

Ländervergleich Rahmenbedingungen und Trends

Vergleichen Sie hier die Rahmenbedingungen und Trends 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

[Argentiniens Aufholjagd hat begonnen](#)

[Chinas Infrastrukturinvestitionen weiterhin hoch](#)

[Frankreichs Infrastruktur ist von hoher Qualität](#)

[Indische Regierung will Infrastrukturdefizite beheben](#)

[Indonesien: Ambitionierte Projekte zur Modernisierung der Infrastruktur](#)

[Iran: Erneuerung der Infrastruktur geplant](#)

[Kasachstan: Wenig Spielraum für notwendige Investitionen](#)

[Markteintritt in Spaniens Bausektor gilt als schwierig](#)

[Nigerias Regierung setzt auf private Investoren](#)

[Polens Bevölkerung wächst und zieht in die Städte](#)

[Rumänien benötigt mehr privates Engagement](#)

US-Regierung setzt auf private Investoren

Vereinigte Arabische Emirate investieren in Verkehr und Energie

Vietnam: Weitreichende Pläne zur Entwicklung der Gesamtinfrastruktur

Wachsender Infrastrukturbedarf stellt Ägypten vor Herausforderungen

18.05.2017

Argentiniens Aufholjagd hat begonnen

Argentiniens Infrastruktur hat sich in den vergangenen eineinhalb Jahrzehnten wenig entwickelt. Die Infrastrukturinvestitionen erreichten mit etwa 2% des Bruttoinlandsprodukts (BIP) nicht einmal die Hälfte des nach Einschätzung von Ökonomen erforderlichen Umfangs (5 bis 6% des BIP). Private Betreiber hatten aufgrund von Preiskontrollen und anderen Beschränkungen ihrer Entscheidungsbefugnisse seit der Jahrtausendwende kaum mehr Anreize zu investieren. Zahlreiche in den 90er Jahren privatisierte Infrastrukturbetriebe wurden de jure oder de facto wieder in staatliche Hand überführt. Dem Staat allerdings fehlten Kapital und Know-how, um die erforderlichen Investitionen zu tätigen.

Unter dem liberal-konservativen Präsidenten Mauricio Macri hat Argentinien nun eine Aufholjagd zur Modernisierung seiner Infrastruktur begonnen. Seit Macris Amtsantritt Ende 2015 bestimmen marktwirtschaftliche Prinzipien wieder die Wirtschaftspolitik. Die Freigabe des Devisen- und Kapitalverkehrs und der Abbau von Handelsschranken haben das Investitionsklima deutlich verbessert. Die Beilegung von Schuldenkonflikten mit Altgläubigern aus dem Staatsbankrott von 2001 hat Argentinien den Weg zurück an die internationalen Kapitalmärkte geebnet.

Die über fast eineinhalb Jahrzehnte eingefrorenen Preise für öffentliche Leistungen wie Strom, Gas, Wasser und öffentlichen Nahverkehr werden schrittweise wieder an kostendeckende Tarife herangeführt. Privaten Betreibern und Investoren von Infrastruktur werden wieder größere Entfaltungsmöglichkeiten eingeräumt, vornehmlich in den Bereichen Energie und Transport. Die über Jahre vernachlässigten Regulierungsbehörden übernehmen wieder ihre Funktionen; der gesetzliche Regulierungsrahmen wird, wo erforderlich, aktualisiert. Gleichzeitig hat die Regierung die Transparenz bei öffentlichen Entscheidungs- und Vergabeprozessen erhöht.

Argentiniens Wirtschaft findet nach einer unerwartet schweren Anpassungsrezession im Jahr 2016 (BIP: -2,3%) langsam wieder zum Wachstum zurück. Den öffentlichen Infrastrukturinvestitionen kommt bei der Reaktivierung der Konjunktur eine herausragende Bedeutung zu. Allein im ersten Quartal 2017 hat sich der Wert neuer Ausschreibungen im Vergleich zum Vorjahr mehr als verdreifacht.

Rahmenbedingungen Argentinien

Indikator	2016	2025 (Prognose)
Bevölkerung, Mio.	43,6	47,5
Bevölkerungswachstum (in %)	0,92	0,86
Bevölkerung Stadt (in %)	91	k.A.
Bevölkerung Land (in %)	9	k.A.
BIP (nominal; in Mrd. US\$)	545,1	908,3 *)
Investitionen (in % des BIP)	19,0	17,2 *)

*) 2022

Quellen: Indec, IWF

Qualität der Infrastruktur (2016/2017)

	Ranking	Score
Qualität der gesamten Infrastruktur (Transport, Telefonie, Kommunikation)	85	3,7
Qualität der Straßen	103	3,1
Qualität der Schienentransportsysteme	87	2,1
Qualität der Häfen	79	3,8
Qualität der Lufttransportsysteme	87	4,1
Qualität der Elektrizitätsversorgung	119	2,7

Quelle: Global Competitiveness Report, WEF

Text: Carl Moses

18.05.2017

Chinas Infrastrukturinvestitionen weiterhin hoch

Der Aufstieg der VR China zur weltweit zweitgrößten Volkswirtschaft beruhte nicht zuletzt auf einem staatlich finanzierten Ausbau der Infrastruktur. Allerdings stößt das bislang verfolgte investitionsgetriebene Wachstumsmodell an seine Grenzen, sodass die Regierung einen nachhaltigeren Weg einschlagen möchte. Mit Blick auf die soziale Stabilität und den eigenen Machterhalt dürfte sie jedoch zumindest kurzfristig das Wirtschaftswachstum weiter durch Infrastrukturmaßnahmen künstlich hoch halten.

