

## Ländervergleich Finanzierung

Vergleichen Sie hier die Finanzierung in ausgewählten Zielmärkten. Mit Hilfe der Suchfilter am rechten Seitenrand können Sie Länder hinzufügen oder abwählen und den Ländervergleich individuell auf Ihre Zielmärkte einschränken.

### Übersicht

Ausländische Finanziers ergänzen indonesisches Staatsbudget

Ausländische Geber an ägyptischem Infrastrukturausbau beteiligt

China: PPPs sollen staatliche Infrastrukturinvestitionen ergänzen

EU-Mittel und Kapitalmarkt sind wichtige Geldquellen für Spaniens Infrastruktur

Frankreich: Kritik an überbewerteten PPP-Projekten

Indien: PPPs und Geberfinanzierung ergänzen inländische Kredite

Iran: Ausländische Firmen sollen Finanzierung mitbringen

Nach wie vor hohe Risikoprämien für Projektfinanzierungen in Argentinien

Nigeria: Chinesische Dominanz bei Finanzierung des Infrastrukturausbaus

Rumänien: EU wichtigster Partner bei der Finanzierung von Infrastrukturprojekten

USA: Liquide Kapitalmärkte finanzieren viele Projekte

VR China tritt auch in Kasachstan verstärkt mit Gesamtpaketen an

Vereinigte Arabische Emirate finanzieren Infrastrukturausbau aus der Staatskasse

Vietnamesische Regierung setzt auf Geberfinanzierung und PPPs

Öffentlich-Private-Partnerschaften sollen in Polen attraktiver werden

18.05.2017

### **Ausländische Finanziers ergänzen indonesisches Staatsbudget**

Im Haushalt von 2015 hatte die Widodo-Administration die staatlichen Infrastrukturausgaben (gegenüber dem ursprünglichen Budgetansatz) bereits um zwei Drittel erhöht. 2016 war der Zuwachs angesichts einer eher flauen Konjunktur und wegbrechender Steuereinnahmen nur gering. Doch für 2017 ist wiederum ein Plus von 22% - auf nunmehr umgerechnet fast 30 Mrd. \$ - eingeplant.

Das reicht jedoch immer noch nicht, um den gesamten Investitionsbedarf zu decken. Dieser beläuft sich laut Medium Term Development Plan für den Zeitraum 2015 bis 2019 auf rund 350 Mrd. \$, also 70 Mrd. \$ pro Jahr. Somit kann der Fiskus nur 40% zur Projektrealisierung beitragen. Weitere 20% sollen die zahlreichen staatlichen Unternehmen aufbringen. Der Rest von knapp 40% entfällt auf private Investoren. Diese Finanzierungssäule steht aber auf äußerst wackeligen Füßen.

Daneben gibt es eine Reihe von internationalen Organisationen, die vor allem in soziale und Umweltprojekte investieren. Besonders aktiv ist die Asian Development Bank. Sie hat angekündigt, für 2016 bis 2020 Kredite im Umfang von rund 2 Mrd. \$ pro Jahr zur Verfügung zu stellen. Das wären in dem Fünfjahreszeitraum zusammen 10 Mrd. \$. Die Weltbank sagte für 2013 bis 2016 Kredite im Höhe von insgesamt 6,1 Mrd. \$ zu. Auch die deutsche KfW-Entwicklungsbank ist in Indonesien aktiv. Ein Schwerpunkt liegt im Bereich Energie und Klima. 2015 sagte die Bank 487 Mio. Euro für Projekte im Bereich Energieerzeugung und -verteilung zu.

Bei den ausländischen Investoren haben sich in jüngster Vergangenheit chinesische Firmen stark hervorgetan. Die China Development Bank finanziert beispielsweise den Hochgeschwindigkeitszug Jakarta-Bandung praktisch vollständig aus eigener Tasche. Auch haben chinesische Banken indonesischen Finanzhäusern Milliardenkredite zur Verfügung gestellt. Damit sollen sie chinesische Projekte in Indonesien finanzieren.

Japanische Investoren sind derweil bei vier Großprojekten aktiv. Sie bauen und finanzieren die erste U-Bahnstrecke in Jakarta und das Kohlekraftwerk „Batang“, das mit einer Kapazität von 2.000 MW eines der größten Südostasiens werden soll. Beim Ausbau der Zugverbindung Jakarta-Surabaya befinden sie sich in intensiven Gesprächen mit der indonesischen Regierung. Zudem wollen sie einen komplett neuen Hafen in Westjava bauen.

