

Script Rundschreiben Länder- und Marktinformationen

LMI_Nr. 8.docx

Länder- und Marktinformationen

Afrika

AFRIKA / ENERGIEERZEUGUNG: Scholz sagt 4 Mrd Euro für Wasserstoffprojekte zu
KENIA / KONJUNKTUR: Wirtschaft besticht durch Diversität
MAROKKO / BAUSTOFFE: Modernisierung nötig
SÜDAFRIKA / INFRASTRUKTUR: Es gibt viel zu tun und wenig Geld
TANSANIA / INVESTITIONEN: Förderung durch Steueranreize
UGANDA / KONJUNKTUR: Wirtschaftsstruktur wird breiter

Amerika

ARGENTINIEN / WIRTSCHAFT & POLITIK: Dollarisierung könnte mehr Fluch als Segen bringen
PANAMA / LOGISTIK: Stau im Panamakanal nimmt um 20% zu
USA / INFORMATIONSTECHNOLOGIE: Unternehmen zögern bei spezialisierten Clouds
USA / INFRASTRUKTUR: Ehrgeizige Schienenprojekte
USA / TECHNOLOGIE: China könnte Apple entgleiten
ZENTRALAMERIKA / AUSSENHANDEL: Wie ein Markteintritt gelingen kann

Asien/Ozeanien

BANGLADESCH / RECHT: LkSG – Anforderungen und Auswirkungen
CHINA / AUSSENHANDEL: Exporte fallen stärker als erwartet
CHINA / KONJUNKTUR: Wirtschaft der Volksrepublik gibt gemischte Signale
CHINA / MASCHINENBAU: Deutsche Unternehmen zeichnen ein trübes Bild
INDIEN / ENERGIEERZEUGUNG: Grüner und autarker
MALAYSIA / PERSONAL: Fachkräftemangel wirft Schatten voraus
SRI LANKA / INFRASTRUKTUR: US-Entwickler beteiligt sich an Hafenterminal in Colombo
SÜDKOREA / ZOLL: Neue Präferenzsätze für 76 Güter im Jahr 2024
TAIWAN / WINDENERGIE: Japanische Firmen steigen aus Offshore-Projekten aus
THAILAND / KONJUNKTUR: Wirtschaftswachstum verlangsamt sich im dritten Quartal
VIETNAM / KONSUMGÜTER: Blick zum Binnenmarkt
VIETNAM / MASCHINENBAU: Druck auf deutsche Hersteller steigt

Europa

DEUTSCHLAND / AUSSENHANDEL: Deutsche Exporte in Drittstaaten steigen im Oktober
DEUTSCHLAND / AUSSENHANDEL: Starker Zuwachs bei den Exportfinanzierungen
DEUTSCHLAND / CHEMIE: BASF finanziert neuen Verbund zur Hälfte mit chinesischen Banken
FRANKREICH / LUFT- UND RAUMFAHRTTECHNIK: Airbus verfehlt die Erwartungen
GROßBRITANNIEN / KONJUNKTUR: Britische Wirtschaft stagniert im dritten Quartal
ITALIEN / INFRASTRUKTUR: RFI investiert 24 Mrd Euro
NORWEGEN / E-MOBILITÄT: Ein Land fährt auf Strom ab
PORTUGAL / MASCHINENBAU: Bosch investiert in Wärmepumpenproduktion

Osteuropa und Zentralasien

ALBANIEN / ROHSTOFFE: Kleines Land mit großem Potenzial
BULGARIEN / LOGISTIK: Digitale Plattform für die Schiffsabfertigung
RUSSLAND / SANKTIONEN: Westlicher Ölpreiskegel wird unterlaufen
RUSSLAND / ZOLL: Exportgebühren für Dünger „ausgewogen“
UKRAINE / ENERGIEERZEUGUNG: Erneuerbare genießen Ausbaupriorität
UNGARN / GELDPOLITIK: Zinssenkung dank fallender Inflation
USBEKISTAN / GESUNDHEITSWESEN: Aufbruchstimmung ebbt nicht ab

Naher Osten und mittlerer Osten

ISRAEL / KONJUNKTUR: Zentralbank warnt vor Wirtschaftsschäden
SAUDI-ARABIEN / BAUINDUSTRIE: Megaprojekt NEOM schreitet voran
SAUDI-ARABIEN / GESUNDHEITSWESEN: Medizintechnikimporte legen deutlich zu

Herausgeber

Bundesverband des
Deutschen Exporthandels e.V.

Am Weidendamm 1A
10117 Berlin

Telefon 030 72 62 57 90
Telefax 030 72 62 57 99

E-Mail
contact@bdex.de

Internet
www.bdex.de

VEREINIGTE ARABISCHE EMIRATE / INFRASTRUKTUR: Dubai treibt Pläne für neuen Großflughafen
voran

VEREINIGTE ARABISCHE EMIRATE / UMWELTSCHUTZ: Zwischen Ölreichtum und Klimaschutz

VEREINIGTE ARABISCHE EMIRATE / WIRTSCHAFT & POLITIK: Ein Gegengewicht zum Westen

Welt

WELT / ENERGIEERZEUGUNG: Europa löst sich vom globalen Trend – Kohlemarkt hat sich
abgekoppelt

WELT / ERNEUERBARE ENERGIEN: Kosten für Offshore-Windparks steigen – GE macht 1 Mrd Dollar
Verlust

WELT / KONJUNKTUR: Steigendes Risiko von Staatsschuldenkrisen

WELT / LOGISTIK: Experten sehen Verlagerung der Containerproduktion aus China skeptisch

WELT / UMWELTSCHUTZ: Rekorde bei der Klimafinanzierung

Anleitung:

AFRIKA / ENERGIEERZEUGUNG: SCHOLZ SAGT 4 MRD EURO FÜR WASSERSTOFFPROJEKTE ZU

Bundeskanzler Olaf Scholz hat bei einem Treffen mit afrikanischen Staats- und Regierungschefs eine Zusage von 4 Mrd Euro an Mitteln für Wasserstoffprojekte bekräftigt. „Deutschland wird bis 2030 mit 4 Mrd Euro die gemeinsame EU-Afrika-Initiative für grüne Energie unterstützen“, erklärte Scholz über den Kurznachrichtendienst „X“. „Unsere klare Botschaft an die Compact with Africa-Staaten: Produziert grünen Wasserstoff - und ihr werdet mit uns verlässliche Abnehmer haben“, erklärte Scholz. Bei einer Pressekonferenz betonte Scholz, grüner Wasserstoff spiele eine „zentrale Rolle“ für die Erreichung der Klimaziele. „Schon heute ist klar, einen Teil davon werden wir importieren müssen.“ Viele afrikanische Länder hätten exzellente Potenziale für klimafreundliche Energie. Bei dem Treffen werde der „Startschuss“ für klimafreundliche Versorgung mit grünem Wasserstoff gegeben.

Der G20 Compact with Africa war 2017 unter der deutschen Präsidentschaft der 20 führenden Industrie- und Schwellenländer ins Leben gerufen worden. Ziel sei es, ein multilaterales Dialogformat auf Augenhöhe zu schaffen, wurde in Kreisen des Finanzministeriums betont. Dabei werde daran gearbeitet, in den reformorientierten Ländern die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zu verbessern und private Investitionen zur Stärkung der wirtschaftlichen Entwicklung anzureizen. Monitoringberichte zeigten, dass sich die Mitgliedsstaaten im Vergleich zu anderen afrikanischen Ländern überdurchschnittlich von den wirtschaftlichen Folgen der Pandemie erholt hätten.

Mitglieder sind Ägypten, Äthiopien, Benin, Burkina Faso, die Elfenbeinküste, Ghana, Guinea, Marokko, Ruanda, Senegal, Togo und Tunesien und seit November 2023 auch die Demokratische Republik Kongo. Weitere Staaten wie Sambia, Angola und Kenia haben laut Scholz ihr Interesse an einer Teilnahme bekundet.

KENIA / KONJUNKTUR: WIRTSCHAFT BESTICHT DURCH DIVERSITÄT

Kenia ist nach Südafrika, Nigeria und Äthiopien die viertgrößte Volkswirtschaft in Afrika südlich der Sahara. Auch für die deutsche Wirtschaft ist das ostafrikanische Land einer der wichtigsten Absatzmärkte auf dem Kontinent. Im Gegensatz zu seinen Nachbarn Äthiopien und Tansania gilt die Wirtschaft als offen und liberal. Der Hafen von Mombasa und das Wirtschaftszentrum Nairobi machen das Land zur dominierenden Handelsdrehscheibe in der Region.

Die Breite der Wirtschaftsstruktur wird in Subsahara-Afrika nur noch von Südafrika und vielleicht Nigeria übertroffen. Die drei Sektoren Landwirtschaft, Industrie und Dienstleistungen sind stark ausgeprägt. Auch hinsichtlich der Größe der einzelnen Sektoren, der Anzahl der Unternehmen, der Angebotsvielfalt sowie des Organisationsgrades und der Transparenz sticht Kenia regional hervor. Vergleichsweise unbedeutend sind bislang nur der Bergbau sowie der Öl- und Gassektor.

Der Dienstleistungssektor ist breit gefächert. Regional herausragend sind die Bereiche Finanzen, Handel, Unternehmensberatung, Tourismus sowie Logistik mit einer Mischung aus lokalen Anbietern und internationalen Akteuren, die sich hier angesiedelt haben. Insbesondere in der internationalen Metropole Nairobi ist der Bedarf an unterschiedlichsten Dienstleistungen auf höchstem Niveau ausgeprägt. Auch deshalb hat sich die Stadt in den letzten Jahren zu einem Start-up-Hub in Afrika entwickelt.

Bedeutung der Wirtschaftszweige in Kenia	
Sektoren	Anteil am BIP 2023*
Dienstleistungen	52,9%
Land- und Forstwirtschaft, Fischerei	24,1%
Industrie	16,9%
Verarbeitendes Gewerbe	7,6%
Baugewerbe	6,7%
Bergbau (inklusive Öl- und Gasförderung)	0,9%
Energie- und Wasserversorgung	1,7%

* zu laufenden Preisen; erstes Quartal 2023.
Quelle: Kenya National Bureau of Statistics 2023

Auch das verarbeitende Gewerbe spielt eine wichtige Rolle. Die Bauindustrie wird trotz der aktuellen Sparmaßnahmen weiter wachsen, da die Infrastruktur weiter ausgebaut werden muss und auch der Häuserbau weiterhin boomen dürfte. Die lokalen Baustoffproduzenten erweitern daher ihre Kapazitäten kontinuierlich. Weitere Akteure dürften in den kommenden Jahren mit neuen Produkten auf den Markt kommen. Gleiches gilt für die Konsumgüterindustrie, die insbesondere im Großraum Nairobi angesiedelt ist und die gesamte Region Ostafrika beliefert.

Nairobi ist das wirtschaftliche Zentrum Kenias. In der Hauptstadt leben etwa 4,4 Mio Menschen. Hier ist ein Großteil der Industrie und des Dienstleistungssektors angesiedelt. Die Stadt ist international, mit vielen ausländischen Unternehmen, Botschaften und den Vereinten Nationen. Die Stadt hat sich in den letzten Jahren rasant entwickelt und ist im Vergleich zu vor 20 Jahren kaum noch wiederzuerkennen. Das logistische Zentrum Kenias ist Mombasa - mit rund 1,2 Mio Einwohnern die zweitgrößte Stadt des Landes. Hier befindet sich auch der größte Hafen, neben Daressalam der wichtigste Ostafrikas. Von Mombasa aus werden nicht nur Kenia, sondern auch Uganda, Ruanda, der Südsudan sowie Ostkongo versorgt.

Ausbau der Transportwege nach Uganda

Entlang des Transportkorridors, der in Mombasa beginnt, liegen neben dem rund 500 km westlich gelegenen Nairobi noch weitere Wirtschaftszentren wie Naivasha, Nakuru und Kisumu. Der Korridor ist der wichtigste in Ostafrika. Mit chinesischer Finanzierung wurde 2017 eine moderne Eisenbahnstrecke von Mombasa nach Nairobi eröffnet. Sie wurde inzwischen bis Naivasha verlängert und soll langfristig bis nach Uganda führen. Auch die Straße wird ausgebaut.

Ein neuer Korridor soll weiter nördlich mit dem neu gebauten Tiefseehafen in Lamu entstehen. Dieser wurde mit chinesischem Geld gebaut. Das Hinterland von Lamu ist noch relativ wenig entwickelt, so dass es einige Zeit dauern wird, bis sich dort ein belebter Korridor entwickelt. Von Lamu aus könnten Äthiopien und der Südsudan versorgt werden.

MAROKKO / BAUSTOFFE: MODERNISIERUNG NÖTIG

Marokkos Hersteller von Baustoffen und -materialien müssen hocheffiziente Maschinen und Anlagen importieren. Denn nur mit modernen Anlagen können sie ihre Produktion rentabel gestalten. Andernfalls drohen ausländische Wettbewerber die Oberhand auf dem Markt zu gewinnen.

Für die deutschen Hersteller von Baustoff- und Keramikmaschinen bietet dies Chancen in einem wettbewerbsintensiven Markt. Mit knapp 8 Mio Euro waren die Maschinenlieferungen aus Deutschland in dieser Sparte 2022 zwar überschaubar, doch stiegen sie im Vergleich zum Vorjahr um 35%.

Der Zuwachs resultierte vor allem aus einem stärkeren Absatz von Maschinen zum Sortieren und Zerkleinern.

Andere deutsche Baustoffmaschinenparten verzeichneten 2022 rückläufige Bestellungen aus dem nordafrikanischen Land. Die derzeitigen Modernisierungsbestrebungen der marokkanischen Hersteller von Baustoffen und Baumaterialien lassen aber auf anziehende Geschäfte für den deutschen Maschinenbau schließen, zumal es mit dem Unternehmen F.M.C.D. landesweit nur einen nennenswerten Hersteller entsprechender Maschinen gibt.

Hersteller decken heimischen Bedarf fast vollständig

Die Baustoff- und Baumaterialbranche zählt zu den wichtigsten Industriezweigen in Marokko. Sie trägt rund 10% zum landesweiten Industrieausstoß bei. Ihr Anteil an den gesamten Investitionen im verarbeitenden Gewerbe liegt sogar bei 17%. Aktuell decken die Hersteller von Baustoffen und Baumaterial rund 90% des Inlandsbedarfs. Der Exportwert der Branche erreichte zuletzt ein Volumen von 600 Mio Euro.

Einfuhren von Baustoffen und -materialien (in Mio Euro)		
	2010	2021
Baustoffe und -materialien insgesamt	1185	1939
Keramikprodukte	84	229
Rohre und Metallteile	276	202
Bausteine, Gips, Zement	74	183

Quelle: Office des Changes 2023

Das zum Finanzministerium gehörende Office des Changes, das unter anderem Studien und Statistiken zum Außenhandel veröffentlicht, sieht dabei noch viel Luft nach oben. Es beziffert das mögliche Exportpotenzial auf 3 Mrd US-Dollar. Hierfür müssten jedoch die Produktionskosten bei Baustahl, Eisenteilen, Klinkersteinen und auch Zement drastisch gesenkt werden. Erst dann seien Produkte auf ausländischen Absatzmärkten in der Breite konkurrenzfähig.

Exportkapazität mit Luft nach oben

Das Office des Changes zählt drei Gründe auf, warum ein Ausbau der Exportkapazitäten bei Baustoffen und -material gelingen kann. Hierzu zählt zum einen die gute Verfügbarkeit von Ausgangsstoffen für die Herstellung vor Ort. Neben Kies und Sand handelt es sich dabei um Schotter, Stahlbeton, Zement, Ziegelsteine, Schiefer, Hohlblöcke, Stahlträger, Eisenteile, Fliesen, Keramikplatten, Marmor, Bauholz sowie Ausgangsmaterialien für Sanitärinstallationen.

Zum zweiten verfüge die Herstellerindustrie für Baustoffe und Baumaterialien mit dem Dachverband für Baustoffe und Baumaterialien, Fédération des matériaux de construction (FMC), über ein starkes Sprachrohr gegenüber der Politik - das zuletzt auch noch gewachsen ist: Die beiden Fachverbände für holzverarbeitende Industrie sowie für Innen-, Außenputz und Isoliermaterial traten dem FMC in den vergangenen Monaten bei. Damit sind nun 14 Fachverbände unter dem Dach von FMC organisiert.

Als drittes Argument führt das Office des Changes das relativ gute Angebot an Fachkräften in dem Industriesektor an. So bildet das auf Initiative des FMC gegründete Institut für Baustoffe in Tamesna seit 2014 Techniker in den unterschiedlichen Baustoff- und Baumaterialsparten aus. Das Polytechnikum der Universität Mohammed VI in Ben Guerir bietet zusätzlich für angehende Ingenieure einen zweijährigen Masterstudiengang in Materialwissenschaften an.

Allerdings stehen die marokkanischen Hersteller auch in Konkurrenz zu ausländischen Unternehmen. FMC-Präsident David Toledano sieht diese insbesondere in Spanien, Portugal, Ägypten und in der Türkei. Laut FMC liefern sie dabei nicht nur Produkte, die es in Marokko nicht gibt, sondern griffen gelegentlich zu Preisdumping gegenüber der lokalen Industrie.

Steigende Einfuhren von Konkurrenzprodukten sowie gebremste Exportmöglichkeiten im Ergebnis hoher Produktionskosten vor Ort führen dazu, dass die Kapazitätsauslastung in einigen Baustoffsparten aktuell niedrig ist. Statt der möglichen 22 Mio t an Klinker und Zement werden nur 12 Mio hergestellt. Bei Sanitärkeramik liegt die installierte Kapazität bei 5 Mio Stück, abgesetzt werden aber nur 1,5 Mio.

Um die Kapazitätsauslastung zu erhöhen, rät der FMC zu Modernisierungsinvestitionen. Ein Vorreiter sei die Marmorindustrie. Inzwischen biete sie nicht nur Marmorblöcke an, sondern stelle dank Nachrüstungen im Maschinen- und Anlagenpark auch verarbeitete Marmorteile her, für die es zudem eine Nachfrage im Ausland gebe.

Antidumping-Zölle und Ausfuhrförderung

Gegen Importpreisdumping wehrt sich Marokko zunehmend selbstbewusst, zuletzt am 10. August 2023, als Sonderabgaben auf Polyvinylchlorid aus der EU, dem Vereinigten Königreich sowie aus Mexiko verhängt wurden. Vorgegangen war eine monatelange Untersuchung. Auch auf beschichtete Holzplatten werden seit 2022 Schutzzölle erhoben, allerdings erst ab Überschreiten eines festgelegten Importkontingents.

Ein Exportförderprogramm mit der Bezeichnung "Relance Export" haben die beiden Ministerien für Industrie und Handel sowie für Wirtschaft und Finanzen 2022 in Kooperation mit der Export- und Investitionsförderagentur AMDIE sowie mit dem Verband der Exporteure ASMEX aufgelegt.

Teilnahmebedingung ist, dass der Exportwert pro Betrieb 1 Mio Dollar pro Jahr übersteigt. Ab 2024 fährt AMDIE ein weiteres Exportförderprogramm unter der Dachmarke Export Morocco Now. Hieran können insgesamt 350 Unternehmen teilnehmen, deren Ausfuhren in den vorangegangenen drei Jahren jeweils über 500.000 Dollar lagen.

SÜDAFRIKA / INFRASTRUKTUR: ES GIBT VIEL ZU TUN UND WENIG GELD

Das Straßennetz Südafrikas ist mit Abstand das größte auf dem afrikanischen Kontinent. Es steht vor immensen Herausforderungen: Investitionen in die Instandhaltung sind über Jahrzehnte sträflich vernachlässigt worden.

Schlaglöcher, rissiger Asphalt, unterspülte Straßen, kaputte Ampeln und eine zerstörte Straßenbeleuchtung sind bei der südafrikanischen Bevölkerung ein tägliches Ärgernis - ähnlich wie die häufigen Stromausfälle.

Das vermehrte Auftreten von Schlaglöchern ist zu einem Symbol für das Versagen der politischen Klasse geworden. Ein düsteres Bild vom Zustand der Straßen zeichnet auch der im November 2022 veröffentlichte Infrastrukturbericht der South African Institution of Civil Engineering (SAICE).

Vor allem bei den in der Verantwortung von Städten und der Provinzregierungen liegenden Straßen sei in den letzten Jahren eine deutliche Verschlechterung zu verzeichnen. Eine regelmäßige Überwachung und Wartung fehle.

Statt präventiver Maßnahmen überwiege eine oftmals verschleppte, behelfsmäßige Reparatur.

Grund seien vor allem schwindende Kompetenzen in den Verwaltungen und fehlendes Geld. Die Verkehrssicherheit und der Güterverkehr seien erheblich beeinträchtigt.

Druck auf die Regierung steigt

Auch der Zustand des Schienennetzes ist desolat. Große Mengen der in Südafrika abgebauten Massenrohstoffe Eisenerz und Kohle werden deshalb von der Schiene auf die Straße verfrachtet. Dieser Umstand, in Kombination mit einer durch den Ukrainekrieg weltweit gestiegenen Kohle-Nachfrage, hat einen explosionsartigen Anstieg von Schwertransporten über die Straße zur Folge. Dementsprechend sind wichtige Verkehrsadern verstopft, während die Schwerlasten der Substanz der Fahrwege enorm zusetzen.

Die südafrikanische Regierung will Abhilfe schaffen. Das wundert nicht: 2024 ist Wahljahr und die seit 1994 regierende Partei ANC muss liefern. Ob sie tatsächlich ihre absolute Mehrheit beibehalten wird, ist allerdings zu bezweifeln. Allein um den Niedergang des Straßennetzes aufzuhalten, müssten zügig umgerechnet 4,4 Mrd Euro ausgegeben werden, so der ehemalige Transportminister

Fikile Mbalula im Jahr 2022.

Es hapert aber nicht nur am Geld, sondern oftmals an den administrativen Kapazitäten. Angesichts des Umfangs der Vorhaben dürfte es dennoch Beteiligungschancen für deutsche Unternehmen geben.

Zentrale gegen Schlaglöcher

Im August 2022 hat das Verkehrsministerium die nationale Kampagne zur Beseitigung von Schlaglöchern namens Vala Zonke (in der lokalen Sprache isiZulu: "schließe alle") ins Leben gerufen. Die nationale Straßenbehörde Sanral wurde zur Koordinierungsstelle für die Kampagne ernannt und soll unter anderem Daten und Informationen über Schlaglöcher harmonisieren und technisches Know-how zur Verfügung stellen.

Der Aufbau einer Zentralstelle für die vielzähligen im Straßenbau Tätigen ist überfällig. Tatsächlich dürfte Sanral die einzige geeignete Institution in Südafrika sein, um diese Aufgabe zu bewältigen. Allerdings hat auch die nationale Straßenbaubehörde mit finanziellen Engpässen zu kämpfen. Die Bilanz der Kampagne war bislang ernüchternd. Mit der neuen Ministerin Sindisiwe Chikunga könnte die Kampagne an Fahrt aufnehmen.

Ausbau für den Rohstoffexport

Straßenbauprojekte Südafrika (Auswahl)			
Projektbezeichnung	Investitionssumme (Mio US-Dollar)	Projektstand	Anmerkung
SANRAL Ausbuarbeiten National Route 1	205	Entwurf	Ausbau und Modernisierung circa 115 km
SANRAL Ausbuarbeiten National Route N14	125	Vorstudie	Ausbau und Modernisierung circa 48 km
SANRAL - Gauteng Freeway Improvement: Phase III	2.955	Auf Halt	Ausbau und Modernisierung 95 km

Quelle: MEED Projects September 2023

Der Transport von Rohstoffen rollt überwiegend auf den Schnellstraßen N2 und N3. Diese verbinden die Wirtschaftsprinz Gauteng und die Bergbauprinzen Mpumalanga sowie Limpopo mit den Häfen Durban und dem Kohleterminal Richards Bay. Konsequenterweise hat der Ausbau N2 und N3 Priorität. Die Projekte der N2 konzentrieren sich auf einen 55 km langen Abschnitt, durch die Agglomeration Durban.

Die Modernisierung der N3 fokussiert sich vor allem auf die 80 km lange Strecke Durban-Pietermaritzburg. Laut Sanral werden die Fahrbahnen in jede Richtung auf vier oder fünf Fahrspuren verbreitert und die meisten großen Drehkreuze neu gestaltet.

Insgesamt sind die Bauvorhaben auf zehn Jahre angelegt. Viele Aufträge sind schon vergeben. Auch die Zubringerstraßen der Kohlebergwerke der Provinz Mpumalanga sind stark sanierungsbedürftig.

Die südafrikanische Wirtschaftspolitik ist geprägt von industriepolitischen Instrumenten zur wirtschaftlichen Gleichstellung der schwarzen Bevölkerungsmehrheit. Ohne die geregelte Beteiligung von Schwarzen (Black Economic Empowerment, BEE) und hohe Local-Content-Quoten sind Straßenbauprojekte selbst im Privatsektor kaum denkbar.