Tatsächlich soll laut einer Studie der britischen Universität Oxford etwa die Hälfte der chinesischen Infrastrukturprojekte keinen wirtschaftlichen Wert mehr haben oder sich sogar negativ auswirken. Insbesondere wurde die Schuldenlast der lokalen Gebietskörperschaften rasant nach oben getrieben. Dabei gibt es nach wie vor viele notwendige Vorhaben - insbesondere in den Bereichen Umwelt (Kläranlagen, Müllbehandlung/-entsorgung) und Stadtplanung.

Rahmenbedingungen

Indikator	2016	2025 (Prognose)
Bevölkerung (in Mio.)	1.377,5	1.409,0
Bevölkerungswachstum (in %)	0,4	k.A.
Bevölkerung Stadt (in Mio.)	782,1 (56,8%)	921,4 (65,4%)
Bevölkerung Land (in Mio.)	595,4 (43,2%)	487,6 (34,6%)
BIP (nominal; in Mrd. US\$)	11.218,3	17.706,6 *)
Investitionen (in % des BIP)	43,7	k.A.

*) 2022

Quellen: Weltbank, CIA, OECD, IWF

Die anhaltende Urbanisierung dürfte so ein auf mittlere und lange Sicht wichtiger Impulsgeber bleiben. 2016 lebten über 780 Mio. Chinesen in Städten. Bis 2020 sollen es über 900 Mio. Menschen sein, die eine urbane Infrastruktur von Verkehr, über Ver- und Entsorgung bis hin zu Bildungseinrichtungen und Freizeitstätten benötigen.

Qualität der Infrastruktur (2016/17)

	Ranking	Score
Qualität der gesamten Infrastruktur (Transport, Telefonie, Kommunikation)	42	4,7
Qualität der Straßen	39	4,8
Qualität der Schienentransportsysteme	14	5,1
Qualität der Häfen	43	4,6
Qualität der Lufttransportsysteme	49	4,8
Qualität der Elektrizitätsversorgung	56	5,3

Quelle: Global Competitiveness Report

Text: Dr. Stefanie Schmitt

18.05.2017

Frankreichs Infrastruktur ist von hoher Qualität

Mit 67 Millionen Einwohnern ist Frankreich nach Deutschland das bevölkerungsreichste Land der Europäischen Union. Die Landesfläche ist jedoch mit 551.500 qkm deutlich größer, die Bevölkerungsdichte folglich geringer. Etwa 18% der Einwohner leben im Großraum Paris, auf den auch die Verkehrswege des Landes ausgerichtet sind. Pro Jahr wächst die Bevölkerungszahl Frankreichs derzeit durchschnittlich um 0,4%, etwas langsamer als in den vorangegangenen Jahren. Ursächlich ist in erster Linie die im europäischen Vergleich höhere Geburtenrate. Zum Zeitpunkt der letzten Volkszählung 2007 lag der Anteil der städtischen Bevölkerung bei 77,5%.

Frankreich verfügt über eine im internationalen Vergleich sehr gute Infrastruktur. In der jüngsten Bewertung des World Economic Forum nimmt das Land diesbezüglich den siebten Rang unter 138 untersuchten Ländern ein. Insbesondere die Verkehrswege auf Straße und Schiene sowie die Elektrizitäts- und Kommunikationsnetze sind von hoher Qualität. Im innerstädtischen Bereich verfügen heute praktisch alle französischen Großstädte über Metro- oder Straßenbahnsysteme, die weiter ergänzt werden. Der Ausbau der Datenübertragung über Glasfaser wird derzeit forciert.

Die hohe Belastung der öffentlichen Haushalte durch soziale Ausgaben und Personalkosten bei gleichzeitigen Bemühungen, das Budgetdefizit zu reduzieren, schränkt indessen den Spielraum für staatliche Investitionen in die Infrastruktur ein. So werden beispielsweise nicht alle geplanten Hochgeschwindigkeitsstrecken der Eisen-

bahn in absehbarer Zeit umgesetzt. Neben der Bedarfsanalyse sind letztlich auch politische Entscheidungen relevant für die Prioritätensetzung.

Rahmenbedingungen

Indikator	2016	2025 (Prognose)
Bevölkerung in Mio.	67	69,1
Bevölkerungswachstum (in%)	0,4	0,3
Bevölkerung Stadt (in%)	77,5	79
Bevölkerung Land (in%)	22,5	21
BIP (nominal; in Mrd. US\$)	2.463,2	2.815,3 *)
Investitionen (in % des BIP)	22,4	22,6

*) 2022

Quellen: GTAI Wirtschaftsdaten, Global Competitiveness Report, IWF

Qualität der Infrastruktur (2016/2017)

	Ranking	Score
Qualität der gesamten Infrastruktur (Transport, Telefonie, Kommunikation)	8	6,0
Qualität der Straßen	6	6,0
Qualität der Schienentransportsysteme	4	5,8
Qualität der Häfen	23	5,3
Qualität der Lufttransportsysteme	13	5,9
Qualität der Elektrizitätsversorgung	7	6,7

Quelle: Global Competitiveness Report

Text: Dr. Marcus Knupp

Indische Regierung will Infrastrukturdefizite beheben

Indiens Infrastruktur hat sich in den letzten 20 Jahren - von einem rudimentären Zustand ausgehend - verbessert. Im internationalen Ranking der Infrastrukturqualität durch das World Economic Forum liegt der Subkontinent aber immer noch hinter Jamaika und Tunesien auf Rang 81.

