum April bis Juni sank der operative Gewinn vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) auf Konzernebene um 24% auf rund 72 Mio Euro, die EBITDA-Marge verschlechterte sich um 4,3 Prozentpunkte auf 19,8%. Vor Zinsen und Steuern sank der Gewinn um 42%. Nach Steuern und Dritten betrug der Gewinnrückgang 75% auf 5,4 Mio Euro. Der Umsatz ging um 8% auf 362 Mio Euro zurück.

DEUTSCHLAND / WIRTSCHAFT & POLITIK: KABINETT BESCHLIEßT ERP-MITTELSTANDSFÖRDERUNG

Das Bundeskabinett hat den Entwurf des ERP-Wirtschaftsplangesetzes 2024 beschlossen. Kleine und mittlere Unternehmen können auf dieser Grundlage im Jahr 2024 zinsgünstige Finanzierungen und Beteiligungskapital mit einem Volumen von rund 11 Mrd Euro erhalten - 12% mehr als im Vorjahr, wie das Wirtschaftsministerium mitteilte. Das ERP-Sondervermögen leiste insbesondere dort Hilfe, wo das Angebot der Banken nicht in ausreichendem Maße verfügbar sei. So sei beispielsweise im Bereich von Gründungen und Innovationen der Finanzierungszugang oftmals erschwert. Über die ERP-Förderung erhalten KMU laut den Angaben Zugang zu günstigen Krediten, bei denen zum Teil auch das Risiko der Banken übernommen wird.



*Bundeswirtschaftsminister Robert Habeck
will 11 Mrd Euro ausschütten*

„Die ERP-Programme mit ihren zinsgünstigen Krediten und Beteiligungskapital gehören zu den schlagkräftigsten Instrumenten der deutschen Wirtschaftsförderung“, erklärte Bundeswirtschaftsminister Robert Habeck. Eine funktionierende Versorgung des deutschen Mittelstands mit günstigen Krediten und Beteiligungskapital sei Voraussetzung dafür, dass die Unternehmen ehrgeizige Ziele in Richtung Klimaschutz und Digitalisierung zügig und zukunftsorientiert angehen könnten. „Denn ein gutes Finanzierungsumfeld ist eine entscheidende Voraussetzung für Investitionen und Wachstum.“ Die Förderkraft des ERP-Sondervermögens könne einen wichtigen Beitrag dazu leisten, die dringend notwendige Transformation der deutschen Wirtschaft voranzutreiben. Die ERP-Förderprogramme kämen dem deutschen Mittelstand dabei in seiner gesamten Breite zugute.

GROSSBRITANNIEN / AUSSENHANDEL: MEISTE LIEFERUNGEN AUS DER BUNDESREPUBLIK

Laut dem britischen Statistikamt ONS ist der inflationsbereinigte Gütertausch Großbritanniens mit dem Ausland zwischen Januar und Mai im Vergleich zur Vorjahresperiode um 7% eingebrochen. Das liegt zum einen an der schwachen Wertschöpfung der Industrie, die in den ersten fünf Monaten 2023 im Durchschnitt 1,4% unter den entsprechenden Werten der Vorjahresmonate lag.

Zum anderen zeigt sich auch der Privatkonsum angesichts der Reallohnverluste britischer Haushalte und der weiterhin hohen Inflation von 8,7% im Mai schwach. Im Einzelhandel lagen die verkauften Volumina von März bis Mai etwa 3,3% unter dem Niveau der Vorjahresperiode. Die USA werden wichtiger Erdöl- und Erdgaslieferant. Die schwache Importnachfrage wirkt sich ganz unterschiedlich auf die wichtigsten Lieferländer Großbritanniens aus.

Deutschland kann seine Rolle als wichtigstes Lieferland zwar halten, der Vorsprung zu den USA als zweitwichtigstem Bezugsland schmolz aber im Zeitraum Januar bis Mai auf 0,2 Prozentpunkte ab. Während nämlich die Importe aus der Bundesrepublik saisonbereinigt nominal um 1,6% leicht gefallen sind, nahmen die Einfuhren aus den USA deutlich um fast 17% zu. Das liegt zum einen an der gestiegenen Bedeutung der USA als Lieferant von Erdöl.