Die BEE-Auflagen bedingen eine schwierige Suche nach geeigneten Partnerunternehmen. Dennoch ist der Vorwurf, dass mit BEE oftmals politisch gut vernetzte Akteure privilegiert werden, nicht von der Hand zu weisen.

Für deutsche Unternehmen bieten sich Chancen vor allem als Technologieanbieter zur Lösung bautechnischer Fragen und bei Ingenieursdienstleistungen. Nicht nur staatliche Akteure bauen in Südafrika Straßen. Auch große Konzerne aus Bergbau und Industrie beauftragen kommunale Straßenbauprojekte, oftmals um Auflagen im Rahmen des BEE zu erfüllen.

In der Privatwirtschaft dürften die Chancen für den Markteinstieg günstiger ausfallen. Südafrika

erzielt bei ingenieurstechnischen Dienstleistungen internationale Standards. Lokale Ingenieurbüros können demnach als kompetente Partner beim Technologietransfer agieren.

TANSANIA / INVESTITIONEN: FÖRDERUNG DURCH STEUERANREIZE

Gute Konjunkturaussichten, eine attraktive Marktgröße, politische Stabilität und eine unternehmensfreundlichere Politik unter der neuen Regierung sorgen derzeit für ein gutes Geschäftsklima und wachsende Geschäftschancen in vielen Branchen. Unternehmen investieren daher auch wieder verstärkt in Tansania.

Die Entwicklung der ausländischen Direktinvestitionen spiegelt den positiven Trend wider. Im ersten Quartal 2023 meldete das staatliche Tanzania Investment Center insgesamt 37 Projekte mit einem Gesamtwert von fast 800 Mio US-Dollar. Ein Großteil davon entfällt auf den Transport- und Bausektor. Größere Investitionen kamen in den letzten Jahren unter anderem aus China, Indien, der Türkei, Südafrika und auch Mauritius.

Weiter ein schwieriger Standort

Dennoch bleibt Tansania ein schwieriger Investitionsstandort: Gute Beziehungen zur Politik sind wichtig. „Man muss wissen, welche Interessen der zuständige Minister hat und dies bei seinen Aktivitäten berücksichtigen“, sagt ein Geschäftsmann mit langjähriger Erfahrung. „Sonst kann es passieren, dass das Projekt nicht vorankommt, weil es von den Behörden blockiert wird.“ Die Rechtssicherheit gilt als eingeschränkt. So können Streitigkeiten über ausstehende Zahlungen zwischen dem Staat und einem ausländischen Unternehmen nicht vor einem internationalen Schiedsgericht, sondern nur vor einem tansanischen Gericht geklärt werden.

Viele Behörden sind nach wie vor geprägt durch eine sehr bürokratische, wenig dienstleistungsorientierte Arbeitsweise, oft mit einem Hang zum Dirigismus. Auch Compliance-Themen werden von Unternehmen immer wieder kritisiert, in letzter Zeit wieder verstärkt. Weitere Herausforderungen für Investoren sind die unzuverlässige Stromversorgung sowie Local-Content-Vorschriften im Bergbau.

Wer in Daressalam ein Büro eröffnen will, geht entweder auf die teure Halbinsel Masaki (Mietpreise: 20 bis 25 Dollar pro qm) oder in die günstigere Stadtmitte, die durch die 2022 eröffnete Selander-Brücke wieder deutlich besser angebunden ist. Wer mehr Platz für Lager oder Montage benötigt, kann in einem der Industriegebiete am Stadtrand deutlich günstiger mieten.

Das Tanzania Investment Center soll als One-Stop-Shop für ausländische Investoren fungieren und Unternehmen die Registrierung erleichtern. Für die Förderung von Investitionen im teilautonomen Sansibar ist die Zanzibar Investment Promotion Authority zuständig. Finanzielle Vergünstigungen gibt es für prioritäre Investitionen beispielsweise im Bergbau, in den Infrastrukturbereichen Transport, Elektrizität, Wasser und Telekommunikation sowie im Agrobusiness. Reduziert werden unter anderem Zölle, Unternehmenssteuern und die Mehrwertsteuer auf Kapitalgüter.

Investoren können den Status als „strategic investor“ oder „special strategic investor“ beantragen, um von weiteren Vergünstigungen zu profitieren. Die Export Processing Zones Authority (EPZA) ist für Tansanias Export Processing Zones und Special Economic Zones zuständig, für die ebenfalls eine Reihe von Anreizen bestehen. Das Gegenstück zur EPZA in Sansibar ist die Zanzibar Free Economic Zones Authority.

Interessant sind zum Teil auch Fördermaßnahmen ausländischer Geberbanken, wie der Deutschen Investitions- und Entwicklungsgesellschaft (DEG). Diese fördern private Investitionen, die auch der Entwicklung des Landes dienen (Infrastruktur, Umweltschutz oder Schaffung von Arbeitsplätzen). Für Investoren kann es sich lohnen, mit den Banken Kontakt aufzunehmen, um auszuloten, ob eine Förderung in Frage kommt. Neben der DEG sind im benachbarten Kenia auch die Europäische Investitionsbank und die zur Weltbank gehörende International Finance Corporation präsent. Alle drei Entwicklungsbanken sind von dort aus auch für Tansania zuständig.

UGANDA / KONJUNKTUR: WIRTSCHAFTSSTRUKTUR WIRD BREITER

Ugandas Wirtschaftsstruktur wird sich in den kommenden Jahren deutlich verändern. Anfang 2022 haben die Konzessionäre TotalEnergies und China National Offshore Oil Corporation die Investitionsentscheidung für den Beginn der Ölförderung im Albertsee im Westen Ugandas getroffen. Unter das umstrittene Projekt fallen die Entwicklung der Ölfelder Tilenga und Kingfisher sowie der Bau der an die tansanische Küste verlaufenden East African Crude Oil Pipeline. Ebenfalls im Gespräch ist der Bau einer Ölraffinerie. Die Kosten werden grob auf 10 Mrd US-Dollar beziffert.

„Das Ölprojekt sorgt schon jetzt für zahlreiche Zulieferaufträge für technisches Equipment. Die Vorbereitungsarbeiten laufen bereits seit etwa 2021“, sagt Hans Georg Hinterberger, Geschäftsführer der Niederlassung von Achelis in Kampala.

Das weiterhin hohe Bevölkerungswachstum sorgt zudem für eine deutlich steigende Nachfrage nach Infrastruktur, Wohnraum und Konsumgütern. Ein Teil der steigenden staatlichen Einnahmen durch den Ölexport werden in Infrastrukturmaßnahmen fließen und dem Bausektor Impulse verleihen. Auch in der Landwirtschaft und der Konsumgüterindustrie dürften die Investitionen zunehmen.

Die deutschen Exporte nach Uganda lagen in den vergangenen Jahren stabil bei über 100 Mio Euro. Gleichwohl bedienen die meisten deutschen Unternehmen Uganda vom Ostafrika-Hub in Nairobi aus. In Uganda selbst sind bislang nur wenige deutsche Unternehmen mit einer Niederlassung vertreten. Von Interesse ist vor allem der Ausbau der Infrastruktur in den Bereichen Transport, Energie und Wasser. Für Ingenieurberater, die an Infrastrukturausschreibungen partizipieren, ist eine lokale Präsenz in Uganda wichtig. Hier spielt der enge Kontakt zu den Behörden und Geberorganisationen eine zentrale Rolle.

Bau und Dienstleistungen profitieren

Der Bausektor erwartet über Jahre ein hohes Auftragsvolumen, nicht nur im Rahmen des Ölprojekts. Neben Ingenieurdienstleistungen ist aus deutscher Sicht auch der Baustoffbereich interessant, vor allem die Produktion von Baustoffen wie Zement, Stahl, Dachkonstruktionen, Farben und Lacken, Kabel und Kunststoffteilen. Weiteres Potenzial im verarbeitenden Sektor besteht bei Konsumgütern, insbesondere Nahrungsmitteln und Getränken, Kosmetik sowie Verpackungen (Kunststoff und Kartonagen). Chancen bietet auch der Bereich Agro-Processing mit den großen Mühlenbetrieben für Kaffeebohnen, Zuckerrohr und Getreide sowie der Verarbeitung von Obst und Milch.

Der Dienstleistungsbereich wird Impulse erhalten. Services, die in Uganda jetzt noch gar nicht angeboten werden, dürften von den Ölfirmen nachgefragt werden. Der Finanzsektor Ugandas ist im afrikanischen Vergleich recht gut entwickelt, wenngleich Kredite teuer sind. Interessant für deutsche Zulieferer: In Kampala sind zahlreiche Handelsvertreter ansässig, teilweise auch internationale Gesellschaften mit hohem Professionalisierungsgrad.

Ugandas Landwirtschaft bildet das Rückgrat der Wirtschaft und ist zugleich der Brotkorb Ostafrikas. Von hier aus werden Kenia, Ruanda, Tansania, der Südsudan sowie der Osten der Demokratischen Republik Kongo mit Nahrungsmitteln versorgt. Die klimatischen Voraussetzungen und Bodenverhältnisse sind derart gut, dass zum Beispiel Mais zweimal im Jahr geerntet werden kann. Neben Mais werden auch Reis, Kartoffeln, Erdnüsse, Ölsaaten und Zuckerrohr angebaut. Entwickelt sind auch die Milchwirtschaft und Viehzucht. Für den Export werden Kaffee, Tee, Hortikulturen, Tabak sowie zunehmend Kakao produziert.

Amerika

ARGENTINIEN / WIRTSCHAFT & POLITIK: DOLLARISIERUNG KÖNNTE MEHR FLUCH ALS SEGEN BRINGEN

Der neu gewählte argentinische Präsident Javier Milei hat Recht, wenn er meint, dass sein Land mehr US-Dollar braucht. Doch sein Plan, um sie zu bekommen, könnte der falsche Weg sein. Der Sieg von Milei über Wirtschaftsminister Sergio Massa bei den Präsidentschaftswahlen zeigte, wie sehr sich die Argentinier auf einen Wandel freuen. Die Wirtschaft des Landes liegt in Trümmern und die Inflation beträgt 143%.

Der Charme der Dollarisierung ist offensichtlich. Die argentinischen Fabriken haben nicht genug Dollar, um wichtige Importe zu kaufen und mussten die Produktion drosseln und ihre Handelsfinanzierung aufstocken. Die Regierung schuldet internationalen Anleihegläubigern 67 Mrd Dollar und dem Internationalen Währungsfonds 36 Mrd. Weil die Devisenreserven aufgebraucht sind, musste sie Geld von China in Form von Yuan leihen, um die Rückzahlungen zu bedienen.

Die Wirtschaftsrezepte des IWF sind gescheitert. Eine Abwertung des Peso zur Ankurbelung der Exporte und Einschränkung der Einfuhren klappte zwar in der Theorie - aber die durch den Anstieg der Importkosten verursachte Inflation auf breiter Front hat in der Praxis die Gewinne zunichte gemacht.



Der neue Präsident Javier Milei wird mit dem IWF neu verhandeln müssen

Der Kurs des Peso ist seit Mai 2018 nominell um 92% eingebrochen, inflationsbereinigt hat er jedoch um 12% zugelegt. Um die Wirtschaft zu heilen, muss der Wechselkurs stabilisiert werden. Eine Dollarisierung könnte dies sicherlich tun: Die Inflation in Ecuador, El Salvador und Panama, die alle den Greenback verwenden, liegt auf einem überschaubaren Niveau.

Aber die Wahl eines falschen Umrechnungskurses kann fatale Auswirkungen haben. Zudem dürften die für den Umtausch aller Peso-Bestände benötigten Dollars bei über 9 Mrd Dollar liegen, schätzte Capital Economics im August auf der Grundlage des Schwarzmarktkurses für den Peso. Dieses Geld zu leihen, wenn das Land die bereits geschuldeten Hartwährungen nicht zurückzahlen kann, scheint fast unmöglich.

Es ist möglich, dass der argentinische Kongress die Politik von Milei abmildert, um sie mehr an der Politik des marktwirtschaftlich orientierten Regierungschefs Mauricio Macri anzupassen. Macris Unterstützung nach der ersten Wahlrunde war der Schlüssel zur Wahl von Milei, und der ehemalige Präsident wird vermutlich darauf drängen, seine Leute in die neue Regierung zu bringen.

Aber das ist nicht sehr beruhigend, weil Macris Lösung zur Dollar-Beschaffung darin bestand, sie ohne Zurückhaltung von ausländischen Investoren zu leihen, was eine Krise auslöste, als die Wirtschaft 2018 einbrach. Er rief dann den IWF zu Hilfe statt in Zahlungsverzug zu geraten. Milei wird das IWF-Darlehen neu verhandeln und eine weitere Umstrukturierung der Anleihen vornehmen müssen, womit der Markt schon seit einiger Zeit rechnet.

Letztendlich werden sich die Anleger so lange die Finger an Argentinien verbrennen, bis angebotsseitige Reformen einen nachhaltigen Strom von Dollar erzeugen.

PANAMA / LOGISTIK: STAU IM PANAMAKANAL NIMMT UM 20% ZU

Die Warteschlange am Panamakanal hat sich in der letzten Woche um etwa 20% erhöht, da die anhaltende Trockenheit weiterhin Probleme auf der weltweiten Wasserstraße verursacht. Die von der Panamakanalbehörde veröffentlichten Daten zeigen, dass sich 109 Schiffe in der Warteschlange befinden, darunter 43 gebuchte und 66 nicht gebuchte.

Das ist ein Anstieg gegenüber dem Stand vom 3. November, als 91 Schiffe in der Warteschlange standen, darunter 39 gebuchte und 52 nicht gebuchte. Die Preise für LPG-Schiffe sind in die Höhe geschossen und lagen nach Angaben von Schifffahrtsagenturen bei 2 bis 3 Mio US-Dollar und einem Rekordpreis von 3,975 Mio Dollar. Die Auktionspreise für Superschiffe lagen zwischen 100.000 und 705.000 Dollar.

USA / INFORMATIONSTECHNOLOGIE: UNTERNEHMEN ZÖGERN BEI SPEZIALISIERTEN CLOUDS

Die Einführung von Cloud-Plattformen, die auf bestimmte Branchen spezialisiert sind, läuft nur langsam an. Einige Unternehmen sagen, dass sie diese aufgrund der vorhandenen Software und ihrer eigenen Anpassungen einfach nicht benötigen. Im Gegensatz zu Allzweck-Cloud-Systemen, die in der Regel Bündel allgemeiner Unternehmensanwendungen und -funktionen enthalten, die auf branchenspezifische Aufgaben zugeschnitten werden müssen, bieten Branchen-Clouds speziell entwickelte digitale Tools für Unternehmen eines bestimmten Sektors.

Sie können zum Beispiel für Finanzdienstleister in Bereichen wie der Einhaltung gesetzlicher Vorschriften oder für Gesundheitsserviceanbieter nützlich sein, die sichere Laborergebnisse sowie Diagnose- und Behandlungsdaten abteilungsübergreifend austauschen.

Da die Unternehmen versuchen, die Ausgaben für die Cloud zu begrenzen, haben die Anbieter die Branchen-Clouds, von denen viele 2021 auf den Markt kamen, als eine Möglichkeit zur Steigerung der Einnahmen betrachtet. SAP, Oracle, Amazon oder Microsoft gehören zu diesen Anbietern.



Die großen Branchen-Cloud-Anbieter haben noch viel Arbeit vor sich

Einige Unternehmen sagen jedoch, dass sie Branchen-Clouds nicht auf ihrem Radar haben, zum Teil, weil die Angebote selbst noch nicht ausgereift sind, und zum Teil, weil der Geschäftsnutzen nicht gegeben ist: Ihre Anforderungen werden bereits von ihren eigenen maßgeschneiderten Tools und von Cloud-Software-Anbietern erfüllt.

Laut einer aktuellen Prognose von Forrester Research wird der Sektor im nächsten Jahr um bescheidene 10% wachsen, vier Prozentpunkte weniger als von den Anbietern erwartet. Die Akzeptanzrate könnte jedoch bald steigen, wenn die Technologie ausgereift ist. Gartner schätzt, dass bis 2027 mehr als 70% der Unternehmen Cloud-Plattformen der Industrie nutzen werden.

Eine Plattform, die auf die jeweilige Branche zugeschnitten ist, bietet Vorteile, so Akshara Naik Lopez, Senior Analyst bei Forrester, und verweist auf integrierte Best Practices für den Umgang mit sensiblen Daten im Gesundheitswesen.

Eine Branchen-Cloud könne aber auch teurer und komplexer sein und erfordere spezialisiertes Personal für die Nutzung. In Anbetracht der knappen Kassen im Technologiesektor werden die Unternehmen wahrscheinlich eher in kostensparende Automatisierung und die Verfeinerung von Kernunternehmensanwendungen investieren.

Auch der Nutzen neuer Investitionen wird heute stärker geprüft als früher, zum Teil weil die Technologie auch die Kostenvorhersagen genauer gemacht hat, erklärte Seay von der Fifth Third Bank. Die Bank nutzt eine Kombination aus öffentlicher und privater Cloud und SaaS-Anbietern, die auf Finanzdienstleistungen spezialisiert sind. Das bedeutet nicht unbedingt, dass die Bank keine neuen Technologien einführen wird, sondern eher, dass man „sicherstellen muss, dass die Erträge oder die Effizienz stimmen“, sagte er. Seays größtes Augenmerk liegt derzeit auf der weiteren Automatisierung.

USA / INFRASTRUKTUR: EHRGEIZIGE SCHIENENPROJEKTE

Es kam einer kleinen Sensation gleich: Das private Unternehmen Brighline eröffnete im September 2023 eine rund 380 km lange Verbindung zwischen Miami und Orlando und beendete damit das Monopol des staatlichen Bahnkonzerns Amtrak im Intercity-Betrieb. Als nächstes plant die Firma, die USA ins Hochgeschwindigkeitszeitalter zu katapultieren. Bislang gibt es landesweit nämlich keine Züge, die 250 km/h oder schneller fahren.

Im Rahmen des Brighline West Projekts soll eine 420 km lange Strecke Los Angeles und Las Vegas verbinden. Eine Spitzengeschwindigkeit von 300 km pro Stunde wird anvisiert. Das Vorhaben dürfte rund 12 Mrd US-Dollar kosten, was angesichts der Länge und des Tempos als sehr niedrig angesetzt erscheint. Ein Großteil der Mittel wird privat aufgebracht, doch bis zu einem Drittel soll aus staatlichen Quellen kommen. Schon 2028 könnte der Regelbetrieb beginnen.

Noch schneller könnten Passagiere bis zum Ende des Jahrzehnts in Texas reisen. Die knapp 400 km Strecke zwischen Houston und Dallas soll der Zug mit bis zu 330 km pro Stunde zurücklegen. Die Investitionskosten werden mit 30 Mrd Dollar berechnet. Ein offizieller Zeitrahmen für das Vorhaben liegt allerdings noch nicht vor. Analysten gehen von einer Inbetriebnahme ab 2029 aus.

Mit einer Gesamtlänge von 800 km fällt das Hochgeschwindigkeitsprojekt zwischen Los Angeles und San Francisco nochmals ehrgeiziger aus. Es wurde zwar bereits in einer Volksabstimmung beilligt. Doch dann liefen die Kosten aus dem Ruder. Sie werden aktuell auf 128 Mrd Dollar beziffert. Ein Teilstück - zwischen Merced und Bakersfield - befindet sich bereits im Bau. Es soll zwischen 2030 und 2033 in Betrieb gehen. Ob das Gesamtvorhaben jemals realisiert wird, bleibt derweil ungewiss.

Auch ein internationales Schienenprojekt ist geplant. Er soll zwischen Portland, Seattle und Vancouver verlaufen. Die Investitionskosten für die 660 km lange Strecke summieren sich auf bis zu 42 Mrd Dollar. Das Projekt befindet sich in einem frühen Planungsstadium. Vor 2035 rechnen die Verantwortlichen nicht mit einer Eröffnung.

Amtrak nimmt viel Geld in die Hand



Der Staatskonzern Amtrak investiert insgesamt 50 Mrd Dollar

Amtrak beabsichtigt den Neubau von 39 Strecken mit Normalgeschwindigkeit. Damit sollen ein Dutzend Metropolen ans nationale Bahnnetz angeschlossen werden. Zugleich will der Staatskonzern seine überalterte Eisenbahnflotte sowie Bahnhöfe, Tunnel und Brücken modernisieren. Dafür nimmt Amtrak 50 Mrd Dollar in die Hand. Bis 2031 sollen rund 40% aller Personenwaggons ersetzt werden.

Bei allen Bahnprojekten ergeben sich umfangreiche Zuliefermöglichkeiten für ausländischen Anbieter. Beim Brightline West Project zeichnet sich bereits jetzt deutlich ab, wer die potenziellen Anbieter der Lokomotiven und Waggons sein werden: Alstom und Siemens. Die beiden Konkurrenten sind zugleich „Hoflieferanten“ von Amtrak. So wird Alstom 28 Züge liefern, die in den nächsten Jahren die sogenannte Acela-Flotte ersetzen. Deren Züge sind die schnellsten des Bahnkonzerns und verbinden Metropolen wie Washington und New York miteinander. Siemens liefert 83 „Airo“-Züge.

Jedoch gilt bei öffentlichen und staatlich geförderten Projekten eine Mindestquote an lokaler Wertschöpfung. Zwar existieren Ausnahmen, wenn es keine heimischen Anbieter gibt oder deren Produkte zu teuer sind. Das trifft insbesondere auf den Hochgeschwindigkeitsbereich zu. Dennoch müssen Anbieter, die ins Geschäft kommen wollen, zumindest einen Teil ihrer Produktion in den USA vornehmen. Siemens Mobility beispielsweise unterhält eine Fertigung in Kalifornien und baut für 220 Mio Dollar ein neues Werk in North Carolina, das 2024 eröffnet werden soll.

USA / TECHNOLOGIE: CHINA KÖNNTE APPLE ENTGLEITEN

Die Aussichten für den weltweiten Smartphone-Markt scheinen endlich stärker zu werden. Chinesische Mobiltelefonhersteller wie Huawei, die durch die US-Sanktionen aus dem Rennen geworfen wurden, steigen wieder ein. Für Apple wiederum verkompliziert das die Geschäftsperspektiven in China - die zweitgrößte Umsatzregion des Unternehmens nach Nordamerika.

Huaweis chinesischer Rivale Xiaomi, der am Montag seine Ergebnisse für das dritte Quartal vorlegte, drängt ebenfalls in das Premium-Segment, Apples Kerngeschäft.

Derzeit befinden sich die weltweiten Smartphone-Lieferungen auf dem niedrigsten Stand der vergangenen zehn Jahre, nach einem Rückgang um 11% im vergangenen Jahr, so das Marktforschungsunternehmen IDC. Für 2023 könnte der Markt noch einen weiteren Rückgang verzeichnen - aber jüngst hat sich die Lage gebessert. Laut IDC gingen die Smartphone-Lieferungen im dritten Quartal im Vergleich zum Vorjahr nur um 0,1% zurück. Die Probleme in der Lieferkette, die die Branche seit 2022, dem Ende des Elektronik-Booms in der Pandemie-Ära plagen, könnten sich endlich auflösen.

Auch in China, das sich deutlich schlechter als der Weltmarkt entwickelt hatte, ziehen die Smartphone-Lieferungen an. Laut Counterpoint Research stiegen die Umsätze in den vier Oktober-Wochen 11% im Vergleich zum Vorjahr. Huawei war der Top-Performer: dessen Umsätze stiegen um Vorjahresgleich um mehr als 90%.

Huawei und Xiaomi nehmen immer mehr Marktanteile ein



Huawei hat trotz Beschränkungen ein 5G-fähiges Smartphone herausgebracht

Huaweis Umsatz war eingebrochen, nachdem die USA Sanktionen verhängt hatten, die 2019 den Zugang des Unternehmens zu hochentwickelten Chips einschränkten. Huawei scheint diese Hürden im August jedoch mit der Markteinführung des Mate 60 Pro, einem 5G-fähigen Smartphone, überwunden zu haben. Auch Xiaomi hat sich in letzter Zeit gut entwickelt, mit einem Umsatzplus von 33% im selben Vier-Wochen-Zeitraum im Oktober. Bei Apple hingegen gingen die Umsätze laut Counterpoint im einstelligen Prozentbereich zurück.

Außerhalb von China steht Huawei ein härterer Kampf bevor, da die US-Sanktionen bedeuten, dass das Unternehmen immer noch keine Produkte wie das Google-Betriebssystem Android verwenden darf. Die Erholung des globalen Smartphone-Marktes wird jedoch auch Unternehmen wie Xiaomi und Oppo zugute kommen, die nie von den Huawei-ähnlichen US-Sanktionen betroffen waren. Xiaomi liefert rund 80% seiner Smartphones in Länder außerhalb Chinas, wie Daten von IDC zeigen. Die veröffentlichten Ergebnisse zeigen, dass der Umsatz im vergangenen Quartal gegenüber dem Vorjahr um 1% zugelegt hat.