Text: Roland Rohde

## Ausländische Geber an ägyptischem Infrastrukturausbau beteiligt

Der ägyptische Staat ist als Initiator von Vorhaben wichtig, kann den Investitionsbedarf in vielen Infrastrukturbereichen aber nicht aus eigener Kraft decken. Seit 2010 existiert eine gesetzliche Grundlage für Public-private Partnerships (PPP). Solche Vorhaben auf den Weg zu bringen, erfordert jedoch lange und komplizierte Abstimmungsprozesse. Koordiniert werden die Projekte durch die PPP Central Unit, die in ihrem Internetauftritt auch englischsprachige Informationen bereitstellt.

Ägypten kann auf die Unterstützung zahlreicher Partner zählen. So tauchen im Zusammenhang mit Infrastrukturprojekten immer wieder die Weltbank, die African Development Bank (AfDB), die KfW, die EBRD und Fonds aus den Golfstaaten auf. Die Weltbank finanziert derzeit 10 Projekte im Infrastrukturbereich mit insgesamt 3,5 Mrd. US\$ und die AfDB neun Vorhaben mit einem Schwerpunkt auf Energie sowie Wasser und Abwasser. Der Fokus der KfW Entwicklungsbank liegt im Energiesektor, 2015 beliefen sich ihre Zusagen in diesem Bereich auf 72 Mio. Euro. Im Rahmen der Entwicklungszusammenarbeit engagieren sich auch zahlreiche andere europäische Länder, die USA und Japan.

Seit Anfang 2015 nimmt das Interesse chinesischer Staatsunternehmen an Infrastrukturprojekten in Ägypten erkennbar zu. Anbieter aus der VR China erfahren staatliche Unterstützung und bringen zumeist Finanzierungen mit. Das fordert Wettbewerber aus anderen Ländern heraus, die nicht mit einer so starken Flankierung arbeiten können. Zudem erleichtert eine Währungsswap-Vereinbarung Ägypten die Inanspruchnahme chinesischer Leistungen. Dennoch ist die Kooperation kein Selbstläufer und viele Ideen bleiben bloße Absichten. Dem Vernehmen nach waren Konflikte um den Quadratmeterpreis und die Gestaltung von Gebäuden die Ursache dafür, dass das Herzstück der neuen Hauptstadt nun doch nicht von einem chinesischen Anbieter gebaut wird.

Text: Oliver Idem

## China: PPPs sollen staatliche Infrastrukturinvestitionen ergänzen

Die wichtigsten internationalen Geber vor Ort sind die Asiatische Entwicklungsbank (ADB; Finanzierungszusagen 2016: 2.373,4 Mio. US\$ für 15 Projekte) und die Weltbank (1.994,5 Mio. US\$ für 13 Projekte). An bilateralen Finanzierungsinstitutionen engagieren sich vorwiegend die deutsche KfW Entwicklungsbank (2016: 566 Mio. Euro) und die französische AFD (2016: 150 Mio. Euro).

Aus finanzieller Sicht spielt die Geberfinanzierung für China nur noch eine marginale Rolle. Angefragt wird sie, wenn es sich um Projekte mit Vorbildcharakter etwa in den Bereichen nachhaltige Entwicklung/ Klimaschutz oder Gesundheit handelt oder besonderes Know-how (Controlling, Auditing, Technologie) nötig ist. Der Großteil der Infrastrukturprojekte wird dagegen mit staatlichen Geldern, über Fonds bzw. über das staatliche/staatlich

gelenkte Bankensystem abgewickelt. Ausländische Banken sind aufgrund der extrem hohen absoluten Kapitalanforderungen und sonstigen Reglementierungen nur sehr begrenzt tätig.

Ferner gibt es einen nicht zu beziffernden, aber steigenden Anteil privater/teilprivater Investoren, speziell bei Stadtentwicklungsvorhaben. Auf diesem Gebiet sind vor allem die großen Bauentwickler aktiv. Außerdem fördert der Staat neuerdings die Beteiligung von Privatfirmen an Infrastrukturmaßnahmen im Rahmen von PPP-Projekten. Ende 2016 registrierte das Ministry of Finance 1.351 unterzeichnete öffentlich-private Partnerschaften (PPP) mit einem Gesamtvolumen von 331 Mrd. US\$ (2,2 Bill. RMB, Jahresdurchschnittskurs 2016, 1 US\$ = 6,6422 RMB).