Bis Mai konnten die Amerikaner bereits den Norwegern die Marktführerschaft im britischen Königreich abringen. Auch bei den Gasimporten liefern sich die USA und Norwegen ein Kopf-an-Kopf-Rennen. Lag der Anteil der amerikanischen Gaslieferungen im Jahr 2022 noch bei etwa einem Viertel, stieg er in den ersten Monaten 2023 auf knapp 40% an. Der Abstand zu Norwegen mit einem Anteil von 41,5% an den Gaslieferungen ist somit nicht mehr groß.

Die aufstrebende Rolle der USA als Gaslieferant ist auch das Ergebnis der im Dezember 2022 geschlossenen U.K.- U.S. Energy Security and Affordability Partnership. Darin haben die USA den Briten Flüssiggaslieferungen von 9 Mrd bis 10 Mrd Kubikmeter für 2023 zugesagt. Die Handelsdaten zeigen nun, dass damit nicht nur Russland als Lieferland komplett kompensiert wurde, sondern auch die Importanteile aus Katar deutlich geschrumpft sind.

Deutsche Industriemaschinen treffen auf starke Konkurrenz

Die britische Nachfrage nach deutschen Gütern zeigt sich besonders bei Industriemaschinen stark. Für die ersten fünf Monate 2023 meldet ONS einen Anstieg von nominal fast 10% in dem Segment. Allerdings legten sie damit schwächer zu als die britischen Gesamtimporte von Maschinen (plus 19%).

Die Importe aus den USA zogen mit einem Drittel besonders stark an. Sie sind getrieben durch Kraftmaschinen als Vorleistungsgüter, dem wichtigsten Maschinensegment aus den USA, deren Einfuhren gar um mehr als 55% anstiegen.

Die Konkurrenz auf dem Industriemaschinenmarkt bleibt also hart. Dafür gehört der Markt zu den Wachstumshoffnungen der Insulaner. Im Rahmen des sogenannten Full Expensing profitieren Unternehmen von großzügigen Sonderabschreibungsmöglichkeiten. Nach einer langen, Brexit-bedingten Durststrecke ziehen die Investitionen wieder an. Anstehende Großprojekte finden sich im ganzen Land, darunter: die vor kurzem angekündigte Gigafactory der indischen Tata Group für umgerechnet etwa 4,6 Mrd Euro in Somerset, die rund 23 Mrd Euro teure Erweiterung des Atomkraftwerks Sizewell (Sizewell C), die geplanten Small Modular Reactors (SMR) von Rolls-Royce sowie die Monopile-Produktionsanlage des koreanischen Unternehmens SeAH im nordostenglischen Teesside für etwa 345 Mio Euro.

Wettrennen bei Pkw-Importen

Deutsche und chinesische Importanteile bei (Elektro-)Pkw im Vereinigten Königreich						
	2018	2019	2020	2021	2022	Januar bis Mai 2023
Deutschland	0,0%	5,9%	22,5%	28,4%	43,7%	46,7%
China	0,3%	0,2%	0,7%	29,8%	33,5%	31,7%

Quelle: Analyse von Germany Trade & Invest auf der Basis von HMRC-Daten, 2023

Auch auf dem britischen Pkw-Markt ist die Konkurrenz schärfer geworden. Deutschland ist in dem Segment zwar weiterhin das wichtigste Lieferland, gerät aber durch den Wandel hin zur Elektromobilität zunehmend unter Druck. Denn das Geschäft mit den traditionellen Verbrennern, von denen fast jedes zweite Auto aus der Bundesrepublik kommt, wird immer schwächer.

Die Neuregistrierungen von Diesel-Pkw sind in den ersten fünf Monaten 2023 gegenüber der Vorjahresperiode um rund 18% eingebrochen. Der Verkauf von Benzinern ist zwar gewachsen, ihr Marktanteil aber von 43,7 auf 42,4% zurückgegangen, weil die Nachfrage nach Elektrofahrzeugen boomt. Neuregistrierungen von Elektro-Pkw sind um 31% gestiegen.

Deutschland ist zwar sowohl bei Elektro- als auch bei Hybridfahrzeugen wichtigstes Lieferland, gerade bei den Elektroautos holt aber China kräftig auf. So konnten die Chinesen 2021 aus dem Stand den ersten Rang der wichtigsten Herkunftsländer für Elektro-Pkw von der Bundesrepublik übernehmen.

