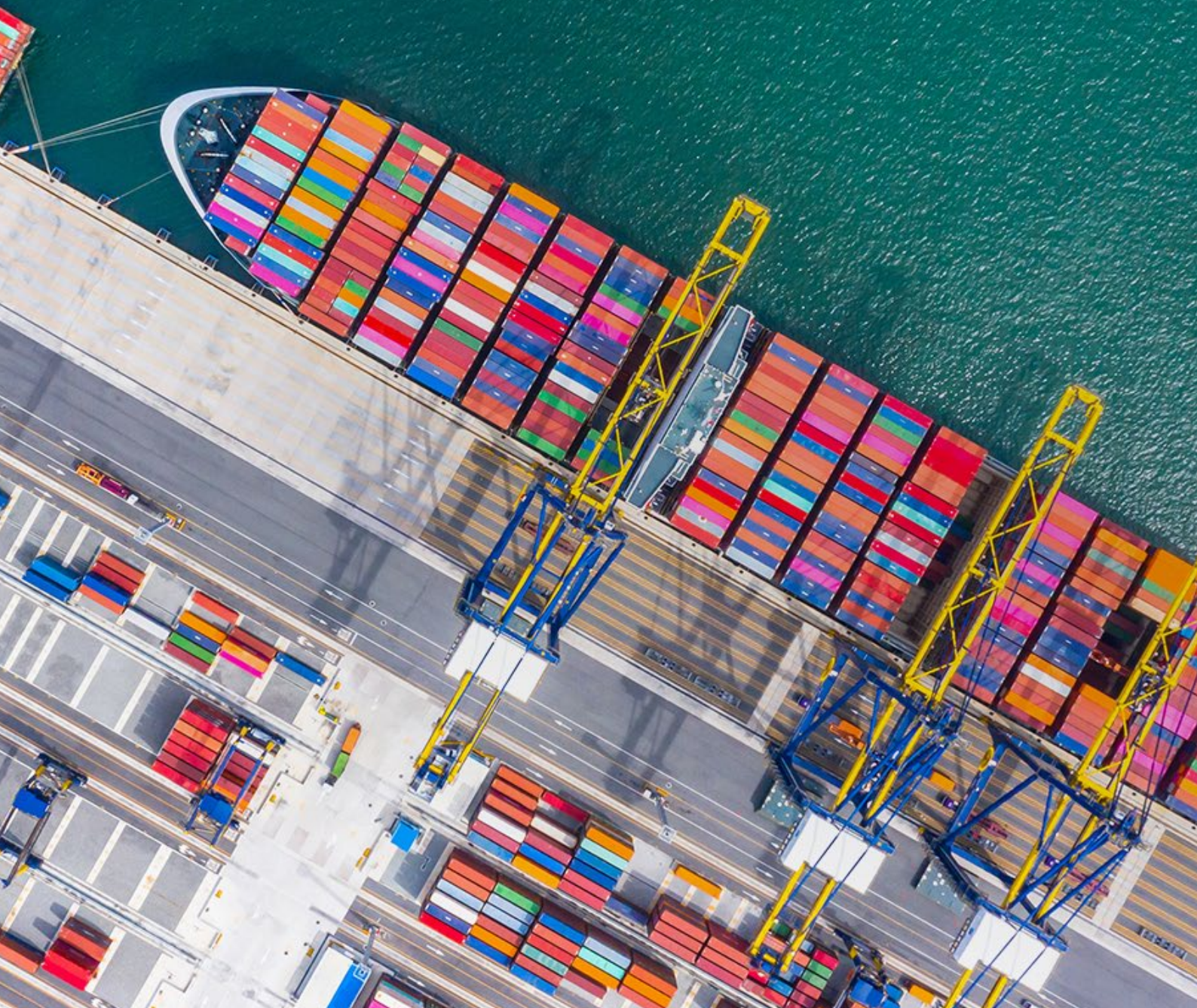


WIRTSCHAFTSRÄUME IM WANDEL

VOM GANGES ÜBER DIE
ARABISCHE HALBINSEL
ZUM BOSPORUS



Von traditionell bis futuristisch

Mit Reformen, Liberalisierung und privatem Unternehmertum wollen Ägypten, Saudi-Arabien und die Türkei ihre Wirtschaft für die Zukunft fit machen. Dabei entstehen spannende Projekte, wie die völlig neue Smart City Neom.

Ägypten, Saudi-Arabien und die Türkei bilden die wirtschaftlichen Schwergewichte der Menat-Region, die sich von Nordafrika über die Golf-Region bis zur Türkei erstreckt. Zwischen den drei Ländern bestehen zwar enorme ökonomische, soziale und kulturelle Unterschiede. Doch in der Förderung der heimischen Wirtschaftspolitik lässt sich eine verbindende Gemeinsamkeit erkennen: Die

Länder, denen einst planwirtschaftliche Vorstellungen nicht fremd waren, setzen heute entschlossen auf Reformen, auf Liberalisierung und privates Unternehmertum, um die heimische Wirtschaft fit zu machen für die Zukunft.

Beispielhaft zeigt dies Saudi-Arabien. In der sogenannten „Vision 2030“ hat die Regierung 2016 die Grundlinien für

den Umbau der ölabhängigen saudischen Wirtschaft zu einer breit diversifizierten Ökonomie niedergelegt. Kernelemente des Masterplans sind der langfristige Rückzug des Staates aus der Wirtschaft, der Abbau von Subventionen und die Privatisierung von Staatskonzernen. „Saudi-Arabien hat den klaren Plan, die Wirtschaft zu reformieren“, stellt Dirk Bornholdt, Head of German Desk MENAT, HSBC Dubai, fest.

INVESTOREN GESUCHT

Auch beim Ausbau der Infrastruktur setzt Saudi-Arabien entschlossen auf die Kompetenz, den Wagemut und den Unternehmertegeist privater Firmen. Nicht nur die Errichtung der Hochgeschwindigkeits-Bahnstrecke zwischen der Hauptstadt Riad und der Hafenstadt Dammam sollen kommerzielle Investoren übernehmen. Um die geplanten neuen Touristikzentren, etwa am Roten Meer, errichten zu können, benötigt Saudi-Arabien ebenfalls das Kapital und das Knowhow privatwirtschaftlicher Unternehmen aus dem In- und Ausland.

Dies gilt in noch größerem Maße für das Neom-Projekt im Nordwesten des Landes. Dort soll eine Smart City entstehen, eine völlig neue Stadt, in der systematisch Zukunftstechnologien entwickelt und angewandt werden – zum Beispiel fliegende Taxis oder Service-Roboter. Die futuristische Stadt, die einen zentralen Bestandteil der Vision 2030 bildet, wird schätzungsweise 500 Milliarden Dollar verschlingen. Die Finanzierung dieser gewaltigen Investitionen ist derzeit jedoch noch nicht gesichert.

Die aktuelle Krise macht es nicht leichter, diese Herausforderungen zu bewältigen. Dennoch glauben westliche Experten, dass die kühnen Vorhaben, die die saudische Regierung in den vergangenen Jahren angekündigt hat, weitgehend realisiert werden können. „Trotz Ankündigungen von Kürzungen aufgrund von Covid-19 und des niedrigen Ölpreises wird ein Großteil der Megaprojekte im Rahmen der Vision 2030 fortgesetzt“, prognostiziert Dalia Samra-Rohte, Delegierte der deutschen Wirtschaft für Saudi-Arabien.

Die Planstadt Neom liegt nicht weit von Ägypten entfernt. Das Land ist zwar erheblich ärmer als Saudi-Arabien. Es verfügt jedoch über zahlreiche Ingenieure und IT-Experten. Offenbar denkt Saudi-Arabien daran, diese hochqualifizierten Arbeitskräfte für das Neom-Projekt anzuwerben.

TRADITIONELLE BRANCHEN ALS RÜCKGRAT

Ungeachtet zahlreicher Start-ups in der IT, die sich in Kairo und anderen ägyptischen Metropolen tummeln, bilden traditionelle Branchen nach wie vor das Rückgrat der Wirtschaft. Ein hohes Wachstum zeigt die chemische Industrie. Sie liefert Saatgut und Pflanzenschutzmittel für die Landwirtschaft, die einen anhaltenden Aufschwung verzeichnet. Eine noch größere Bedeutung als die Chemie hat die Textil- und Bekleidungsindustrie in Ägypten.

Freilich sind die Maschinen und Anlagen der ägyptischen Textilbetriebe weitgehend veraltet. Für die Modernisierung dieses wichtigen Wirtschaftszweiges setzt die Regierung auf die Finanzkraft und die Expertise von Unternehmen aus anderen Ländern. Sie versucht insbesondere Firmen aus China, Japan und den USA zu Investitionen in die ägyptische Textilindustrie zu bewegen.