Der Nachholbedarf bleibt immens. Zunehmende Urbanisierung, Industrialisierung und internationale Verflechtungen erfordern einen schnellstmöglichen Ausbau. Die Bevölkerungszahl in Höhe von 1,3 Mrd. steigt weiter. Im Jahr 2060 dürften nach UN-Schätzung über 1,7 Mrd. Menschen in dem bald bevölkerungsreichsten Land der Erde leben.

Die Landbevölkerung drängt in die bereits überfüllten Städte. Der Anteil der städtischen Bevölkerung an der Gesamteinwohnerzahl dürfte bis 2050 von 30 auf 40% zulegen. Die urbanen Zentren können selbst heute ihre Bürger nicht ausreichend mit reinem Trinkwasser, sauberer Luft sowie Energie und Wohnraum versorgen.

Die Transportinfrastruktur steht ebenfalls in der Kritik. Die Warenbeförderung über Schienen-, Straßen-, Luft- oder Seeverkehr ist nicht effizient genug. Orte im Hinterland können nur schwerlich und mit hohen Kosten erreicht werden.

Das Finanzministerium hat sein Infrastrukturbudget in den letzten beiden Jahren aufgestockt. Es beträgt im Finanzjahr 2017/18 (1.4. bis 31.3.) umgerechnet 53,2 Mrd. Euro (3960 Mrd. indische Rupien (iR); Jahresdurchschnittskurs 2016: 1 Euro = 74.2371 iR). Dies entspricht 2,5% des Bruttoinlandsproduktes (BIP). Knapp zwei Drittel sind für den Verkehrsbereich eingeplant. Hinzuzurechnen sind noch die Investitionen der Entwicklungsorganisationen, der öffentlichen Infrastrukturgesellschaften und der 29 Bundesstaaten.

Rahmenbedingungen

Indikator	2016	2025 (Prognose)
Bevölkerung (Mio.)	1.297,1	1.418,7
Bevölkerungswachstum (%)	1,2	k.A.
Bevölkerung Stadt (Mio.)	429,8	525,5
Bevölkerung Land (Mio.)	867,3	893,3
BIP (nominal, Mrd. US\$)	2.256,3	3.935,2 *)
Investitionen (in % des BIP)	31,7	k.A.

*) 2022

Quellen: Wirtschaftsdaten, United Nations, IWF

Qualität der Infrastruktur (2016/2017)

	Ranking	Score
Qualität der gesamten Infrastruktur (Transport, Telefonie, Kommunikation)	51	4,5
Qualität der Straßen	51	4,4
Qualität der Schienentransportsysteme	23	4,5
Qualität der Häfen	48	4,5
Qualität der Lufttransportsysteme	63	4,5
Qualität der Elektrizitätsversorgung	88	4,3

Quelle: Global Competitiveness Report

Text: Thomas Hundt

18.05.2017

Indonesien: Ambitionierte Projekte zur Modernisierung der Infrastruktur

Mit einer Bevölkerung von über 250 Mio. Menschen und einem Bruttoinlandsprodukt von gut 900 Mrd. US\$ (2016) ist Indonesien die mit Abstand größte Volkswirtschaft Südostasiens. Der Archipel gehört inzwischen zur Gruppe der Entwicklungsländer mit mittlerem Einkommen. Das Pro-Kopf-BIP liegt bei gut 3.600 \$. Die Infrastruktur ist veraltet und unterdimensioniert. Die Rahmenbedingungen sind aber auch nicht einfach: Denn Indonesien besteht aus Tausenden von bewohnten Inseln, die sich auf einer Fläche von knapp 2.000 mal gut 5.000 km erstrecken.

Rahmenbedingungen

Indikator	2016	2025 (Prognose)
Bevölkerung (Mio.)	258,8	284,8
Bevölkerungswachstum (%)	0,9	k.A.
Bevölkerung Stadt (Mio.)	136,2 1)	170,9
Bevölkerung Land (Mio.)	119,3 1)	113,9
BIP (nominal, Mrd. US\$)	932,4	1.615,5 2)
Investitionen (in %des BIP)	34,7	k.A.

1) 2015; 2) 2022

Quellen: Wirtschaftsdaten, indonesisches Statistikamt BPS, IWF

Präsident Joko Widodo will durch den beschleunigten Ausbau der Infrastruktur das Wirtschaftswachstum, das sich 2014 bis 2016 auf jeweils rund 5% belief, auf 7% anheben. Die ersten Erfolge sind mit den Händen greifbar: In der Hauptstadt Jakarta entstehen eine neue U-Bahnlinie, eine S-Bahn und 13 Schnell- und Zufahrtstraßen. Containerhafen und Airport werden ausgebaut.

Die Infrastrukturpläne haben vor allem zwei Ziele: Erstens soll sich Indonesien als globale maritime Achse etablieren. Dazu müssen viele Häfen neu gebaut und erweitert sowie Hunderte zusätzliche Schiffe in Dienst gestellt werden. Zweitens sollen die Energieerzeugungs- und -verteilungskapazitäten kräftig erweitert werden, da der Stromverbrauch jährlich um 8% wächst.