Xiaomi hat sich auf die Verbesserung der Gewinnmargen konzentriert, indem es eine hochwertigere Produktmischung forciert hat. Das ist eine Abkehr von der Strategie des Unternehmens, die auf Kosten der Rentabilität stärker auf Mengenwachstum setzte. Die operative Marge von Xiaomi verbesserte sich im dritten Quartal auf 7,1%, von 6 im Vorquartal.

Die sich abzeichnende Bodenbildung auf dem globalen Mobiltelefonmarkt ist ein gutes Zeichen für alle Gerätehersteller. Aber mit Huawei, das wieder im Spiel ist, und Xiaomi, das auf teurere Handys setzt, könnte sich der Kampf um Kunden anders entwickeln. Außerdem ist die Xiaomi-Aktie aus Sicht der Anleger immer noch relativ günstig: Mit Kursen, die nur halb so hoch sind wie 2021, wird das Unternehmen laut S&P Global Market Intelligence derzeit mit dem 23-fachen der für die kommenden 12 Monate erwarteten Gewinne gehandelt, während Apple mit etwa 29 bewertet wird.

ZENTRALAMERIKA / AUSSENHANDEL: WIE EIN MARKT-EINTRITT GELINGEN KANN

Im mexikanischen Monterrey soll die sechste und weltweit größte Gigafactory des US-Autobauers Tesla entstehen. Knapp 10 Mrd US-Dollar lässt sich der Elektropionier die neue Anlage 150 km südlich der Grenze zu Texas kosten, allein das Grundstück ist so groß wie 3.400 Fußballfelder.

Nicht nur Elektroautos könnten hier dem Vernehmen nach ab 2026 vom Band laufen, auch die Herstellung von Batterien und weiteren Produkten ist im Gespräch. Die lokale Wirtschaft hofft auf den "Tesla-Effekt": Im Idealfall folgen der Ansiedlung des Industrieunternehmens weitere Investitionen sowie zahlreiche neue Ansiedlungen. So könnte nicht nur der Großraum Monterrey, sondern der komplette Bundesstaat Nuevo León profitieren.

Auch die restliche Wirtschaft Mexikos hat derzeit eher "Luxusprobleme". Viele Unternehmen, vor allem aus Asien, verlagern ihre Produktion zum südlichen US-Nachbarn. Die Industrieparks sind zu 94% ausgebucht, die Wartelisten in den besten Industrieparks werden immer länger. Besonders

beliebt sind Standorte wie Monterrey im Norden des Landes, in der Nähe der Grenze zu den USA. Dennoch buhlen die einzelnen Bundesstaaten regelrecht um die Investitionen der Firmen. Auch solche, die weiter im Inland liegen, sind attraktive Ziele zum Markteintritt, etwa für den Automobilsektor: In Puebla haben sich zahlreiche Zulieferer in Industrieparks des Betreibers Finsa angesiedelt, da hier bereits Fahrzeuge von Audi und VW vom Band laufen.

NAFTA-Nachfolger stärkt Nachbarn

Ebenfalls in die Karten spielt Mexiko das Freihandelsabkommen USMCA: Der NAFTA-Nachfolger regelt, dass Produkte mit Ursprung in Kanada, den USA und Mexiko innerhalb der drei Länder zollfrei gehandelt werden können - unter der Voraussetzung, dass die Produkte einen bestimmten regionalen Wertschöpfungsanteil beinhalten.

Das stärkt die Position der Mittelamerikaner im regionalen Wettbewerb, denn um die Ursprungsregelungen zu erfüllen, müssen sich Zulieferer rund um den Haupthersteller ansiedeln. Das könnte für Mexiko ein entscheidender Vorteil sein - vor allem im Hinblick auf den Handelskrieg zwischen den USA und China.

Zwar profitiert der südliche Nachbar von der Nähe und den Handelserleichterungen mit den USA, gleichzeitig stehen sie aber zunehmend im Wettbewerb um Investitionen mit Kanada. Die Vereinigten Staaten sind nämlich nach wie vor ein äußerst beliebtes Ziel für Ansiedlungen: Energie kostet vergleichsweise wenig, Zukunftsbranchen wie Technologie boomen.

Während die Direktinvestitionen deutscher Firmen in den USA seit Jahrzehnten wachsen, gibt es aktuell deutlich mehr Beratungsbedarf beim Markteintritt oder bei der Erweiterung bestehender Geschäftstätigkeiten vor Ort. Grund sind die zwei große Subventionspakete.

Viel Beratungsbedarf aufgrund neuer Verordnungen

Der "Inflation Reduction Act" sieht Milliardenhilfen für Klimatechnologien vor - und führt zu immer mehr Investitionen von deutschen Unternehmen. Allen voran deutsche Automobilhersteller, die schon lange Zeit in den USA tätig sind, bauen ihre Präsenz mit Staatshilfen aus.

Weitere 280 Mrd Dollar stehen durch den "Chips and Science Act" bereit. Damit wollen die USA die Halbleiterproduktion im Land ausbauen und so die außenwirtschaftliche Abhängigkeit verringern. Große US-Konzerne wie Micron oder Texas Instruments errichten neue Fabriken, und auch immer mehr deutsche Unternehmen siedeln sich in Richtung Silicon Valley an, um an dem Halbleiter-Boom teilzuhaben. Bosch hat im Frühjahr bekanntgegeben, künftig Halbleiter in den USA zu fertigen. Subventionen haben dem Vernehmen nach für die Entscheidung eine wichtige Rolle gespielt.

Um das meiste aus den Subventionspaketen herauszuholen, brauchen Unternehmen versierte Berater. Und auch die Finanzierungsoptionen für mögliche Investitionen vor Ort sollten gut durchdacht sein. Es gibt nämlich wenige US-Banken, die Investitionen über alle Bundesstaaten hinweg finanzieren.

Hinzu kommt, dass die Niedrigzinspolitik Spuren auf dem US-Finanzmarkt hinterlassen hat, weshalb es insbesondere für ausländische Unternehmen schwieriger geworden ist, an Kredite zu kommen. Seit die Zinsen wieder steigen, bereinigen viele lokale Banken ihr Portfolio, kündigen Kreditlinien ihrer ausländischen Kunden oder verlängern bestehende Verträge nicht, selbst bei langjährigen Geschäftsbeziehungen.

Die Landesbank Baden-Württemberg betreut vom Standort New York City aus seit mehreren Jahrzehnten Unternehmen aus der DACH-Region und deren Töchter bei Unternehmensfinanzierungen. In Mexiko gibt es zudem eine Finanzierungsgesellschaft, die LBBW México Sofom. Von hier aus werden auch andere südamerikanische Märkte wie Peru, Kolumbien und Argentinien bedient.

German Centre hilft beim Netzwerken

Dank der langjährigen Expertise unterstützt das German Centre mit Sitz in Mexiko City Unternehmen dabei, sich ein Netzwerk auf dem mexikanischen Markt aufzubauen. Hier gibt es nicht nur kulturelles Wissen, sondern das Haus ist beliebter Treffpunkt der deutschen Community.

Mieter können durch die guten Kontakte zu Institutionen und Behörden einfach Zugang zu Netzwerken erlangen und profitieren vom Informations- und Erfahrungsaustausch. Im German Centre sitzen

neben den wichtigen Ansprechpartnern der Institution auch Mitarbeiter der LBBW, Steuerberater und Anwälte sowie die deutsch-mexikanische Handelskammer CAMEXA.

Asien/Ozeanien

BANGLADESCH / RECHT: LKSG – ANFORDERUNGEN UND AUSWIRKUNGEN

Das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) ist im Januar 2023 in Kraft getreten. In den Anwendungsbereich fallen Unternehmen ab 3.000 Arbeitnehmern. Für Firmen mit mindestens 1.000 Arbeitnehmern gilt das Gesetz ab Januar 2024. Der gesetzliche Sorgfaltspflichtenkatalog umfasst folgende Elemente: Einrichtung eines Risikomanagements und Durchführung einer Risikoanalyse, Abgabe einer Grundsatzklärung, Verankerung von Präventionsmaßnahmen, Ergreifen von Abhilfemaßnahmen bei festgestellten Rechtsverstößen, Einrichtung eines Beschwerdeverfahrens, Dokumentations- und Berichtspflicht.

Indirekt betroffene Zulieferer

Kleine und mittlere Unternehmen, die zwar nicht den gesetzlichen Sorgfaltspflichten des LkSG unterliegen, können mit den Anforderungen des Gesetzes in Berührung kommen, wenn sie als Zulieferer von Waren und Dienstleistungen für ein anderes Unternehmen fungieren, das wiederum den LkSG-Pflichten unterliegt. Das KMU gilt dann als unmittelbarer Zulieferer.

Als solcher muss er von dem verpflichteten Unternehmen in seine konkrete Risikoanalyse und eventuell auch in Präventions- und Abhilfemaßnahmen einbezogen werden.

Am 1. Juni 2023 hat das EU-Parlament seine Verhandlungsposition zur Richtlinie beschlossen, derzeit laufen die sogenannten Trilog-Verhandlungen zwischen den drei Institutionen über die finale Version.

Künftig werden keine neuen Bundesdeckungen mehr für Exporteure übernommen, die so schwerwiegende Verstöße gegen das LkSG begangen haben, dass sie von der Vergabe öffentlicher Aufträge ausgeschlossen sind (§ 22 LkSG).

Handels- und Investitionstätigkeiten deutscher Unternehmen

Deutsche Importe möglicher risikobehafteter Produkte aus Bangladesch		
Produktgruppe	Produkt	(2021; in Mio US-Dollar)
Textilien/Bekleidung	Bekleidung und Bekleidungszubehör	7.770
	Konfektionswaren	146
	Teppiche und andere Fußbodenbeläge	9
Nahrungs- und Genussmittel	Fische, Krebs- und Weichtiere; Zubereitungen daraus	59
	Tabak und Tabakerzeugnisse	8
Rohstoffe	Metallurgische Erze und Metallabfälle	4
	Spinnstoffe (vor allem Jute) und ihre Abfälle	4
Bearbeitete Waren	Schuhe	157
	Straßenfahrzeuge	62
	Reiseartikel, Handtaschen	21
	Waren aus Kunststoff	9
	Feinkeramische Erzeugnisse	8
	Kinderwagen, Spielzeug, Spiele und Sportgeräte	6
	Nachrichtentechnik, Zubehör	5

Quelle: Statistisches Bundesamt 2023

Unternehmen sind verpflichtet, im Rahmen des Risikomanagements eine Analyse im eigenen Geschäftsbereich sowie beim unmittelbaren Zulieferer (regelmäßige Risikoanalysen) und in bestimmten Fällen auch beim mittelbaren Zulieferer (anlassbezogene Risikoanalysen) zu ermitteln.

Der eigene Geschäftsbereich umfasst dabei jede Tätigkeit zur Herstellung und Verwertung von Produkten und zur Erbringung von Dienstleistungen, unabhängig davon, ob sie an einem Standort im In- oder Ausland vorgenommen wird. Insofern sind die weltweiten Tätigkeiten in sämtlichen Betriebsstätten, Fabriken, Lagern und Büros zu betrachten. Bei konzernangehörigen Unternehmen kann der Geschäftsbereich des Tochterunternehmens unter bestimmten Voraussetzungen zum Geschäftsbereich des Mutterunternehmens gehören (vgl. § 2 Abs. 6 LkSG).

Zur Risikoanalyse und Prävention in der gesamten Lieferkette, also auch bei mittelbaren Zulieferern mit denen keine Vertragsbeziehung besteht, sind Unternehmen nur dann verpflichtet, wenn sie substanziierte Kenntnis über mögliche Menschenrechtsverletzungen in der Lieferkette haben. Also müssen tatsächliche Anhaltspunkte vorliegen, die eine solche Verletzung möglich erscheinen lassen. Dies sind etwa Medienberichte, Beschwerden, Vorfälle in der Vergangenheit, Zugehörigkeit eines mittelbaren Zulieferers zu einer risikobehafteten Branche.

Etwa 70 deutsche Unternehmen waren im Jahr 2022 in unterschiedlichen Unternehmensformen in Bangladesch aktiv. Sie produzieren oder erbringen dabei Dienstleistungen, überwiegend für den lokalen oder regionalen Markt. Die Anzahl von Unternehmen, die für den Export produzieren oder Rohstoffe nach Deutschland exportieren, ist gering. In Bangladesch gibt es allerdings deutsche Einzelhandelsunternehmen, die über Einkaufsgesellschaften Erzeugnisse durch unabhängige Produzenten vor Ort fertigen lassen. Damit unterhalten die deutschen Firmen zwar keine eigenen Fabriken oder Produktionsstätten in Bangladesch, arbeiten aber in der Regel mit den lokalen Herstellern zusammen.

Wirtschaftsmotor in Bangladesch ist die Textilindustrie mit rund 4,5 Mio Beschäftigten. Der Aufbau sozialer Sicherungsnetze, wie eine flächendeckende Sozialhilfe, Unfall- und Arbeitslosenversicherungen, verläuft jedoch stockend.

Ein weiterer Hebel gegenüber Bangladesch besteht, wenn es nach Verlassen des Least Developed Country-Status im Jahr 2026 und einer dreijährigen Übergangsphase ab 2029 von den GSP+-Zollpräferenzen der EU profitieren möchte - diese sind an höhere Standards beim Schutz von Menschenrechten gebunden.

CHINA / AUSSENHANDEL: EXPORTE FALLEN STÄRKER ALS ERWARTET

Die chinesischen Ausfuhren sind im Oktober überraschend deutlich gesunken. Wie die Zollbehörde des Landes mitteilte, fielen die Exporte um 6,4% zum Vorjahr. Im September hatte das Minus noch 6,2% betragen. Von Dow Jones Newswires befragte Ökonomen hatten mit Minus 3,5% gerechnet.

Die Importe stiegen überraschend um 3% nach einem Rückgang von 6,2% im September. Es war der erste Anstieg seit sieben Monaten. Der Handelsbilanzüberschuss belief sich auf 56,53 Mrd Dollar nach 77,71 Mrd im Vormonat.

CHINA / KONJUNKTUR: WIRTSCHAFT DER VOLKSRE-PUBLIK GIBT GEMISCHTE SIGNALE

Chinas wirtschaftliche Erholung gestaltet sich schwieriger als erhofft. Es gibt eine nachlassende Nachfrage aus dem In- und Ausland, hohe Arbeitslosigkeit unter jungen Menschen, hoch verschuldete Bauträger und steigende Spannungen mit den USA.

Trotz alledem verzeichnete die Wirtschaft im dritten Quartal ein jährliches Wachstum von 4,9%. Die Konjunkturmaßnahmen Beijings scheinen zu wirken, die Probleme sind aber von tiefgreifender systematischer Natur.



Die Kauflust hat sich nach Corona weniger stark belebt als erwartet

Die Kauflust der chinesischen Verbraucher hat sich nach der Aufhebung der Corona-Lockdowns deutlich belebt. Im März stiegen die Einzelhandelsumsätze um 10,6% im Vergleich zum Vorjahr. Doch der Schwung ließ bald nach. Im Laufe des Sommers wuchsen die Einzelhandelsumsätze nur noch um 2 bis 3% und blieben damit weit hinter den Prognosen zurück.

Zwar hat sich die Rate im September auf 5,5% erhöht, doch ist unklar, wie es weitergehen könnte. Die Verbraucher haben sich mit großen Anschaffungen wie Autos, Möbeln, Haushaltsgeräten und Luxusgütern zurückgehalten, so das Datenunternehmen China Beige Book.

Die schwache Weltwirtschaft hat auch die Nachfrage nach chinesischen Waren im Ausland gedämpft. Die Exporte des Landes liegen seit sieben Monaten in Folge unter dem Vorjahresniveau, wenngleich sich die Schrumpfungsrates von 14,5 im Juli auf 6,4% im Oktober verbessert hat.

Die Ausfuhren in die USA, das wichtigste Zielland für chinesische Waren, gingen am stärksten zurück. Bei den Exporten nach Asien gibt es jedoch erste Anzeichen für einen Aufschwung. Das China Beige Book erfasst Exportaufträge für Waren, die in der Zukunft geliefert werden sollen, und die Aufträge aus asiatischen Märkten haben zugenommen, was zum Teil daran liegt, dass viele chinesische Unternehmen jetzt über Länder wie Vietnam nach Amerika exportieren, um die Zölle zu umgehen.

Angesichts der unsicheren wirtschaftlichen Aussichten in China haben viele ausländische Unternehmen ihre Gewinne aus dem Land repatriert, anstatt dort zu investieren. Höhere Zinssätze auf anderen Märkten haben die Kapitalflucht weiter verstärkt. Im dritten Quartal waren die ausländischen Direktinvestitionen im Land negativ, das heißt, die Desinvestitionen waren höher als die Neuinvestitionen im Land.

Mehr Sorgen bereiten die inländischen Kreditvergaben und Investitionen. Das China Beige Book befragt jeden Monat Unternehmen zu ihrer Kreditaufnahme. Deren Anteil ist seit der Pandemie stetig gesunken.

Die Volksrepublik hat auch mit einer schrumpfenden Erwerbsbevölkerung zu kämpfen. Im Januar ist die Bevölkerung des Landes zum ersten Mal seit sechs Jahrzehnten zurückgegangen, und der Anteil der über 60-Jährigen ist von 10% im Jahr 2000 auf fast 20 im vergangenen Jahr gestiegen. Allein von 2019 bis 2022 hat China 41 Mio Erwerbstätige verloren, das sind 5% seiner gesamten Erwerbsbevölkerung.

Das bedeutet jedoch nicht, dass es für die jüngeren Generationen einfacher ist. Die Jugendarbeitslosenquote hat sich seit der Vorpandemie mehr als verdoppelt und lag in diesem Sommer bei über 20%. Beijing hat die Veröffentlichung der Daten eingestellt.

CHINA / MASCHINENBAU: DEUTSCHE UNTERNEHMEN ZEICHNEN EIN TRÜBES BILD

Die aktuelle Geschäftsklimaumfrage des VDMA unter seinen in China aktiven Mitgliedsunternehmen zeigt eine deutliche Belastung der Geschäfte vor Ort. War die Stimmung der Unternehmen im Frühjahr noch ausgeglichen, so hat sich die Situation nun merklich verdüstert: Nur noch 10% der befragten Firmen beurteilen die derzeitige Geschäftslage als gut. Fast die Hälfte, 47%, beschreiben ihre Situation als zufriedenstellend und 43% als schlecht, was zu einer stark negativen Gesamtbewertung von minus 33 Prozentpunkten führt.

Zum Vergleich: Im Frühjahr betrug dieser Wert minus 12 Prozentpunkte und vor einem Jahr, während strikter Corona-Restriktionen in China, lag er bei null, so die Mitteilung des VDMA.

Obwohl bestimmte Sektoren wie Kunststoff- und Gummi-, Textil-, Nahrungsmittel- und Verpackungsmaschinen sowie Landmaschinen leicht über dem Maschinenbau-Durchschnitt liegen, ist die Bilanz der positiven und negativen Antworten auch in diesen Bereichen negativ. Die Nachfrage in China für Roboter und Automationslösungen war in den vergangenen drei Jahren sehr hoch, aber auch hier hat inzwischen eine deutliche Abkühlung stattgefunden.

Die Aussichten für die nächsten sechs Monate bleiben trüb. Nur 30% der Unternehmen erwarten eine Verbesserung, während die Hälfte von einer unveränderten und 20% sogar von einer sich verschlechternden Geschäftslage ausgehen.



Der Auftragsmangel ist das zentrale Problem vieler deutscher Unternehmen

Die Kapazitätsauslastung der Konzerne hat einen neuen Tiefpunkt erreicht. Lediglich 8% berichten von einer überdurchschnittlichen Auslastung, 44% befinden sich im normalen Bereich und 48% liegen unter dem normalen Wert.

Der Mangel an Aufträgen ist ein zentrales Problem für viele Unternehmen: 38% sehen ihn als den primären Bremsfaktor. Andere Herausforderungen, wie Rohstoffmangel, Fachkräfteknappheit oder Einschränkungen durch Local-Content-Vorschriften scheinen aktuell nur eine untergeordnete Rolle

zu spielen, so der VDMA. Mehr als die Hälfte der Unternehmen (51%) bewerten ihren aktuellen Auftragsbestand als unterdurchschnittlich, lediglich 11% verzeichnen überdurchschnittliche Werte.

Hinsichtlich der Erwartungen für die kommenden drei Monate herrscht ein ausbalanciertes Bild, jeweils 26% der Befragten prognostizieren eine Zunahme beziehungsweise Abnahme des Gesamtauftragsvolumens. 48% erwarten keine Veränderungen.

Die Daten zu den Auslandsaufträgen zeigen eine etwas positivere Tendenz mit 28% der Unternehmen, die mit überdurchschnittlichen Zahlen rechnen, was auf Vertrauen in die Nachfrage internationaler Märkte schließen lässt. Aber auch hier rechnet jeder Zweite (50%) mit einer stagnierenden Entwicklung ohne bedeutendes Wachstum, während 22% eine Verschlechterung voraussehen.

INDIEN / ENERGIEERZEUGUNG: GRÜNER UND AUTARKER

Indien zählt zu den am schnellsten wachsenden Volkswirtschaften der Welt. Parallel dazu steigt auch der Energiebedarf der Haushalte und Unternehmen. Zwischen 2012 und 2022 legte der Primärenergieverbrauch jedes Jahr um durchschnittlich 3,8% zu, so die Daten der Internationalen Energieagentur (IEA). Bis 2030 dürfte er jährlich um weitere 3% steigen. Brennstoffe wie Erdöl, Flüssigerdgas und Kohle hatten 2022 einen Anteil von 30% an den Gesamtimporten in Höhe von 733 Mrd US-Dollar.

Indien ist abhängig von Energieimporten (2022)			
Energieträger	Jahresverbrauch	Importe	Importanteil
Rohöl (in Mio t)	237	231	97,5%
Erdgas (in Mrd cbm)	58	28	48,3%
Kohle (in Exajoules)	20	5	25,0%

Quelle: Energy Institute Statistical Review of World Energy 2023

Bis 2070 will das Land klimaneutral sein, was vor allem durch einen massiven Ausbau der erneuerbaren Energien erreicht werden soll. Die Regierung will die Stromerzeugung aus Wind, Solar, Biomasse und Wasserkraft bis 2030 auf 500 GW mehr als verdoppeln. Das soll auch dazu beitragen, die Importabhängigkeit bei fossilen Brennstoffen zu verringern.

Relativ stabile Strompreise

2022 wurden knapp drei Viertel des Stroms aus überwiegend heimischer Kohle erzeugt. Die erneuerbaren Energien - einschließlich Großwasserkraftwerken mit einer Leistung über 25 MW - hatten einen Anteil von 23% an der gesamten Stromerzeugung von 1.858 TWh. Die im globalen und auch regionalen Vergleich relativ niedrigen Strompreise sind trotz Ukraine-Krieg stabil geblieben. Im Dezember 2022 lagen sie einschließlich Steuern und Nebenabgaben für Privathaushalte bei umgerechnet 78 Dollar und für gewerbliche Abnehmer bei 116 Dollar je MWh.

Indiens Strombedarf dürfte laut einer IEA-Prognose bis 2030 jedes Jahr zwischen 5 und 6% zulegen. Wachstumstreiber sind die verarbeitende Industrie, die immer mehr produziert und die Privathaushalte, die mehr Strom etwa für die Gebäudekühlung benötigen.

Hinzu kommt der Ausbau der Elektromobilität: Bis 2030 sollen 30% aller neu zugelassenen Fahrzeuge mit Batterieantrieb unterwegs sein. Um den wachsenden Strombedarf decken zu können und die Preise stabil zu halten, muss Indien seine Erzeugungskapazitäten bis 2032 um 70% auf 720 GW ausbauen, so die Berechnung von Fitch Solutions Group.

Die Solarkapazitäten sollen bis 2030 auf 280 GW vervierfacht und die Windkapazitäten von 45 auf 140 GW ausgebaut werden. Indien will auch sein bislang ungenutztes Offshore-Potenzial heben und bis 2030 Windparks mit 37 GW ans Netz bringen. Die erste Ausschreibung über 4 GW im südostindischen Bundesstaat Tamil Nadu wird für Dezember 2023 erwartet.

Die Wasserstoffwirtschaft dürfte künftig eine wichtigere Rolle spielen. Die Regierung will bis 2030 Produktionskapazitäten für jährlich 5 Mio t grünen Wasserstoff aus Wind- und Solarstrom aufbauen. Hierfür stehen in den nächsten sieben Jahren Fördermittel von 2,4 Mrd Dollar bereit. Damit will Indien auch die Importabhängigkeit bei Wasserstoff verringern. Bis 2050 soll sich der Bedarf auf 30 Mio t jährlich verfünffachen. Wasserstoff wird auf dem Subkontinent vor allem für die Produktion von Düngemitteln und Stahl verwendet.