Das Land hat in den vergangenen Jahren zahlreiche Industriezonen geschaffen, in denen ausländischen Investoren beträchtliche Vergünstigungen geboten werden – von Steuererleichterungen bis zu niedrigen Grundstückspreisen. Im März 2019 kündigte das ägyptische Industrieministerium an, es werde ein Dutzend neuer Gewerbeparks errichtet – so etwa in der Hauptstadt Kairo, in Gizeh nahe den berühmten Pyramiden und in Alexandria, der wichtigsten Hafenstadt des Landes. Angesiedelt werden sollen in den geplanten Gewerbeparks vor allem Betriebe aus den Branchen Biotechnologie, Logistik und Nanotechnologie.

Neben Großunternehmen wollen die Behörden gezielt kleine und mittelgroße Betriebe dazu bewegen, sich in den neuen Industriezonen niederzulassen.

FÖRDERUNG MITTELSTÄNDISCHER UNTERNEHMEN

In der Türkei will die Regierung ebenfalls stärker als bisher mittelständische Firmen fördern. Zwar verfügt das Land bereits über eine hochentwickelte Fertigungsindustrie. Europäische Autohersteller produzieren in der Türkei Personenwagen, Omnibusse und Lastwagen. Elektronikkonzerne aus dem Fernen Osten stellen Fernseher und Computer her. Die Fertigungsindustrie wird aber bislang dominiert von Großunternehmen.

Ein großer Teil der Wirtschaft besteht aber aus kleinen und mittleren Unternehmen (KMU). Eine eigene Behörde, die Kosgeb, kümmert sich nun um eine stärkere Förderung dieser Mittelständler. Die Firmen, die meist nur auf eine sehr schmale Kapitaldecke zurückgreifen können, werden unter anderem mit Bankkrediten unterstützt, für die im Fall der Fälle der Staat haftet.

Neben diesen branchenübergreifenden Fördermaßnahmen hat die Türkei 2017 zwei spezielle Programme für KMU gestartet. Das erste soll die Abhängigkeit des Landes von Importen reduzieren. Gefördert werden Unternehmen, die Güter produzieren, die zuvor aus dem Ausland eingeführt werden mussten.

Das zweite Spezialprogramm, mit dem die Türkei einen leistungsfähigen Mittelstand schaffen will, betrifft neue Technologien. Im Mittelpunkt stehen dabei unter anderem innovative Verfahren für mehr Energie-Effizienz in Verkehr, Industrie und Wohnungsbau. Einen zweiten Schwerpunkt bilden Informationstechnologien und die Industrie 4.0. Die Modernisierung der mittelständischen Produktionsbetriebe bietet gute Chancen für deutsche Lieferanten von Automationstechnik, deren Qualität in der Türkei sehr geschätzt wird.



Wachstumsschub für E-Health

Bis 2025 will die indische Regierung den Anteil der staatlichen Ausgaben für Gesundheitsleistungen von derzeit 1,4 auf 2,5 Prozent des Bruttoinlandsprodukt (BIP) steigern. Mit 1,5 Milliarden US Dollar werden Start-ups gefördert. Den größten Wachstumsschub erwarten Experten dabei für den Bereich Digital Health.



1,3 Milliarden Einwohner, rund 500 Millionen aktive Internetnutzer und einer der am schnellsten wachsenden Gesundheitsmärkte der Welt: Der Investitionsbedarf ist gewaltig. Auf 160 Milliarden US-Dollar bezifferte die Indian Brand Equity Foundation das Marktvolumen bei Krankenhäusern für 2017, bis 2022 soll es sich auf 370 Milliarden US Dollar mehr als verdoppelt haben. Denn obwohl sich die Gesundheitsversorgung in den letzten Jahren verbessert hat, ist der Subkontinent sowohl bei den Krankenhauskapazitäten als auch bei der medizintechnischen Ausstattung im globalen Vergleich auf eine Pandemie wie Corona sehr schlecht vorbereitet, kritisiert die Weltgesundheitsorganisation.

Das soll sich jetzt ändern: Auf drei Millionen Krankenhausbetten, schätzen Analysten den zusätzlichen Bedarf in Indien. Rund 200 Milliarden US Dollar will Indien deshalb in den kommenden fünf Jahren in die staatliche Klinikinfrastruktur investieren. Damit sollen unter anderem landesweit 150.000 Gesundheitseinrichtungen zur Primärversorgung sowie 200 Spezialkliniken eröffnet werden. Die geplanten Gesundheitszentren dienen vor allem zur medizinischen Versorgung der Bevölkerung außerhalb der Ballungszentren.

UNGLEICHGEWICHT ZWISCHEN STADT UND LAND

Gleichzeitig befinden sich laut Invest India im öffentlichen Sektor 90 Kliniken und Gesundheitseinrichtungen mit einem Investitionsvolumen von 900 Millionen US Dollar in der Projekt-Pipeline. Und es gibt noch eine Reihe von Investitionsvorhaben von privaten Klinikketten wie Apollo Hospitals, Fortis Healthcare und MaxHealth.

Dabei ist das Ungleichgewicht zwischen Stadt und Land immer noch sehr groß: Während es in Neu-Delhi oder in der Finanzmetropole Bombay moderne Krankenhäuser gibt, die technologisch mit Kliniken in Europa oder Amerika vergleichbar sind, gibt es auf dem Land und in den kleinen Städten oft noch nicht mal genug Ärzte.

Den größten Wachstumsschub erwarten Experten daher für den Bereich Digital Health. Ein Grund für die stark wachsende Nachfrage: Auch Patienten in abgelegenen Regionen sollen Lösungen zur Telediagnostik nutzen können. Denn bislang sind erst 368 Kliniken, vorwiegend im ländlichen Raum, über das Telemedicine Network der indischen Raumfahrtbehörde ISRO miteinander vernetzt. Darüber hinaus gibt es laut Telemedicine Society of India noch eine Reihe von Initiativen der Bundesstaaten – unter anderem in Uttar Pradesh, Madhya Pradesh, Odisha, Delhi und Rajasthan.

Der Nachholbedarf im Gesundheits- und Telemedizinsektor ist in Indien groß. Und dass es sich „bei Wearables und Apps um einen lukrativen Zukunftsmarkt handelt, entdecken mittlerweile immer mehr Investoren“, erklärt Sven Jürgensen, Head of Network and Corridors der HSBC. Dabei gibt es für ausländische Direktinvestitionen keine Beteiligungsgrenzen mehr, fügt der HSBC-Experte hinzu.

Die Marktforscher von RedSeer sagen voraus, dass in den nächsten zwei Jahren zwischen 40 Millionen und 70 Millionen Haushalte digitale Gesundheitsdienste in Anspruch nehmen werden. Bis 2025 soll diese Zahl auf 140 Millionen steigen, prognostiziert RedSeer und rechnet ein Marktpotential von jährlich 35 Milliarden US Dollar für den Bereich Telemedizin aus.

VERKÜRZTE GENEHMIGUNGSVERFAHREN FÜR INVESTMENTS

Investments in Einrichtungen zur Gesundheitsversorgung wie Krankenhäuser, Labore sowie im Bereich Medizintechnik werden mittlerweile über das verkürzte Genehmigungsverfahren der Automatic Route abgewickelt, bei dem keine Zustimmung durch die Reserve Bank of India mehr notwendig ist.

Außerdem sind am 1. Januar 2018 die Medical Devices Rules in Kraft getreten und finden je nach Produkt auch bei Digital-Health-Lösungen Anwendung. Die neuen Regeln sollen Erleichterungen bei der Beantragung von Lizenzen und Genehmigungen schaffen.

Außerdem sind am 1. Januar 2018 die Medical Devices Rules in Kraft getreten und finden je nach Produkt auch bei Digital-Health-Lösungen Anwendung. Die neuen Regeln sollen Erleichterungen bei der Beantragung von Lizenzen und Genehmigungen schaffen. Medizinprodukte werden nunmehr von der indischen Aufsichtsbehörde nach den in der Medizinprodukteverordnung aufgeführten Parametern in vier Risikoklassen (A bis D) eingeordnet, wobei Produkte mit dem höchsten Risiko in die Kategorie D fallen. Die Klassifizierung und das Ursprungsland der Medizinprodukte entscheiden über den Umfang der Nachweispflichten und die behördlichen Auflagen für Importeur und Hersteller.

Die verkürzten Genehmigungsverfahren und steigende ausländische Direktinvestitionen haben inzwischen dazu geführt, dass nicht nur Global Player wie Siemens Healthineers oder Philips, sondern auch eine ganze Reihe von Start-ups Digital-Health-Anwendungen anbieten.

Auf rund 1000 Start-ups schätzt der indische IT-Verband National Association of Software and Services Companies (NASSCOM) die Anzahl. Dabei konnten die Unternehmen zwischen 2014 und 2018 insgesamt 500 Millionen US Dollar an Wagniskapital einsammeln.

Im Januar 2016 startete die Regierung des Premierministers Narendra Modi das Programm „Start-up India and Stand-up India“ und investierte 1,5 Milliarden Dollar, um Start-ups zu unterstützen und zu fördern. Bereits heute ist Indien einer der größten Absatzmärkte für mobile Fitness- und Gesundheitstracker weltweit, rechnet die International Data Corporation vor.