Qualität der Infrastruktur (2016/2017)

	Ranking	Score
Qualität der gesamten Infrastruktur (Transport, Telefonie, Kommunikation)	80	3.8
Qualität der Straßen	75	3.9
Qualität der Schienentransportsysteme	39	3.8
Qualität der Häfen	75	3.9
Qualität der Lufttransportsysteme	62	4.5
Qualität der Elektrizitätsversorgung	89	4.2

Iran: Erneuerung der Infrastruktur geplant

Nach der Anfang 2016 erfolgten Aufhebung beziehungsweise Lockerung der Wirtschaftssanktionen will Iran seine Infrastruktur in Kooperation mit ausländischen Partnern umfassend modernisieren. Die Infrastrukturerwicklung ist durch die Wirtschaftssanktionen zwar stark verlangsamt worden, dennoch gab es erhebliche Fortschritte. Unterstützung kam unter anderem von der VR China, die heute Irans führender Handelspartner ist und dies auch zukünftig bleiben möchte.

Rahmenbedingungen

Indikator	2016 1)	2025 (Prognose)
Bevölkerung (in Mio.)	78,8	87,7
Bevölkerungswachstum (in %)	1,2	1,2
Bevölkerung Stadt (in %)	72,7	85,0
Bevölkerung Land (in %)	27,2	15,0
BIP (nominal, in Mio. US\$)	371,4	484,7 2) (2020)
Investitionen (in % des BIP)	23,5	25,0

1) die Daten beziehen sich auf das iranische Jahr 1394 (2015/16)

Quellen: Statistical Center of Iran, Germany Trade & Invest, 2) Statista

Die höchsten Investitionen sind im Bereich Verkehrsinfrastruktur vorgesehen. Als Prioritäten gelten die Entwicklung des nationalen Schienennetzes und der Flughäfen. Aber auch der maritime Sektor erfordert hohe Investitionen. In den Ballungsräumen sollen die Metrosysteme auf- beziehungsweise ausgebaut werden.

Qualität der Infrastruktur

	Ranking	Score
Qualität der gesamten Infrastruktur (Transport, Telefonie, Kommunikation)	76	4.0
Qualität der Straßen	68	4.1
Qualität der Schienentransportsysteme	46	3.5
Qualität der Häfen	73	3.9
Qualität der Lufttransportsysteme	111	3.4
Qualität der Elektrizitätsversorgung	63	5.0

Quelle: Global Competitiveness Report 2016-2017

Sehr großer Nachholbedarf besteht im Bereich der digitalen Infrastruktur. Es ist allerdings politisch umstritten, wie weit die Islamische Republik ihre digitale Infrastruktur gegenüber dem Ausland öffnen soll. Zudem behindern die fortbestehenden Iran-Sanktionen der USA die Beschaffung notwendiger Hard- und Software. US-Exportkontrollen bzw. -verbote bremsen aber auch Projekte in anderen Infrastrukturbereichen.

Text: Robert Espey

18.05.2017

Kasachstan: Wenig Spielraum für notwendige Investitionen

Schlaglöcher, marode Leitungsnetze und Müllhalden, die den Standards nicht genügen - im Infrastruktursektor Kasachstans, dem neuntgrößten Flächenstaat der Erde, besteht enormer Nachholbedarf. Langfristig sollten sich dadurch sowie dank der wachsenden Bevölkerung und der fortschreitenden Urbanisierung viele Geschäftschancen bieten.

Die Regierung hat in den vergangenen Jahren verschiedene Programme zur Modernisierung der Infrastruktur aufgelegt. Die Umsetzung kommt häufig aber nur schleppend voran. Der Ölpreisverfall lässt weniger Spielraum für staatliche Ausgaben und erschwert Fortschritte. Immer mehr Projekte sollen im Rahmen öffentlich-privater Partnerschaften (PPP) umgesetzt werden. Hierzu zählt der Bau von Krankenhäusern, Kindergärten, Sport- und Kultureinrichtungen sowie von Vorhaben im Straßenbau und öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

Rahmenbedingungen

Indikator	2016 (Schätzung)	2021 (Prognose)
Bevölkerung (in Mio.)	17,8	18,7
Bevölkerungswachstum (2016/15, in %)	1,1	k.A.
Bevölkerung Stadt (in % der Gesamtbevölkerung)	53,2	53,5
Bevölkerung Land (in % der Gesamtbevölkerung)	46,8	46,5
BIP (nominal, in Mrd. US\$)	133,7	216,9
Investitionen (in % des BIP)	28,1	26,5

Quellen: Internationaler Währungsfonds, Weltbank, CIA World Factbook

Entwicklungshemmend wirken sich die niedrigen Einkommen des Großteils der Bevölkerung aus. Bei einem Pro-Kopf-Einkommen von im Schnitt monatlich rund 215 US\$ im Jahr 2016 bleiben die Möglichkeiten für Tarifierhebungen in staatlich regulierten Bereichen wie der Strom-, Fernwärme-, Wasser- und Abfallwirtschaft eingeschränkt. Aufgrund der Abwertung des Tenge (T) nach der Freigabe des Wechselkurses im Sommer 2015 steht den Einnahmen der Versorger in lokaler Währung zudem ein deutlich geringerer Betrag in US-Dollar gegenüber.

Allerdings erholt sich die Konjunktur langsam vom Ölpreisschock, und der Wert des Tenge legte zuletzt wieder zu. Zugute kommen Kasachstan außerdem die immer noch umfangreichen Reserven im Nationalfonds. Ende Februar 2017 verfügte der „Ölfonds“ über ein Volumen von knapp 63,1 Mrd. US\$.