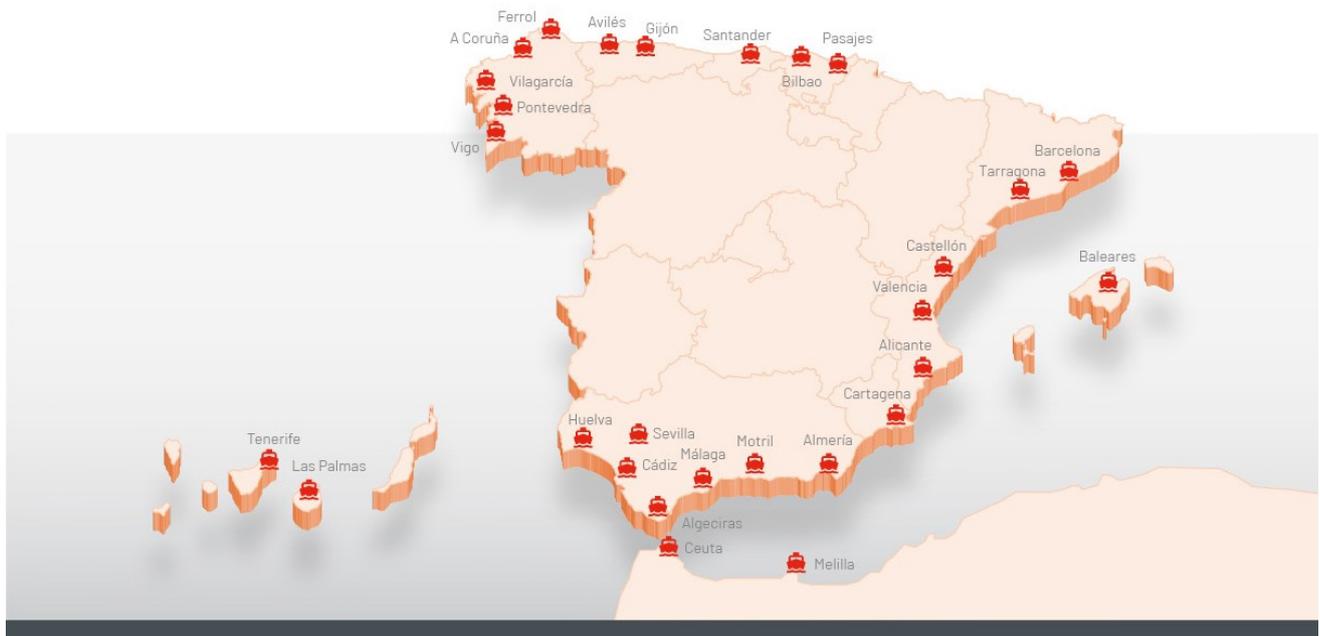
Zwar gelang es Deutschland schon 2022, seine Führungsposition zurückzuerobern und den Importanteil von Januar bis Mai 2023 auf knapp 47% zu steigern, doch die Importe aus China liegen immer noch bei fast einem Drittel. Auf dem Markt für Elektrofahrzeuge entsteht also ein Kopf-an-Kopf-Rennen deutscher und chinesischer Lieferungen. Dabei wird sich die Ausgangslage für deutsche Exporteure im nächsten Jahr verschlechtern. Denn ab 2024 gelten schärfere Ursprungsregeln für den britisch-europäischen Handel mit Elektro- und Hybrid-Pkw, die im gemeinsamen Freihandelsabkommen festgelegt wurden.

Der deutsche Automobilverband VDA warnt bereits vor dem „erheblichen Wettbewerbsnachteil für die europäische Automobilindustrie gegenüber ihren asiatischen Wettbewerbern auf dem so wichtigen UK-Markt“.