Innovativer, digitaler Zahlungsverkehr

Mit Blockchain ist die Übermittlung wichtiger Dokumente im Export nicht nur schneller als mit Papier. Sie gewährleistet auch eine wesentlich höhere Sicherheit. Auf der Arabischen Halbinsel wird sie derzeit nach und nach eingeführt.



Wenn ein Unternehmen seine Waren in andere Länder exportiert, dann löst dies in der Regel einen kleinen Papierkrieg aus. Gleich, ob es um Autos, Maschinen oder Pharmaka geht – parallel zur Verschiffung der Güter müssen zahllose Dokumente übermittelt werden, von Packzetteln und Zahlungsbelegen bis zu Zollbescheinigungen und Ursprungszeugnissen.

Bislang werden diese Unterlagen weitgehend in Papierform per Luftfracht befördert. Das aber kann dauern. In der Regel vergehen fünf bis zehn Tage, bis die Unterlagen in die Hände der Adressaten gelangen. Ohne die erforderlichen Bescheinigungen aber kann ein Importeur die bestellten Waren nicht im Bestimmungshafen abholen.

Dieser bürokratische Prozess wird jetzt mit Hilfe modernster digitaler Technologie entscheidend beschleunigt. Statt einer Woche dauert es künftig höchstens einen Tag, bis alle Dokumente beim Empfänger sind. Als international führender Anbieter solcher Plattformen gilt die Firma Contour aus Singapur. Das Unternehmen, einst unter dem Namen Voltron bekannt, wurde von der Londoner Großbank HSBC, weiteren internationalen Kreditinstituten und dem New Yorker IT-Unternehmen R3 gegründet.

EINBLICK FÜR ALLE BETEILIGTEN

Kern der Plattform ist eine Blockchain, also eine Software, die nach dem Prinzip des verteilten Hauptbuches funktioniert. Alle Teilnehmer einer Transaktion können bei Contour jederzeit einsehen, ob die sie betreffenden Dokumente bereits übermittelt sind. Zugang zur Plattform haben nicht nur Lieferanten und Kunden, sondern auch die Banken, die die Exporte finanzieren, und die Frachtführer, also die Speditionen und Reedereien, die die Waren zum Ziel befördern.

Die Blockchain ist nicht nur schneller als die Übermittlung per Papier. Sie gewährleistet auch eine wesentlich höhere Sicherheit. Denn die Daten, die in das System eingegeben werden, können niemals wieder gelöscht werden. Zwar ist es möglich, falsche Informationen nachträglich zu ändern, doch die Korrekturen sind jederzeit zu erkennen. „Es gibt in der Blockchain kein Radiergummi, sondern nur einen Bleistift, mit dem falsche Zahlen durchgestrichen werden“, sagt Professor Wolfgang Prinz, einer der führenden deutschen Experten für Blockchain-Lösungen.

Die digitale Plattform Contour wird derzeit von den beteiligten Banken weltweit eingeführt. HSBC hat im vergangenen Jahr bereits erste kommerzielle Transaktionen in der Golf-Region durchgeführt, darunter eine in Bahrain, eine weitere in Oman und zwei in den Vereinigten Arabischen Emiraten (VAE). In den kommenden Monaten soll der reguläre Betrieb aufgenommen werden.

Die Akzeptanz für solche innovativen Lösungen ist in der Golf-Region sehr hoch. Dies gilt insbesondere für Dubai, das Finanzzentrum der arabischen Ölförderstaaten. „Dort zeigen die Menschen eine erheblich höhere Affinität zur

Digitalisierung als in Deutschland“, sagt Dirk Bornholdt Head of German Desk MENAT, HSBC Dubai.

Hierzulande benutzen junge Leute das Smartphone zum Bezahlen, weil das eben hip ist. In Dubai benutzen die Kunden digitale Bezahlmethoden, um schneller im Supermarkt oder an der Tankstelle bezahlen zu können.

APPLE PAY, GOOGLE PAY UND ALI PAY

Um diesen lukrativen Markt ist ein heftiger Wettbewerb zwischen amerikanischen und chinesischen Anbietern entbrannt. In der Golf-Region nutzen die Kunden nicht nur die bekannten Angebote aus dem Silicon Valley wie Apple Pay und Google Pay. Auch das Ali Pay des chinesischen IT-Konzerns Alibaba ist sehr beliebt. Eine Rolle mag dabei spielen, dass der Firmenname eine Reminiszenz an „1001 Nacht“ ist. Überdies kennen viele Arbeitsmigranten aus Südasien Ali Pay bereits aus ihren Heimatländern. „Es ist derzeit noch keineswegs ausgemacht, ob amerikanische oder chinesische Anbieter künftig den Markt für digitales Bezahlen in den Golf-Staaten dominieren werden“, sagt HSBC-Manager Bornholdt.

Anders als bei B2C, also digitalen Angeboten für die Konsumenten, scheinen westliche Anbieter im B2B-Geschäft mit Unternehmen die Nase vorn zu haben. Dies gilt nicht für die Plattform Contour, die die Handelsfinanzierung beschleunigen und rationalisieren soll, sondern auch für andere digitale Angebote, die sich an die Wirtschaft richten. Um digitale Lösungen für komplexe finanzielle Transaktionen entwickeln zu können, ist viel Knowhow und Erfahrung erforderlich. Damit die Kunden den höchstmöglichen Nutzen bekommen, müssen die Angebote nicht nur technisch auf der Höhe der Zeit sein. Unverzichtbar ist überdies, dass die Anbieter die Bedürfnisse und Wünsche der künftigen Anwender genauestens kennen.

Digitaler Geldbeutel statt Bargeld

Die größte Demokratie der Welt will Bargeldzahlungen reduzieren. Der Plan ist Teil der großen Digital-India-Kampagne, die die Regierungspartei BJP seit 2015 verfolgt. Dabei legt der Bereich Mobile Payment inzwischen einen rasanten Aufstieg hin.



Der wichtigste Organisator von „Cashless India“ heißt Narendra Modi und amtiert seit 2014 als Premierminister. Als er im Herbst 2016 sämtliche 500- und 1000-Rupien-Scheine für ungültig erklärte, bildeten sich lange Schlangen vor Geldautomaten. Gleichzeitig durften nur noch geringe Summen abgehoben werden. Der Politiker begründete seine drakonische Maßnahme mit dem Kampf gegen Korruption, Schattenwirtschaft und Steuerhinterziehung. 86 Prozent des Bargeldumlaufs entfielen damals auf die beiden höchsten Banknoten des Landes.

Erst einmal brach Chaos aus, denn nur ein kleiner Teil der Bevölkerung bezahlte mit Karte oder per App. Wochenlang standen indische Bürger vor den Bankfilialen Schlange, manche kollabierten in der Hitze, es gab Tote. Arbeiter bekamen keinen Lohn, Hausfrauen konnten kein Essen kaufen, die Wirtschaft brach ein.

Premierminister Modi hat seine Vision deshalb inzwischen korrigiert. „Es ist richtig, dass eine hundertprozentig bargeldlose Gesellschaft unmöglich ist“, erklärte er schon kurz nach der Reform. „Aber wir können mit einer bargeldarmen Gesellschaft beginnen.“ Aus Cashless India ist Less Cash India geworden.

SMARTPHONE STATT PORTEMONNAIE

Der Subkontinent befindet sich derzeit in einem beispiellosen sozialen und wirtschaftlichen Umbruch. Jeder zweite Inder ist jünger als 25 Jahre. Angetrieben durch eine rasche digitale Transformation, ist die mobile Internetnutzung rasant gestiegen und wird sich innerhalb der nächsten vier Jahre auf rund 700 Millionen Nutzer verdoppeln. Um die Größenordnung zu verdeutlichen: Die Zahl mobiler Internetnutzer in Indien wird doppelt so hoch sein wie die gesamte Bevölkerung der USA.

Mittlerweile haben sich die digitalen Zahlungsvorgänge in der bis vor wenigen Jahren reinen Bargeldgesellschaft in den vergangenen fünf Jahren verzehnfacht, rechnet die Zentralbank von Indien (RBI) vor. Bis 2021 prognostiziert die RBI abermals eine Zunahme um den Faktor zehn. Dabei wird der digitale Geldbeutel nicht nur in den urbanen Zentren, sondern auch in Läden auf dem Land genutzt. Für ein Land, in dem bis vor wenigen Jahren noch drei Viertel aller Transaktionen in bar abgewickelt wurden, gleicht dies einem Quantensprung. Denn mittlerweile greifen in Indien immer mehr Kunden zum Smartphone statt zum Portemonnaie.