Text: Dr. Stefanie Schmitt

18.05.2017

## **EU-Mittel und Kapitalmarkt sind wichtige Geldquellen für Spaniens Infrastruktur**

Da der Staat knapp bei Kasse ist und das Anfang April 2017 verabschiedete Budget für das laufende Jahr in Sachen Infrastruktur weiterhin keine großen Sprünge erlaubt, liegt das Gewicht auf Infrastrukturschwerpunkten, die über EU-Fördermittel, den Europäischen Fonds für Strategische Investitionen (EFSI), den Connect Europe-Fonds (CEF) oder Programme wie Horizon2020 finanziert werden können.

Doch ist der Investitionsbedarf weitaus größer. Der Verband der Infrastrukturbau- und Konzessionsunternehmen SEOPAN spricht von mindestens 38 Mrd. Euro pro Jahr. Um mehr Investoren, auch aus dem Ausland, zu interessieren, gilt ein stabiler gesetzlicher Rahmen, der hohe juristische Sicherheit bietet, als unerlässlich. Nachdem einige PPP-Projekte (Public-private-Partnership) durch die Wirtschaftsentwicklung schlecht gelaufen sind, fordern die Unternehmen eine neue Regelung solcher Projekte, die häufig 30 Jahre laufen, hohe Vorleistungen und Risiken mit sich bringen. Gewünscht sind zum Beispiel Proportionalität, wenn Veränderungen eintreten oder Revisionsklauseln, je nachdem, wie sich die Nutzung der Infrastruktur entwickelt.

Gerade bei langfristigem Finanzierungsbedarf greifen große Unternehmen inzwischen häufig auf den Kapitalmarkt zurück. Sie begeben Anleihen, um sich an der Schuldenfront oder für neue Projekte Luft zu verschaffen. Ein Beispiel wären FCC und ACS, die 2015 auf internationalen Märkten Anleihen im Wert von 1,0 Mrd. Euro begaben, um den Bau der Linie 2 der Metro in Lima zu finanzieren. In Spanien geht zum Beispiel der staatliche Gleisbetreiber Adif diesen Weg, genauso wie auch der viertgrößte Mobilfunkanbieter MásMóvil, der im Juli 2016 und März 2017 zwei Anleihen im Wert von insgesamt 69 Mio. Euro begab, um das Glasfasernetz ausweiten zu können.

Text: Miriam Neubert

## Frankreich: Kritik an überbewerteten PPP-Projekten

Die Aktivitäten der öffentlichen Hand sind in Frankreich weitreichender als im Durchschnitt der OECD-Staaten. Die Staatsquote in Bezug zum Bruttoinlandsprodukt beträgt rund 57%. Es existiert folglich ein großer Markt für öffentliche Aufträge. Wesentliche Auftraggeber wie die Eisenbahngesellschaft SNCF oder der Stromversorger EDF sind weiterhin überwiegend in staatlicher Hand. Verbreitet ist daneben die Vergabe von Konzessionen. Dabei übernimmt der Konzessionär, in der Regel ein privates Unternehmen, den Betrieb, die Unterhaltung und die Investitionen einer Einrichtung und finanziert dies mit den erzielten Einnahmen.

Die Kommunen vergeben Konzessionen oft in den Bereichen Wasserver- und Abwasserentsorgung, Elektrizitäts- und Gasversorgung, zunehmend auch bei Kommunikationsnetzen. Auf staatlicher Ebene ist der Betrieb wesentlicher Teile des französischen Autobahnnetzes ein typisches Beispiel. Nach dem geltenden Gesetz von 2001 bleibt der Staat der Eigentümer der Verkehrswege, die der Konzessionär aus den Mautgebühren finanziert. Die Laufzeiten sind sehr lang, bei neuen Autobahnprojekten zwischen 50 und 80 Jahre. Verhandlungen für die Verlängerung der Konzessionen für bestehende Strecken sind an Investitionszusagen der Konzessionäre gebunden. Konzessionäre sind in den meisten Fällen die großen französischen Baukonzerne.

In der Ausführung von öffentlichen Infrastrukturprojekten kann seit 2004 auch das Modell der Public Private Partnerships (PPP) eingesetzt werden. Dieses überträgt einem privaten Investor über zumeist 25 Jahre die Errichtung, Instandsetzung und Betriebsführung. In letzter Zeit wurde vermehrt Kritik an dem Ansatz laut. PPP-Projekte hätten sich in einigen Fällen als erheblich teurer herausgestellt als herkömmlich vergebene Vorhaben. Der Bau des Kanals Seine-Nord wurde beispielsweise im Herbst 2014 erneut lanciert, diesmal aber nicht als Beteiligungsmodell.