Qualität der Infrastruktur (2016/2017)

	Ranking	Score
Qualität der gesamten Infrastruktur (Transport, Telefonie, Kommunikation)	73	4,0
Qualität der Straßen	108	3,0
Qualität der Schienentransportsysteme	26	4,3
Qualität der Häfen	107	3,1
Qualität der Lufttransportsysteme	90	4,0
Qualität der Elektrizitätsversorgung	81	4,5

Quelle: Global Competitiveness Report

Markteintritt in Spaniens Bausektor gilt als schwierig

Spanien verfügt über eine ausgezeichnete Infrastruktur und ist mit Autobahnen, Flughäfen, Krankenhäusern, Hochgeschwindigkeitsschienen oder Entsalzungsanlagen zum Teil über den aktuellen Bedarf hinaus ausgestattet. Dem Staat sind dort, wo dennoch Ausbaubedarf vorhanden ist, häufig die Hände gebunden, da er sein exzessives Haushaltsdefizit weiter abbauen muss (2017 auf 3,1% des BIP). 2008 endete der Immobilien- und Bau- rauch in Spanien abrupt, die Staatsverschuldungsquote verdreifachte sich nahezu auf 100% des BIP.

Der sechsjährige Rückgang der Bauinvestitionen endete 2014. Der von Staatsaufträgen abhängige Infrastruktur- baumarkt, der 2014 und 2015 vor den Parlamentswahlen aufflackerte, kann mit privaten Projekten in Hochbau- sanierung und Neubau angesichts der Haushaltssanierung noch nicht mithalten.

Spaniens Urbanisierungsgrad steigt von Jahr zu Jahr und liegt bei 80%, mit den Metropolen Madrid und Barce- lona als Hauptmagneten. Große Teile des Landes sind im Unterschied etwa zu Frankreich oder Deutschland nur sehr dünn besiedelt. Verkehrsinfrastruktur, Wasserkanäle und Energienetze halten das Königreich regelrecht zu- sammen.

Das Gewicht liegt auf Infrastrukturprojekten, die aus EU-Fonds und -Programmen finanziert werden können. Das ist der Fall in der Wasser- und Abwasserwirtschaft, im Entsorgungs- und Umweltsektor, bei Hafen- und an- deren Logistikinfrastrukturen, bei Schienenwegen oder dem Ausbau der energetischen Interkonnektivität. Sol- che Projekte sind zum Beispiel in die Connect-Europe-Pläne oder die Beantragung von Finanzierung bei der EIB deutlich vor den Ausschreibungen in Einzelheiten zu verfolgen. Sie finden sich dann auch im [Tenders Electronic Daily TED](#) ▶, der Online-Version für das europäische öffentliche Auftragswesen.

Auf einem anderen Blatt steht, dass der Baumarkt durch die Vernetzung und Dominanz der spanischen Anbieter (weltweit führende Konzerne, aber auch Mittelständler) als

von außen kaum zu knacken gilt. Der 2016 auf rund 6,0 Mrd. Euro geschrumpfte Markt für öffentliche Tiefbau- ausschreibungen (samt Hochbau 9,4 Mrd. Euro) ist hart umkämpft.

Eine im April 2017 veröffentlichte Analyse des Wirtschaftsberatungsunternehmens EY summiert als Hauptpro- bleme des öffentlichen spanischen Ausschreibungssystems für Infrastrukturen: mangelnde Transparenz und Korruption, Vertrauensverlust, juristische Unsicherheit. Es empfiehlt, den Moment der Anpassung rechtlicher Normen an EU-Vorgaben zu nutzen, um in 25 Punkten die Qualität der Prozesse zu verbessern. Die Vorschläge reichen von der Einrichtung eines einzigen Informationsportals über eine vereinheitlichte Normenauslegung bis hin zur Behandlung exzessiv nach unten abweichender Gebote.

Rahmenbedingungen

Indikator	2016	2025 (Prognose)
Bevölkerung (in Mio.) 1)	46,6	46,2
Bevölkerungswachstum (in %)	-0,1	-0,7
Bevölkerung Stadt (in Mio.) 2)	38,6	k.A.
Bevölkerung Land (in Mio.) 2)	8,0	k.A.
BIP (nominal, in Mrd. US\$)	1.460,6	k.A.
Investitionen (in % des BIP)	21,0	k.A.

1) bei den Einwohnermeldeämtern registrierte Einwohnerzahl; INE (Estadística del Padron Padrón Continuo zum 1.1.16); 2) Angaben von 2013

Quellen: INE (Proyecciones de Población 2016-2066) zum 20.10.16; Fundación BBVA (Delimitación de areas rurales y urbanas a nivel local. Informes 2016; Eurostat

Qualität der Infrastruktur (2016/2017)

	Ranking	Score
Qualität der gesamten Infrastruktur (Transport, Telefonie, Kommunikation)	12	5,9
Qualität der Straßen	17	5,5
Qualität der Schienentransportsysteme	8	5,6
Qualität der Häfen	16	5,5
Qualität der Lufttransportsysteme	14	5,8
Qualität der Elektrizitätsversorgung	25	6,2

Quelle: Global Competitiveness Report

Text: Miriam Neubert

Nigerias Regierung setzt auf private Investoren

Nigeria durchläuft seit 2015 eine wirtschaftliche Krise, die sich auch 2017 fortsetzen dürfte. Größtenteils hängt die wirtschaftliche Entwicklung von der Entwicklung des Ölpreises ab. Für 2017 erwarten Experten gerade einmal ein Wachstum von 1,2% des Bruttoinlandsprodukts (BIP). Der Bausektor befindet sich in einer Krise. Es gibt kaum neue Infrastrukturprojekte, und etliche laufende Vorhaben wurden auf Eis gelegt.