Gute Beteiligungschancen

Der Umbau des indischen Energiesektors bietet auch deutschen Unternehmen interessante Geschäftschancen. Nicht nur für den Ausbau der erneuerbaren Energien, sondern auch bei Projekten zur Steigerung der Energieeffizienz in der Industrie und im Gebäudesektor stehen in den nächsten Jahren milliardenschwere Investitionen an. Daneben muss das Stromnetz erweitert und modernisiert werden, was für eine wachsende Nachfrage für Smart-Grid- und Stromspeicherlösungen sorgt.

MALAYSIA / PERSONAL: FACHKRÄFTEMANGEL WIRFT SCHATTEN VORAUSS

Malaysias Wirtschaft ist 2022 um real 8,7% gewachsen, 2023 soll es um weitere 4% nach oben gehen. Auch die Arbeitsmarktbedingungen bleiben positiv. Die Arbeitslosenquote lag 2022 bei 3,7%, für 2023 sind 3,5% prognostiziert. 65% der Beschäftigten waren im Service tätig.

Allgemeine Arbeitsmarktdaten 2022	
Bevölkerung (in Mio)	33,9
Erwerbspersonen (Bevölkerung älter als 15 und jünger als 65 Jahre, in Mio)	16,0
Erwerbstätige (in Mio)	15,4
Arbeitslosenquote, offizielle (nach ILO-Definition)	3,7%
Analphabetenquote *	4,3%
Universitätsabschluss *	29,8%
* Schätzung./Quelle: Department of Statistics Malaysia 2023; International Labour Organization 2023	

Personal im mittleren und oberen Management, in technischen Bereichen, vor allem mit Berufserfahrung, ist aber teils schwer zu finden. Dies gilt etwa für Ingenieure, Techniker, EDV- und Automatisierungsspezialisten sowie Produkt- und Design-Entwickler. Insbesondere Zukunftsbereiche wie Finanztechnologie, App-Entwicklung und Online-Handel suchen qualifizierte Spezialisten.

Malaysier sind jedoch auch immer weniger bereit, in den schweißtreibenden und niedrig bezahlten Sektoren zu arbeiten. Gastarbeiter aus Nachbarländern füllen diese Lücke. Deren Zahl liegt im Durchschnitt bei 2 Mio Menschen. Hinzu kommen nach Schätzungen eines Arbeitgeberverbandes auf jeden registrierten etwa 2 bis 2,5 unregistrierte Gastarbeiter. Diese stammen überwiegend aus Indonesien, Nepal, Bangladesch und Myanmar. Sie sind vor allem in der verarbeitenden Industrie (36%), in der Baubranche (20%) und auf Plantagen (15%) und in der Gastronomie tätig.

Expats statt Gastarbeiter

Die Regierung versucht seit Jahren, den Zustrom der Gastarbeiter zu drosseln und deren Tätigkeit vorwiegend auf die Bau- und Plantagenwirtschaft zu beschränken. Ziel ist es, den Anteil aller ausländischen Arbeitskräfte auf 20% zu drücken. Derzeit liegt er bei rund einem Drittel aller Erwerbspersonen. Die meisten der ausländischen Arbeiter sind schlecht ausgebildet und stehen dem Wunsch der Regierung nach höherer Produktivität im Weg. Die Verfügbarkeit von kostengünstigen

Gastarbeitern hält die Unternehmen davon ab, ihre Produktion zu automatisieren, argumentieren die Politiker. Um den Zustrom an Gastarbeitern zu erfassen und in die richtigen Sektoren zu lenken, hat die Regierung ein „One Stop Centre“ eingerichtet. Seit April 2017 müssen ausländische Arbeitskräfte ihre Anträge über ein Online-System leiten.

Malaysia ist für arbeitsintensive Industrien zu teuer geworden, sie wandern in kostengünstigere Nachbarländer ab. Die Regierung fördert die Ansiedlung höherwertiger Produktionen, womit wissensbasierte Branchen an Bedeutung gewinnen. Diese erfordern höher qualifizierte Expatriates. Aktuell müssen diese ein Mindesteinkommen von 5.000 Ringgit (1.100 US-Dollar) erhalten. Bei höher qualifizierten Arbeitskräften ist Malaysia aber Nettoexporteur. Den derzeit 250.000 im Land lebenden Expats stehen rund 1 Mio Malaysier gegenüber, die im Ausland arbeiten, davon über die Hälfte in Singapur.

Zur größten Herausforderung zählt die Aus- und Weiterbildung. Da die Bildungseinrichtungen ihre Absolventen nicht ausreichend auf das Berufsleben vorbereiten, gehen die Unternehmen notgedrungen dazu über, ihre Beschäftigten selbst auszubilden. Das Arbeitsministerium verfügt zudem über 21 berufliche Ausbildungsinstitutionen. Ausländische Firmen schicken qualifizierte Mitarbeiter zusätzlich in die Mutterhäuser zur Weiterbildung oder kooperieren mit Einrichtungen vor Ort wie dem German-Malaysian Institute.

Die weit verbreiteten Englischkenntnisse der multiethnischen Bevölkerung sind für ausländische Unternehmen in Malaysia von großem Vorteil. Zudem sprechen über 50% in ihren Familien Bahasa Malaysia, 23% chinesische Sprachen und 7% Tamil und Hindi.

SRI LANKA / INFRASTRUKTUR: US-ENTWICKLER BE- TEILIGT SICH AN HAFENTERMINAL IN COLOMBO

Die US Development Finance Corporation kündigte an, sich mit 553 Mio US-Dollar an dem Projekt Colombo West International Terminal (CWIT) zu beteiligen, wie die indische Zeitung „Business Standard“ berichtet. Die Mehrheit am CWIT-Bauprojekt hält mit 51% die indische Adani Gruppe, weitere Anteilhaber sind die srilankische John Keells Holdings mit 34% sowie die staatliche Sri Lanka Ports Authority mit 15%.

Der Hafen von Colombo ist der größte und geschäftigste Umschlaghafen im Indischen Ozean. Seit 2021 ist er zu mehr als 90% ausgelastet, was den Bedarf an zusätzlichen Kapazitäten signalisiert. Für den Ausbau des westlichen Terminals wurden insgesamt fast 650 Mio Dollar veranschlagt, die Arbeiten begannen 2022. Die Fertigstellung ist für 2025 geplant.

Laut Julie Chung, der US-Botschafterin in Sri Lanka, wird die Entwicklung ein vom Privatsektor getragenes Wachstum auf der Insel erleichtern und während der wirtschaftlichen Erholung des Landes Devisen anziehen.

SÜDKOREA / ZOLL: NEUE PRÄFERENZSÄTZE FÜR 76 GÜTER IM JAHR 2024

Das Finanzministerium sagte der Nachrichtenagentur „Yonhap“ zufolge, dass es die Einfuhrzölle für 76 Industrieprodukte und Lebensmittel im nächsten Jahr senken wird, um die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie zu stärken und die Inflation zu dämpfen.

Von der Gesamtliste der für Präferenzzölle infrage kommenden Güter gehören 19 Produkte zu den neuen Industrien, darunter Halbleiter, Sekundärbatterien und Wasserstoff, und 18 Produkte stehen im Zusammenhang mit dem Automobil-, Stahl- und Chemiesektor.

Zu den landwirtschaftlichen und anderen „inflationanfälligen“ Industriezweigen und Lebensmitteln gehören Futtergetreide, Harnstoff, Hühnerfleisch, Zucker und Kaffee.

Das Land wird in den ersten sechs Monaten des Jahres 2024 im Rahmen eines Kontingents eine Null-Zoll-Politik für Flüssiggas- und Erdgaseinfuhren anwenden. Ob diese Maßnahme weiter ausgedehnt wird, soll später entschieden werden, heißt es weiter.

Die südkoreanischen Verbraucherpreise waren bis Oktober drei Monate in Folge um über 3% gestiegen, obwohl die Inflation in diesem Jahr einen Abwärtstrend aufweist.

Unterdessen kündigte die Regierung an, dass sie weiterhin höhere „Anpassungszölle“ auf 13 frische Lebensmittel erheben wird, darunter gedämpften Reis, gesalzene Garnelen und Shiitake-Pilze.

TAIWAN / WINDENERGIE: JAPANISCHE FIRMEN STEIGEN AUS OFFSHORE-PROJEKTEN AUS

Starke Verzögerungen und steigende Kosten sorgen weltweit für Probleme bei Offshore-Windprojekten. „Bloomberg“ und lokalen Medien zufolge ziehen sich nun japanische Firmen aus den taiwanischen Projekten zurück, dabei ist Taiwan der am schnellsten wachsende Markt für diese Technologie.

Der Öltraffineriekonzern Eneos verkündete, dass er wohl aus dem Yunlin-Offshore-Windprojekt in der Straße von Taiwan aussteigt, nachdem der regionale Energieversorger Shikoku Electric Power beschlossen hatte, sich aufgrund von Verzögerungen, die seine Rentabilität gefährden, aus demselben Projekt zurückzuziehen. Der Stromerzeuger Jera gab bekannt, dass er den Verkauf seiner Beteiligung an Formosa 3 vor der Küste von Changhua im Juni abgeschlossen hat.

„Der Rückzug der Unternehmen deutet darauf hin, dass die Attraktivität von Taiwans Offshore-Windenergie abnimmt, was das Vertrauen der Investoren in den Sektor beeinträchtigen könnte“, sagte Chenyuan Diao von Wood Mackenzie.

Energieziele in Gefahr

Die Windparks bilden das Rückgrat des Plans, den Anteil der erneuerbaren Energien an der Stromversorgung bis 2025 von 8% im letzten Jahr auf 20% zu erhöhen. Bis dahin sollen 5,7 GW an Offshore-Windkapazitäten zur Verfügung stehen, verglichen mit den heutigen 2,1 GW. Die Insel will auch den Einsatz von Erdgas erhöhen, die Kohleverbrennung reduzieren und aus der Kernenergie aussteigen, liegt aber hinter dem Zeitplan zurück.

Die Probleme in der taiwanesischen Windindustrie verschärfen eine Krise, die bereits andere Teile der Welt getroffen hat. Während viele Unternehmen in der Lage sind, Kostenänderungen durch Preiserhöhungen auszugleichen, sind Windkraftanlagen an Verträge gebunden, und verkaufen Strom zu Preisen, die vor Jahren festgelegt wurden und nicht mehr rentabel sind.

In Taiwan verteuern zudem strenge Auflagen die Projekte. Sie schreiben vor, dass Entwickler 60% ihrer Ausrüstung von lokalen Herstellern beziehen müssen, was die Kosten in die Höhe treibt. Die Vorschriften können zu einem starken Anstieg der Offshore-Tarife führen, was die Steuerzahler mit höheren Preisen belastet und zu Verzögerungen bei Installationen führt, so Bloomberg NEF-Analyst Leo Wang.

THAILAND / KONJUNKTUR: WIRTSCHAFTSWACHSTUM VERLANGSAMT SICH IM DRITTEN QUARTAL

Das thailändische Wirtschaftswachstum hat im dritten Quartal aufgrund der schwachen Exporte an Fahrt verloren, obwohl der Tourismus dem Dienstleistungssektor zum Aufschwung verhalf und der private Verbrauch zunahm.

Das BIP stieg im Vergleich zum Vorjahr um 1,5%, verglichen mit einem Wachstum von 1,8% im zweiten Quartal, teilte die zuständige Behörde mit. Die Wirtschaft wuchs saisonbereinigt um 0,8% gegenüber dem Vorquartal. Im zweiten Quartal hatte das Wachstum noch bei 0,2% gelegen. Erica Tay von Maybank Securities Singapore wies auf eine starke Vorjahresbasis hin und dass „der Exportaufschwung gedämpft bleibt“. Moody's rechnete ebenfalls mit einem schwachen Ergebnis.

VIETNAM / KONSUMGÜTER: BLICK ZUM BINNENMARKT

Angesichts der Absatzschwäche in westlichen Ländern wollen Möbelhersteller in Vietnam ihre Absatzmärkte diversifizieren - und gleichzeitig den heimischen Markt besser erschließen. Zwar kämen die Aufträge langsam wieder rein, weil die Lagerbestände in den USA, dem wichtigsten Markt, mittlerweile geschrumpft seien und die Abnehmer sich auf das Weihnachtsgeschäft vorbereiten würden, so Unternehmensvertreter.

Die Importe von Holz und Holzprodukten weisen aber noch nicht auf eine Erholung hin. In den ersten sieben Monaten des Jahres 2023 lagen die Importe um etwa ein Drittel unter dem Vorjahresniveau.

Mehr kaufkräftige Konsumenten

Der vietnamesische Markt ist für die Konsumgüterindustrie attraktiv, weil die Mittelschicht stark wächst. Nach Weltbankkriterien umfasste sie 2021 rund 40% der Bevölkerung. Bis 2030 soll sie um 38 Mio Menschen auf rund 75% anwachsen. Die vermögendere Oberschicht wächst noch schneller. Fitch Solutions zufolge gehörten dieser Gruppe 2022 etwa 3,4 Mio Menschen oder 11% der Haushalte an. Kriterium für diese Klassifizierung ist ein verfügbares Haushaltseinkommen von mindestens 11.000 US-Dollar pro Jahr. Bis 2026 soll sich diese Schicht auf 6,8 Mio, also 20% der Haushalte, verdoppeln. Mordor Intelligence schätzt, dass der vietnamesische Möbelmarkt im Jahr 2023 ein Umsatzvolumen von 1,4 Mrd Dollar erreichen wird. Bis 2028 soll der Möbelmarkt durchschnittlich um 5,3% pro Jahr auf 1,8 Mrd Dollar anwachsen. Kurzfristig ist die Lage aber weniger rosig. Der seit 2019 kriselnde Wohnungsbau und Immobilienmarkt geben der Möbelbranche kaum Impulse. Auch bremst die verhaltene Konjunktorentwicklung die Kauflust vietnamesischer Konsumenten.

BEDEUTENDE MÖBELANBIETER:

Stühle: Tan Thanh, Alpha

Gartenmöbel: Truong Thanh, Thien Minh

Küchenschränke: Tien Dat, Savimex, An Cuong, Tekcom

Bodenbeläge: Sao Nam

Möbel mit gebogenem Holz: Curvetta

Hochwertige Produktlinien: Tran Duc, AA Group, Vietcast, Fine Scandinavia

Vietnamesische Hersteller spielen zum Teil in mittleren Preissegmenten eine Rolle, darunter die Firmen Hoa Phat, An Cuong, Thien An, Kim Thanh, AA Group, AHD Company und Pho Xinh. Hinzu kommt die handwerkliche Möbelfertigung in spezialisierten Dörfern oder Vorstadtvierteln. Diese produzieren für den Heimatmarkt und fertigen zum Beispiel traditionelle holzgeschnitzte Präsentationsmöbel wie Sitzgruppen.

Im Niedrigpreissegment dominieren chinesische, taiwanische oder malaysische Anbieter, während europäische und andere westliche Unternehmen Hochpreissegmente bedienen. Auch wenn sich in der recht jungen vietnamesischen Möbelindustrie nach Darstellung von Branchenvertretern in den letzten Jahren einige gut geführte Spezialisten hervorgetan haben, können nur wenige Hersteller etwa mit chinesischen Anbietern konkurrieren.

Der Möbeleinzelhandel bildet sich erst langsam heraus. Derzeit gibt es etwa ein Dutzend Einzelhandelsmarken, darunter A Concept, Baya, Moho, Jysk, Nha Xinh, Index Living Home, Chilai, BoConcept und Sonder Living. Große Möbelhäuser gibt es etwa eine Handvoll im ganzen Land. Ende Juli 2023 hat der thailändische Einzelhandelskonzern Central Retail ein erstes Geschäft für Inneneinrichtung und Möbel unter der Marke Come Home in Ho-Chi-Minh-Stadt eröffnet. Andere Akteure sind schon weiter: Jysk aus Dänemark unterhält in Vietnam zwölf Geschäfte.

Zu den wichtigsten Auslandsmärkten Vietnams gehören mit Abstand die USA, gefolgt von Ostasien und Europa. Wegen der schwachen Nachfrage nehmen vietnamesische Firmen bislang wenig erschlossene Märkte in den Blick, vor allem Indien und den Nahen Osten. Sie gelten als attraktiv, aber schwierig. Die Golfregion ist für größere Möbelhersteller besonders lukrativ, weil dort große Immobilienprojekte realisiert werden. Firmen wie Tran Duc und die AA Group stellen bereits auf Messen in Dubai aus.

VIETNAM / MASCHINENBAU: DRUCK AUF DEUTSCHE HERSTELLER STEIGT

Vietnam ist in den letzten Jahren zum zweitgrößten Möbelexporteur weltweit nach China aufgestiegen. Das Land exportiert neben Möbeln Energieholz, Sperrholz und Parkett. Seit Mitte 2022 ist jedoch ein starker Rückgang zu verzeichnen. Auch die Aussteller der führenden Messe für Holzverarbeitung in Vietnam, der VietnamWood, berichteten Mitte September 2023 von schlechten Geschäften.

Die Exporte von Holz und Holzprodukten lagen in den ersten acht Monaten des Jahres 2023 um 24% niedriger als im Vorjahreszeitraum.

Die Nachfrageschwäche bei Holzprodukten und ein starker Wettbewerbsdruck aus China machen Maschinenanbietern aus Deutschland und Europa zu schaffen. Vietnam ist bei holzbearbeitenden Maschinen weitgehend ein Importmarkt. Allerdings haben sich die Anteile der wichtigsten Lieferländer für Maschinen in den letzten Jahren deutlich verschoben.

Der Importanteil aus China ist von rund 48% vor fünf Jahren auf 74% im Jahr 2022 gestiegen. Unternehmer auf der VietnamWood-Messe machen dafür ein Zusammenspiel vieler Faktoren verantwortlich. Zunächst seien durch US-Strafzölle seit etwa 2018 verstärkt chinesische Möbelhersteller nach Vietnam gekommen. Sie hätten Fabriken übernommen oder eigene aufgebaut. Dabei kämen verstärkt neue chinesische Ausrüstungen zum Einsatz. Gebrauchtmaschinen dürfen offiziell nicht eingeführt werden, finden aber nach Darstellung von Unternehmern zum Teil doch einen Weg durch den Zoll - sie spielen aber eine geringe Rolle.

Näher am Kunden

Chinesische Maschinenbauer hatten vor der Corona-Krise alle Hände voll zu tun, ihre heimische Möbelindustrie zu versorgen. Mit der Pandemie sank die Nachfrage nach Möbeln im Reich der Mitte. Chinesische Maschinenanbieter bieten unter anderem in Vietnam sehr gute Verkaufskonditionen an, so deutsche Aussteller. Die Preise seien niedrig, Lieferfristen kurz, und zum Teil gewährten die Unternehmen attraktive Zahlungsziele von einem Jahr.

Im Gegensatz dazu fällt bei Maschinen aus Deutschland in der Regel zunächst eine Anzahlung von 30% an. Der Rest muss gezahlt werden, sobald die Maschine verschifft wird. Lieferfristen von anderthalb bis drei Jahren seien typisch, sagen deutsche Maschinenbauer. Während der Krise konnten deutsche und andere europäische Anbieter oftmals nicht liefern, chinesische Firmen hingegen schon.

Mehr Automatisierung

Gleichzeitig hat sich die Qualität der chinesischen Konkurrenzprodukte verbessert. Auch automatisierte und teilautomatisierte Maschinen sind zu niedrigen Preisen erhältlich. Die Automatisierung spielt nach Aussagen von Maschinenbauern eine wachsende Rolle - zumindest bei Möbelherstellern, die für große ausländische Ketten wie Ikea, Nitori, Walmart oder Target tätig sind.

Große Möbelproduzenten oder deren Zulieferer in Vietnam kommen aber laut einigen Maschinenanbietern aus Deutschland vielfach nicht an hochwertigen deutschen oder europäischen Maschinen vorbei. Diese gelten als besonders verlässlich. Taiwanesische Hersteller äußerten zudem die Vermutung, dass die chinesischen Anbieter ihre attraktiven Verkaufskonditionen nicht auf Dauer aufrechterhalten würden.

DEUTSCHLAND / AUSSENHANDEL: DEUTSCHE EXPORTE IN DRITTSTAATEN STEIGEN IM OKTOBER

Die deutschen Exporte in Staaten außerhalb der EU sind im Oktober gestiegen. Wie das Statistische Bundesamt auf Basis eines Frühindikators mitteilte, erhöhten sich die Ausfuhren in sogenannte Drittstaaten gegenüber dem Vormonat saison- und kalenderbereinigt um 1,7% auf 58,4 Mrd Euro. Im Vergleich zum Vorjahresmonat lagen die Exporte um 6,6% niedriger.

Nicht kalender- und saisonbereinigt wurden im Oktober Waren im Wert von 59,7 Mrd Euro in Drittstaaten exportiert. Im Vergleich zum Vorjahresmonat sanken die Exporte um 2,6%.

DEUTSCHLAND / AUSSENHANDEL: STARKER ZUWACHS BEI DEN EXPORTFINANZIERUNGEN

Die KfW Bankengruppe erzielte laut eigenen Angaben in den ersten drei Quartalen 2023 einen Konzerngewinn in Höhe von 1,2 Mrd Euro (Vorjahreszeitraum: 993 Mio) und liegt damit über dem Durchschnitt der letzten fünf Jahre (rund 1,1 Mrd). Das Fördervolumen lag bei 80,8 Mrd Euro und damit - nach dem Ausnahmejahr 2022 - leicht oberhalb des Niveaus der Jahre vor Ausbruch des Ukraine-Krieges (2021: 73,1 Mrd Euro, 2022: 127,9 Mrd). Das Volumen der inländischen Förderung lag in den ersten drei Quartalen des Jahres 2023 bei 57,9 Mrd Euro - gegenüber 60,3 Mrd im Jahr 2021, aber deutlich unter dem Wert von 2022 (112,5 Mrd), so die KfW in einer Mitteilung.



Das Neugeschäft der Export- und Projektfinanzierung verdoppelte sich fast

Das Neugeschäft der Export- und Projektfinanzierung verdoppelte sich nahezu und betrug 20,7 Mrd Euro (2022: 11,7 Mrd). Das Zusagevolumen von KfW Capital stieg im Vergleichszeitraum um etwa 200% auf rund 1,8 Mrd Euro (2022: rund 600 Mio). Diese starke Entwicklung ist unter anderem auf die Verdoppelung der Zusagen des Programms „ERP-VC-Fondsinvestments“, die Zusagen der neuen „Green Transition Facility“ sowie die Zusagen für die Eigenkapital-Bausteine des Zukunftsfonds zurückzuführen.

Die Zusagen der KfW Entwicklungsbank liegen mit 2,1 Mrd Euro (2022: 2,5 Mrd) leicht unter dem Vorjahreswert. Hier haben sich erwartete Neuzusagen in das vierte Quartal verschoben. Die DEG verzeichnet mit 900 Mio Euro (2022: 800 Mio) ein positives Neugeschäft.

Das Betriebsergebnis vor Bewertungen (vor Förderaufwand) beträgt 1,3 Mrd Euro und liegt damit über dem Vorjahresergebnis von 1,2 Mrd. Dabei profitiert der Zinsüberschuss (vor Förderaufwand) mit knapp 2 Mrd Euro (2022: 1,8 Mrd) zunehmend vom gestiegenen Zinsniveau und stellt unverändert die wesentliche Ertragsquelle des Konzerns dar. Das Provisionsergebnis (vor Förderaufwand) liegt mit 445 Mio Euro in etwa auf dem Niveau des Vorjahreswerts von 464 Mio. Der

Verwaltungsaufwand (vor Förderaufwand) liegt mit 1,1 Mrd Euro (2022: 1,07 Mrd) nur leicht über Vorjahresniveau.

Bedingt durch das weiter steigende Zinsumfeld zog die Nachfrage nach Zinsverbilligungsleistungen im Vergleich zu den Vorjahren deutlich an, so die KfW-Mitteilung. Die Bankengruppe unterstützte hier verstärkt zu Lasten der eigenen Ertragslage durch einen erhöhten Förderaufwand im Inlandsgeschäft. Dieser lag mit 261 Mio Euro signifikant über dem Vorjahr (181 Mio).

Das Bewertungsergebnis war geprägt von positiven Beiträgen aus der Kreditrisikovorsorge und den rein IFRS-bedingten Bewertungseffekten aus Derivaten, einen niedrigen positiven Ergebnisbeitrag verzeichnet das Beteiligungsportfolio.

Das positive Risikovorsorgeergebnis im Kreditgeschäft in Höhe von insgesamt 165 Mio Euro (2022: minus 129 Mio) resultiert insbesondere aus der sehr guten Risikosituation des KfW-Kreditbuchs und der Auflösung krisenbedingter pauschaler Risikovorsorge, verlautet es aus Frankfurt.