Text: Dr. Marcus Knupp

## Indien: PPPs und Geberfinanzierung ergänzen inländische Kredite

Indien finanziert den größten Teil seiner Infrastrukturinvestitionen über inländische Kredite, die sich im März 2016 nach Berechnung der Indian Credit Rating Agency (ICRA) auf rund 260 Mrd. \$ (knapp 13% des BIP) beliefen. Banken haben 60% der gesamten Kredite vergeben, staatliche Infrastrukturfinanzierungsgesellschaften 37% und private 3%.

Banken und die sogenannten "Non-banking Finance Companies" sind nicht mehr so spendabel wie in den Jahren von 2011 bis 2015. Das Kreditvolumen wuchs 2015/16 nur um circa 4%. Das Neugeschäft legte kaum noch zu. Zum einen weil Finanzinstitute zu viele Infrastrukturkredite, vor allem im konventionellen Energiesektor, als kri-

tisch und notleidend einstufen. Zum anderen fehle es an seriösen, gut geplanten, technisch und wirtschaftlich tragfähigen Projekten, so Marktbeobachter.

Das Finanzministerium versucht daher, die Infrastrukturinvestitionen zu beleben und **private Betreibermodelle** ▶ zu mobilisieren. Das Ministerium beabsichtigt, 49% zu einem National Investment and Infrastructure Fund (NIIF) mit einem Gesamtvolumen von 6 Mrd. \$ beizutragen. Den Rest soll der NIIF auf dem lokalen Kapitalmarkt sowie bei ausländischen Gebern beschaffen.

Kommerzielle ausländische Kreditgeber haben von 2012 bis 2016 etwa 80 Mrd. \$ an External Commercial Borrowings an lokale Infrastrukturunternehmen vergeben. Die internationale und nationale Private Equity-Branche entdeckt ebenfalls - von einem niedrigen Niveau ausgehend - die Infrastruktur als Kapitalanlage.

Weltbank, Asiatische Entwicklungsbank (ADB), International Finance Corporation und die Japan International Cooperation Agency (JICA) haben von 2012 bis 2016 circa 33 Mrd. \$ an Krediten für 102 Infrastrukturprojekte vergeben. Die Neuzusagen der KfW Entwicklungsbank für Entwicklungsprojekte in Indien betragen von 2010 bis 2015 durchschnittlich rund 600 Mio. Euro, ein klarer Schwerpunkt lag dabei kontinuierlich auf dem Energiesektor. Auch künftig werden KfW-Mittel unter anderem in Solarprojekte und neue Stromleitungen fließen, aber auch in Verkehrs- und Umweltvorhaben.

Text: Thomas Hundt

18.05.2017

## **Iran: Ausländische Firmen sollen Finanzierung mitbringen**

In Iran haben ausländische Firmen bei nahezu allen größeren Infrastrukturprojekten in der Regel nur dann eine Chance auf Beteiligung, wenn sie einen Großteil der benötigten Finanzierungen mitbringen können oder besser noch, wenn die Bereitschaft zu Investitionen beispielweise in Form von BOO-Projekten (Build, Own, Operate) besteht. Der Staat will angesichts seiner erheblichen Haushaltsprobleme, die auch nach Lockerung der Wirtschaftssanktionen fortbestehen, Infrastrukturinvestitionen möglichst weitgehend dem Privatsektor überlassen.

Seit Anfang 2016 sind mit ausländischen Unternehmen zahlreiche Vereinbarungen unter anderem über den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, über Projekte im Bereich der Wasserversorgung und Abwasseraufbereitung sowie über den Bau neuer Krankenhäuser unterzeichnet worden. Aber fast alle Projekte stehen unter Finanzierungsvorbehalt.

Vor allem aufgrund der weiterhin geltenden US-Sanktionen ist der europäische Bankensektor allerdings bislang nicht bereit, die notwendigen Milliardenfinanzierungen zu mobilisieren. Hinzu kommt das allgemeine Länderrisiko, das aber durch die europäischen Exportkreditversicherer stark reduziert werden kann. Die derzeit wieder wachsenden Spannungen zwischen Washington und Teheran und das damit steigende Risiko der Reaktivierung von Sanktionen und/oder neuer Sanktionen erschweren die Lösung der Finanzierungsfrage zusätzlich.