Rahmenbedingungen Nigeria

Indikator	2016	2020 (Prognose)
Bevölkerung (Mio.)	183,6	204,7
Bevölkerungswachstum (%)	2,4	-
Bevölkerung Stadt (%)	48 (2015)	52
Bevölkerung Land (%)	52 (2015)	48
BIP (nominal, Mrd. US\$)	405,9	613,0
Investitionen (in % des BIP)	13,8	14,5

Quellen: Wirtschaftsdaten, Weltbank, IWF

Bereits seit Jahren besteht hoher Investitionsbedarf und der Rückstand wächst zügig an. Zu den über 180 Mio. Einwohnern kommen jedes Jahr etwa 4 Mio. Menschen hinzu. Mit einer Bevölkerungsdichte von etwa 200 Einwohnern je Quadratkilometer (Weltbank, 2015) stellt Nigeria im ansonsten dünn besiedelten Afrika eine Ausnahme dar. Das Land verfügt inzwischen über neun Millionenstädte. Die dichte Besiedelung könnte Investitionen in die Infrastrukturnetze (Energie, Wasser, Müll, Telekommunikation, Verkehr) kommerziell attraktiv machen. Die instabilen Rahmenbedingungen lassen private Investoren jedoch zögern. Dem Staat fehlen Geld und Know-how.

Die Regierung dürfte noch mehr als in der Vergangenheit bemüht sein, private Investoren für Infrastrukturmaßnahmen zu finden. Bereits in den letzten etwa acht Jahren gab es hier viel Bewegung. In Bereichen wie Energie oder Transport kam es zu diversen öffentlich-privaten-Partnerschaften (ÖPP). Für Unternehmen aus dem Ausland ist Nigeria in diesem Zusammenhang ein riesiger, weitgehend unerschlossener Markt. Deutsche Unternehmen treten bislang zwar als Zulieferer, jedoch nicht als Investor oder Betreiber auf.

Qualität der Infrastruktur (2016/2017)

	Ranking	Score
Qualität der gesamten Infrastruktur (Transport, Telefonie, Kommunikation)	133	2,1
Qualität der Straßen	125	2,7
Qualität der Schienentransportsysteme	103	1,5
Qualität der Häfen	112	3,0
Qualität der Lufttransportsysteme	111	3,4
Qualität der Elektrizitätsversorgung	139	1,4

Quelle: Global Competitiveness Report

Text: Carsten Ehlers

18.05.2017

Polens Bevölkerung wächst und zieht in die Städte

Nachdem die Bevölkerungszahl Polens seit Jahren abnahm, blieb sie 2016 bei 38,4 Mio. stabil. Die Anzahl der Geburten wuchs laut dem [Statistischen Hauptamt GUS](#) ▶ um 4,4% auf rund 385.400. Viele Einwohner zieht es in die Großstädte, wo die Löhne stärker steigen als auf dem Lande.

Um den zunehmenden Verkehrsstaus entgegenzuwirken, erhalten Städte breite Umgehungsstraßen. Der öffentliche Nahverkehr wird verbessert. Der Fokus liegt auf den Straßenbahnen und dem zunehmenden Einsatz von Elektrobussen. Warschau und Lodz investieren auch in U-Bahnlinien, allerdings in bescheidenem Umfang. Die Großstädte sind gut mit WLAN-Netzen ausgestattet.

Die Verkehrsinfrastruktur des Landes hat sich seit dem EU-Beitritt 2004 deutlich verbessert. Im Autobahnnetz sind nur noch einige Lücken zu schließen. Bahnpassagiere können über Warschau in verschiedene Richtungen mit dem Hochgeschwindigkeitszug Pendolino in andere Städte reisen. Nun stehen schwerpunktmäßig Investitionen in den Güterzugverkehr an, vor allem in Richtung Norden zu den Meereshäfen und in Oberschlesien. Die Häfen bauen ihre Umschlagkapazitäten für Container aus; der Hafen von Gdansk (Danzig) mit seinem [Deepwater Container Terminal](#) ▶ ist dabei führend.

Polen will die ihm im EU-Haushalt 2014 bis 2020 zugesagten Mittel von rund 82 Mrd. Euro in starkem Maße für seine Infrastruktur verwenden. Bislang flossen die Mittel jedoch nur langsam. Große Projekte werden meist von Konsortien durchgeführt, zu denen oft eine westeuropäische Gesellschaft und ein inländisches Bauunternehmen gehören. Besonders umfangreiche Vorhaben stehen im Energiesektor an, wobei Polen schwerpunktmäßig auf eine sauberere Nutzung der Kohle setzt.

Rahmenbedingungen Polen

Indikator	2016	2025 (Prognose)
Bevölkerung (in Mio.)	38,4	37,7
Bevölkerungswachstum in % (im Vergleich zu 2013)	-0,2	-2,0
Bevölkerung Stadt (in Mio.)	23,1	22,2
Bevölkerung Land (in Mio.)	15,3	15,5
BIP (nominal, in Mrd. US\$)	467,5	633,2 *)
Bruttoanlageinvestitionen (in % des BIP, Stand 2015)	20,1	k.A.