Über ein System namens „Immediate Payments Service“ (IMPS) sollen auch Unternehmen ihren Zahlungsverkehr mobil abwickeln können und so von Schnelligkeit, geringeren Kosten und höherer Effizienz profitieren. „Die Modi-Regierung hat auch die Führung von Rupien-Konten erleichtert. Deutsche Unternehmen müssen diese heute nicht mehr über ihre indischen Tochtergesellschaften laufen lassen. Stattdessen können sie aus Deutschland heraus ein Rupien-Konto bei einer internationalen Bank in Indien

eröffnen und dieses über die deutsche Mutter verwalten“, erklärt Sven Jürgensen, der im Bereich Global Markets für das Cross-Border-Geschäft verantwortlich ist. Die bürokratischen Hürden für eine solche Zentralisierung seien momentan allerdings noch sehr hoch.

VIELE BÜROKRATISCHE HÜRDEN

Auch für die Absicherung von Währungsrisiken müssten Unternehmen strikte RBI-Regularien einhalten, es gebe da aber mittlerweile Erleichterungen. „Unternehmen haben jetzt die Möglichkeit, abzusichernde Import- und Exportgeschäfte in Fremdwährungen zu einer Gesamtposition zusammenzufassen. Dieses sogenannte Netting hat den Vorteil, dass die Währungsrisiken gemeinsam abgesichert werden können, was den Unternehmen wirklich Geld spart“, erläutert Jürgensen.

Wenn die indische Regierung und der Reformer Narendra Modi es tatsächlich schaffen, die überbordende Bürokratie zurechtzustutzen, da sind sich fast alle Experten einig, könnte dieser Schritt das wirtschaftliche Potential des Landes entfesseln.

Auch deshalb drängen immer mehr Anbieter von digitalen Zahlungssystemen auf den Subkontinent. Neben dem Start-up Paytm, das als Marktplatz für Online-Handel begann, und Phonepe, dem Bezahl dienst des heimischen E-Commerce-Giganten Flipkart, bieten auch amerikanische Tech-Konzerne wie Google mit Google Pay oder Facebook ihre Bezahl dienste an.

Ende April erwarb Facebook für 5,7 Milliarden Dollar einen knapp zehnprozentigen Anteil an dem indischen Mobilfunk- und E-Commerce-Unternehmen Jio – so viel Geld hatte der Konzern zuvor noch nie für eine Minderheitsbeteiligung ausgegeben. Whatsapp hat in Indien 400 Millionen Nutzer, mehr als in jedem anderen Land. Facebook verfolgt dabei das Ziel, Whatsapp als zentrale Plattform für den Austausch zwischen Unternehmen und ihren Kunden zu etablieren. In Indien soll der Chat-Anbieter dafür in ein E-Commerce-Projekt von Jio mit Kioskbetreibern im ganzen Land integriert werden.

Facebook ist nicht der einzige amerikanische Konzern, der von den guten Wachstumsaussichten profitieren will. In Indien wetteifern auch Amazon und Walmart mit milliardenschweren Investitionen um die Vormachtstellung im Online-Handel. Für Indien rechnet das Beratungsunternehmen Deloitte damit, dass allein die Umsätze im E-Commerce-Geschäft bis 2026 auf 200 Milliarden Dollar wachsen werden. Und Plattformen wie Paytm, Flipkart oder Amazon könnten in vier Jahren mit 130 Milliarden Euro Umsatz rechnen, viermal so viel wie jetzt.

Herausforderungen in der Handelsfinanzierung meistern

Die Bürokratie ist in einigen Ländern zwar weiterhin ein Problem, doch können sich ausländische Banken heute größtenteils ungehindert im Nahen Osten betätigen und Export-Geschäfte bedarfsgerecht absichern.

Für die deutsche Exportwirtschaft ist der Nahe Osten ein wichtiger und wachsender Absatzmarkt. Neben Autos und Nutzfahrzeugen sind in der Region vor allem Investitionsgüter made in Germany gefragt. Deutsche

Unternehmen produzieren Lackierstraßen, Roboter und Flurförderzeuge für Autofabriken in der Türkei. Die Düsseldorfer Firma SMS liefert innovative Logistik für einen Containerhafen in den Vereinigten Arabischen Emiraten



(VAE). Ingenieurbüros aus Frankfurt entwerfen Chemie-Anlagen für Kunden aus dem gesamten Menat-Raum, der sich von Nordafrika über die Golf-Staaten bis zur Türkei erstreckt. Sie alle profitieren davon, dass die Region stark auf ausländische Investitionen angewiesen ist, was eine Liberalisierung der Märkte notwendig macht.

Die einzelnen Länder gehen dabei jedoch in sehr unterschiedlichem Tempo voran. „Während die Vereinigten Arabischen Emirate (VAE) und die Türkei auf ihren Liberalisierungspfad sehr stolz sind, öffnet Saudi-Arabien seine Wirtschaft nur langsam für Investoren, und die ausufernde Bürokratie in Ägypten wirkt auf viele Unternehmen weiterhin abschreckend“, berichtet Hermann Purr, Head of Global Trade and Receivables Finance der HSBC Deutschland, aus der Geschäftspraxis.

Auch wenn eher die Großprojekte deutscher Konzerne für Schlagzeilen sorgen – etwa vor wenigen Jahren der Bau von drei Gas- und Dampfkraftwerken im Wert von zusammen 6 Milliarden Euro in Ägypten –, so handelt es sich bei den meisten Lieferanten doch um typische Mittelständler. Die Unternehmen tummeln sich zwar seit vielen Jahren auf den internationalen Märkten. Doch aufgrund ihrer begrenzten personellen Ressourcen haben sie nicht für jeden einzelnen Markt ausreichend Sachkunde und Expertise, um dort erfolgreich Geschäfte abschließen zu können. Die Exporteure brauchen erfahrene Partner, die mit den unterschiedlichen kulturellen Traditionen und Rechtsvorschriften der einzelnen Länder gut vertraut sind.

Überdies zeichnen sich die Exporte von Investitionsgütern durch eine Besonderheit aus, die in den meisten anderen Branchen kaum eine Rolle spielt – dies ist der sehr hohe Anteil am Einmal-Geschäft. Bei Rohstoffen, Vorprodukten und Konsumgütern sind regelmäßige, dauerhafte Geschäftsbeziehungen die Norm. Kunde und Lieferant kennen sich meist seit vielen Jahren und haben eine vertrauensvolle Geschäftsbeziehung aufgebaut. Hingegen werden neue Maschinen und Anlagen im Allgemeinen nur in großen Zeitabständen benötigt. Die Lieferanten haben es deshalb stets mit neuen Kunden zu tun, die sie noch nicht kennen. Sie wissen nicht, wie zuverlässig und zahlungskräftig die potentiellen Abnehmer sind. „Mit diesem erhöhten Risiko geht verständlicherweise ein stärkeres Absicherungsbedürfnis der Unternehmen einher“, erklärt der HSBC-Experte Purr.

Um die Bonität neuer Kunden zuverlässig zu beurteilen können, nutzen Mittelständler daher häufig die Unterstützung von Großbanken, die über exzellente Kenntnisse der lokalen Märkte und der dort aktiven Unternehmen verfügen.

Ausländische Kreditinstitute können sich heute großenteils ungehindert im Nahen Osten betätigen. Die Finanzmärkte sind mittlerweile weitgehend liberalisiert. So bestehen – abgesehen von Ägypten – in der Region kaum noch Kapitalverkehrskontrollen, die Exportgeschäfte und die Tätigkeit ausländischer Banken einschränken würden.

Lediglich im Fall der Türkei flackern immer wieder Gerüchte auf, die Regierung wolle die Lira, die von anhaltenden Schwächeanfällen heimgesuchte Währung des Landes, durch Interventionen an den Kapitalmärkten stützen. Mit Blick auf die voranschreitende Öffnung der Finanzmärkte haben namhafte europäische Kreditinstitute Repräsentanzen und Filialen in der Menat-Region errichtet. Allein die HSBC betreibt Niederlassungen in insgesamt neun Ländern, darunter Bahrain, Qatar, Kuwait, Oman und den Vereinigten Arabischen Emiraten. Mit dem dichtgeknüpften Filialnetz, den zahllosen lokalen Experten und den engen Kontakten zur heimischen Wirtschaft verfügt die HSBC über beste Voraussetzungen, um deutsche Exporteure bei Geschäften im Nahen Osten zu begleiten.

Wenn beispielsweise ein Hersteller von Werkzeugmaschinen, Straßenwalzen oder Getränke-Abfüllanlagen zum ersten Mal einen neuen Kunden beliefert, dann treibt ihn oft die Sorge um, dass die Geräte in die Hände des Empfängers gelangen, ohne dass dieser gezahlt hat. „Die klassische Lösung ist dabei immer noch das Akkreditiv“, berichtet Hermann Purr.