Projektfinanzierungen kommen derzeit vor allem aus der VR China und Korea (Rep.), aber auch aus Russland. Obwohl Iran europäische Unternehmen vielfach vorziehen würde, kommen letztlich Partner, die Finanzierungspakete anbieten, zum Zuge.

Text: Robert Espey

18.05.2017

## Nach wie vor hohe Risikoprämien für Projektfinanzierungen in Argentinien

Angesichts der knappen Staatskasse und des hohen Nachholbedarfs legt die Regierung großen Wert auf die Beteiligung privaten Kapitals an Infrastrukturinvestitionen. Die Baukammer Camarco kalkuliert, dass die privaten Investitionen in die Infrastruktur bis 2025 etwa 2,5% des BIP erreichen müssen, das wären circa 15 Mrd. US\$ pro Jahr. Ende 2016 verabschiedete das Parlament eine Reform der gesetzlichen Rahmenbedingungen für öffentlich-private Partnerschaften (PPP), die den Investoren attraktivere Konditionen und vor allem größere Rechtssicherheit gewähren.

Der Erfolg der ersten staatlichen Ausschreibungen für den Ankauf von Strom aus erneuerbaren Energien (Programm Renovar), bei denen Investitionen von 4 Mrd. US\$ für 2.400 MW neue Stromerzeugungskapazitäten vereinbart wurden, wird als Paradebeispiel für die neue Dynamik der öffentlich-privaten Zusammenarbeit in Argentinien angeführt. Entscheidend waren nicht zuletzt erstmalig zugesagte Garantien der Weltbank für die Erfüllung der Verträge. Ohne solche Garantien bereitet die Finanzierung von PPP-Projekten in Argentinien noch erhebliche Probleme.

Argentinien gilt weiterhin als riskanter Schuldner. Entsprechend hoch sind die Risikoprämien für Staat und Unternehmen, die deutlich über denen von Nachbarländern in der Region liegen. Exportkreditgarantien (Hermes) stehen grundsätzlich wieder zur Verfügung, je nach Kunde sind jedoch besondere Sicherheiten erforderlich (generell bei Abnehmern im öffentlichen Sektor). [Investitionsgarantien](#) ► werden aufgrund eines Schadensfalles derzeit noch nicht übernommen.

In der Länderrisikoeinstufung der OECD hat sich Argentinien von der schlechtesten Kategorie 7 auf Stufe 6 hochgearbeitet. Die Ratingagentur S&P stufte Argentinien's Rating im April 2017 von B- auf B herauf. Damit gelten argentinische Anleihen weiterhin als hoch spekulativ. Multilaterale Kreditgeber wie die Weltbank, die Interamerikanische Entwicklungsbank (IDB) und die Andenländerbank CAF weiten ihr Engagement in Argentinien aus und stehen mit vergleichsweise günstigen Finanzierungen bereit. Auch die US-amerikanische Eximbank und die Europäische Investitionsbank (EIB) haben die Kreditvergabe an Argentinien nach 15 Jahren Abstinenz wieder aufgenommen.

Wer eine Finanzierung mitbringen kann, hat bei der Vergabe von Projekten oft einen entscheidenden Vorteil. Besonders aggressiv gehen chinesische Anbieter vor. Mit großzügigen Finanzierungszusagen chinesischer Staatsbanken sicherten sich Baufirmen und Zulieferer aus China Milliardenprojekte für den Bau von Wasserkraftwerken und Eisenbahnen. Deutsche Unternehmen versuchen mitzuhalten. So will der Siemens-Konzern für Projekte,

bei denen er den Zuschlag erhält, in den nächsten fünf Jahren eigene Finanzierungen von bis zu 3,2 Mrd. Euro bereitstellen (bei einem geschätzten Auftragspotenzial von 5 Mrd. Euro).

Text: Carl Moses

18.05.2017

## **Nigeria: Chinesische Dominanz bei Finanzierung des Infrastrukturausbaus**

Die gegenwärtige Wirtschaftskrise verändert die Finanzierungsansätze bei Infrastrukturvorhaben. Seit einigen Jahren dominieren die Chinesen den Infrastruktursektor, weil mit der China EximBank eine staatliche chinesische Bank die Finanzierung vorschießt. Gänzlich private Investoren kommen ins Spiel in äußerst profitablen Infrastrukturbereichen, wie dem Aufbau von Mobilfunknetzen oder mit Abstrichen der Errichtung von Tiefseehäfen. Darüber hinaus zögern private Akteure und dem nigerianischen Staat fehlt aufgrund der ausbleibenden Öleinnahmen das Geld.