SPANIEN / LOGISTIK: SPARSAME ENERGIEDREHSCHEIBEN

Spanien stellt eine wichtige Handels- und Logistikdrehscheibe in Südeuropa dar. Insgesamt verfügt das Land über knapp 5.800 km Küstenlinie. Zusammen mit dem Festland sind auch die balearischen und kanarischen Inseln bedeutende Standorte von Häfen. Die Aktivitäten nahmen seit 2010 trotz wirtschaftlich sehr wechselhafter Jahre zu. Sowohl der maritime Güter- als auch Personenverkehr ist in Spanien von Bedeutung.

Von den Ports befinden sich 87% in staatlichem Besitz. Besonderes Gewicht haben 46 Häfen an größeren Standorten, die den internationalen Warenverkehr abwickeln und deren regionale Bedeutung über eine Autonome Gemeinschaft Spaniens hinausreicht. Für diese 46 führenden Ports sind 28 Hafenbehörden als Verwaltung verantwortlich.



Gemessen am Warenumschlag sind die Häfen Algeciras, Valencia und Barcelona führend. Die Daten der Behörde Puertos del Estado zeigen, dass sich die zehn größten Ports schwerpunktmäßig in Andalusien, Katalonien und der Valencianischen Gemeinschaft befinden.

Erhebliche Einsparpotenziale

Häfen sind große Energieverbraucher, wodurch Effizienzmaßnahmen und die Versorgung mit erneuerbaren Energien hier besonders viel Wirkung erzielen. Hinzu kommt, dass bestimmte Effizienzmaßnahmen auf verschiedene Standorte übertragbar sind. Dennoch existieren auch Unterschiede, zum Beispiel bei den verfügbaren Flächen und hinsichtlich geeigneter erneuerbarer Energiequellen.

Bei der Versorgung mit erneuerbaren Energien wächst die Bedeutung von Photovoltaik und Windenergie zum Eigenverbrauch. Seit Anfang 2023 nimmt zudem das Interesse an der Nutzung von Biomasse als Energiequelle sprunghaft zu. Je nach Standort kommen auch kombinierte Lösungen in Frage, die sich gegenseitig ergänzen und eine möglichst durchgängige regenerative Stromversorgung gewährleisten können.

Weitere Aktivitäten zur Reduzierung der Umweltbelastung sind die vermehrte Nutzung von Elektrofahrzeugen und Ausrüstungen in den Logistikprozessen der Häfen. Bei der Beleuchtung läuft die Umstellung auf sparsamere LED-Lichtquellen. Aufgrund seiner vielfältigen Einsatzmöglichkeiten ist auch grüner Wasserstoff von großem Interesse für die Hafenwirtschaft. Einige Betreiber wollen ihre Flotten auf Brennstoffzellenantrieb umstellen.

In ihrer Zielmarktanalyse „Energieeffizienz und erneuerbare Energien in der Hafenwirtschaft“ weist die AHK Spanien auf ein Nebeneinander von zentralen und dezentralen Verantwortlichkeiten hin. Die staatlichen Häfen Puertos del Estado arbeiten nach dem Vermieterprinzip „Landlord Port

Management“. Bei diesem stellt die Behörde grundlegende Infrastruktur bereit. Darüber hinaus sind durch Konzessionen, Genehmigungen und Lizenzen private Unternehmen für viele Aktivitäten im Hafen verantwortlich. Entsprechend muss je nach Maßnahme auch bedacht werden, in wessen Bereich sie fällt. Daraus ergibt sich, ob es einen Ansprechpartner oder viele Beteiligte gibt.

Aber ihre eigenen Aktivitäten hinaus gewinnen einige große spanische Ports und Hafenstädte an Gewicht im Zusammenhang mit der Energiewende. Das Kernstück der geplanten Wasserstoffpipeline H2med wird von Barcelona nach Marseille verlaufen.

Osteuropa und Zentralasien

KASACHSTAN / GEORGIEN / LOGISTIK: AUSBAU DES FRACHTVERKEHRS AUF DER TITR

Kasachstan und Georgien haben in der georgischen Hafenstadt Poti mit dem Bau eines Terminals begonnen, der den Güterverkehr auf der Transkaspischen Internationalen Transportroute (TITR) steigern soll, berichtet die „Astana Times“. „Der Errichtung des Hafen-Terminals wird das erste kasachische Infrastrukturprojekt sein, das in Poti, einem der größten Häfen Georgiens, der ein Referenzpunkt auf der TITR-Route ist, umgesetzt wird“, sagte Timur Karabayev, Vorsitzender der PTC Holding, einem Unternehmen, das die Anlage bauen wird.