DEUTSCHLAND / CHEMIE: BASF FINANZIERT NEUEN VERBUND ZUR HÄLFTE MIT CHINESISCHEN BANKEN

BASF beschafft sich etwa die Hälfte der Investitionskosten für den bereits laufenden Bau seines großen chinesischen Verbundstandortes Zhanjiang vor Ort. Chinesische Großbanken stellen dem deutschen Chemieriesen dafür einen Konsortialkredit über 40 Mrd Yuan (rund 5 Mrd Euro) mit 15 Jahren Laufzeit zur Verfügung, wie BASF mitteilte. Finanzvorstand Dirk Elvermann sprach angesichts des aktuellen Niedrigzinsumfelds in China von „sehr attraktiven Finanzierungsbedingungen für BASF“.

Der Konzern bringt die bis zu 10 Mrd Euro teure Gesamtinvestition zu etwa 80% mit Fremdkapital und den Rest mit Eigenkapital auf. BASF wird den Verbundstandort Zhanjiang komplett in Eigenregie betreiben. Nach Ludwigshafen und Antwerpen wird es der drittgrößte des Unternehmens.

FRANKREICH / LUFT- UND RAUMFAHRTTECHNIK: AIRBUS VERFEHLT DIE ERWARTUNGEN

Airbus hat im dritten Quartal Umsatz und Gewinn kräftig gesteigert, aber die Markterwartungen verfehlt. Die Jahresprognose bekräftigte der europäische Luft- und Raumfahrtkonzern. „Die Nachfrage nach unseren Verkehrsflugzeugen ist sehr stark, und die Erholung des Marktes bei den Großraumflugzeugen hält an“, sagte CEO Guillaume Faury laut der Mitteilung. „Wir gehen davon aus, dass die Lieferkette im Zuge des Produktionshochlaufs eine Herausforderung bleiben wird. Vor diesem Hintergrund halten wir an unserer Prognose für das Gesamtjahr fest.“

Im Zeitraum von Juli bis Dezember stieg der Umsatz um 12% auf 14,897 Mrd Euro, wie Airbus mitteilte. Das war der Flugzeugsparte mit einem Umsatzplus von 22% zu verdanken, während die Einnahmen bei Helicopters sowie im Rüstungs- und Raumfahrtgeschäft Defense and Space unter dem Vorjahr lagen. Das bereinigte Ergebnis vor Zinsen und Steuern (Adjusted EBIT) legte um 21% auf 1,013 Mrd Euro zu. Unter dem Strich bleibt ein Nettogewinn nach Steuern und Dritten von 806 Mio Euro nach 667 Mio im Vorjahreszeitraum. Je Aktie verdiente Airbus 1,02 Euro nach 85 Cent.

Die Analysten hatten im Konsens mit einem Umsatz von 15,098 Mrd Euro, einem bereinigten EBIT von 1,142 Mrd Euro und einen Nettogewinn von 837 Mio Euro gerechnet. Den Gewinn je Aktie sahen sie ebenfalls um 6 Cent höher.



*Airbus will bis zum Ende des Jahres
720 Maschinen ausgeliefert haben*

EBIT von 6 Mrd Euro angepeilt

In den ersten zehn Monaten des Jahres lieferte der Hersteller 559 Flugzeuge aus und peilt im Gesamtjahr weiterhin die Auslieferung von 720 Maschinen an.

Das bereinigte EBIT will Airbus 2023 weiterhin auf 6 Mrd Euro steigern, von 5,63 Mrd Euro im vergangenen Jahr. In den ersten neun Monaten wurde davon mit 3,631 etwas mehr als die Hälfte erzielt.

Beim freien Cashflow (FCF) vor Fusionen und Akquisitionen (M&A) sowie Kundenfinanzierungen peilt Airbus weiterhin 3 Mrd Euro an, nach 4,68 Mrd 2022. In den ersten neun Monaten wurden davon 1,04 Mrd Euro erwirtschaftet. Das impliziert, dass dieser Cashflow im Quartal negativ war, denn für das erste Halbjahr hatte Airbus einen FCF vor M&A und Kundenfinanzierungen in Höhe von 1,574 Mrd Euro ausgewiesen.

GROßBRITANNIEN / KONJUNKTUR: BRITISCHE WIRTSCHAFT STAGNIERT IM DRITTEN QUARTAL

Die britische Wirtschaft ist im dritten Quartal 2023 zum ersten Mal in diesem Jahr auf der Stelle getreten, nachdem ein leichtes Wachstum im September einen Rückgang zu Beginn des Quartals ausgeglichen hatte. Das BIP stagnierte zwischen Juli und September im Vergleich zum Vorquartal, in dem die Wirtschaft wie schon im ersten Quartal leicht gewachsen war, wie das Statistikamt in einer ersten Veröffentlichung mitteilte. Von Dow Jones Newswires befragte Ökonomen hatten für das dritte Quartal einen Rückgang um 0,1% erwartet.

Im Vergleich zum Vorjahresquartal wuchs die britische Wirtschaft um 0,6%, wie die Zahlen zeigen. Das entsprach der Konsensprognose von Ökonomen.

Die Bank of England erwartet in den nächsten zwei Jahren ein geringes Wirtschaftswachstum, rechnet aber nicht mit einer Rezession. Erst Ende 2025 werde die Gesamtinflation unter das Ziel von 2% sinken, so die Notenbank.

ITALIEN / INFRASTRUKTUR: RFI INVESTIERT 24 MRD EURO

Italien hat bereits viele Hochgeschwindigkeitsstrecken, für die auch das Kürzel AV/AC (Alta Velocità/Alta Capacità) gängig ist. Die Zuverlässigkeit der Personenzüge ist hoch. Im Jahr 2022 lag die Pünktlichkeitsrate im Regionalverkehr je nach Anbieter bei 90 bis 92%.

Auch im Fernverkehr kamen 77 bis 87% aller Züge 2022 rechtzeitig ans Ziel. Bei der Deutschen Bahn waren es 65%.

Das aus deutscher Sicht wichtigste italienische Bahnprojekt ist, zusammen mit Österreich, die Untertunnelung des Brennerpasses. Der Tunnel wird eine Länge von 55 km haben und soll 2032 öffnen. Auf italienischer Seite fallen dafür Investitionen von 4,2 Mrd Euro an. Für den

Brennerbasistunnel wurde die binationale Gesellschaft BBT SE gegründet, die auch Ausschreibungen durchführt.

Weitere 4,9 Mrd Euro kostet der Ausbau der italienischen Schienenwege bis zum Brennertunnel. Dies betrifft die Strecke von Verona bis Fortezza. Zuständig für den Bau und Erhalt der Bahninfrastruktur ist die staatliche Gesellschaft RFI (Rete Ferroviaria Italiana). RFI hat in den letzten beiden Jahren Ausschreibungen im Wert von 30 Mrd Euro getätigt und vergibt auch Aufträge für die jetzt geplanten Trassen.

Bei Verona wiederum schließt die Brennerstrecke an ein weiteres Großprojekt an: Den Ausbau der Ost-West-Verbindung bis Padua. Hierfür sind 6,4 Mrd Euro veranschlagt. Erste Hochgeschwindigkeitszüge sollen dort 2026 verkehren.

Terrain verteuert Ausbau im Süden

Während die Strecke zwischen Verona und Padua größtenteils in der Ebene verläuft, stellen die topografischen Bedingungen in Südtalien die Planer vor größere Herausforderungen. Häufige Höhenunterschiede erfordern teure Brücken und Tunnel. Zudem spielt dort die Erdbebensicherheit eine wichtige Rolle.

Das mit 13,8 Mrd Euro teuerste italienische Schienenprojekt ist daher der Bau der 207 km langen Hochgeschwindigkeitsstrecke von Salerno nach Reggio Calabria. Diese befindet sich noch im Planungsstadium.

Anspruchsvoll ist auch die neue Schnellverbindung zwischen Neapel an der West- und Bari an der Ostküste. Dabei ist der Gebirgszug des Apennin zu durchqueren. Hierfür sind 6,9 Mrd Euro veranschlagt. Die Fertigstellung soll 2027 erfolgen.

Die vierte Hochgeschwindigkeitsstrecke entsteht auf Sizilien. Sie führt von Palermo an der Nordküste durch das Landesinnere nach Catania im Osten und von dort bis nach Messina im äußersten Nordosten der Insel. Die Kosten belaufen sich auf 11,3 Mrd Euro. Die Arbeiten sollen bis 2028 dauern.

Alpentunnel nach Frankreich

Per Bahn beförderte Güter in Italien (in Mio t)				
Indikator	2019	2020	2021	2022
Güteraufkommen	94,3	90,5	104,5	104,8

Quelle: Eurostat 2023

Die Bahnlinie zwischen Turin und Lyon erhält einen 58 km langen Tunnel. Hierfür sind auf italienischer Seite 6,4 Mrd Euro eingeplant. Zur Realisierung des Projektes wurde die italienisch-französische Gesellschaft Tunnel Euralpin Lyon Torino gegründet. Die Eröffnung für 2032 geplant.

Ein weiteres Großprojekt ist der dritte Gleisstrang am ligurischen Giovi-Pass. Dieser hat überregionale Bedeutung, da damit die Hafenstadt Genua mit Piemont und der Lombardei verbunden werden. Dafür sind 7,9 Mrd Euro veranschlagt. Die Fertigstellung soll 2026 erfolgen.

Das Bahnfrachtvolumen ist in Italien zuletzt stark gestiegen. Die Menge der beförderten Güter war 2022 um 10,8% höher als vor dem Corona-Einbruch 2019.

Bahnfahrpassagierzahlen in Italien (in Mio)				
Indikator	2019	2020	2021	2022*
Passagiere	898,5	398,9	491,8	688,5

* Schätzung Quelle: Eurostat 2023, Ferrovie dello Stato Italiane 2023

Die Fahrgastzahlen im Personenverkehr hatten 2022 noch nicht wieder das Niveau von 2019 erreicht. Dies liegt auch am immer noch geringeren Fremdenverkehr. Im Jahr 2023 stieg die Zahl der Bahngäste stark an: Die Zahl der Ticketverkäufe der Staatsbahnen war in den ersten fünf Monaten um 24% höher als im selben Vorjahreszeitraum.

Mehr Transport auf der Schiene

Italien will 2030 etwa 30% des Güterverkehrs per Zug bewegen. Die Bahn hat jedoch 2021 trotz der jüngsten Zuwachsraten erst 12,6% aller Fracht befördert (Deutschland: 19). Dagegen entfielen in Italien 87,3% auf den Lkw-Verkehr (Deutschland: 73,6).

Die jetzigen Projekte sollen daher auch die Attraktivität der Güterzüge verbessern. Unter anderem investiert die Frachttochter der italienischen Staatsbahn Mercitalia Logistics bis 2031 etwa 2,5 Mrd Euro. Bis 2027 läuft auch das öffentliche Förderprogramm Ferrobonus. Unternehmen können hier einen Zuschuss von 2,5 Euro pro km beantragen, wenn sie Lkw oder Container per Zug befördern lassen.

Im Jahr 2020 gab es in Italien 13 Bahngesellschaften für Gütertransporte. Diese haben mit 2.480 Mitarbeitern 546 Mio Euro umgesetzt. Am Markt vertreten sind auch deutsche Anbieter wie DB Cargo Italia. Im Fahrgastverkehr ist der Umsatz weit höher. Hier haben elf Anbieter 2020 zusammen 5,6 Mrd Euro erwirtschaftet. Die Zahl der Beschäftigten betrug 42.275 Personen.

Den Ausbau des Bahnnetzes ermöglichen auch Fördergelder der Europäischen Union im Rahmen der Aufbau- und Resilienzfazilität. Hieraus investiert Italien bis 2027 insgesamt 29,8 Mrd Euro in den Fern- und in den Öffentlichen Personennahverkehr. Die Fazilität wurde 2021 zur Konjunkturbelebung in der Pandemie und für Investitionen in Zukunftstechnologien wie Digitalisierung und nachhaltige Mobilität geschaffen.

NORWEGEN / E-MOBILITÄT: EIN LAND FÄHRT AUF STROM AB

Nahe der E18, kurz vor dem Containerterminal im östlichen Hafenbereich Oslos harren drei Schnellladesäulen darauf, von schweren Lastwagen oder Bussen angesteuert zu werden. Die klassische Tankstelle nebenan hat mehr Kundschaft. Das Aroma von Diesel und Benzin bleibt der Stadt noch eine Weile erhalten.

Doch der Eindruck, dass es an Schwerlastern mit Batterieantrieb mangelt, täuscht. Auch die Neuzulassungen E-Lkws in Norwegen steigen. Schon 2022 gingen über 200 vollelektrische Laster auf die Straße, hinzu kam eine etwa ebenso große Anzahl an Plug-in-Hybriden. Noch bemerkenswerter ist das Straßenbild im Zentrum Oslos. "Stell dich einfach an eine beliebige Kreuzung und achte auf die Kennzeichen", sagt Unni Berge, Kommunikationschefin von Elbil, Norwegens Elektromobilverband Norsk Elbilforening. Und in der Tat, gefühlt jedes zweite Auto trägt das "E" für Elektro als ersten Buchstaben im Nummernschild. Etwa 30% der Osloer Pkw seien inzwischen vollelektrisch unterwegs, sagt Berge.

Ab 2025 Zulassungsverbot für Verbrenner

Die Autowelt um die Skandinavien herum wird aber wegen einer anderen Zahl blass vor Neid. Monat für Monat kommt eine unglaubliche Menge an Stromern hinzu. Im Jahresverlauf 2023 sind konstant mehr als 80% der Neuen reine Batterieautos, dazu kommen ein paar Hybride. Ergebnis: Von 100 Neuzulassungen sind aktuell nur noch sieben Verbrenner - in Deutschland kommen Elektroautos zeitgleich nur auf einen Anteil von 14,1%.

Norwegen ist schon seit Jahren unter Strom, erstmals 2020 entfiel die Hälfte aller Neuzulassungen auf vollelektrische Pkw. 2025 sollen nur noch Null-Emittenten eine Zulassung erhalten. Jedes fünfte Auto in Norwegen verfügt heute über alternative klimaschonende Antriebe, das waren im September in Summe gut 722.000 der 3,6 Mio Pkw. Und das alles ohne Prämien á la Umweltbonus aus dem Hause Habeck, dem deutschen Wirtschaftsministerium.

Stattdessen stellt das Land die Elektromobilität günstiger, befreit Neuwagen von der Mehrwertsteuer (25%), weitgehend auch von Mautgebühren, schafft andere Anreize wie kostenfreies Parken oder das Fahren auf Busspuren. Zudem fallen die Betriebskosten eines Stromers rapide gegenüber einem Verbrenner ab, wenn die private Kilowattstunde Ökostrom aus dem mit Wasserkraft verwöhnten Land um die 10 Cent pendelt. Ergebnis: Verbrenner sind wegen all der für sie geltenden Steuern, Gebühren und des teuren Sprits kaum noch attraktiv.

Was Deutschland sich von Norwegen anschauen sollte, sei entsprechend das Bonus-Malus-

System, sagt Michael Müller-Görnert, verkehrspolitischer Sprecher im Verkehrsclub Deutschland. Die hiesigen Kaufprämien für E-Autos waren aus dem großen Steuertopf finanziert, der Staat solle aber besser über die Kfz-Steuer steuern. Die Steuer für die fossilen Kraftstoffe müsse sich am CO₂-Ausstoß orientieren, günstiger Diesel sei also aus der Zeit gefallen.

Vorstandsmitglied Markus Emmert vom "Bundesverband eMobilität" erkennt in Norwegen vor allem eine Antriebswende, also den 1:1-Ersatz von Verbrennern. Als wichtiger empfindet er allerdings eine Mobilitätswende, also den Fokus von Autos auf andere Mobilitätsformen zu verschieben. "Die Mobilität der Zukunft muss aus einem bunten Strauß an Möglichkeiten bestehen", sagt Emmert weiter und zählt miteinander kombinierte, intelligent gesteuerte und preisgünstige Angebote von Zug, Bus, Straßenbahn, Shuttle und Abruftaxi auf.

Setzen auf private Ladestationen

Das von der Bundesregierung für 2030 ausgegebene Ziel von 15 Mio E-Autos in Deutschland sei zunächst eine Herausforderung. Alternative Antriebe in Deutschland machen aktuell nur 4,65% bei rund 49 Mio Autos aus, vollelektrische Wagen darben bei etwa 3%.

Auf dem Rückweg vom Containerhafen in Oslos Innenstadt fällt auf, dass nicht an jeder Straßenecke Ladesäulen stehen. Norwegen flankiert den Elektroauto-Boom nicht mit einem übermäßigen Ladeangebot im öffentlichen Raum. Unni Berge von Elbil verweist auf das private Laden, das der Staat fördert. In einem Parkhaus gegenüber dem Hauptbahnhof gibt es eine Ebene mit Ladestationen für E-Autos, mehr davon finden sich etwas außerhalb des Stadtkerns.

Bis einschließlich September gab es in Norwegen 7.131 Schnellladepunkte und 15.708 Normalladestationen, der Zubau hat sich zuletzt verlangsamt. Im lang gestreckten Land stehen nicht zuletzt Fernfahrer und Urlauber vor der Frage, wie gut es elektrisch bis in den hohen Norden an Finnlands und Russlands Grenze geht.

Weil Schnelllader für E-Mobilisten gegenüber langsameren zunehmend an Bedeutung gewinnen, haben Pro-Kopf-Statistiken unterschiedliche Aussagekraft. Ohne Unterscheidung teilen sich etwa 30 Stromer in Norwegen eine Ladesäule, bezogen auf Schnelllader sind es ungefähr 100. In Deutschland ist das Angebot mit 13 E-Autos auf einen Ladepunkt größer, der Ruf nach mehr Schnellladepunkten wird gleichwohl lauter.

Geschäft mit Öl und Gas bleibt

Unweit des Osloer Rathauses stehen derweil zwei Elektro-Vans an einem Ladepunkt Schlange. Allerdings an einem ungewöhnlichen Ort: am Rand der Terminals, von dem Passagierfähren in den Oslo-Fjord ablegen. Norwegen macht auch im Schiffsverkehr sukzessive ernst, die ersten großen Dampfer dampfen seit 2021 nicht mehr. Sofern der Fährverkehr übrigens Lücken im Straßennetz füllt, dürfen E-Autos kostenlos mitfahren. Dass Norwegen auch in den kommenden Jahrzehnten noch viel Geld aus seinen Öl- und Gasfeldern erlösen will, passt aber nicht so recht ins Bild vom Ökoverreiter.

Das Straßennbild in Norwegen ändert sich schnell: Schon heute liegt der Anteil nicht fossil betriebener Fahrzeuge an der Gesamtfahrzeugzahl bei gut 20%. Das sind nach Zahlen der European Alternative Fuels Observatory, einer Einrichtung der EU-Kommission, über 722.000 Stromer.

Vom Elektro-Boom profitieren auch deutsche Autohersteller. Im ersten Dreivierteljahr 2023 setzten Volkswagen (7.106), Audi (1.782) und BMW (1.653) insgesamt über 10.000 ihrer E-Modelle ab. Der Tesla Y führt die Statistik aktuell aber an (15.650).

PORTUGAL / MASCHINENBAU: BOSCH INVESTIERT IN WÄRMEPUMPENPRODUKTION

Am Standort in Portugal sind neue Labore, zwei Fertigungsgebäude und zusätzliche Wärmepumpen-Produktionslinien geplant, teilte der Bosch-Konzern mit. Zudem soll dort mittelfristig eine mittlere dreistellige Anzahl an neuen Arbeitsplätzen entstehen. Aveiro ist neben Eibelshausen in Deutschland und Tranas in Schweden für den Konzern ein wichtiger Standort für sein europäisches Entwicklungs- und Produktionsnetzwerk für Wärmepumpen, für dessen Ausbau Bosch bis zum Ende des Jahrzehnts insgesamt mehr als 1 Mrd Euro aufbringen will.

Die Bosch Home Comfort Group entwickelt und produziert in Aveiro seit vielen Jahren Technologien für die Warmwasserbereitung. Am Standort ist zugleich auch die Entwicklung von Wärmepumpen für Südeuropa angesiedelt. An diesem Standort werden nun auch die Außeneinheiten und wandhängenden Inneneinheiten für die neue laut Bosch „sehr leise Wärmepumpengeneration Compress 5800i AW und Compress 6800i AW mit dem Kältemittel Propan gefertigt“.

Im mittelhessischen Eibelshausen startete dafür zu Jahresbeginn eine Produktionslinie für die Inneneinheit der neuen Wärmepumpengeneration von Bosch. Die Besonderheit der neuen Fertigungslinie bestehe darin, dass die Speicher noch vor Ort in die Inneneinheit der Wärmepumpe eingesetzt werden, was bisher beim Fachhändler erforderlich war, so Bosch. Dadurch reduziere sich die Installationszeit beim Endverwender.

Tranas als traditioneller schwedischer Wärmepumpenstandort fertigt einen Teil der Außeneinheiten und greift auf die langjährige Erfahrung mit der Technologie zurück. Im schwedischen Tranas werden seit 2006 Wärmepumpen für die Bosch Home Comfort Group entwickelt und gefertigt. Der Fokus liegt hier in der Entwicklung von Produkten für den nordeuropäischen Markt.

Osteuropa und Zentralasien

ALBANIEN / ROHSTOFFE: KLEINES LAND MIT GROßEM POTENZIAL

Unter Albanien's Oberfläche verbergen sich große Erdölvorkommen. Der Rohstoffriese Shell erforscht diese Vorkommen. 2018 hatte der britische Konzern dazu ein Abkommen mit der albanischen Regierung unterzeichnet.



Albanien's Erdölvorkommen werden Europas Energiezukunft ändern, so Edi Rama

Fünf Jahre später zeigt sich Premierminister Edi Rama optimistisch und spricht davon, dass die albanischen Funde die Energiezukunft in Europa verändern könnten. Vor ähnlich positiven Behauptungen will Shell noch weitere Untersuchungsergebnisse abwarten. Ihr albanisches Tochterunternehmen Upstream Albania führt das Projekt durch. Die Vorkommen liegen in rund 6.000 m Tiefe in der Nähe der Stadt Berat.

Laut Regierung sei der Konzern bereit bis zu 7 Mrd Euro in das Land zu investieren. Eine enorme Zahl für den kleinen Balkanstaat. Zum Vergleich: Das Bruttoinlandsprodukt Albanien's liegt bei rund 18 Mrd Euro. Noch wurde diese Investitionssumme von Shell aber nicht bestätigt.

Größtes Onshore-Ölfeld Europas

Shell wäre nicht der erste Erdölförderer in Albanien: Das Patos-Marinza Ölfeld ist das größte auf

dem europäischen Festland. Im Jahr 2004 hatte das kanadische Unternehmen Bankers Petroleum die Konzession dafür erhalten. Im Jahr 2016 hat Geo-Jade Petroleum aus China die Kanadier und damit auch das Ölfeld übernommen. Patos-Marinza repräsentiert rund 90% der albanischen Ölproduktion. Täglich fördert das Unternehmen rund 13.000 Barrel. Global gesehen ist das Land damit ein kleiner Akteur.

Geo-Jade spielt eine wichtige Rolle für die Wirtschaft, denn das Unternehmen beschäftigt rund 2.000 Mitarbeiter und hat inklusive Steuern rund 3,5 Mrd Euro im Land ausgegeben. Die von der Firma geförderten Brennstoffe bessern auch die Außenhandelsbilanz auf: Ihre Ausfuhren haben zwischen den Jahren 2020 und 2022 nicht nur mengenmäßig deutlich zugelegt. Ihr Exportwert hat sich gleichzeitig mehr als verdreifacht.

Neben den Ölvorkommen verbergen sich auch signifikante Erdgasvorkommen in Albanien: Laut der US-amerikanischen Exportagentur ITA rund 5,7 Mrd cbm. Häufig werden Öl- und Gasfelder zusammen erschlossen - auch Shell erforscht in Albanien Vorkommen beider Brennstoffe.

Bisher gibt es aber kaum Gasförderung im Balkanstaat. Der Brennstoff soll künftig aus der Trans-Adriatic-Pipeline (TAP) kommen, die Erdgas aus Aserbaidschan nach Italien befördert. Den Entnahmepunkt baut der Betreiber im albanischen Ort Fier.

Übertragungsnetz braucht Update

Um Erdgas in Albanien nachhaltig fördern und nutzen zu können, muss das marode Übertragungs- und Verteilungsnetz neu aufgebaut werden. Der staatliche Gasnetzbetreiber Albgaz unterzeichnete Ende 2022 eine Vereinbarung mit dem spanischen Unternehmen Enagas. Diese sieht eine Übernahme von Anteilen, aber auch gemeinsame Projekte im Bereich Erdgas und Gasinfrastruktur vor. Auch mit anderen internationalen Unternehmen wie Eni oder Snam aus Italien wurden Absichtserklärungen unterzeichnet. Der Neuaufbau des Gasnetzwerks in Albanien dürfte rund 4 Mrd Euro kosten, so Expertenschätzungen. Derzeit plant die Regierung einen Untergrund-Erdgasspeicher in Dumrea. Mittel dafür kommen unter anderem von der Europäischen Entwicklungsbank.