Letzterer versucht sich seit Jahren aus der Finanzierung bestimmter Infrastrukturvorhaben herauszuziehen und sucht nach Möglichkeiten für ÖPP, zum Beispiel beim Betrieb von Mautstraßen oder Krankenhäusern. Die Stadtverwaltung Lagos ist bei der Konzipierung von ÖPP Vorreiter in Nigeria. Mit ihrer seit 2016 unter dem Namen Lagos Global (früher: Office of the PPP) existierenden Agentur besteht eine zentrale Anlaufstelle für Unternehmen, die sich bei derartigen Projekten beteiligen wollen. In Krisenzeiten deutlich größer werden dürfte bei der Finanzierung die Aufgeschlossenheit gegenüber den Geberorganisationen, der Weltbank oder der Afrikanischen Entwicklungsbank bei der Finanzierung. Derzeit gibt es neun Weltbank-finanzierte Infrastruktur-Projekte (Transport, Energie, Wasser) in Nigeria mit einem Gesamtvolumen von 2,68 Mrd. US\$. Die Afrikanische Entwicklungsbank finanziert ca. 10 Projekte in denselben Bereichen.

Sehr schwer gestaltet sich die Finanzierung von Vorhaben in der Abwasser- und Abfallentsorgung. Diese Bereiche sind für private Investoren wenig attraktiv weil kaum ertragreich. Auch politisch genießen sie keine Priorität.

Text: Carsten Ehlers



## Rumänien: EU wichtigster Partner bei der Finanzierung von Infrastrukturprojekten

Die Finanzierung von Infrastrukturprojekten in Rumänien stützt sich vor allem auf EU-Fördermittel. Für die erste Fördermittelperiode 2007 bis 2013 standen dem Land 19,1 Mrd. Euro zur Verfügung. Dies entsprach 15,3% des Bruttoinlandsprodukts (BIP) von 2007. Aus dem Struktur- und Kohäsionsfonds 2014 bis 2020 sind es weitere 22,5 Mrd. Euro oder 15% des BIP von 2014, die das Land abrufen kann. Hinzu kommt die nationale Beteiligung in Höhe von durchschnittlich etwa 15%.

Als Darlehensgeber ist zudem die Europäische Investitionsbank (EIB) bedeutend. Bisweilen finanziert sie auch den nationalen Eigenanteil über Kredite. Die von der EIB in Rumänien unterzeichneten Darlehen betragen 2016 rund 1 Mrd. Euro. Davon entfielen 39% auf den Umweltsektor und 6% auf Infrastruktur. Im Zeitraum 2012 bis 2016 wurden 2.706 Mio. Euro an Darlehen vergeben. Dabei standen kleine und mittlere Projekte mit einem Anteil von 45% an erster Stelle, gefolgt von Industrie, Dienstleistungen und Landwirtschaft (27%). Wasser, Abwasser, Festabfälle und Stadtentwicklung betrafen 14%, Energie 8%, Bildung und Gesundheit 5% sowie Verkehr und Telekommunikation 1%.

Das laufende Projektportefeuille der EBWE besteht aus 158 aktiven Vorhaben für 1.593 Mio. Euro. Davon betreffen 39% den Bereich Infrastruktur und 22% den Energiesektor. Wenige Fortschritte erzielte die rumänische Regierung bislang bei der Einbindung des Privatsektors in große nationale Straßeninfrastrukturprojekte über Konzession oder öffentlich-private Partnerschaft.

Text: Michael Marks

## USA: Liquide Kapitalmärkte finanzieren viele Projekte

Bundesfinanzierungen haben im US-Infrastrukturbau nach wie vor eine herausragende Bedeutung. Dies gilt insbesondere im Verkehrssektor, wo beispielsweise Großprojekte im Brücken- und Schnellstraßenbau, im Personenschienenverkehr oder im Hafenaufbau oft von der Bundesregierung und den Bundesstaaten kofinanziert werden. Öffentliche Vorhaben im Bildungssektor, in der Wasserversorgung oder in der Strom- und Gasdistribution werden dagegen primär durch die Bundesstaaten und Kommunen auf die Beine gestellt.