Die kasachischen und georgischen Projektteilnehmer werden die Baukosten paritätisch tragen. Die Gesamtinvestition wird auf 15 bis 20 Mio US-Dollar geschätzt. Beide Seiten planen, die erste Phase des Vorhabens im ersten Quartal nächsten Jahres in Betrieb zu nehmen. Unter Berücksichtigung der Betriebstechnologie wird die maximale Kapazität des Terminals 450.000 TEU pro Jahr erreichen.

Länder vertiefen die Zusammenarbeit



Das neue Terminal im Hafen Poti soll 450.000 TEU pro Jahr umschlagen

Während einer kürzlichen Arbeitsreise nach Georgien betonte der Minister für Industrie und Infrastrukturentwicklung, Marat Karabajew, dass die Förderung des Transitpotenzials eine vorrangige Aufgabe bei der Entwicklung der freundschaftlichen Beziehungen zwischen Kasachstan und Georgien sei, teilte der Pressedienst des Ministeriums am 14. August mit.

Er traf sich mit dem georgischen Vizepremierminister und Minister für Wirtschaft und nachhaltige Entwicklung, Lewan Dawitaschwili, um die Aussichten für die Zusammenarbeit und die Entwicklung regionaler Beziehungen zur Ausweitung des Handels zu besprechen.

Karabajew zufolge wurden in den sechs Monaten dieses Jahres über 1,32 Mio t Fracht über die TITR befördert, das sind 77% mehr als im gleichen Zeitraum des Jahres 2021.

Im Anschluss an das Treffen lud Karabajew Dawitaschwili zur Teilnahme an der 26. internationalen Ausstellung Trans-LogisticaKazakhstan 2023 ein, die im Oktober in Astana stattfinden wird.

POLEN / LOGISTIK: WARSCHAU BRINGT ABWECHSLUNG IN DEN TRANSPORT

Der Ausbau der polnischen Seehäfen lässt die Zahl der transportierten Container wachsen. Die Verladekapazitäten und die Bahninfrastruktur müssen Schritt halten und werden ausgebaut. Benötigt werden auch mehr entsprechende Schienenfahrzeuge und Lkw.

In den vergangenen Jahren verzeichnete der Intermodaltransport kräftige Zuwächse, allerdings von einem niedrigen Niveau aus. Zählte das Bahntransportamt (UTK) 2012 erst 3 Mrd Tonnenkilometer, so waren es 2021 bereits gut 8,2 Mrd Tonnenkilometer. Bei dieser Angabe wird das Gewicht der beförderten Gütermenge mit der zurückgelegten Strecke des Transports multipliziert.

In den ersten drei Quartalen 2022 flachte die Wachstumsdynamik jedoch ab: Insgesamt 6,5 Mrd Tonnenkilometer wurden geleistet (plus 7,9% gegenüber Januar bis September 2021). Künftig erwartet das UTK jedoch wieder höhere Zuwächse, das Potenzial ist noch groß.

PKP Cargo weiter führend

Dabei gewinnen verschiedene Wettbewerber gegenüber der Gütersparte der Polnischen Staatlichen Eisenbahnen, PKP Cargo, an Bedeutung. Der Konzern hält aber weiter den größten Anteil am Intermodaltransport. In den ersten drei Quartalen 2022 lag er bei 33,7%. Im Jahr 2021 hatte er noch 37,4% betragen (2020: 42,7%).

Der Intermodaltransport bei PKP Cargo ging 2022 um 21,3% auf 3,58 Mrd Tonnenkilometer merklich zurück. Dieser Trend hielt auch Anfang 2023 an. Nach Ansicht des Unternehmens wirkten sich der Krieg in der Ukraine, die Coronakrise, Preissteigerungen und Baustellen an den Schienenverbindungen zu den Seehäfen negativ aus. Auch über die ?Neue Seidenstraße? aus China wurden weniger Güter transportiert.

Für das zweiten Halbjahr erwartet PKP Cargo laut Chief Executive Officer Dariusz Seliga eine Trendumkehr. Mehr per Schiff importierte Kohle sei weiter zu transportieren. Auch würden unterbrochene Lieferketten wieder reaktiviert, und die Nachfrage aus anderen EU-Ländern dürfte zunehmen.