Hierbei leistet die Bank gegenüber dem Exporteur ein Zahlungsverprechen, das in den meisten Fällen unbedingt und unwiderruflich ist. Auftraggeber ist in der Regel der Importeur. Voraussetzung für eine Zahlung ist, dass der Lieferant den Nachweis führen kann, die abgesicherten Waren versandt zu haben. Mit einem Akkreditiv erhält der Exporteur eine Sicherheit, dass die gelieferten Waren tatsächlich bezahlt werden – auch für den Fall, dass der Importeur zahlungsunfähig wird. Die Gefahr einer Insolvenz trägt die Bank, die das Akkreditiv bereitstellt. „Darüber hinaus werden auch staatliche Kreditversicherungen, die sogenannten Hermesbürgschaften, für Geschäfte in der Menat-Region stark nachgefragt – insbesondere, wenn es um längerfristige Projekte geht“, sagt der Finanzierungs-Experte-Purr. Selbst der Siemens-Konzern hat die Finanzierung seines Milliarden-Kraftwerks-Projektes in Ägypten durch eine Exportkreditversicherung der Bundesrepublik Deutschland abgesichert.

Ein weiteres Mittel, um zu verhindern, dass der Lieferant vorzeitig die Verfügungsgewalt über seine Waren verliert, ist das Dokumenten-Inkasso. Hierbei übernimmt eine Bank die Kontrolle über alle Dokumente, die im Lauf einer Export-Transaktion ausgefertigt werden, also etwa Konnossement und andere Übergabepapiere. Diese Unterlagen händigt die Bank erst an den Importeur aus, wenn dieser gezahlt hat oder ein verbindliches Zahlungsverprechen abgibt. Ohne die übermittelten Dispositionspapiere kann der Besteller seine Waren nicht in Empfang nehmen. Dieses Instrument eignet sich allerdings nur für Geschäftsbeziehungen, bei denen sich Käufer und Verkäufer schon länger kennen und eine gewisse Vertrauensbasis besteht, da das Zahlungsrisiko nicht abgesichert ist. Dokumenteninkasso kommen deshalb häufig bei wiederkehrenden Lieferbeziehungen vor oder wenn das Importland die Einfuhrabwicklung über eine Bank vorschreibt, der Verkäufer das Zahlungsrisiko aber für überschaubar hält.

Ausländische Investitionen legen zu

Um die Wirtschaft nach der Corona-Krise schnell wieder zum Laufen zu bringen, setzt Indien auf Deregulierung, das Engagement des Privatsektors und öffnet sich zunehmend für ausländische Investoren.



Das Bauvolumen ist riesig: 400 Flugplätze, 20 Hochseehäfen, 111 Kanäle, mehr als 100 „Smart Cities“ und 10.000 Kilometer Bahnstrecken für Hochgeschwindigkeitszüge will Indien bis zum Jahr 2025 bauen. Dafür versuchen die Werber von „Invest India“ Investoren zu gewinnen. Und das, obwohl die Corona-Pandemie die indische Wirtschaft gerade auf Talfahrt schickt. Im laufenden Finanzjahr könnte das Bruttoinlandsprodukt (BIP) real um bis zu 7 Prozent schrumpfen.

„Die Krise könnte aber auch eine große Chance für den Subkontinent sein, sich wettbewerbsfähiger aufzustellen“, meint Christian Kolb, Bereichsvorstand Commercial Banking der HSBC Deutschland. „Zu viel Bürokratie macht Unternehmen immer noch das Leben schwer, und in vielen attraktiven Branchen gelten Beteiligungsgrenzen für ausländische Direktinvestitionen (FDI), die ein Engagement unattraktiv machen.“

Diese Vorschriften wurden 2017 etwas gelockert, blickt der Finanzierungsexperte zurück, und im Mai legte Finanzministerin Nirmala Sitharaman mit einem Konjunkturpaket über 250 Milliarden Euro noch einmal nach. Zu den Branchen, die für den Privatsektor sowie für ausländische Investitionen geöffnet werden sollen, zählen unter anderem der Flugzeugbau, der Energiemarkt, die Raumfahrtindustrie und der Bergbausektor.

GENEHMIGUNGSVERFAHREN VERKÜRZT

Die Maßnahmen zeigen bereits Wirkung. „Ausländische Direktinvestitionen (FDI) legten im Zeitraum 2019/20 um rund 13 Prozent auf 50 Milliarden Dollar zu“, rechnet Kolb, Bereichsvorstand Commercial Banking der HSBC Deutschland, vor. Zudem habe sich Indien in internationalen Standort-Rankings in den letzten Jahren kontinuierlich nach vorne geschoben.

In der aktuellen Doing-Business-Studie der Weltbank liegt das Land inzwischen auf Platz 63 – fünf Jahre zuvor belegte Indien nur Rang 142. Denn der Subkontinent ist für Investoren kein einfacher Standort, viele Unternehmen klagen immer noch über die indische Bürokratie. Die Größe und das Wachstum der asiatischen Volkswirtschaft mit einem Fünftel der gesamten Weltbevölkerung machen Indien allerdings trotzdem zu einem wichtigen Zukunftsmarkt und Handelspartner Deutschlands und Europas.

Indien will jetzt deshalb nicht nur Hürden für Privatunternehmen abbauen, sondern auch die Genehmigungsverfahren bei Investitionen verkürzen. Gleichzeitig soll für die Ansiedlung von Firmen eine zentrale Datenbank aller zur Verfügung stehenden Gewerbe- und Industrieflächen sowie der Sonderwirtschaftszonen aufgebaut werden. Der Plan ist, alle Informationen zu Infrastruktur, der Strom- und Wasserversorgung, der Verkehrsanbindung sowie zu Lager- und Logistikeinrichtungen in den jeweiligen Ansiedlungsgebieten zu bündeln. Gleichzeitig wird die Investitionsförderung auf Bundesebene von einer zentralen Stelle koordiniert und nicht

wie bisher in verschiedenen Ministerien. Anfang Juni wurde dazu die Empowered Group of Secretaries gegründet, deren Aufgabe unter anderem darin besteht, das Regelwerk für ausländische Direktinvestitionen weiterzuentwickeln.

DEMOGRAFISCHE DIVIDENDE

Die indische Wirtschaft ist vor der Corona-Krise und seit der Regierungsübernahme von Premierminister Narendra Modi 2013 jedes Jahr um sieben bis acht Prozent gewachsen und gehört damit zu den am stärksten expandierenden Volkswirtschaften der Welt. Und die Einwohnerzahl des Subkontinents wird bis Mitte des Jahrhunderts von jetzt 1,3 Milliarden Menschen auf 1,7 Milliarden anwachsen. Das bedeutet, dass sich die indische Bevölkerung in etwas mehr als einer Generation noch einmal um die Zahl aller Westeuropäer vergrößern wird. „Indien hat seine besten demographischen Jahre jetzt vor sich“, sagt Christian Kolb, „die Altersgruppe der 20- bis 24-Jährigen ist dort heute eindeutig die größte.“

Das spreche nach der Corona-Krise für eine Zunahme der wirtschaftlichen Dynamik, mit seinem Bruttoinlandsprodukt könne Indien nach China und den USA weltweit auf den dritten Platz aufsteigen.

Eine „demographische Dividende“ wird Indien aber nur dann einfahren können, wenn es seine jungen Menschen gut ausbildet. Das macht den Markt auch für Technologiekonzerne so interessant. Google will deshalb 10 Milliarden Dollar in die digitale Transformation des Landes stecken. Indiens schnell wachsendes Entwickler- und Start-up-Ökosystem sei stark etabliert und würde globale Maßstäbe setzen, erläutert CEO Sundar Pichai das Investment des IT-Konzerns. Geplant sei eine Mischung aus Kapitalbeteiligungen, Partnerschaften und Investitionen in Infrastruktur- und Ökosysteme. Dazu gehört auch eine Kooperation mit der indischen Bildungsbehörde. Bis Ende 2020 sollen so einer Million Lehrerinnen und Lehrern in Indien über verschiedene Kanäle Blended Learning ermöglicht werden.

Tourismus, Logistik, Erneuerbare Energien – Die Zukunft nach dem Öl gestalten

Die Zeit der fossilen Energien läuft ab, dessen sind sich die Regierungen im Nahen Osten bewusst und suchen gezielt nach Strategien, Wohlstand und Wachstum auch in Zukunft zu sichern.

Es dürfte das spektakulärste Ereignis sein, das jemals in Dubai stattgefunden hat. Im Oktober 2021 öffnet die Internationale Weltausstellung in dem Emirat ihre Tore. Ursprünglich sollte die Expo bereits im kommenden Herbst beginnen. Aufgrund der Pandemie musste die Veranstaltung

um ein Jahr verschoben werden. „Der neue Termin ist gut gewählt“, sagt Dirk Bornholdt, Head of German Desk MENAT, HSBC Dubai. „Ende 2021 dürfte die Corona-Krise überwunden sein. Dann wird in Dubai und der gesamten Golf-Region kraftvoll ein neuer Aufschwung einsetzen.“



Dieser Boom wird jedoch nicht mehr von Öl und Erdgas angetrieben werden, die in den vergangenen Jahrzehnten die staunenswerte Entwicklung des Nahen Ostens befeuerten. Die Zeit der fossilen Energien läuft ab. Einerseits sind die Reserven in der Region endlich, und andererseits fördern nahezu alle Industrieländer den Einsatz von Solarenergie, Windkraft und anderen erneuerbaren Energien, mit denen die befürchtete Aufheizung des Erdklimas bekämpft werden kann. Der tiefgreifende Wandel lässt bereits heute die Ölpreise purzeln; Wachstum und Wohlstand sind in den Ölförderländern bedroht. Längst haben die Regierungen der Golf-Staaten erkannt, dass sie die Wirtschaft auf eine breitere Basis stellen müssen.