Sowohl öffentliche als auch private Infrastrukturprojekte werden häufig über die in den USA sehr liquiden Kapitalmärkte finanziert. Ausländischen Privatinvestitionen steht diese Möglichkeit ebenso zur Verfügung. PPP-Modelle finden hauptsächlich auf den nachgeordneten föderalen Ebenen Anwendung. Ihre Verbreitung hängt dabei stark von den bundesstaatlichen Rahmenbedingungen ab und ist regional recht konzentriert, im Verkehrssektor beispielsweise auf Florida, Kalifornien, Texas, Colorado und Virginia.

Text: Martin Wiekert

18.05.2017

## **VR China tritt auch in Kasachstan verstärkt mit Gesamtpaketen an**

Der Staat und Staatskonzerne sind die wichtigsten Auftraggeber im Infrastruktursektor. Zentrales Infrastrukturprogramm ist das Wirtschaftsprogramm „Nurly Shol“ mit einem Volumen von 23 Mrd. \$. Rund die Hälfte der Ausgaben will die Regierung mit Krediten internationaler Geberorganisationen decken. Für die Finanzierung eines weiteren Großteils greift sie auf die Reserven im Nationalfonds zurück.

Die wichtigsten in Kasachstan tätigen Geberorganisationen sind die EBWE, Weltbank, ADB, die IDB und die Eurasische Entwicklungsbank (EABR). Angesichts knapperer öffentlicher Kassen spielt die Unterstützung durch Geberorganisationen bei der Umsetzung von Infrastrukturprojekten eine entscheidende Rolle.

Der Bankensektor ist seit der Finanzkrise 2008/09 Sorgenkind der kasachischen Wirtschaft. Ausländische Firmen, allen voran aus der VR China, Korea (Rep.) und der Türkei bieten Finanzierungspakete an. Die Exim-Bank of China beispielsweise unterstützt die Erschließung von Kupferlagerstätten sowie Projekte im Straßenbau und der Petrochemie. Kasachstan und die VR China wollen 51 Projekte im Wert von 26 Mrd. \$ gemeinsam umsetzen.

Text: Fabian Nemitz

18.05.2017

## **Vereinigte Arabische Emirate finanzieren Infrastrukturausbau aus der Staatskasse**

Öffentliche Investitionen sind die treibende Kraft hinter dem Projektgeschäft in den VAE. Die deutlich gesunkenen Staatseinnahmen beeinflussen deshalb das Projektgeschäft stark. Dies gilt in besonderem Maße für Abu Dhabi. Staatliche Unternehmen zählen hier zu den mit Abstand wichtigsten Auftraggebern, darunter viele Unternehmen aus dem Öl- und Gassektor. In Dubai sind Investitionen staatlicher Einrichtungen und Unternehmen, darunter viele Immobilienentwickler, zwar auch bedeutend, aber private Developer und individuelle Eigentümer sind die größten Auftraggeber (gemessen am Wert der Projekte in der Durchführung).

Der Trend geht landesweit zur stärkeren Beteiligung des Privatsektors an der Finanzierung von Projekten über Public-private-Partnerships (PPP) und/oder Exportkredite von Förderagenturen in den Heimatländern der Auftragnehmer. Bislang wurden PPP vor allem im Kraftwerksbau und bei Wasserprojekten eingesetzt, wo Regierungen Garantien über Abnahmeverträge bieten können. Das Spektrum wird nun breiter. Im letzten Jahr wur-

den einige Projekte im Transportsektor als PPP lanciert, wie die Expo 2020 Route der Dubai Metro durch RTA oder die Phase 2 des nationalen Schienennetzes durch Etihad Rail. Letztere wurde Anfang 2016 abgesagt. Dem Vernehmen nach, weil sich das Projekt als PPP nach Ansicht interessierter Unternehmen nicht rentiert hätte. PPP sind insgesamt eine junge Entwicklung in der gesamten Golfregion. Beispielsweise trat in Dubai der gesetzliche Rahmen für PPP erst im November 2016 in Kraft.

Text: Katrin Pasvantis

18.05.2017

## Vietnamesische Regierung setzt auf Geberfinanzierung und PPPs

Die Wunschliste der vietnamesischen Regierung insbesondere in Bezug auf den Ausbau der Transportinfrastruktur ist lang. Zur Finanzierung kann das Land aber wenig beitragen. Daher setzt der Staat auf die Finanzierung durch internationale Entwicklungsgelder.