Von Bedeutung sei der Ausbau der intermodalen Infrastruktur. Dazu zählt etwa der Bau eines Multimodalterminals in Zdunska Wola Karsznice in der Woiwodschaft Łódź für 28,3 Mio Euro. Die erste Bauetappe soll im Herbst abgeschlossen werden. Darüber hinaus investiere die PKP-Gruppe in die Modernisierung bestehender Intermodalterminals, für die sie Maschinen und Verladeausrüstungen beschaffe.

RUSSLAND / WIRTSCHAFT & POLITIK: PUTIN SETZT DOPPELBESTEUERUNGSABKOMMEN AUS

Die Entscheidung des russischen Präsidenten Wladimir Putin, die Anwendung bilateraler Doppelbesteuerungsabkommen mit vielen als „unfreundlich“ klassifizierten Staaten mit sofortiger Wirkung auszusetzen, bezieht sich explizit auch auf das österreichisch-russische Abkommen von 2000. Auswirkungen sind besonders für internationale Firmen zu erwarten, die weiter in Russland tätig sind.

Mit sofortiger Wirkung setzte Putin unter anderem die Anwendung der meisten Bestimmungen des „Abkommens zwischen der Regierung der Republik Österreich und der Regierung der Russischen Föderation zur Vermeidung der Doppelbesteuerung auf dem Gebiet der Steuern vom Einkommen und vom Vermögen“ außer Kraft.

Weiter anwenden will Russland in bilateralen Abkommen mit Österreich sowie 37 weiteren Staaten lediglich wenige Artikel, die sich explizit auf Privatpersonen beziehen. Das russische Wirtschaftsmedium „The Bell“ schrieb, dass Putin eine weiche Variante jener Vorschläge der russischen Ministerien für Finanzen und Äußeres umgesetzt habe, die bereits im März das Einfrieren von Doppelbesteuerungsabkommen mit „unfreundlichen“ Staaten verlangt hatten.

Die Entscheidung Putins könnte für viele internationale und russische Firmen die Frage zuspitzen, ob sie in Russland oder im Ausland weiter tätig sein wollen, referierte die Moskauer Tageszeitung

„Kommersant“ den Steuerexperten Aleksandr Jerassow. Die Zeitung schrieb davon, dass die Entscheidung die Steuerlast für Firmen jedenfalls erhöhen werde, wobei das Ausmaß der Konsequenzen von den Gegenreaktionen der „unfreundlichen“ Staaten abhängt.

Konter gegen Sanktionen

Der Erlass vom Dienstag betrifft alle EU-Staaten, die über geltende bilaterale Doppelbesteuerungsabkommen mit Russland verfügen, sowie Staaten wie Australien, Japan und die USA, die im Kontext des Ukraine-Krieges Sanktionen gegen Russland erlassen haben. Das Einfrieren der Abkommen soll solange gelten, wie die entsprechenden Staaten legale Interessen Russlands sowie die Rechte seiner Bürger und Firmen verletzen oder die Doppelbesteuerungsabkommen noch gelten, heißt es im Text.

Putin selbst forderte im Erlass die Regierung auf, ein Gesetz zur Kündigung vorzubereiten. Im Fall des österreichisch-russischen Abkommens gilt dabei: Der weiterhin auch aus russischer Perspektive anzuwendende Artikel 29 sieht die Möglichkeit einer schriftlichen Kündigung vor dem 30. Juni jedes Jahres vor, die dann mit dem 1. Januar des Folgejahres wirksam würde.

Naher Osten und mittlerer Osten

Welt

WELT / LOGISTIK: LANGE FLAUTE STEHT BEVOR

Die Erinnerungen an die Engpässe in der Lieferkette und Frachtschiffe, die wochenlang vor den Häfen von Long Beach und Rotterdam vor Anker lagen, sind noch frisch. Doch inzwischen ist schon wieder alles anders, zum Leidwesen der Aktionäre großer Reedereien wie A.P. Moeller-Maersk und Hapag-Lloyd.