Eine wichtige Rolle spielen Großereignisse wie die Expo in Dubai. Zum einen bringen solche Veranstaltungen die verhältnismäßig wenig bekannten kleineren Länder der Region in die Medien. Touristen und Geschäftsleute können deutlich erkennen, was der Golf jenseits von Öl und Gas zu bieten hat. Ein schärferes Profil in der globalen Öffentlichkeit verspricht sich auch Katar von der Fußball-Weltmeisterschaft, die das Emirat Ende 2022 ausrichten wird.

Zudem haben Großveranstaltungen wie die Fußball-WM und die Expo eine unmittelbare wirtschaftliche Bedeutung. Dubai erwartet zur Weltausstellung, die rund ein halbes Jahr dauern wird, rund 25 Millionen Besucher. Um für den Ansturm gerüstet zu sein, wurden die Kapazitäten in Dubai kräftig aufgestockt. Rund 20.000 Betten in 700 Hotels warten auf zahlungskräftige Gäste. Tourismus spielt in der Wirtschaft Dubais bereits heute eine zentrale Rolle. 2019 verzeichnete das Emirat 16,7 Millionen Geschäftsreisende und Touristen aus dem Ausland, gut fünf Prozent mehr als im Jahr zuvor.

Auch das Sultanat Oman setzt auf Tourismus, um die von Öl und Gas dominierte Wirtschaft auf ein breiteres Fundament zu stellen. Ursprünglich wollte das Land in den kommenden Jahren mehr als 40.000 neue Hotelbetten schaffen. Die Pläne mussten aufgrund der Pandemie zunächst vertagt werden. „Gleichwohl sind die touristischen Vorzüge Omans nicht tangiert: eine traumhafte Landschaft, etablierte Dienstleister und eine Kultur der Gastfreundschaft. Nach einem schwierigen Jahr 2020 wird der Oman zurück auf die Weltkarte von Urlaubern finden“, sagt Oliver Oehms, Leiter der deutschen Auslandshandelskammer (AHK) in Dubai.

Saudi-Arabien hat ebenfalls die ökonomischen Vorteile des Tourismus entdeckt. Bislang durften nur Geschäftsreisende und islamische Pilger, die die heiligen Stätten in Mekka und Medina aufsuchen wollten, ins Land reisen. Seit dem Herbst 2019 können auch weltliche Touristen Visa beantragen. „Um die Öffnung des Landes und die Diversifizierung der Wirtschaft voranzutreiben, werden insbesondere die Tourismusprojekte Red Sea, Diriyah und Qiddiya vorangetrieben. Diese Projekte schaffen neben einer weiteren Einkommensquelle auch mehr als eine Million Arbeitsplätze für die lokale Bevölkerung“, erläutert Dalia Samra-Rohte, Delegierte der Deutschen Wirtschaft für Saudi-Arabien, Bahrain und Jemen.

Die Touristen und Geschäftsreisenden aus dem Ausland, die die Golf-Region besuchen, reisen in der Regel mit dem Flugzeug an. Ein Gutteil der Besucher landet am Dubai International Airport, dem größten Flughafen der Region und zentralen Hub, von dem aus zahlreiche Anschlussflüge zu anderen Airports starten. Inklusive aller Zulieferer und Dienstleister trägt die Luftfahrt heute rund ein Viertel zum Sozialprodukt Dubais bei.

Neben dem Passagierverkehr ist das Emirat auch beim Gütertransport ein internationaler Mega-Hub. Der Seehafen in Jebel Ali gehört zu den größten Container-Ports der Welt. Es handelt sich um einen klassischen Umschlagshafen: Die Container, die dort entladen werden, werden größtenteils zu Wasser oder zu Lande in andere Länder weitertransportiert. „Dubai ist nicht nur für die Golf-Region ein Transport- und Logistik-Hub, sondern zunehmend auch für Afrika und Südasien“, stellt AHK-Manager Oehms fest.

Die Golf-Staaten setzen freilich nicht nur auf Logistik, Tourismus und andere Dienstleistungen, um für die Zukunft gerüstet zu sein. Auch die Industrie hat bei der Diversifizierung der Wirtschaft hohe Bedeutung. Im Zentrum steht dabei die Weiterverarbeitung von Öl und Gas, die in den Industrieländern nicht nur als Energiequelle genutzt werden, sondern auch als Rohstoffe, aus denen Zehntausende von Produkten hergestellt werden – von Chemiefasern über Kunststoffe bis zu Pharmaka.

Saudi-Arabien hat bei der Veredelung von Öl und Gas in der Golfregion die Führung übernommen. Eine Schlüsselrolle spielt hierbei die Firma Saudi Basic Industries Corporation (Sabic). Das Staatsunternehmen erzeugt vor allem petrochemische Grundstoffe, Düngemittel und Metalle. Überdies will Saudi-Arabien die Produktion von Arzneimitteln ausweiten. Bereits heute werden 20 Prozent der benötigten Medikamente im eigenen Lande hergestellt, für 2030 ist ein Anteil von 40 Prozent geplant.

Große Hoffnungen setzt das Land ebenfalls auf die umweltfreundliche Produktion von Wasserstoff, der als Rohstoff in der Chemie benötigt wird. Bisher wird Wasserstoff in Saudi-Arabien vor allem aus dem reichlich vorhandenen Erdgas gewonnen; hierbei werden freilich große Mengen an Kohlendioxid freigesetzt. Wasserstoff kann allerdings auch mit Hilfe von Solarstrom klimaschonend aus Wasser gewonnen werden. Eine erste solche Anlage soll in Neom errichtet werden, einer futuristischen Smart City, die im Nordwesten von Saudi-Arabien geplant ist.

Das Land, in dem die Sonne so zuverlässig scheint wie sonst kaum irgendwo auf der Welt, bietet beste Voraussetzungen zur Nutzung der Solarenergie. „Bis 2023 sollen 27,3 Gigawatt aus erneuerbaren Energien gewonnen werden“, sagt die Wirtschaftsdelegierte Samra-Rohte. Dies entspricht der Leistung von rund 50 Kohlekraftwerken. Die Golf-Region, gesegnet mit den größten bekannten Ölvorkommen der Erde, könnte eine bedeutende Rolle beim Übergang zu alternativen Energien spielen.

Ausbau und Modernisierung

Für 60 Milliarden Euro will Indien bis 2025 sein Stromnetz modernisieren. So soll die Stabilität auch bei einer wachsenden Einspeisung von Solar- und Windstrom sichergestellt werden. Gleichzeitig treibt die Regierung die Elektromobilität mit Hochdruck voran.



Der Nachholbedarf ist groß. Millionen von Menschen werden sich demnächst zwischen Bangalore und Neu-Delhi einen Kühlschrank, eine Klimaanlage oder ein Auto leisten können. Daher wird sich der Energieverbrauch auf dem Subkontinent innerhalb der nächsten zwei Jahrzehnte mindestens verdoppeln. Gleichzeitig verändert sich der Energiemix massiv. Bereits 2018 wurde in Indien zum ersten Mal mehr Geld in erneuerbare Energien investiert als in fossile. Denn während der Subkontinent im gleichen Jahr seine Stromerzeugungskapazität um 16,3 Gigawatt ausbaute, entfielen davon bereits 70 Prozent auf erneuerbare Energien und rund 27 Prozent auf den Energieträger Kohle. Schon in drei Jahren soll die Stromerzeugungskapazität aus regenerativen Quellen auf 175 Gigawatt gesteigert werden, das käme einer Verdopplung gleich. Und bis 2030 soll der Beitrag der Erneuerbaren weiter auf 350 Gigawatt steigen, so die Pläne der Regierung.

Auch deshalb wird Indien laut dem Forschungskonsortium Climate Action Tracker seine im Pariser Klimaabkommen selbstgesteckten Ziele im Unterschied zu den USA, China und Deutschland wohl erreichen – und zwar vor Ablauf der Frist. Kohle ist mit einem Anteil von 54 Prozent noch der wichtigste Energieträger, der Anteil von erneuerbaren Energien beträgt 35 Prozent. Bis 2030 soll der Kohleanteil jedoch auf 40 Prozent fallen.