*) 2022

Quellen: Eurostat, GUS, IWF

Qualität der Infrastruktur (2016/2017)

	Ranking	Score
Qualität der gesamten Infrastruktur (Transport, Telefonie, Kommunikation)	53	4,3
Qualität der Straßen	72	4,0
Qualität der Schienentransportsysteme	49	3,3
Qualität der Häfen	66	4,1
Qualität der Lufttransportsysteme	72	4,3
Qualität der Elektrizitätsversorgung	48	5,5

Quelle: Global Competitiveness Report 2016/2017

Rumänien benötigt mehr privates Engagement

Ein Mangel an institutionellen Kapazitäten und die unzureichende Beteiligung des Privatsektors begrenzen Rumäniens Fähigkeit, große Infrastrukturprojekte zu implementieren. Dies gilt besonders für den Verkehrsbereich, der als bedeutender Engpass für die Wettbewerbsfähigkeit des Landes angesehen wird. Selbst unter der Annahme einer vollständigen Nutzung von EU-Fördermitteln im Zeitraum 2014 bis 2020 werden diese laut Europäischer Bank für Wiederaufbau und Entwicklung (EBWE) nicht ausreichen, um den Infrastrukturbedarf zu decken. Die Bank geht daher davon aus, dass eine Erhöhung des privaten Engagements über Public-private-Partnerships (PPP) notwendig ist.

Die Geschäftsbanken zeigen sich eher zurückhaltend bei der Finanzierung von Infrastrukturprojekten. Ursächlich hierfür sind beispielhaft der Mangel an fundierten Machbarkeitsstudien und die Gesamtplanung. Rumänien mangelt es an diversifizierten Finanzierungsinstrumenten, etwa Pensionsfonds, die der Infrastrukturentwicklung dienen könnten. Die Struktur des Haushalts geht ausgabenseitig stark in eine sozialpolitische Richtung, die für Infrastrukturzwecke verfügbaren Ressourcen sind daher begrenzt. Dies gilt erst recht für die Kommunen.

Im EU-Finanzrahmen 2007 bis 2013 hat Rumänien eine Absorptionsrate von rund 80% der Fördermittel realisiert. Dies entsprach 15 Mrd. Euro aus Struktur- und Kohäsionsfonds. Insgesamt verlor das Land so 3,2 Mrd. Euro an verfügbaren Mitteln. Für den neuen Finanzrahmen 2014 bis 2020 steht der Balkanstaat noch in einem Frühstadium. Im Rückstand befindet sich Rumänien bei Einbringung von Projekten und Mittelabsorption auch mit Blick auf den Europäischen Fonds für strategische Investitionen (EFISI), den sogenannten Juncker Plan. Die Ende 2016 neu gewählte Regierung plant die Errichtung eines Strategischen Fonds für Entwicklung und Investitionen (FDSI) mit einem Volumen von 10 Mrd. Euro innerhalb von vier Jahren. Damit soll unter anderem der Krankenhaus-, Straßen- und Eisenbahnbau finanziert werden.

Rahmenbedingungen Rumänien

Indikator	2016
Bevölkerung (in Mio.)	19,76
Bevölkerungswachstum	-0,3
Bevölkerung Stadt (in Mio.)	10,64
Bevölkerung Land (in Mio.)	9,12
BIP (nominal, in Mrd. Euro)	169,4
Investitionen (in % des BIP)	25,0

Quellen: Germany Trade & Invest; Rumänisches Statistikamt INS

Qualität der Infrastruktur (2016/2017)

	Ranking	Score
Qualität der gesamten Infrastruktur (Transport, Telefonie, Kommunikation)	99	3,4
Qualität der Straßen	128	2,6
Qualität der Schienentransportsysteme	79	2,4
Qualität der Häfen	98	3,4
Qualität der Lufttransportsysteme	101	3,7
Qualität der Elektrizitätsversorgung	75	4,7

Quelle: Global Competitiveness Report

Text: Michael Marks

US-Regierung setzt auf private Investoren

Leistungsfähige Infrastrukturen sind für die USA von essenzieller Bedeutung. Angesichts der Entfernungen in dem drittgrößten Flächenland der Erde und des anhaltenden Wachstums von Wirtschaft und Bevölkerung müssen diese dort besonders hohen Ansprüchen genügen. Im Vergleich zu anderen führenden Industrienationen belegt die weltgrößte Volkswirtschaft bei der Infrastruktur allerdings schon länger keine Spitzenplätze mehr. Jahrzehntelange Unterinvestitionen machen sich in vielen Sektoren in zunehmenden Substanzverlusten bemerkbar. Dies betrifft vor allem die landgebundenen Verkehrs- und Transportwege, aber auch kommunale Wasserversorgungssysteme und vielerorts die Stromdistribution.

US-Experten fordern schon seit geraumer Zeit höhere Sektorinvestitionen, um mit der ökonomischen und gesellschaftlichen Entwicklung auch künftig Schritt halten zu können. Nichtsdestotrotz blieben die Ausgaben in der jüngeren Vergangenheit weit hinter den geforderten Werten zurück. Gemessen als Anteil am BIP waren sie in den letzten Jahren rückläufig und liegen derzeit mit circa 2,4% sogar wieder unter ihrem langjährigen Durchschnittswert (2,6%).

Die volkswirtschaftlichen Folgekosten sind beträchtlich. Allein im Straßenverkehr werden sie - durch Arbeitszeitverluste, Lieferverzögerungen, erhöhte Benzinkosten etc. - auf jährlich hohe zwei- oder sogar dreistellige Milliarden-US-Dollar-Beträge geschätzt. Nach einem im März 2017 herausgegebenen Report der American Society of Civil Engineers (ASCE) sind die bis 2025 projizierten US-Infrastrukturausgaben von insgesamt rund 2,5 Billionen \$ bei Weitem nicht ausreichend, um den Notwendigkeiten im Land gerecht zu werden. Für alle Infrastrukturen zusammen hält der Verband bis dahin noch rund 2 Billionen \$ zusätzlich für erforderlich.