Damit wollen die EU und internationale Geber Investitionen in den maroden Gassektor ankurbeln. Für Albanien könnte heimisches und importiertes Erdgas künftig zu einer weiteren Säule in der Energieversorgung werden.

Der Bergbausektor spielt eine wichtige Rolle in Albanien, allen voran der Abbau von Chromerzen. Das Land gehört laut Weltbank zu den wichtigsten Exporteuren weltweit. Das Mineral wird zu Ferrochrom verarbeitet. Die Industrie stellt daraus zum Beispiel Produkte des täglichen Bedarfs wie Besteck, aber auch Teile für die Autoindustrie her.

Nach Angaben der nationalen Agentur für natürliche Rohstoffe (AKBN) steht die Region Bulqizë für den Abbau besonders im Fokus. Im Jahr 2021 wurden über 650.000 t Chrom produziert, so Zahlen von AKBN. Wichtigstes Unternehmen ist AlbChrome. Erst im Jahr 2022 hat die weltweit tätige Yildirim Group aus Türkei das Unternehmen aufgekauft, auch mit Hilfe eines Darlehens der EBRD. AlbChrome produziert nach eigenen Angaben rund 100.000 t Chromerz und ist insgesamt einer der wichtigsten Exporteure des Landes. Neben einer Mine in Bulqizë betreibt AlbChrome zwei Ferrochrom-Werke und eine Anreicherungsfabrik.

Kupfer ist wichtige Säule

Auch Kupfer und Nickel sind bedeutend in Albanien Bergbau. Im Jahr 2021 wurden laut AKBN rund 620.000 t Kupfer produziert. Das wichtigste Unternehmen ist BerAlb. Dem Konzern gehört etwa die größte Mine beim Berg Munellë sowie das Anreicherungswerk in Fushë-Arrëz. Das einst türkische Investment befindet sich seit 2014 in Besitz des chinesischen Jiangxi Copper. Ein weiteres wichtiges Unternehmen mit einer Mine in Spaç ist TeteAlb. Die Nickelproduktion betrug 2021 laut AKBN knapp 430.000 t, verteilt auf Eisen-Nickel-Legierungen und Nickel-Silikat.

Die Arbeitsbedingungen in Albanien Minen gelten als schlecht: "Es fehlt an Gesundheits- und Arbeitsschutz", sagt Stine Klapper von der Friedrich-Ebert-Stiftung in Tirana im Deutschlandfunk und führt aus: "Es fehlen Standards des Arbeitsschutzes, aber auch Ausrüstung und Training. Und es werden insgesamt veraltete Technologien verwendet."

Um auch weiterhin mit Partnern aus der EU zusammenarbeiten zu können, müssen diese Defizite

behalten werden. Gerade auch vor dem Hintergrund des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes von Bund und EU.

BULGARIEN / LOGISTIK: DIGITALE PLATTFORM FÜR DIE SCHIFFSABFERTIGUNG

Die bulgarische Hafeninfrastrukturgesellschaft ein neues nationales System für den Informationsaustausch in bulgarischen Seehäfen (Bulgarian Port Community System - BulPCS) vorgestellt, berichtet „BTA“. „Anstelle von vier oder fünf verschiedenen Dokumenten werden die Hafenbetreiber ein einziges Konnossement ausstellen. Dies wird den bulgarischen Seehäfen helfen, sich mit den Systemen anderer Institutionen zu integrieren“, erklärte Verkehrsminister Georgi Gvozdeykov. Er fügte hinzu, dass die Plattform 40% der für die Frachtabfertigung erforderlichen Zeit und Kosten einsparen wird. Der Minister erklärte, dass seit Beginn des neuen Programmplanungszeitraums 40 Mio Lewa (rund 20,45 Mio Euro) in die Verkehrsanbindung investiert worden seien.

Die entwickelte digitale Plattform soll die Wettbewerbsfähigkeit der Hafengemeinschaft verbessern. Das Hauptziel ist die Optimierung, Verwaltung und Automatisierung von Hafen- und Logistikprozessen durch die einheitliche Übermittlung von Daten, die Transport- und Logistikketten miteinander verbinden. Das System wurde mit 4 Mio Euro aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung erarbeitet.

RUSSLAND / SANKTIONEN: WESTLICHER ÖLPREISDECKEL WIRD UNTERLAUFEN

Der Ölpreisdeckel des Westens verfehlt derzeit offenbar seine Wirkung: Im Oktober verschifft Russland rund 99% seiner Ölexporte zu Preisen oberhalb von 60 US-Dollar pro Fass, wie der „Spiegel“ berichtet. Dieser Betrag sollte eigentlich die Kappungsgrenze für russisches Öl sein. Zu höheren Preisen dürfen westliche Reeder den Rohstoff nicht mehr transportieren, westliche Versicherungen ihn nicht mehr versichern.



99% von Russlands Ölexporten lagen oberhalb von 60 Dollar pro Fass

Doch die Regelung greift nicht, das zeigen Auswertungen russischer Außenhandelsdaten durch Ökonomen des KSE Institutes in Kyjiw, die der „Spiegel“ einsehen konnte. Selbst über die Ostsee - dort kommen traditionell am meisten westlich versicherte Tanker zum Einsatz - wurden im vergangenen Monat fast gar keine Transporte mehr zu Preisen unterhalb von 60 Dollar abgewickelt.

Laut KSE-Ökonom Benjamin Hilgenstock hat das zwei Ursachen: Zum einen hat Moskau eigene Tankerflotten aufgebaut. Diese „Shadow Fleet“ ist dem Zugriff des Westens bislang weitgehend entzogen. Aus diesem Grund sinkt der Anteil von Öl-Transporten mit westlicher Beteiligung. Zuletzt lag er auf der Ostseeroute allerdings nur noch bei rund 30%.

Doch auch dort, wo westliche Reedereien oder Versicherer noch an Russlands Ölgeschäft beteiligt sind, wird die Regelung offenbar massenhaft unterlaufen. Versicherer und Reeder müssen von ihren Kunden Bescheinigungen einholen, dass diese sich an den Preisdeckel halten. Viele dieser

„Attestations“ werden von kaum bekannten Zwischenhändlern in den Vereinigten Arabischen Emiraten ausgestellt, die erst seit Kurzem auf dem Markt aktiv sind. Seit Monaten ist zudem unklar, ob und von wem diese Schreiben überhaupt kontrolliert werden. Um im obigen Bild zu bleiben: Der Hebel wird nicht nur kleiner, er wird auch nicht einmal richtig gedrückt.

Mutige Maßnahmen gefordert

Die Probleme bedeuten allerdings kein grundsätzliches Scheitern des Preisdeckels. Hilgenstock rät: „Jetzt sind mutige Maßnahmen der Regierungen erforderlich, damit das System wieder funktioniert.“ Dienstleister wie Reedereien und Versicherer sollten in Zukunft mehr als die wertlosen „Attestations“ vorlegen müssen: umfangreichere Belege also, zum Beispiel Kaufverträge mit den tatsächlich bezahlten Preisen, dazu Angaben über die realen Transportkosten, sagt Hilgenstock. Der Westen sollte dafür sorgen, dass Bescheinigungen nur noch von Anbietern mit guter Reputation akzeptiert werden - und so die dubiosen neuen Zwischenhändler aus dem Geschäft drängen.

Anrainerstaaten wichtiger Transportrouten sollen zudem die Versicherungsanforderungen für Schiffe der russischen „Schattenflotte“ anheben. Das KSE Institut ist Teil der Kyjiw School of Economics in der ukrainischen Hauptstadt.

RUSSLAND / ZOLL: EXPORTGEBÜHREN FÜR DÜNGER „AUSGEWOGEN“

Der Mechanismus der flexiblen Exportzölle auf Mineraldünger sei nun ausgewogen, erklärte der stellvertretende Ministerpräsident Denis Manturov gegenüber „Nowosti“.

Das Ministerium für wirtschaftliche Entwicklung hatte zuvor einen Appell von Düngemittelherstellern bezüglich der Abschaffung der Zölle für Ammoniak- und Methanolhersteller und der Senkung der Zölle auf Kalium von 10% auf 3% erhalten. Per 1. Oktober führte die russische Regierung flexible Exportzölle ein, die an den Dollar-Devisenkurs gekoppelt sind. Der Zoll liegt dementsprechend zwischen 4 und 7%. Bei einem Kurs von 80 bis 85 Rubel pro Dollar beträgt der Zoll also 4%. Der höchste Zollsatz von 7% gilt, wenn der Devisenkurs der US-Währung über 95 Rubel liegt. Wenn der Devisenkurs unter 80 Rubel liegt, wird der flexible Zoll auf null zurückgesetzt.

Der flexible Zoll umfasst insbesondere den Export von Strom in Nicht-GUS-Staaten sowie den Export von Kupfer, Zink, Aluminium, Gold, Diamanten, Polymeren und Gummi. Auch auf den Export von Baumaterialien wie Schotter, Kalk, Marmor und Stein werden Zölle erhoben. Gleichzeitig gilt eine Sonderregelung für Düngemittel. Der Zoll auf ihre Ausfuhr beträgt bei einem Dollarkurs von 80 Rubel 10% und unterhalb dieser Schwelle 7%, während der Mindestzoll von der Art des Düngemittels abhängt.

UKRAINE / ENERGIEERZEUGUNG: ERNEUERBARE GEGEN NIEßEN AUSBAUPRIORITÄT

Die ukrainische Regierung plant bis 2032 in ihrem Wiederaufbauplan den Bau von 30 GW Kapazitäten bei erneuerbaren Energiequellen. Im Vergleich zum Januar 2022 - mit einer installierten Kapazität von weniger als 12 GW - wäre dies beinahe eine Verdreifachung.

Am 1. Juli trat ein Gesetz zur Liberalisierung des Energiemarktes in Kraft. Ein freier Strommarkt, die Aufhebung von Preisbeschränkungen und der geplante Aufbau einer Exportwirtschaft würden laut dem Stromerzeuger DTEK den Markteintritt von Erzeugern erneuerbarer Energien fördern. Derzeit erhalten diese nur 40 bis 45% der zustehenden Zahlungen vom Staat. Laut Alexander Podprugin, stellvertretender Leiter des Ukrainischen Windenergieverbandes, DTEK nutzt bereits die neu eröffneten Verkaufskanäle, um den Strom aus seinem Ende Mai eröffneten Windpark Tyligulska abzusetzen.

Aktuell erzeugen 19 Windräder 144 MW Leistung. In einer zweiten Phase sollen Vestas-Turbinen insgesamt 384 MW generieren. Für das Vorhaben im Wert von bis zu 400 Mio Euro werden laut Firmenchef Maksym Timchenko Investoren gesucht. Laut dem Nachrichtenportal Ecolitic wird in der Region Rivne ein Windpark geplant. Das Unternehmen Vitropark Zahidnyi-R plant den Bau von 54 Windrädern mit jeweils einer Höhe von 160 m und einer Gesamtleistung von 320 MW. Die

Windkraftanlage befindet sich derzeit in der Projektierungsphase. Der Bau soll 2025 beginnen und 18 Monate dauern.

Deutsche Entwickler mit dabei

Mitte September 2023 erneuerte die Potsdamer Firma Notus Energy ihr Commitment zur Ukraine. Die Firma stellte bereits 2019 Pläne für drei Windparks mit insgesamt 270 MW installierter Leistung unweit der Hafenstadt Odessa vor. Am Rande einer Ukraine-Reise von Außenministerin Annalena Baerbock unterzeichneten Firmenvertreter eine gemeinsame Absichtserklärung mit Vertretern der ukrainischen Regierung sowie Ukrenergo über die Entwicklung eines Windparks in der Sperrzone von Tschernobyl.

Angedacht sind nach einer ersten Machbarkeitsstudie Kapazitäten von bis zu 1 GW Windenergie. Laut einer offiziellen Stellungnahme des Unternehmens biete der unbewohnte Standort zahlreiche Vorteile. Er sei sozial und ökologisch konfliktarm und könne durch die Modernisierung der alten Kraftwerksinfrastruktur Strom direkt in die Metropolregion Kyjiw liefern.

Installierte Kapazitäten erneuerbarer Energien in der Ukraine (in GW; Januar 2022)	
Quelle	Installierte Leistung
Solar	8,0
Windenergie	1,8
Biogas	1,2
Biomasse	0,3
Kleinwasserkraft	0,1

Quelle: International Energy Charter 2023;
Ukrainische Energiemarktregulierungsbehörde
(HKPEKT) 2023

Die Firma Goldbeck Solar gab Anfang 2023 bekannt, binnen fünf Jahren 500 MW Solarkapazitäten in der Ukraine aufbauen zu wollen. Laut der Finanz- und Investitionsleiterin Olga Kovalchuk laufen derzeit Gespräche mit Kreditgebern und Partnern vor Ort. Während der Außenwirtschaftstage des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz unterstrich sie die Verbesserung des Investitionsklimas dank der Liberalisierung des Energiemarktes in der Ukraine, sowie der Instrumente zu Investitionsabsicherungen der Bundesregierung.

Bisher noch viele Hemmnisse

Aktuell bremsen noch zahlreiche Hürden die Investitionen. Der ukrainische Finanzmarkt unterliegt kriegsbedingten Beschränkungen und bietet daher nur kurzfristige Finanzierungsinstrumente an. Der Rechtsrahmen muss stabiler und transparenter werden. Internationale Förderung und Absicherungsprogramme sollten besser aufeinander abgestimmt werden.

Zudem wünscht sich Kovalchuk eine Liste "sicherer Standorte", in denen keine unmittelbaren Kriegshandlungen zu erwarten sind. Dies soll die Prüfung von Anträgen für erneuerbare Quellen beschleunigen. Auch die Integration der Ukraine ins europäische Emissionshandelssystem wäre von Vorteil, weil sie zur Bankability, also der Finanzierungswürdigkeit des Projekts, beitragen würde, so Kovalchuk.

Der noch vor dem Krieg ins Leben gerufene "Garantierte Verkäufer" - ein staatlicher Mittelsmann zwischen Energieerzeugern und -abnehmern, der den Absatz der gesamten grünen Stromproduktion sicherte - hatte im September 2023 rund 840 Mio Euro Schulden gegenüber den Betreibern von Solar- und Windenergie. Diese muss nun Ukrenergo begleichen, nachdem sie den "Garantierten Verkäufer" übernahm.

In kleinem und großem Maßstab

Sonnenenergie ist auch für DTEK ein wichtiger Baustein seiner Ausbaupläne. Bis 2030 will der private Stromerzeuger seine grünen Kapazitäten auf 2 GW verdoppeln. Das Projekt in Trifanivska in der Region Mykolajiw zeugt dabei von den Gefahren im Krieg. Der 10 MW große Solarpark fiel zeitweise unter russische Besatzung und wurde schwer beschädigt. Die Instandsetzung dauerte vier Monate und beanspruchte einen Großteil des rund 39 Mio Euro umfassenden Reparaturbudgets für 2023.

Weil aber auch ein Umspannwerk und die Netzinfrastruktur unter den russischen Angriffen gelitten haben, konnte weniger als die Hälfte der zu 50% wiederhergestellten Erzeugerkapazitäten eingespeist werden. Solarenergie wird auch im kleineren Maßstab erzeugt. In der Stadt Winnyzja, die den landesweit ersten kommunalen grünen Fahrplan mit konkreten Zielen für einzelne Bezirke und finanziellen Hilfen für Firmen verabschiedet hat, installierte Aurora Multimarket auf einem Verteil-Center für rund 500.000 Euro Solarpaneele mit 350 kW Leistung.

Sie sollen 30% des eigenen Strombedarfs decken und bei Überproduktion das lokale Stromnetz beliefern. Bereits im Sommer 2023 vollendete die Ladenkette Epicentr K ähnliche Anlagen an zwei Läden in Winnyzja. Zusammen mit drei weiteren in Kyjiw verfügt sie nun über Kapazitäten von 6 MW.

UNGARN / GELDPOLITIK: ZINSENKUNG DANK FALLENDER INFLATION

Der Währungsrat der Ungarischen Nationalbank (MNB) hat laut einem Bericht der staatlichen Nachrichtenagentur „MIT“ auf seiner monatlichen Sitzung beschlossen, den Leitzins der Zentralbank um 75 Basispunkte auf 11,5% zu senken. Das schreibt das „Budapest Business Journal“. Der stellvertretende Gouverneur der MNB, Barnabas Virag, hatte bereits einige Tage zuvor eine Senkung um 75 Basispunkte in Aussicht gestellt - der gleiche Wert wie bei der Sitzung im Oktober.

Der Rat beschloss auch eine gleichzeitige Senkung des symmetrischen Zinskorridors, wodurch der Einlagensatz auf 10,5% und der Satz für besicherte Kredite auf 12,5% sank. In einer nach der Sitzung veröffentlichten Mitteilung erklärte der Rat, dass die „starke Disinflation und die Stabilität der Finanzmärkte“ es erlaubt hätten, den Leitzins weiter zu senken. Er fügte hinzu: „Die Risiken im Zusammenhang mit der weltweiten Disinflation und die Volatilität der internationalen Anlegerstimmung rechtfertigen einen vorsichtigen Ansatz in der Geldpolitik.“

Der Rat bewerte laufend die eingehenden makroökonomischen Daten, die Inflationsaussichten und die Entwicklung des Risikoumfelds und werde in den kommenden Monaten auf der Grundlage dieser Faktoren Entscheidungen über weitere Änderungen der geldpolitischen Bedingungen treffen, hieß es in der Erklärung weiter.

Die makroökonomische Entwicklung zeige eine „trendmäßige“ Verbesserung, sagte Virag und verwies auf die einstellige Inflationsrate im Oktober, die anhaltende Verbesserung der Außenhandelsbilanz und das Ende der technischen Rezession. Er fügte hinzu, dass die politischen Entscheidungsträger sich nicht zurücklehnen könnten und eine disziplinierte Geldpolitik betreiben müssten, um Preisstabilität zu erreichen. Er teilte mit, dass die Ratsmitglieder auf der Sitzung auch die Optionen einer Senkung des Leitzinses um 50 beziehungsweise 100 Basispunkte erörtert hätten, sich aber einstimmig für eine Senkung um 75 Basispunkte entschieden hätten.

Senkung unter 11% möglich

Virag räumte einen weiteren Anstieg der Realzinsen ein, da sich die Desinflation beschleunigt habe, und sagte, dass positive Realzinsen den weiteren Rückgang der Inflation unterstützten. Er stellte in Aussicht, der Leitzins könnte bis zum Jahresende unter 11% fallen und bis Februar 2024 einen einstelligen Wert erreichen. Zu den makroökonomischen Aussichten äußerte er, dass die Inflation zum Jahresende bei etwa 7% liegen könnte, und fügte hinzu, dass die kurzfristigen Preisanpassungsmuster ein ähnliches Bild wie in der Zeit vor 2020 zeigten.

Die Hochfrequenzdaten ließen darauf schließen, dass sich die Wirtschaftsleistung gegen Ende des Jahres weiter verbessern werde, nachdem das BIP im dritten Quartal um 0,9% gegenüber dem Vorquartal gestiegen sei. Die Leistungsbilanz, die im September erneut einen Überschuss aufwies, könnte sich „noch stärker verbessern als bisher erwartet“, fügte er hinzu.

Ungarn war im vergangenen und in der ersten Hälfte dieses Jahres lange Zeit deutlich das unrühmliche EU-Schlusslicht bei den Inflationsdaten gewesen, mit einer Rate von bis zu rund 25% im Jahresdurchschnitt 2022 verglichen mit dem Vorjahr - für Lebensmittel sogar noch deutlich mehr. Die nächstschlechtesten EU-Länder hatten dagegen um 15% gelegen.

USBEKISTAN / GESUNDHEITSWESEN: AUFBRUCHSTIMMUNG EBBT NICHT AB

Die usbekische Regierung will die medizinische Fürsorge auf ein neues qualitatives und quantitatives Niveau heben. Ohne Investitionskredite, Medizintechnik sowie wirtschaftliches und fachliches Know-how aus dem Ausland kann das Land die Herausforderungen beim Umbau seines Gesundheitssystems nicht stemmen.

Ausländischen Firmen bietet sich somit ein vielfältiges Geschäftsfeld auf dem Gesundheitsmarkt des mit gut 36 Mio Einwohnern bevölkerungsreichsten Landes Zentralasiens. Die meisten Projekte sind auf viele Jahre angelegt und bilden eine solide Basis für langfristige Kooperationen.

So können ausländische Unternehmen Medizintechnik und Pharmaka liefern, sich am Bau von Krankenhäusern beteiligen, medizinische Dienste gewähren, an der Weiterbildung von Fachkräften mitwirken und die Digitalisierung im Gesundheitswesen unterstützen.

Absatz dürfte sich verdoppeln

Branchenkenner erwarten, dass der jährliche Absatz von Medizintechnik bis 2028/2029 auf bis zu 1 Mrd US-Dollar steigt, gegenüber circa 500 Mio Dollar im Jahr 2022. Importe prägen das Marktgeschehen. Die etwa 30 kleinen und mittleren Hersteller im Land produzieren zumeist technisch weniger anspruchsvolle Ausrüstungen. Der Import von neuer Medizintechnik, Komplettierungs- und Ersatzteilen sowie medizintechnischen Materialien ist bis Januar 2025 von Einfuhrzöllen und Mehrwertsteuer befreit.

Dem Investitionsstau bei Krankenhäusern will die Regierung jetzt mit öffentlich-privaten Partnerschaften (PPP) begegnen. Geplant sind Mehrprofilkrankenhäuser in den Regionen Fergana, Samarkand, Dschissach und Kaschkadarja. Das Engagement privater Partner schließt die Finanzierung, Projektierung, den Bau und den Betrieb mit ein. Die Internationale Finanz-Corporation (IFC) unterstützt die Projekte mit Beratungsleistungen und hilft dabei, ausländische Partner zu gewinnen. Die Ergebnisse der Präqualifizierung für das 880-Betten-Krankenhaus in Fergana sollen im Herbst 2023 bekannt gegeben werden. Ausschreibungen für die anderen Objekte befinden sich in einer frühen Vorbereitungsphase. Die IFC will auch PPP-Projekte für bildgebende Verfahren in der medizinischen Diagnostik (MRT- und CT-Diagnostik) sowie regionale Zentren für Strahlentherapie auf den Weg bringen.

Zahlreiche Betreibermodelle gestartet

Öffentlich-private Partnerschaften im Gesundheitswesen außerhalb des Krankenhaussektors praktiziert Usbekistan seit 2020. Die Regierung sieht in dem neuen Regelungsmuster zwischen öffentlicher Hand und Unternehmen nicht nur eine bloße Beschaffungsmaßnahme. Es hilft dem Staat auch dabei, seine Verpflichtungen in der Gesundheitsfürsorge zu erfüllen.



Die medizinische Versorgung wird umfassend modernisiert

Die Entwicklungsstrategie des Landes für 2022 bis 2026 sieht vor, in jenen Jahren PPP-Projekte mit einem Investitionsvolumen von 275 Mio Dollar im Gesundheitswesen zu implementieren. Unter den bisher auf den Weg gebrachten PPP-Vorhaben in der Hauptstadt Taschkent ragen ein klinisch-diagnostisches Labor, Health Lab Plus, sowie das medizinische Cluster des Rehabilitationszentrums, Synteco Health Clinic, hervor. Bei den regionalen Dialysezentren handelt es sich um das erste internationale Betreibermodell im usbekischen Gesundheitswesen.

Privatsektor soll schon bald dominieren

Das Volumen der jährlich gewährten medizinischen Dienste in Usbekistan ist in den Jahren 2018 bis 2022 real im Schnitt um 12,6% gewachsen. Auch wenn das Leistungsvolumen mit insgesamt rund 600 Mio Dollar (2022) noch gering ist, befindet sich die Branche im Aufschwung.

Dieser Trend wird von den Aktivitäten privater Anbieter stark beflügelt. Die Anzahl privater medizinischer Einrichtungen dürfte bis Ende 2023 auf circa 9.000 steigen. Das wären rund 5.000 mehr als 2017, dem letzten Jahr vor dem Start der Gesundheitsreform.

Private Kliniken dürfen ihre Leistungen in gut 130 Behandlungsfeldern anbieten. Noch vor wenigen Jahren waren es lediglich 50. Bis 2026 soll sich der Anteil des Privatsektors an der medizinischen Fürsorge im Land im Vergleich zu 2022 auf bis zu 60% verdoppeln. Allein im bisherigen Jahresverlauf 2023 verabschiedete die Regierung mehrere Dokumente, die private Engagements in der Gesundheitsversorgung ankurbeln sollen.