Internationale Geberinstitutionen wie die Weltbank (20 laufende Projekte in den Bereichen Transport, Wasser und Energie mit einem Volumen von knapp 5 Mrd. \$) und die Asiatische Entwicklungsbank beteiligen (Neuzusagen 2016: 791 Mio. \$) sich in Form von Krediten an der Finanzierung. Nationale Geber, hier allen voran die Japan International Cooperation Agency (JICA), aber auch europäische Institutionen wie die deutsche KfW Entwicklungsbank (Neuzusagen 2015: 59,7 Mio. Euro, davon 27,7 Mio. Euro für Projekte im Bereich Wasserversorgung und Abwasser- und Abfallentsorgung) oder die französische Agence Française de Développement, engagieren sich ebenfalls mit Finanzierungsprogrammen.

Neben internationalen Fördergeldern setzt die vietnamesische Regierung verstärkt auf privates Investorenengagement insbesondere in Form von Public-private-Partnership-Modellen. Bislang sind hier Unternehmen noch zurückhaltend. Das regulative Umfeld ist in weiten Bereichen noch nicht ausgereift. Zudem ist der vietnamesische Staat aufgrund gesetzlicher Einschränkungen nicht in der Lage, für ausländische Investoren wichtige Zusicherungen - wie beispielsweise hinsichtlich des Ausgleichs von Währungsschwankungen - zu geben.

Deutsche Programme wie „developp“ des Bundesministeriums für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung oder Institutionen wie die Deutsche Entwicklungsgesellschaft (DEG), die AKA Bank oder die KfW-IPEX unterstützen aussichtsreiche Projekte mit verschiedenen Finanzierungsinstrumenten. Zudem können sich Exporteure gegen Zahlungsrisiken im Geschäftsverkehr mit Vietnam über das staatliche Euler-Hermes-Programm absichern, welches auch Finanzierungsoptionen zur Verfügung stellt.

Text: Frauke Schmitz-Bauerdick

## Öffentlich-Private-Partnerschaften sollen in Polen attraktiver werden

Bei der Finanzierung des weiteren Ausbaus der Infrastruktur spielen EU-Mittel die zentrale Rolle. Das Operationelle Programm für Infrastruktur und Umweltschutz (OPIuU) 2014 bis 2020, zu dem die EU 27,4 Mrd. Euro beisteuert, umfasst insgesamt 32 Mrd. Euro. Polen selbst muss 4,6 Mrd. Euro aufbringen. Hinzu kommen EU-Mittel aus den Regionalprogrammen, aus dem speziellen Fördertopf für das strukturschwächere Ostpolen und dem länderübergreifenden Programm „Europa verbinden“.

Kredite stellen mitunter auch die Europäische Investitionsbank (EIB), die Polen 2016 rund 4,44 Mrd. Euro lieh, und die Europäische Bank für Wiederaufbau und Entwicklung (EBWE) zur Verfügung. Umweltprojekte finanziert die Bank für Umweltschutz, Bank Ochrony Srodowiska (BOS). Der Landesfonds für Umweltschutz und Wasserwirtschaft, Krajowy Fundusz Ochrony Srodowiska i Gospodarki Wodnej (KFSiGW), stellt ebenfalls Mittel dafür bereit. Der 2016 gegründete Polnische Entwicklungsfonds, [Polski Fundusz Rozwoju](#) ▶, unterstützt lokale Selbstverwaltungen und private Unternehmen finanziell, um das Land mit Direktinvestitionen weiterzuentwickeln.

Um Öffentlich-Private-Partnerschaften (ÖPP) attraktiver zu machen, arbeitet das für Wirtschaft zuständige Ministerium, [Ministerstwo Rozwoju](#) ▶, an einer Gesetzesnovelle. So soll etwa die Gründung von Zielgesellschaften zur Verwirklichung von Vorhaben geregelt werden. Bisher herrscht das Konzessionsmodell, sogenannte kleine ÖPP vor, wobei die späteren Nutzer etwa von Tief- oder Hochgaragen die Investition mit ihren Gebühren amortisieren. Die Gemeinden stellen hier häufig ein Grundstück bereit, das ein in- oder ausländischer Investor bebaut und betreibt.

Text: Beatrice Repetzki

---

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck – auch teilweise – nur mit vorheriger ausdrücklicher Genehmigung. Trotz größtmöglicher Sorgfalt keine Haftung für den Inhalt.

© 2019 Germany Trade & Invest

Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.