DEZENTRALE EINSPEISUNG

Entscheidend wird es daher sein, das Übertragungs- und Verteilungsnetz für eine dezentrale Einspeisung aus vielen kleinen Kraftwerken fit zu machen. Denn die Netzinfrastruktur ist veraltet, Stromausfälle gehören in Indien zum Alltag. „Bis zum Jahr 2025 müssten landesweit deshalb etwa 50.000 Kilometer an neuer Hochspannungsleitung verlegt werden“, erklärt Sven Jürgensen von der HSBC. Die Kosten für den Ausbau und die Modernisierung des Stromübertragungs- und Verteilungsnetzes schätzt der Head of Network and Corridors der HSBC auf 60 Milliarden US-Dollar. Ein Zehntel davon werde allein für die Anbindung der Wind- und Solarparks an das Stromnetz benötigt.

Bisher befindet sich die Netzinfrastruktur immer noch fest in öffentlicher Hand, aber der Anteil privater Betreiber wächst: Knapp acht Prozent des Leitungsnetzes und vier Prozent der Umspannkapazitäten werden inzwischen von Unternehmen wie Sterlite Power Transmission, Essel Infraprojects oder Ambani Transmission betrieben. Und da die Neuprojekte an den Bieter mit dem niedrigsten Durchleitungstarif vergeben werden, dürfte der Anteil der privaten Netzbetreiber in den kommenden Jahren weiter steigen, schätzt die Regulierungsbehörde CEA.

Um die dezentrale Einspeisung aus Wind- und Solarparks zu steuern, soll das indische Stromnetz in Zukunft nicht nur größer, sondern auch intelligenter werden. Landesweit 15 Pilotprojekte zum Aufbau von intelligenten Stromnetzen (Smart Grids) befinden sich im Moment in unterschiedlichen Projektphasen. Noch dieses Jahr soll mit insgesamt 750.000

Stromkunden der kommerzielle Roll-out starten. Und bis Ende 2025 müssen die lokalen Stromerzeuger und -versorger unter anderem IT-Lösungen zur automatischen Laststeuerung implementieren.

Parallel dazu ist geplant, auf Verbraucherseite in den nächsten fünf Jahren rund 250 Millionen herkömmliche Zähler durch intelligente Stromzähler (Smart Meter) in Privathaushalten zu ersetzen.

Durch den Ausbau der erneuerbaren Energien steigt auch die Nachfrage nach Stromspeichern. Bisher ist die Anbindung von abgelegenen Berg- und Küstenregionen an das Stromnetz oft noch zu teuer, die Dörfer werden daher durch Dieselgeneratoren mit Strom versorgt. In Zukunft sollen die Generatoren durch netzunabhängige Windkraft- und Solaranlagen ersetzt und außerdem sogenannte Inselnetze (Microgrids) aufgebaut werden, wofür ebenfalls Stromspeicher benötigt werden.

SIEBEN MILLIONEN ELEKTROAUTOS

Auch die Elektromobilität treibt die Regierung von Premierminister Narendra Modi mit Hochdruck voran. Bereits dieses Jahr sollen in dem 1,3-Milliarden-Einwohner-Land sieben Millionen Elektrofahrzeuge unterwegs sein. Schon heute nutzen, Schätzungen zufolge, 60 Millionen Menschen jeden Tag die knapp zwei Millionen bunten E-Rikschas. Früher fuhren Rikschas mit Benzin oder Diesel und gehörten zu den größten Luftverschmutzern des Landes. Aber seit gut zehn Jahren gibt es elektrisch betriebene Rikschas. Während der Anteil der E-Autos in Indien bisher nur ein Prozent des Fahrzeugmarkts ausmacht, liegt der Anteil der E-Rikschas bei mehr als 80 Prozent. Insgesamt liegt Indien bei Elektrofahrzeugen damit inzwischen nach China an zweiter Stelle, stellt ein Bericht der Internationalen Energieagentur fest.

Ganz sauber sind die E-Rikschas allerdings nicht, denn viele Tuk-Tuks benutzen keine modernen Lithium-Ionen-Akkus, sondern immer noch alte Bleibatterien. Ab 2030 sollen auf dem Subkontinent ausschließlich Elektroautos fahren. Die Hoffnungen dieses sehr ambitionierten Plans ruhen auf einem bereits bewährten Finanzierungsplan. Käufer sollen den Preis für ihre E-Autos in Raten über einen langen Zeitraum abbezahlen dürfen. Die Summe soll sich daran bemessen, wie viel Benzin eingespart wird. Die Regierung hat diese Methode bereits bei der flächendeckenden Einführung von LED-Leuchten erfolgreich erprobt.

Investitionen in Bahnen, Häfen und Airports

Trotz Corona-Pandemie und des Verfalls der Ölpreise halten die Schwellenländer des Nahen Ostens an ihren Zielen fest: hochmoderne, umweltfreundliche Infrastruktur für einen weiteren ökonomischen Aufstieg.

Der Nahe Osten ist zwar eine der am dynamischsten wachsenden Regionen der globalen Wirtschaft. Doch die Entwicklung stößt zunehmend an Grenzen. Die mangelhafte

Infrastruktur bremst den Transport von Gütern, von Rohstoffen, Vorprodukten und Fertigwaren. Überdies herrscht auf den Straßen der urbanen Zentren immer wieder



Stau, über den Geschäftsreisende ebenso klagen wie die heimischen Arbeitskräfte. Der Bau neuer Eisenbahnen und Metro-Strecken, die Errichtung von Seehäfen und Airports hat daher für die Länder absolute Priorität.

In der doppelten Krise, die durch die Corona-Pandemie und den Verfall der Ölpreise ausgelöst wurde, müssen zwar manche kühnen Projekte gekürzt oder zeitlich gestreckt werden. Am grundsätzlichen Ziel halten die Schwellenländer des Nahen Ostens jedoch fest: Sie wollen eine hochmoderne, umweltfreundliche Infrastruktur schaffen, die das Fundament für den weiteren ökonomischen Aufstieg bildet.

Ägypten plant beispielsweise eine neue Eisenbahntrasse für Hochgeschwindigkeitszüge, die die veraltete Strecke entlang des Nils ersetzen soll. Sie reicht von der Hafenstadt Alexandria im Norden bis zu Assuan im Süden. Das Projekt ist freilich sehr aufwendig: Allein der Abschnitt zwischen Luxor und der Hauptstadt Kairo, der 2023 eingeweiht werden soll, verschlingt laut Budget umgerechnet mehr als 6 Milliarden Dollar.

HOCHGESCHWINDIGKEITSBAHN IN SAUDI-ARABIEN

Teurer noch dürfte der Bau einer neuen Hochgeschwindigkeitsbahn in Saudi-Arabien werden. Die Strecke, die die Hauptstadt Riad mit dem Ölhafen Dammam verbindet, wird schätzungsweise insgesamt 14 Milliarden Dollar kosten. Selbst das reiche Saudi-Arabien scheut vor dem gewaltigen Aufwand zurück. Die Regierung sucht daher internationale Betreiber-Gesellschaften, die die Finanzierung übernehmen.

Ähnlich setzen auch die Emirate an der Golf-Küste auf Public-Private-Partnerships, also auf Gemeinschaftsunternehmen zwischen Staat und privater Wirtschaft, um moderne Nahverkehrssysteme und Fernbahnen zu schaffen. So plant Kuwait ein Stadtschnellbahn-System, das laut einer ersten Studie 18 Milliarden Dollar kosten könnte.

In den Vereinigten Arabischen Emiraten (VAE) hat bislang erst Dubai einen schienengebundenen Nahverkehr. Die ersten beiden Linien des Metro-Systems sollen um vier weitere Strecken erweitert werden. Auch Abu Dhabi plant ein städtisches Schnellbahn-System. Überdies sind in den VAE mehrere Fernstrecken für Personen- und Güterzüge im Bau oder in der Planung. Eine erste Frachtverbindung wurde 2016 eröffnet. In den kommenden Jahren soll das Eisenbahnnetz der VAE auf 1200 Kilometer anwachsen.

CONTAINER-HÄFEN UND STÄDTISCHE ZENTREN VERBINDEN

Leistungsfähige Schienennetze sind unter anderem notwendig, um die riesigen Airports und die Containerhäfen, die an der Golf-Küste entstehen, an die städtischen Zentren anzubinden. Aus Platzgründen werden die Flughäfen oft weit außerhalb der Innenstädte errichtet. Beispielhaft zeigt dies der Großflughafen Dubai World Central, der fast 40 Kilometer südwestlich der Stadt Dubai errichtet wird.

Der Bau wurde notwendig, weil der alte Flughafen Dubai International völlig überlastet zu werden drohte. Eine Erweiterung war aber nicht möglich, da das Gelände rund um den alten Flughafen bereits vollständig bebaut ist. Die erste Start-und-Lande-Bahn des neuen Airports ging 2010 in Betrieb. Bis 2027 soll Dubai World Central vier weitere Runways bekommen. Dann könnten auf dem neuen Airport, der auch als Al Maktoum International Airport bekannt ist, pro Jahr mindestens 160 Millionen Passagiere abgefertigt werden.