Hierzu zählen: steuerliche Vorzugsbedingungen (Befreiungen von der Gewinnsteuer/ Steuer auf erwirtschaftete Umsätze), erleichterte Erteilung von Lizenzen (darunter Aufweichung strenger Sanitär- und Baustandards bei medizinischen Objekten), weniger Bürokratie bei der Gewinnung ausländischer Fachkräfte für kurzfristige praktische Einsätze und die Weiterbildung in den Kliniken.

Usbekistan hat seit der 2018 gestarteten Reform schon einige Fortschritte im Gesundheitswesen erreicht. Dennoch bleibt der Nachholbedarf groß. Mit neuen Initiativen will die Regierung die Reform vorantreiben und die Gesundheitsversorgung weiter verbessern. So ist unter anderem vorgesehen, bis Ende 2026 eine flächendeckende Pflichtversicherung für alle Bürger einzuführen. Das Ziel ist, den Anteil der Privatausgaben an den Gesamtausgaben für das Gesundheitssystem deutlich zu reduzieren.

Die aktuelle Quote der sogenannten Out-of-Pocket-Zahlungen beträgt über 60%, da viele Leistungen selbst bezahlt werden müssen. Bei der Primärversorgung setzt Usbekistan in Zukunft stärker auf das Hausarztprinzip. Praxen sollen modernisiert und flächendeckend verfügbar sein. Ältere Menschen werden am 2024 Zugang zu einem gezielten Vorsorgeprogramm haben, mit dem schwere Erkrankungen früher erkannt werden sollen.

Naher Osten und mittlerer Osten

ISRAEL / KONJUNKTUR: ZENTRALBANK WARNT VOR WIRTSCHAFTSSCHÄDEN

In Israel wächst die Sorge über die wirtschaftlichen Schäden, die der Gaza-Krieg verursachen wird. Laut der aktuellen Herbstprognose der israelischen Zentralbank soll die Wirtschaftsleistung im vierten Quartal 2023 real um 4,3% schrumpfen. Die Auswirkungen des Krieges werden vor allem beim Privatkonsum und den Importen spürbar sein.

Nach Berechnungen von GTAI könnte der Privatverbrauch in den letzten drei Monaten des Jahres um 15% einbrechen, die zivilen Einfuhren nach Israel sogar um 22%. Michel Weinberg, Geschäftsführer der Deutsch-Israelischen Industrie- und Handelskammer, erklärt in einem Interview, dass der Außenhandel bislang funktioniert, er aber Verzögerungen bei der Abwicklung, etwa bei der Zollfreigabe, nicht ausschließen könne.

Bei den Bruttoanlageinvestitionen meldet die israelische Zentralbank dagegen keine signifikanten Veränderungen. Dies ist wahrscheinlich darauf zurückzuführen, dass Bestellungen von Maschinen und Ausrüstungen langfristig angelegt sind. Für das Gesamtjahr 2023 rechnet die Zentralbank mit einem Wachstum des Bruttoinlandsproduktes von real 2,3%. Das sind nur 0,7 Prozentpunkte weniger als in der Sommerprognose vom Juli angegeben. Für 2024 erwarten die Bankanalysten eine langsame Erholung mit einem BIP-Wachstum von 2,8% und einem Anstieg der zivilen Einfuhren um 2%. Der Konsum wird voraussichtlich um 1,5% steigen, während die Investitionen stagnieren.

Es ist jedoch wichtig zu beachten, dass die tatsächlichen wirtschaftlichen Schäden möglicherweise höher sind als in der Prognose der Zentralbank angegeben. Denn die Prognose basiert auf der Annahme, dass der Konflikt hauptsächlich auf Gaza beschränkt bleibt und bis Ende 2023 weitgehend beendet ist. Viele Analysten in Israel und im Ausland halten die Prognosen der Zentralbank aus diesem Grund für zu optimistisch. Die Ratingagentur Moody's rechnet für 2024 mit einem BIP-Wachstum von 1,4%, also nur halb so viel wie von der Bank von Israel prognostiziert.

Deutlich steigendes Haushaltsdefizit erwartet

Die führenden Rating-Agenturen machen sich zudem Sorgen um langfristige Kriegsschäden. Sowohl Moody's als auch Fitch erwägen eine Herabstufung der Bonität Israels. S & P Global Ratings hat den Ausblick für die Kreditwürdigkeit von stabil auf negativ gesenkt. Wichtiger Risikofaktor sind die Staatsfinanzen. Eine im Auftrag der Selbstständigen-Organisation Lahav erstellte Schätzung ergab, dass die von der Regierung zu finanzierenden Kriegskosten bei rund 20 Mrd US-Dollar liegen dürften. Das wären rund 4% des BIP. Das Haushaltsdefizit wird laut dieser Analyse 2023 bei 4,3% des BIP und 2024 bei 5,7% liegen. Diese Schätzung ist deutlich höher als die Prognose der Zentralbank, in der von einem in der Staatskasse zu erwartenden Fehlbetrag von 2,3% 2023 und 3,5% 2024 die Rede ist.

Eine kräftige Erhöhung des Haushaltsdefizits dürfte die Inflation anheizen. Moody's warnte, die Inflationsrate könnte 2024 ein Niveau von 6,8% erreichen. Das ist mehr als doppelt so viel als die von der Zentralbank prognostizierten 2,5%.

Eine weitere Belastung entsteht durch die komplizierte Situation auf dem Arbeitsmarkt. Zweieinhalb Wochen nach Kriegsbeginn konnten nach Angaben des Arbeitsministeriums 764.000 vor dem Krieg beschäftigte Menschen ihrer Arbeit nicht mehr nachgehen. Das entsprach 17,6% aller vor dem 7. Oktober beschäftigten Menschen. Die größte Gruppe waren Firmenangestellte, die entlassen oder in unbezahlten Urlaub geschickt wurden. Es folgten einberufene Reservisten, Eltern, die mit jungen Kindern zu Hause bleiben mussten und Bewohner, die aus Ortschaften in Grenznähe zum Gazastreifen und zum Libanon ins Landesinnere evakuiert wurden.

SAUDI-ARABIEN / BAUINDUSTRIE: MEGAPROJEKT NEOM SCHREITET VORAN

Eine futurische Stadt (The Line), eine Industrie- und Hafenzone am Roten Meer (Oxagon) sowie eine Tourismusregion in den Bergen (Trojena) sind die größten Projekte, die in NEOM (New Future) geplant und teilweise schon gebaut werden. NEOM entsteht in einem bislang dünn besiedelten

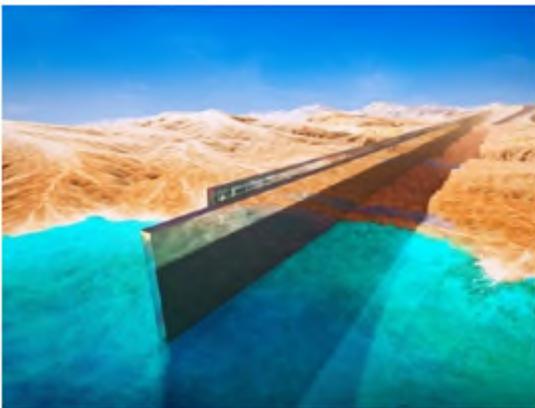
Landstrich von der Größe Mecklenburg-Vorpommerns in der nordwestlichen Provinz Tabuk. Das Megaprojekt wurde 2017 von Kronprinz Mohammed bin Salman ins Leben gerufen. Hauptfinanzier ist bislang der vom Kronprinz kontrollierte Public Investment Fund (PIF). Die Planer hoffen jedoch auf ein wachsendes Engagement privater in- und ausländischer Investoren.

Der Fortschritt der meisten NEOM-Projekte ist derzeit kaum zuverlässig zu prognostizieren. Ein Großteil soll bereits bis 2030 umgesetzt sein. Bei "The Line" wird von einem Zeithorizont bis 2050 gesprochen. Neben Fragen der Finanzierung und Wirtschaftlichkeit gibt es auch bei technischen Aspekten erheblichen Klärungsbedarf.

Nach Angaben der Projektdatenbank MEED Projects wurden seit 2017 für NEOM Aufträge im Gesamtwert von 30,3 Mrd US-Dollar erteilt. Im Jahr 2023 wurden bis Mitte Oktober Projekte für 7,6 Mrd Dollar vergeben. Im Gesamtjahr 2022 waren es 14,6 Mrd, im Vorjahr 2021 insgesamt 6,9 Mrd. Die bereits fertiggestellten Aufträge summieren sich auf 1,5 Mrd Dollar.

Ausgeschrieben sind derzeit Projekte für 5,1 Mrd Dollar. Für weitere im Wert von 7,1 Mrd liegen Angebote vor. Davon soll ein Großteil noch 2023 vergeben werden.

Deutsche Firmen bauen Fundamente



Die geplante Stadt „The Line“ soll bis 2050 fertiggestellt werden

Nach aktuellem Planungsstand wird "The Line" letztlich 9 Mio Einwohner beherbergen. Die Stadt soll aus einem 170 km langen, 500 m hohen und 200 m breiten Gebäudekomplex bestehen. Zwischen zwei parallel verlaufenden, außen verspiegelten Gebäudeteilen ist ein Innenraum geplant. Der Bau soll in 135 Phasen errichtet werden.

Im Juni 2022 wurde mit der Keller Grundbau GmbH, die zur internationalen Keller Group gehört, ein 61-Millionen-Dollar-Vertrag über Großbohrpfähle für ein "The Line"-Modul abgeschlossen.

Die deutsche Bauer Gruppe erhielt im August 2022 einen Auftrag für "The Line". Das Spezialtiefbauunternehmen wurde mit der Erstellung von etwa 70 m tiefen Großbohrpfählen bis zu einem Durchmesser von 2,5 m beauftragt. MEED Projects gibt den Vertragswert mit 80 Mio Dollar an.

Im Dezember 2022 erhielt Bauer einen Auftrag für Gründungsarbeiten für zwei weitere Module im Wert von 160 Mio Dollar. Die Aufträge sind Teil einer Rahmenvereinbarung zwischen Bauer und NEOM über drei Jahre. Auch Bauer rechnet mit weiteren Aufträgen.

Hochgeschwindigkeitsstrecken verbinden mit Hafen

Zwei Aufträge im Wert von 2,8 Mrd und 1,8 Mrd Dollar beziehen sich auf Tunnelbauarbeiten für einen etwa 30 km langen Transport-, Wasser-, und Strominfrastrukturkorridor (Backbone Infrastructure) für einen Abschnitt von "The Line". Der erste Auftrag ging an das chinesisch-spanische Konsortium China State Construction Engineering Corporation/FCC Construction, der zweite an ein südkoreanisches (Samsung/Hyundai). In beiden Fällen ist auch ein lokaler Partner beteiligt.

Als Teil des Infrastrukturkorridors ist die Hochgeschwindigkeitsstrecke "The Spine" geplant. Derzeit läuft eine Ausschreibung für Signaltechnik und rollendes Material im Wert von 2 Mrd Dollar. Die Ausschreibung bezieht sich allerdings nicht nur auf "The Spine", sondern auch auf die Hochgeschwindigkeitsstrecke "Connector South", die "The Line" mit "Oxagon" verbinden soll.

An der Ausschreibung dürfen sich sechs präqualifizierte Unternehmen beteiligen: Siemens, Alstom

(Frankreich), Caf (Spanien), Talgo (Spanien), CRRC (China) und Hitachi Rail (Japan).

Grünes Wasserstoffprojekt in "Oxagon"

Die Industrie- und Hafenstadt "Oxagon" wird auf dem Festland sowie auf vorgelagerten schwimmenden Strukturen errichtet. Das erste Industrieprojekt ist eine Anlage zur Herstellung von grünem Wasserstoff. Das 8,5 Mrd Dollar teure Vorhaben ist bereits im Bau. Die Produktion soll 2026 starten. Jährlich sollen rund 240.000 t grüner Wasserstoff erzeugt werden, der dann zur Produktion von 1,2 Mio t Ammoniak dient. Air Products ist Abnehmer des grünen Ammoniaks und will das Produkt exportieren. ThyssenKrupp wird die Elektrolysetechnik mit einer Gesamtleistung von 2,2 GW liefern.

Der Projektbetreiber, NEOM Green Hydrogen Company, ist ein Joint Venture aus PIF (33,4%), Air Products (33,3) und Acwa Power (Saudi-Arabien; 33,3). An Acwa Power ist PIF mit 50% beteiligt. Die Wasserstoffanlage soll durch einen 2,9-GW-Solarpark und eine 1,7-GW-Windfarm mit Strom versorgt werden. Im August erteilte der Windkraftanlagenbauer Envision Energy dem Logistiker Kühne+Nagel einen Auftrag für den Transport von 190 Windturbinengeneratoren und 67 Turmsätzen.

Saudi-Arabien hat 2022 den Zuschlag zur Durchführung der Asiatischen Winterspiele 2029 erhalten. Das Wintersportgebiet "Trojena" soll bis 2026 fertiggestellt werden. Diese Zeitplanung erscheint den meisten Beobachtern allerdings als wenig realistisch. Die Region liegt auf einer Höhe zwischen 1.500 und 2.600 m. Schnee gibt es dort nur selten. Dennoch wollen die Planer von Dezember bis Februar Wintersport auf (Kunst-)Schnee garantieren.

"Trojena" soll mehr als 6 Mrd Dollar kosten. Bislang wurden Aufträge im Wert von 500 Mio vergeben. Im Ausschreibungsprozess befinden sich Projekte für 3,7 Mrd. Mit der Vergabe ist 2023 oder 2024 zu rechnen.

SAUDI-ARABIEN / GESUNDHEITSWESEN: MEDIZIN-TECHNIKIMPORTE LEGEN DEUTLICH ZU

Saudi-Arabien muss seine Krankenhauskapazitäten bis 2030 um etwa 20.000 auf 98.000 Betten erhöhen. Das besagt eine 2022 veröffentlichte Prognose des internationalen Immobiliendienstleisters Colliers. Andere Kalkulationen geben geringere Werte an, jedoch besteht unter Experten Einvernehmen, dass eine starke Kapazitätsausweitung erforderlich ist.

Die Projektdatenbank MEED Projects listet im Sektor „Krankenhäuser und Gesundheitszentren“ Vorhaben für 5,4 Mrd US-Dollar, die sich im Bau befinden. Das größte Projekt ist der Security Forces Medical Complex in Riad, ein Vorhaben des Innenministeriums für 2,7 Mrd Dollar. Die Fertigstellung ist für 2024 geplant. Die private Sulaiman Al Habib Medical Group baut aktuell acht Krankenhäuser im Gesamtwert von 1,2 Mrd Dollar. Das Gesundheitsministerium setzt zehn Projekte für 900 Mio Dollar um.

Saudi-Arabien: Bevölkerung nach Altersgruppen 2022*	
Altersgruppen	Anteil
0 bis 4 Jahren	8,0%
5 bis 14 Jahre	16,5%
15 bis 64 Jahre	72,8%
ab 65 Jahre	2,7%

* heimische und ausländische Bevölkerung
Quelle: General Authority for Statistics (Census 2022) 2023

Aktuell sind im Gesundheitssektor 35 Projekte für 9,1 Mrd Dollar in der Planungsphase. Die meisten Vorhaben sollen in den nächsten zwei Jahren vergeben werden. Allerdings dürften nicht alle Projekte plangemäß realisiert werden. Auf staatliche Institutionen entfällt ein Volumen von 3,4 Mrd Dollar. Der Anteil des Gesundheitsministeriums beträgt 1,4 Mrd, gefolgt von der Jeddah Central Development Company mit 1 Mrd Dollar und vom Ministry of Higher Education mit 400 Mio. Im Privatsektor sind Projekte im Gesamtwert von 5,7 Mrd Dollar geplant. Darunter befindet sich die MedTech City in Riad für geschätzte 5 Mrd. Die Zukunft dieses Megaprojekts gilt allerdings als ungewiss. Investor ist die lokale Riva Development Group.

Der saudi-arabische Medizintechnikimport könnte 2023 auf über 2 Mrd Dollar steigen. Dies wäre ein neuer Spitzenwert. Der bisherige Höchstwert wurde 2014 mit 1,84 Mrd Dollar erreicht. Detaillierte Außenhandelsdaten der saudi-arabischen Statistikbehörde liegen zwar nur bis 2021 vor, jedoch lassen die Exportzahlen wichtiger Lieferländer für 2022 und 2023 deutliche Zuwächse bei den Einfuhren von Medizintechnik vermuten.

Saudi-arabischen Angaben zufolge stiegen die Medizintechnikimporte 2021 gegenüber dem Vorjahr um 2% auf 1,69 Mrd Dollar. Im Vorjahr jedoch waren sie um 9% gesunken. Für 2022 und 2023 melden die auf dem Markt führenden Lieferanten USA und Deutschland eine lebhaftere Geschäftsentwicklung.

Die US-Statistik weist für 2022 eine Erhöhung der Medizintechniklieferungen nach Saudi-Arabien um 20% auf 307 Mio Dollar aus. In den ersten sieben Monaten 2023 wurde eine Steigerung gegenüber der entsprechenden Vorjahresperiode um 54% auf 245 Mio Dollar verbucht.

Gemäß Eurostat expandierten die deutschen Medizintechnikexporte 2022 um 23% auf 283 Mio Euro. In den ersten sieben Monaten 2023 konnte ein Anstieg um 49% auf 197 Mio Dollar erzielt werden.

Die EU verzeichnete 2022 eine Erhöhung der Exporte um 29% auf 990 Mio Euro. In den ersten sieben Monaten 2023 wurde ein Anstieg um 20% auf 605 Mio Euro registriert.

Privatisierung kommt nur langsam voran

Die Regierung will das Gesundheitssystem bis 2030 weitgehend privatisieren. Derzeit dominieren staatliche Gesundheitsdienstleister. Bestehende Einrichtungen sollen an private Investoren verkauft werden. Neue Projekte soll möglichst der Privatsektor durchführen beziehungsweise auf PPP-Basis realisieren. Seit 2017 können Gesundheitseinrichtungen zu 100% in ausländischer Hand sein.

Bislang verläuft der Privatisierungsprozess aber schleppend. Für das Programm ist das National Center for Privatization & Private Public Partnership (NCP) zuständig. Die erste Privatisierung im Gesundheitssektor erfolgte 2020: Die 1970 gegründete staatliche Saudia Medical Services Company wurde von der Dr. Soliman Abdel Kader Fakeeh Hospital Company übernommen. Anfang 2023 hat NCP drei Privatisierungsprojekte ausgeschrieben. Dessen zufolge zeigen etwa 200 in- und ausländische Investoren Interesse.

VEREINIGTE ARABISCHE EMIRATE / INFRASTRUKTUR: DUBAI TREIBT PLÄNE FÜR NEUEN GROßFLUGHAFEN VORAN

Dubai treibt die Pläne für einen neuen Großflughafen voran. „Wenn wir unser Maximum von 120 Mio Passagiere pro Jahr erreicht haben, werden wir einen neuen Flughafen brauchen“, sagte der Chef von Dubai Airports, Paul Griffiths, auf der Luftfahrtmesse in dem Emirat. In diesem Jahr rechnet der Flughafen bereits mit knapp 87 Mio Passagieren. Er gehört damit zu den verkehrsreichsten Airports der Welt.

Der neue Flughafen müsse den aktuellen „irgendwann in den 2030er-Jahren“ ersetzen, sagte Griffiths. „Wir werden in den nächsten Monaten an den Entwürfen arbeiten.“ Genaue Angaben zur Größe oder dem finanziellen Umfang machte er nicht.

„Es liegt auf der Hand, dass Al Maktoum International noch größer und noch besser (als Dubai International) sein muss“, sagte Griffith. Der „Flughafen der Zukunft“ sei kein klassischer Flughafen, gebaut um Terminals herum, sondern in Modulen, so dass er jederzeit erweitert werden kann. Griffith sagte, das Projekt könne sich „weit bis in die 2050er-Jahre erstrecken“.

VEREINIGTE ARABISCHE EMIRATE / UMWELTSCHUTZ: ZWISCHEN ÖLREICHTUM UND KLIMASCHUTZ

Die Vereinigten Arabischen Emirate sind ein Land der Kontraste: Einerseits sind sie bekannt für ihre großen Ölvorkommen, andererseits haben sie ambitionierte Klima- und Energiestrategien festgelegt. Die jüngsten verfügbaren Daten der Internationalen Energiebehörde IRENA zeigen, dass rund 68% der Energie des Landes aus Erdgas und circa 30% aus Erdöl gewonnen werden.

Trotz der Bemühungen um eine nachhaltige Energiestrategie will ADNOC, die staatliche Ölgesellschaft der VAE, bis 2025 weitere 5 Mrd US-Dollar in den Ausbau der Ölproduktion investieren. Dies lässt befürchten, dass die Klimaziele des Landes konterkariert werden und stößt weltweit auf Kritik.

Vom 30. November bis zum 12. Dezember 2023 findet in Dubai die 28. UN-Klimakonferenz statt. Erwartet werden rund 70.000 Teilnehmende, darunter Staats- und Regierungschefs, führende Vertreter der Wirtschaft und Klimaexperten. Die Anpassung an den Klimawandel, die Finanzierung von Klimaschutzmaßnahmen und der Wiederaufbau nach klimabedingten Katastrophen stehen im Mittelpunkt der Agenda.

Für die VAE rückt die Debatte um den Zielkonflikt zwischen der Ausbeutung fossiler Rohstoffe und den Klimazielen des Pariser Abkommens in den Mittelpunkt. Die Ernennung von Sultan Ahmed al-Jaber, Geschäftsführer der nationalen Ölgesellschaft ADNOC, zum Präsidenten der COP28 personalisiert diesen Konflikt.

Die VAE haben im Juli 2023 ihre überarbeitete Energiestrategie vorgelegt. Das ambitionierte Vorhaben sieht vor, die Kapazität erneuerbarer Energien von aktuell 3,2 GW bis 2030 auf 14 GW zu steigern. Dies soll die Energieerzeugungskosten bis 2030 um 40 Mrd Dollar senken. Zusätzlich ist geplant, die Emissionen um 40% zu reduzieren. Ein zentrales Ziel ist, den Anteil sauberer Energien im Energiemix von aktuell 2,6 auf 32% bis 2030 zu erhöhen. Bis 2050 wollen die VAE klimaneutral sein.

Der Wüstenstaat setzt verstärkt auf erneuerbare Energien. In Dubai geht der Mohammed-bin-Rashid-Al-Maktoum-Solarpark seit 2013 schrittweise in Betrieb. Etwa 2.000-MW-Produktionskapazität sind bereits am Netz, größtenteils in Form von Photovoltaikmodulen. Bis 2030 soll der Park auf eine Gesamtleistung von 5.000 MW anwachsen. Auch das Emirat Abu Dhabi baut seine Solarkapazitäten stark aus. Als erstes großes Projekt der VAE ging in der Hauptstadt im Jahr 2013 Shams-1 mit 100 MW ans Netz. Die Anlage Noor Abu Dhabi Sweihan (1,2 GW) konnte im Sommer 2019 die Produktion aufnehmen.

Weitere Vorhaben sind in der Planung. Beispielsweise planen die Abu Dhabi National Energy Company PJSC und Abu Dhabi Ports in der Khalifa Industriezone Abu Dhabi ein grünes Wasserstoff-Ammoniak-Exportprojekt. Das Herzstück dieses Vorhabens ist ein 2-GW-Solar-Photovoltaikkraftwerk, das eine Elektrolyseanlage antreibt, um grünen Wasserstoff zu produzieren. Dieser wird später in Ammoniak umgewandelt.

Bis 2050 sollen 200 Mrd Dollar investiert werden

Die aktualisierte Strategie sieht ein verstärktes Engagement für erneuerbare Energien und Nachhaltigkeit durch erhebliche Finanzspritzen vor. Bis zum Jahr 2050 sollen Investitionen in Höhe von rund 200 Mrd Dollar in diesen Sektor fließen. Das entspricht einem Zuwachs von über 20% gegenüber den Zahlen aus dem Strategiepapier von 2017. Zusätzlich zu diesen Bemühungen hat die Regierung ihr nationales Klimaversprechen im Rahmen des Pariser Abkommens aktualisiert - und das Emissionsminderungsziel bis 2030 von 31 auf 40% erhöht. Bis 2050 will der Golfstaat klimaneutral sein.

VEREINIGTE ARABISCHE EMIRATE / WIRTSCHAFT & POLITIK: EIN GEGENGEWICHT ZUM WESTEN

Die Vereinigten Arabischen Emirate und fünf weitere Länder haben im August ihren Beitritt zum BRICS-Bündnis zum 1. Januar 2024 angekündigt. Das unterstreicht die sich wandelnde Machtstruktur in der internationalen Wirtschaft und Politik.