Die Container-Schifffahrt ist ein klarer Profiteur der Globalisierung. Vor ihrer Erfindung im Jahr 1956 konnten die Kosten der Schifffahrt die Hälfte oder mehr des Preises für internationale Waren ausmachen, sagt John McCown, ein Senior Fellow am U.S. Center for Maritime Security. Heute liegt der Anteil eher bei 2%.

Die Schifffahrtskosten waren auch ein unterschätzter Faktor der postpandemischen Inflation. Die Containerpreise sind in den 18 Monaten vor September 2021 um das Siebenfache gestiegen, was nach Angaben des Internationalen Währungsfonds fiktiv 1,5 Prozentpunkte zur weltweiten Inflation im Jahr 2022 beitrug.

Der Abschwung folgte ebenso schnell. Die Raten sind wieder auf das Niveau von 2019 gesunken. Die Maersk-Aktien sind seit ihrem Höchststand im Januar 2022 um 40% gefallen. Das Schlimmste steht wahrscheinlich noch bevor, da die Ausgaben für langlebige Güter in den USA und Europa nachgeben und die Händler versuchen, ihre Lagerbestände abzubauen, bevor sie neue Aufträge nach Asien vergeben. Chinas Exporte sind im Juli um mehr als 14% gegenüber dem Vorjahr eingebrochen.

Die Branche hat während ihres Booms einen irrationalen Überschwang an den Tag gelegt und neue Schiffe in einem noch nie dagewesenen Ausmaß in Auftrag gegeben. Laut Niels Rasmussen, Chefanalyst für Schifffahrt bei der in Kopenhagen ansässigen Handelsgruppe Bimco, werden die bestellten Schiffe die weltweite Containerfrachtkapazität in den nächsten drei bis vier Jahren um 30% erhöhen.

Zwei private Unternehmen, die in der Schweiz ansässige Mediterranean Shipping Company und CMA CGM in Frankreich, haben die Extravaganz angeführt - aber alle werden mit der Überfülle an Schiffen zu kämpfen haben. In der Verschiffung von Rohstoffen gibt es andere Charaktere als in der Containerfracht. Die Preisentwicklung ist jedoch ähnlich verlaufen.

Schiffe fahren langsamer

Die Container-Verlader haben durchaus Möglichkeiten, ihr finanzielles Ausbluten zu stoppen. Die lukrativen Transpazifik-Routen werden von drei Allianzen beherrscht, die sich informell über die Verringerung der Anzahl der Fahrten oder das „Slow Steaming“ abstimmen können, das heißt die Geschwindigkeit der Schiffe zu reduzieren, um Treibstoff zu sparen und die Häufigkeit der Lieferungen zu verringern. Die Schiffe könnten ihre Geschwindigkeit um bis zu 25% verringern, was die Kunden verärgern, aber die Finanzen stärken würde, schätzt Rasmussen.

„Es handelt sich um ein Kartell, das sehr genau weiß, was passieren kann, wenn die Kapazität eingeschränkt wird“, fasst McCown zusammen. Die meisten der geplanten neuen Schiffe sind kosteneffiziente Ungetüme, die größer als ein Flugzeugträger sind und bis zu 18.000 20-Fuß-Container transportieren können. Sie werden kleinere, treibstofffressende Schiffe ersetzen. Normalerweise motten die Reedereien jedes Jahr 5% ihrer Flotte ein, um den kommenden Angebotsschub auszugleichen, sagt McCown.

Dennoch sieht kein Geringerer als Maersk-CEO Vincent Clerc unruhige Zeiten voraus: „Die meisten Aufträge (für neue Schiffe) befinden sich noch in der Werft, wir haben also einen langen Weg vor uns“, sagte er vor Journalisten, während er für das zweite Quartal 2023 einen Rückgang des Gewinns vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen um 70% im Vergleich zum Vorjahr meldete.

Schlechte Nachrichten für Maersk und seine Konkurrenten sind gute Nachrichten für den Großteil der Welt, die mit angehaltenem Atem darauf wartet, dass die Inflation sinkt und die Zentralbanken die Zinsen senken, bevor sie Rezessionen auslösen. Powell, Lagarde & Co. können sich zumindest darauf verlassen, dass die Schifffahrtskosten noch eine Weile niedrig bleiben werden.