Vor einer ähnlichen Situation wie Dubai stand die Türkei. Istanbul Atatürk, einst der größte Flughafen des Landes, konnte aus Platzgründen ebenfalls nicht erweitert werden. Daher beschloss die Regierung, einen völlig neuen Airport nordwestlich von Istanbul zu errichten. Im Oktober 2018 nahm der Airport den Betrieb auf. In der letzten Ausbaustufe soll der Flughafen sechs Start-und-Lande-Bahnen aufweisen. Die Kapazitäten würden ausreichen, um pro Jahr rund 150 Millionen Fluggäste abzufertigen. Das wären mehr als in Atlanta, dem heute weltweit größten Airport der Erde.

KANAL SOLL BOSPORUS ENTLASTEN

Nahe dem neuen Flughafen wird künftig ein Kanal vorbeiführen, der von Seeschiffen befahren werden kann. Der Wasserweg soll den Bosporus entlasten, der den anschwellenden Schiffsverkehr kaum noch bewältigen kann. Immer wieder kommt es dort zu schweren Unfällen. Die Meerenge, an der schmalsten Stelle nur 700 Meter breit, wird zum Flaschenhals, der die Entwicklung der Industriestandorte an der türkischen Nordküste hemmt. Dort neue Betriebe anzusiedeln, die Güter für den Export produzieren, ist nur sinnvoll, wenn die hergestellten Autos, Jeans und Fernseher auch von Containerschiffen abtransportiert werden können.

Im Nahen Osten ist schlicht alles gigantisch – Seehäfen und Wasserwege ebenso wie Airports und Bahnprojekte. Zu den größten Frachthäfen der Region gehört der Khalifa Port, der derzeit in Abu Dhabi entsteht. In der ersten Ausbaustufe, 2012 abgeschlossen, kann der Hafen pro Jahr einen Umschlag von 2,5 Millionen Standard-Containern bewältigen. Hinzu kommen zwölf Millionen Tonnen allgemeine Fracht, also vor allem Massengüter. Bis 2030 sollen die Kapazitäten auf jährlich 15 Millionen Standard-Container und 30 Millionen Tonnen allgemeine Fracht erweitert werden.

Noch bedeutender ist der Jebel Ali Port in Dubai. An den drei Terminals können pro Jahr bis zu 19 Millionen Standard-Container umgeschlagen werden. Das ist rund doppelt so viel wie derzeit in Deutschlands größtem Seehafen Hamburg. Derzeit entsteht in Jebel Ali das Terminal 4, das ein platzsparendes Hochregallager für Container bekommt. Entworfen wurde die vollautomatische Stapelanlage von der Düsseldorfer Firma SMS Group. Wie das Beispiel zeigt, können auch deutsche Unternehmen vom kräftigen Ausbau der Infrastruktur im Nahen Osten profitieren.

Städte sollen smarter werden

Sanieren, erweitern oder neu entwickeln: Mit dem 2015 gestarteten Programm „Smart Cities“ will Indiens Regierung im Umfeld von 100 Städten Smart-City-Projekte realisieren.



Der Subkontinent hat alles, was es für ein Wirtschaftswunder braucht: Rohstoffe, Unternehmertegeist, ein starkes Wachstum, Sonderwirtschaftszonen, hohe Forschungsausgaben und die notwendigen Arbeitskräfte. Innerhalb der nächsten fünf Jahre soll das Bruttoinlandsprodukt verdoppelt werden. Die Regierung spricht dabei gern von der „Fünf-Milliarden-Dollar-Volkswirtschaft“: Um zur drittgrößten Volkswirtschaft der Welt aufzusteigen, müsste Indiens Wirtschaft allerdings jedes Jahr um rund acht Prozent wachsen – das ist weit mehr, als es derzeit der Fall ist.

Gleichzeitig stockt der Ausbau der Infrastruktur. Rund 60 Prozent der Waren werden über Straßen befördert, von denen die meisten marode sind. Güterzüge sind auch keine echte Alternative, da das Schienennetz zum Teil noch aus der britischen Kolonialzeit stammt. Und während der Rushhour geht auf Indiens Straßen kaum etwas voran. Auch deshalb plant die indische Regierung unter dem Namen „Smart Cities Mission“ nicht nur, 500 vorhandene Städte mit smarten Technologien auszurüsten, sondern auch 100 sogenannte „Smart Cities“ zu bauen, um vielen seiner 1,3 Milliarden Bürger eine urbane Zukunft zu ermöglichen.

VERKEHRSCHAOS DURCH LEITSYSTEME BEKÄMPFEN

Zu den 100 Smart-City-Projekten gehört die Drei-Millionen-Stadt Pune im westindischen Staat Maharashtra. Zwischen Hochhäusern und Wellblechhütten herrscht Verkehrschaos durch viel zu viele Autos, Motorräder, Handkarren und Motor-Rikschas auf Straßen mit unzähligen Schlaglöchern. Nach einer stundenlangen, von Dauerhupen begleiteten Fahrt erreicht man am Rande der Stadt das gläserne Foyer von Tata Consultancy Services (TCS) und eine andere Welt. Der Software-Konzern hat dort einen hochmodernen Campus aus Glas, Stahl und Beton mit grünen Gärten, Sportstätten und Cafeterias für rund 26.000 Mitarbeiter hochgezogen. Regenwasser wird gesammelt und als Brauchwasser wiederaufbereitet. TCS hat 285 Büros in 46 Ländern und so viele Mitarbeiter wie Microsoft, Apple, Alphabet und Facebook zusammen.

So konkurrenzfähig, wie der expandierende Digital-Dienstleister heute schon ist, sollen weite Teile von Indien werden und Smart Cities der aufstrebenden Mittelschicht Lebensraum und Jobs bieten. Die Energie soll erneuerbar sein, das Verkehrschaos durch funkgesteuerte Leitsysteme der Vergangenheit angehören und die Stadtverwaltung ihre Bürger digital partizipieren lassen. Kritiker bemängeln allerdings, dass die Pläne unrealistisch seien, da der Entwicklungsstand vieler indischer Städte einfach zu niedrig sei, als dass man sinnvoll darauf aufbauen könne.

STÄDTEPLANERISCHE MASSNAHME

3700 der insgesamt 5000 von den Kommunen eingereichten Projekte wurden in den letzten vier Jahren realisiert oder angeschoben. „Das Investitionsvolumen der bisherigen Ausschreibungen beläuft sich auf umgerechnet 18 Milliarden Euro. Bis zum Ende des Programms im Jahr 2022 dürften

weitere 8 Milliarden Euro in Smart-City-Vorhaben fließen, schätzt Nicolo Salsano, Mitglied des Vorstands – Corporate & Institutional Banking der HSBC Deutschland und bezieht sich dabei auf Erklärungen des Ministry of Housing and Urban Affairs. Mit einem Investitionsvolumen von umgerechnet 5,4 Milliarden Euro entfallen der Großteil der bislang ausgeschriebenen Projekte auf städteplanerische Maßnahmen wie getrennte Bereiche für Fußgänger, Fahrradfahrer und Autos, verbesserte Verkehrssignaltechnik und Fahrradmarkierungen sowie Straßenbeleuchtung, erläutert Salsano. Viele solcher Projekte würden über öffentlich-private Partnerschaften finanziert.

Raipur ist das größte Handelszentrum im Bundesstaat Chhattisgarh. Entsprechend viele Autos und Motorräder sind in der Stadt unterwegs. Da Parkplätze fehlen, parken sie am Straßenrand, oft in zweiter Reihe. In insgesamt 22 Orten in der gesamten Stadt entstehen jetzt neue Parkplätze mit smarten Parksensoren. Diese Sensoren senden in Echtzeit Informationen darüber, ob der Parkplatz gerade besetzt oder frei ist. Autofahrer empfangen diese Informationen über eine Smart-Parking-App. Dieses smarte Parksysteem soll dazu beitragen, die Luftqualität in der Stadt zu verbessern und die gesamte Parksituation zu entschärfen.

Ein weiterer Schwerpunkt der „Smart City Mission“ sind intelligente Verkehrsüberwachungs- und -steuerungssysteme, mit deren Hilfe der Verkehrsfluss verbessert und die Einhaltung von Verkehrsregeln kontrolliert werden sollen. Projekte mit einem Investitionsbedarf von 4,4 Milliarden Euro wurden in diesem Bereich ausgeschrieben. So überwachen beispielsweise im südindischen Hyderabad inzwischen 100.000 Kameras den Verkehr und geben die Informationen an Leitstellen weiter, um den Verkehrsfluss besser zu lenken.

Nächstes Jahr soll die „Smart Cities Mission“ auf 4000 indische Städte ausgeweitet werden. Die Projekt-Pipeline dürfte daher auch in Zukunft weiter gut gefüllt bleiben.

Besuchen
Sie das digitale
Format und hören
Sie den begleitenden
Podcast
unter [faz.net/asv/
menat-und-indien](https://faz.net/asv/menat-und-indien)