Die BRICS-Staaten, eine Gemeinschaft von fünf Schwellenländern - Brasilien, Russland, Indien, China und Südafrika - haben sich als wichtige Plattform zur Formulierung gemeinsamer Interessen auf der globalen Bühne etabliert. Die Erweiterung um die VAE, Iran, Saudi-Arabien, Ägypten, Äthiopien und Argentinien zur "BRICS+" dürfte den Einfluss dieser Allianz erheblich erweitern. Das erhoffen sich zumindest die Mitgliedsstaaten.



Der Staatenbund nimmt zum Anfang des Jahres 2024 fünf neue Mitglieder auf

Die Erweiterung des Bündnisses soll dazu beitragen, ein stärkeres Gegengewicht zur Dominanz des Westens zu schaffen. Die Allianz wird nun 37% des globalen BIPs und 46% der Weltbevölkerung repräsentieren. Für die VAE ist ein Beitritt nicht zuletzt aufgrund ihrer günstigen geostrategischen Lage und wirtschaftlichen Rolle als Drehkreuz im internationalen Warenhandel attraktiv.

Mit modernen Häfen, einem entwickelten Finanzsektor und liberalen Steuersystem (die in der Region selten sind) haben sich die Emirate als ein Akteur im internationalen Geschäftsumfeld positioniert, dessen Bedeutung stark gewachsen ist. Innerhalb des BRICS+ Bündnisses könnten die Emirate als Brückenkopf für Handel und Investitionen im Nahen und Mittleren Osten dienen.

Geopolitisch könnten die VAE dem Bündnis zu einem stärkeren Einfluss im Nahen Osten verhelfen. Die Emirate haben bereits erhebliche diplomatische Bemühungen unternommen, um Beziehungen in einer Region aufzubauen, die von politischen Spannungen geprägt ist. Dazu zählt auch die historische Normalisierung der Beziehungen zu Israel im Jahr 2020.

China führt, aber nicht alle folgen

Allerdings gibt es auch Herausforderungen, die berücksichtigt werden müssen. Professor Günther Maihold, stellvertretender Direktor des Deutschen Instituts für Politik und Sicherheit, bezeichnete BRICS in einem Interview mit dem Deutschlandfunk in seiner jetzigen Form als "heterogene Versammlung", als losen Staatenverbund ohne gemeinsames sicherheitspolitisches Verständnis. Alle Mitgliedsstaaten legen jedoch Wert darauf, neue Regeln in der internationalen Finanz-, Handels- und Wirtschaftspolitik zu etablieren.

Zentraler Akteur der BRICS ist Maihold zufolge China, dem sich die anderen Länder aber nicht notwendigerweise unterordneten. Mit dem Beitritt weiterer Mitglieder dürfte es aber schwieriger werden, eine einheitliche Linie in globalpolitischen Fragen zu entwickeln.

Deutsche Unternehmen sollten im Blick haben, wie sich die wirtschaftliche Integration der VAE nach dem Beitritt zu den BRICS-Staaten entwickelt. Die Marktakteure können die Stärkung der Emirate als globaler Handelsdrehscheibe geschickt nutzen, wenn der Zugang zu weiteren Märkten der BRICS-Mitglieder mittel- und langfristig erleichtert wird. Andererseits sollten Unternehmen auch die wachsende Konkurrenz aus diesen Staaten berücksichtigen, allen voran aus China und Indien.

Da BRICS als Gegenpol zur westlichen Welt konzipiert ist, dürfte von entscheidender Bedeutung sein, ob es dem Bündnis gelingen wird, die Schnittmenge gemeinsamer Interessen zu fokussieren und zu erweitern. Dazu gehören auch die Regeln, die BRICS in der internationalen Finanz-, Handels- und Wirtschaftspolitik neu etablieren und umsetzen will.

WELT / ENERGIEERZEUGUNG: EUROPA LÖST SICH VOM GLOBALEN TREND – KOHLEMARKT HAT SICH ABGEKOPPELT

Nach dem jüngsten Marktbericht von Eurocoal stieg die globale Nachfrage in den ersten sechs Monaten dieses Jahres um 1,5% verglichen mit dem gleichen Zeitraum des Vorjahres. In China und Indien, auf beide Länder entfallen mehr als zwei Drittel des weltweiten Verbrauchs, stieg die Nachfrage um 5,5%. Die Förderung erreichte in beiden Ländern neue Höchstwerte. Auch in den beiden wichtigsten Exportländern Indonesien und Australien wurde deutlich mehr Kohle gefördert als im ersten Halbjahr 2022. Dagegen kehrte die Förderung in den USA zu ihrem rückläufigen Trend zurück und sank um 1,3% auf 264 Megatonnen (Mt).

Die Sanktionen der EU gegenüber den russischen Kohleexporten zeigten bislang kaum Wirkung, heißt es in dem Bericht von Eurocoal. Russland veröffentliche zwar seit dem Einmarsch seiner Truppen in die Ukraine keine Exportzahlen mehr, aus den Einfuhrstatistiken der Importländer ergebe sich jedoch, dass nahezu die gleiche Menge russischer Kohle auf den Weltmarkt gelange wie vor dem Krieg.

Die EU kaufe zwar seit August 2022 keine russische Kohle mehr, dafür sei der Absatz in anderen Ländern, zum Beispiel China, aber gestiegen. Diese Länder profitierten dabei vom schwachen Rubelkurs. Teilweise gelange die russische Kohle auch über Drittstaaten an ihre Endkunden. Musste Moskau dabei zunächst noch hohe Rabatte gewähren, erziele es inzwischen wieder stabile Einkünfte aus dem Geschäft.

Die Weltmarktpreise für Kohle, die im vergangenen Jahr zeitweise auf mehr als 400 Dollar pro Tonne gestiegen waren, haben sich inzwischen wieder normalisiert. Für eine Tonne Kesselkohle zahlten die Europäer in den ersten sechs Monaten dieses Jahres durchschnittlich 136 Dollar (minus 28%). Ähnlich war die Entwicklung der Frachtraten.



Der hohe CO₂-Emissionshandelspreis in Europa lässt die Importe sinken

Der europäische Markt hat sich von den globalen Trends weiter abgekoppelt. Als eine wichtige Ursache dafür hat Eurocoal den höheren CO₂-Preis im europäischen Emissionshandel ausgemacht. Der Ausstoß einer Tonne CO₂ kostete im ersten Halbjahr dieses Jahres im Durchschnitt 89,31 Euro und in der Spitze mehr als 100 Euro. Das waren im Durchschnitt 7% mehr als im Vorjahr und doppelt soviel wie im ersten Halbjahr 2021.

Die Kohleimporte der EU lagen im ersten Halbjahr 2023 mit 54,9 Mio t um 7,5% unter dem Niveau des Vorjahres, obwohl viele Länder ihre Reserven aufstockten. Alleine Polen führte 11,6 Mt Steinkohle ein, ein Plus von 80%. Die Steinkohleförderung in der Europäischen Union ging von 28,8 Mt auf 24 Mt (17%), die Braunkohleförderung von 145,5 Mt auf 114,7 Mt (21%) zurück.

Für den Rückgang der Förderung waren ausschließlich die Bergwerke in Polen verantwortlich. Die tschechische Steinkohleförderung blieb stabil bei 0,7 Mt. An der Spitze der Braunkohleförderung stand Deutschland mit 52,7 Mt (minus 18%), gefolgt von Polen mit 19,8 Mt (minus 27%), Tschechien mit 14,2 Mt (minus 13) sowie Bulgarien mit 11,1 Mt (minus 39).

Die Ursachen für den drastischen Rückgang der Nachfrage seien überwiegend hausgemacht, schreibt Eurocoal. Wegen der hohen CO₂-Preise würden energieintensive Branchen Investitionen und Produktion in andere Wirtschaftsräume verlagern, was zu einer Reduzierung des Wachstumspotentials in der EU führe.

WELT / ERNEUERBARE ENERGIEN: KOSTEN FÜR OFFSHORE-WINDPARKS STEIGEN – GE MACHT 1 MRD DOLLAR VERLUST

Angesichts vieler verlustreicher Offshore-Windenergieprojekte werden Regierungen mehr bezahlen müssen, um ihre Klimaziele zu erreichen. Jüngste Auktionen geben einen Hinweis darauf, wie viel mehr. Höhere Preise für Stahl, Arbeitskräfte und Finanzierung haben die Kosten für Entwicklung von Windparks seit 2019 um fast 40% in die Höhe getrieben. Das ist ein Riesenproblem für Entwickler wie die dänische Oersted, die vor einigen Jahren Stromliefervereinbarungen zu Preisen unterzeichnet hat, die die heute anfallenden Kosten nicht mehr decken.

Die Probleme der Entwickler wirken sich auf die Hersteller von Windturbinen wie Vestas, General Electric und Siemens Energy aus. Die Siemens-Energy-Tochter Gamesa hat im jüngsten Geschäftsjahr einen Verlust von 4,3 Mrd Euro eingefahren. Allerdings lagen die Probleme eher bei den Onshore- als bei den Offshore-Turbinen.



Die Baukosten für Offshore-Windprojekte sind um 40% gestiegen

Die Bundesregierung stellt milliardenschwere Garantien für Siemens Energy zur Verfügung. Der Konzern teilte mit, dass die Windenergiesparte erst im Geschäftsjahr 2025/26 eine schwarze Null schreiben wird. GE kündigte an, dass sein Offshore-Windgeschäft dieses Jahr einen Verlust von 1 Mrd US-Dollar machen wird, ebenso im kommenden Jahr.

Die größten Herausforderungen der Branche liegen in den USA. Eigentlich sollten die Vereinigten Staaten der nächste Wachstumsmarkt sein, nachdem die Biden-Regierung angekündigt hatte, bis 2030 eine Offshore-Kapazität von 30 GW zu installieren. Stattdessen müssen Entwickler milliardenschwere Abschreibungen auf US-Projekte vornehmen, oder sie ziehen sich gleich komplett zurück. Laut einem Bericht von BloombergNEF ist von den 21,6 GW Offshore-Windenergie, die bislang vergeben wurden, schon ein Viertel wieder storniert worden. Ein weiteres Drittel sei in Gefahr.

Regierungen reagieren darauf mit einer Erhöhung der garantierten Preise in den Lizenzauktionen. Großbritannien war gezwungen, den Preis für Offshore-Windkraft um zwei Drittel zu erhöhen, nachdem es für eine Auktion im September nicht ein einziges Gebot gegeben hatte. Der Durchschnittspreis in der jüngsten Auktion in New York im Oktober war um ein Fünftel höher als in vorherigen Runden, wie BloombergNEF berichtet. Der Preis könnte noch weiter steigen, weil neue Verträge einen Inflationsschutz enthalten, der Entwickler von künftigen Kostendruck abschirmen soll.

Höhere, flexiblere Preise für Neuverträge zu zahlen mag sich für New York als die günstigere Lösung erweisen, gegenüber einer Neuverhandlung alter Verträge. Entwickler wie BP und Equinor

haben Erhöhungen von 49% gegenüber den in den Originalverträgen festgelegten Energieversorgungs-kontrakten verlangt. Sie könnten sich zurückziehen, falls der US-Bundesstaat dies ablehnt.

Die weltweiten Durchschnittskosten für Offshore-Windstrom - Maß für den notwendigen Mindestpreis der Deckung der Kosten für ein Projekt über dessen Lebensdauer hinweg - ist laut Daten von BloombergNEF seit 2009 um 66% gefallen.

WELT / KONJUNKTUR: STEIGENDES RISIKO VON STAATSSCHULDENKRISEN

Nach einem jahrzehntelangen stetigen Anstieg haben die öffentlichen Schuldenquoten mit der Corona-Pandemie sprunghaft zugenommen. Auch wenn die öffentliche Verschuldung in vielen Ländern seit ihrem Höchststand 2020 zurückgegangen ist, geben hohe Staatsschulden insbesondere in Ländern mit niedrigem Einkommen Anlass zur Sorge. Laut IWF waren im August 2023 die meisten dieser Länder durch ihre Verschuldung gefährdet. 10 Länder befanden sich bereits in Zahlungsschwierigkeiten und 26 Länder hatten ein hohes Risiko, in Zahlungsschwierigkeiten zu geraten.

Auch wenn die weltweite Staatsverschuldung immer noch niedriger ist als vor den Schuldenerlassen im Rahmen der HIPC-Initiative Mitte der 1990er-Jahre, geben das derzeitige Niveau und der steigende Trend Anlass zur Sorge, da in Zukunft wieder ähnliche Werte erreicht werden könnten. In einem komplexen Umfeld, das durch eine Vielzahl von Gläubigern, starke geopolitische Spannungen, hohe Zinssätze und die sich rasch verschärfenden Auswirkungen des Klimawandels geprägt ist, könnte sich die Lage sogar noch weiter verschlechtern.

Darüber hinaus hat sich auch die Art der Instrumente gewandelt, mit einem steigenden Anteil von Anleihen, Konsortialkrediten, besicherten Schulden (rohstoffgebundene Darlehen des Privatsektors oder durch bilaterale öffentliche Kredite und Barsicherheiten) und manchmal auch undurchsichtigeren Instrumenten (versteckte Schulden in Mosambik und Sambia, Swap-Linien der chinesischen Zentralbank). Zudem macht die konzessionäre Verschuldung nach einem kontinuierlichen Rückgang seit Anfang der 2010er-Jahre nun einen wesentlich geringeren Anteil an der Verschuldung der Länder mit niedrigem mittleren Einkommen aus, was bedeutet, dass ihre öffentlichen Auslandsschulden höhere Zinssätze und kürzere Laufzeiten haben.



China spielt als bilateraler Gläubiger bei Staatsschulden eine immer größere Rolle

In diesem neuen Kontext, und angesichts der wachsenden Bedeutung Chinas als bilateraler Gläubiger, ist die Koordinierung zwischen den Gläubigern zur Bewältigung der Anfälligkeit aufgrund der Staatsverschuldung komplexer geworden, vor allem in einem Klima angespannter internationaler Beziehungen. Die jüngsten Entwicklungen im internationalen Umschuldungsprozess und die Auswirkungen der wachsenden Bedeutung Beijings als Hauptakteur verdeutlichen diese Komplexität.

2020 verschärfte die Corona-Krise die bestehende Verschuldungsproblematik, insbesondere in Ländern mit niedrigem Einkommen. Die öffentliche Verschuldung erreichte neue Rekordhöhen. Die Pandemie erhöhte den Bedarf an öffentlichen Ausgaben, um die gesundheitlichen und wirtschaftlichen Auswirkungen der Krise abzufedern, während die Einnahmen aufgrund der geringeren Wirtschafts- und Handelstätigkeit zurückgingen, was wiederum die Schuldenlast erhöhte.

Viele Länder, insbesondere diejenigen, die bereits vor der Krise hoch verschuldet waren, hatten nur begrenzten Zugang zu Finanzmitteln oder mussten sehr hohe Finanzierungskosten tragen. Infolgedessen gerieten 2020 mehrere Länder in Zahlungsverzug: Argentinien, Ecuador, Libanon, Surinam, Sambia und Belize, gefolgt von Sri Lanka, Ghana, Malawi und der Ukraine im Jahr 2022.

WELT / LOGISTIK: EXPERTEN SEHEN VERLAGERUNG DER CONTAINERPRODUKTION AUS CHINA SKEPTISCH

Die globale Schifffahrtsbranche steht derzeit vor einer komplexen Herausforderung, die sich um ein entscheidendes Element dreht - die Container. Das eigentliche Problem ist nicht die geographische Konzentration der Produktion, sondern vielmehr die effiziente Positionierung des globalen Pools. Laut der jüngsten Umfrage von Container xChange glauben 54% der Fachleute nicht, dass eine Verlagerung der Containerproduktion weg von China die Lieferkette verbessern würde. Es wurden rund 1.500 Fachleute befragt.

Die Umfrage befasste sich auch mit den Bedenken über mögliche Kostenauswirkungen, die sich aus der Verlagerung ergeben. Beachtliche 51% der Befragten gingen davon aus, dass eine solche Umstellung zu höheren Kosten führen könnte.

Das Überangebot ist zu einem wachsenden Problem geworden. Die Containerindustrie erlebte coronabedingt 2021 einen Kapazitätsanstieg von 13%, der auf verschiedene Probleme in der Lieferkette zurückzuführen war und die Transitzeiten verlängerte. Die darauf folgenden kürzeren Zeiten und die schwankende Nachfrage führten jedoch dazu, dass die Branche im Frühjahr 2023 weltweit einen Überschuss von 13 Mio Containern hatte. Um die Dinge noch komplizierter zu machen, hat dieser Überschuss zu einem Rückgang der Raten geführt, was mit Kosten verbunden ist - etwa 0,5 bis 1 US-Dollar pro TEU und Tag für normale Container und möglicherweise mehr für Spezialcontainer für verderbliche Waren oder Chemikalien.



Die Volksrepublik produziert 95% aller Container weltweit

Noch aufschlussreicher ist, dass die Daten zeigen, dass die Containerproduktion zwischen dem ersten Quartal 2022 und dem gleichen Zeitraum des Folgejahres um drastische 71% von 1,06 Mio auf 306.000 gesunken ist.

In den letzten Jahren hat sich die Produktion von Containern deutlich verlagert. Länder wie Vietnam und Indien versuchen, ihre Abhängigkeit von China, dem dominierenden Akteur in der Herstellung, zu verringern. 2021 produzierte das Reich der Mitte 7,1 Mio TEU, was einen erheblichen Anstieg gegenüber der durchschnittlichen Jahresproduktion des vorangegangenen Jahrzehnts bedeutet, die bei 2,6 Mio lag. Damit steht China mit einem Anteil von mehr als 95% an der weltweiten Containerproduktion an der Spitze.

Der Vorteil der Volksrepublik liegt nicht nur in der Größe, sondern auch in seiner Exportstärke, die eine sofortige Auslastung gewährleistet. Außerdem werden außerhalb Chinas produzierte Container aufgrund von Qualitätsproblemen und höheren Kosten oft skeptisch betrachtet.

Indien und Vietnam bieten zwar beide gewisse Vorteile, wie die Möglichkeit, kleinere Chargen zu produzieren und die Behälter individuell zu gestalten, doch bleibt ungewiss, in welchem Umfang die Herstellung dorthin verlagert wird.

Hinzu kommt, dass Chinas einzigartiger Vorteil, die unmittelbare Inlandsnachfrage, von anderen Ländern nicht nachgeahmt werden kann. Das bedeutet, dass Container, die in Ländern wie Vietnam und Indien hergestellt werden, möglicherweise nicht so viele Abnehmer finden.

WELT / UMWELTSCHUTZ: REKORDE BEI DER KLIMAFINANZIERUNG

Im Jahr 2022 fiel der Beitrag der multilateralen Entwicklungsbanken für die Klimafinanzierung so hoch aus wie noch nie. Zusammen stellten sie fast 100 Mrd US-Dollar bereit. Mit den Mitteln finanzieren sie Vorhaben, um den Ausstoß von Treibhausgasen zu reduzieren und damit sich der Mensch und die Umwelt an den Klimawandel anpassen können. Und das ist nicht alles.

Die Banken gaben ebenfalls bekannt, dass sie ihre Kreditvergabe in den nächsten zehn Jahren um insgesamt 300 bis 400 Mrd Dollar steigern wollen. Davon wird auch die Klimafinanzierung zusätzlich profitieren.

In ihrem Joint Report on Multilateral Development Banks' Climate Finance 2022 legten die multilateralen Entwicklungsbanken im Oktober 2023 ihre neuen Zahlen zur Klimafinanzierung vor. Gegenüber dem Vorjahr stiegen die Mittel der Banken für Klimaschutzprojekte im Jahr 2022 um fast 18 Mrd Dollar an. Das bedeutet einen Zuwachs von mehr als 20% gegenüber dem Finanzierungsvolumen im Jahr 2021. Mit ihren Investitionen konnten die Banken weiteres Kapital aus privaten Quellen mobilisieren. Nach ihren Angaben belief sich der private Anteil auf zusätzlich 69 Mrd Dollar im Jahr 2022, nach 41 Mrd im Jahr 2021.

Die Banken unterscheiden bei ihren Zahlen zwischen Ländern mit hohem Einkommen, den Industrieländern sowie den Entwicklungs- und Schwellenländern, mit niedrigen bis mittlerem Einkommen. Die ärmeren Länder erhalten dabei deutlich mehr Mittel von den Entwicklungsbanken. Im Jahr 2022 bekamen sie fast 61 Mrd Dollar. Auf die Industrieländer entfielen knapp 39 Mrd Dollar.

Am meisten Geld für Emissionsvermeidung



EIB und Weltbank stellen zusammen 70% der weltweiten Klimagelder

Die Klimafinanzierung unterscheidet zwischen Projekten, die den Ausstoß von Treibhausgasen reduzieren (Mitigation Finance) und den Vorhaben zur Anpassung an den Klimawandel (Adaptation Finance). In beiden Ländergruppen überwiegt die Mitigation Finance. Mit knapp 75 Mrd Dollar finanzieren Entwicklungsbanken beispielsweise den Bau von Wind- und Solarparks, die Modernisierung von Kohlekraftwerken oder die Sanierung von Gebäuden.

Mit 38 Mrd Dollar für die Entwicklungs- und Schwellenländer und knapp 36 Mrd Dollar für die Industrieländer, verteilen sich die Mittel bei der Mitigation Finance zwischen den Gruppen ungefähr gleich. Ganz anders verteilen sich die Kredite der Entwicklungsbanken bei der Adaptation Finance. Entwicklungs- und Schwellenländer sind besonders anfällig für die Folgen des Klimawandels. Sie erhalten deshalb mit knapp 23 Mrd Dollar rund 90% der Mittel, um sich an den Klimawandel anzupassen.

Auf die Industrieländer entfallen hingegen nur 2,5 Mrd Dollar. Dabei geht es um Projekte, die Schäden und Verluste durch Wetterextreme wie Überschwemmungen, Stürme, Dürren und Hitzewellen vorbeugen. Ebenfalls zählen dazu Vorhaben die vor schleichenden Veränderungen wie Temperaturanstieg, Wasserknappheit oder Anstieg des Meeresspiegels schützen.

EIB vergibt hauptsächlich an EU-Mitglieder

Europa verfügt mit der Europäischen Investitionsbank (EIB) und der Europäischen Bank für Wiederaufbau und Entwicklung über zwei der größten multilateralen Entwicklungsbanken. Bei den Mitteln für die Industrieländer kommen 85% der Finanzierung, fast 33 Mrd Dollar, alleine von der EIB. Als Hausbank der EU finanziert sie vor allem Vorhaben in den Mitgliedsländern.

Neben der EIB ist die Weltbankgruppe der zweitgrößte Akteur bei der internationalen Klimafinanzierung. Sie hat im Jahr 2022 knapp 32 Mrd Dollar in Entwicklungs- und Schwellenländern und 1,4 Mrd Dollar in Industrieländern investiert. Die beiden Institutionen stellen 70% der Klimafinanzierung der Entwicklungsbanken bereit.

Spielraum für die Kreditvergabe erweitert

In einer gemeinsamen Erklärung vom Oktober 2023 haben die Entwicklungsbanken auf eine Vielzahl aktueller Krisen hingewiesen. Sie bedauern die unzureichenden Fortschritte bei der Erreichung der Ziele für nachhaltige Entwicklung. Die Banken sind sich ihrer Rolle bewusst und suchen nach Wegen, mehr Mittel für die Entwicklungs- und Klimafinanzierung bereitzustellen.

Durch Reformen und weitere Beiträge ihrer Anteilseigner wollen sie zusätzlichen Spielraum für die Kreditvergabe in der Größenordnung von 300 bis 400 Mrd Dollar im nächsten Jahrzehnt schaffen. Prominente Vorreiter sind die Weltbank und die Asiatische Entwicklungsbank (ADB). Die Weltbank bezifferte auf ihrer jüngsten Jahrestagung im marokkanischen Marrakesch ihren zusätzlichen Beitrag auf 157 Mrd Dollar. Die ADB nannte einen Betrag von 100 Mrd Dollar.

Dazu haben die Entwicklungsbanken auch die Rückendeckung der Staats- und Regierungschefs der G20. Sie forderten auf ihrem letzten Gipfel 2023 in Neu-Delhi, die Rolle der Entwicklungsbanken zu stärken.

Bei der Umsetzung von Projekten, die Entwicklungsbanken finanzieren, werden die benötigten Bau- und Lieferleistungen international ausgeschrieben. Bei der Planung und Überwachung der Vorhaben kommen auch Beratungsunternehmen zum Zuge. Deutsche Anbieter sind deshalb gut beraten, die Chancen bei der ansteigenden Klima- und Entwicklungsfinanzierung zu nutzen und an den Ausschreibungen teilzunehmen. Das gilt nicht nur für klimafreundliche Technologien, sondern auch für eine Vielzahl von anderen Produkten und Dienstleistungen.

Speziell kleine und mittlere Unternehmen können auch die vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz finanzierte Exportinitiative Umwelttechnologien für ihr internationales Geschäft nutzen.