Ein zentrales Ziel der neuen Trump-Regierung ist es, die US-Infrastrukturausgaben künftig deutlich zu steigern. Dies soll durch vereinfachte Projektgenehmigungsverfahren und eine rund 1 Billion US\$ umfassende Investitionsoffensive bewerkstelligt werden. Ein maßgeblicher Finanzierungsbeitrag ist in dem Trump-Plan privaten Kapitalgebern zugeordnet. Zudem soll er unter der Leitmaxime „Buy American - Hire American“ stehen. Weitere Details waren bis Anfang Juni 2017 noch nicht bekannt.

Rahmenbedingungen

Indikator	2016	2025 (Prognose)
Bevölkerung (in Mio.)	324,1	345,1
Bevölkerungswachstum (in %)	0,7	0,7
Bevölkerung Stadt (in Mio.)	268,0	292,3
Bevölkerung Land (in Mio.)	56,1	52,8
BIP (real, in Mrd. US\$)	18.403	25.889
Investitionen (in % des BIP)	19,8	20,3 *)

*) 2021

Quellen: Worldometers; Congressional Budget Office; IWF; Berechnungen von Germany Trade & Invest

Qualität der Infrastruktur (2016/2017)

	Ranking	Score
Qualität der gesamten Infrastruktur (Transport, Telefonie, Kommunikation)	12	5,7
Qualität der Straßen	13	5,6
Qualität der Schienentransportsysteme	13	5,1
Qualität der Häfen	10	5,7
Qualität der Lufttransportsysteme	9	6,1
Qualität der Elektrizitätsversorgung	17	6,5

Quelle: Global Competitiveness Report

Text: Martin Wiekert

18.05.2017

Vereinigte Arabische Emirate investieren in Verkehr und Energie

Angetrieben wird die Wirtschaft der Vereinigten Arabischen Emirate (VAE) vor allem vom Ölsektor Abu Dhabis sowie dem Dienstleistungs- und Bausektor Dubais. Staatliche Investitionen in die Infrastruktur tragen das Gros der Projektstätigkeit. Die Qualität der vorhandenen Infrastruktur ist sehr gut, die VAE streben stetig nach weiteren Verbesserungen und Innovationen. Die Regierung kann rasch Entscheidungen fällen und viele Visionen umsetzen.

Hohe Investitionen sind in den nächsten Jahren für die Verkehrsinfrastruktur und die Stromversorgung geplant. Es geht um Atomkraftwerke, den Ausbau Erneuerbare Energien und Schienenprojekte wie die Erweiterung der Dubai Metro, den Bau einer Stadtbahn in Abu Dhabi, den Ausbau des Schienennetzes und Erweiterungen der Flughäfen.

Rahmenbedingungen

Indikator	2016	2025 (Prognose)
Bevölkerung (in Mio.)	9,2 *)	12,9
Bevölkerungswachstum (in %)	0,8 *)	2,9
Bevölkerung Stadt (in %)	85,5 *)	88,6
Bevölkerung Land (in %)	14,5 *)	11,4
BIP (nominal, Mrd. US\$)	375	k.A.
Investitionen (in % des BIP)	22,1	23,0

Alle Werte sind Schätzungen bzw. Prognosen. 1) 2015

Quellen: Federal Competitiveness and Statistics Authority, IMF, Weltbank, Germany Trade & Invest

Seit dem Einbruch der Ölpreise 2015 hat die Investitionstätigkeit an Schwung verloren. Die Staatseinnahmen sind gesunken, das Wirtschaftswachstum hat sich verlangsamt und es werden weniger Projekte vergeben. Projekte, die als nicht prioritär erachtet werden, dürften erst nach 2020 vergeben werden. Besonders Abu Dhabi hat seine öffentlichen Ausgaben stark gekürzt. In Dubai werden bislang weiter neue Projekte angekündigt, von denen viele bis zur Expo 2020 fertig gestellt werden sollen. Anders als beim ölreichen Abu Dhabi wird die Wirtschaft hier vor allem von Dienstleistungen und der Bauwirtschaft getragen.

Qualität der Infrastruktur (2016/2017)

	Ranking (von 138)	Score
Qualität der gesamten Infrastruktur (Transport, Telefonie, Kommunikation)	4	6.3
Qualität der Straßen	1	6.5
Qualität der Schienentransportsysteme	k.A.	k.A.
Qualität der Häfen	3	6.4
Qualität der Lufttransportsysteme	2	6.7
Qualität der Elektrizitätsversorgung	10	6.7

Quelle: Global Competitiveness Report

Text: Katrin Pasvantis

18.05.2017

Vietnam: Weitreichende Pläne zur Entwicklung der Gesamtinfrastruktur

Der Ausbau der Infrastruktur steht im Fokus der vietnamesischen Regierung. Wirtschaftswachstum und Industrialisierung führen zu wachsenden Anforderungen an Transport und Logistik. Auch schreitet die Urbanisierung rasant fort. 2020 werden rund 37% der Bevölkerung Vietnams in Städten leben. Damit geraten diese sowohl verkehrstechnisch als auch hinsichtlich der sozialen Infrastruktur unter Druck. Dem Ministry of Planning and Investment zufolge sind von 2016 bis 2020 Investitionen von 48 Mrd. \$ erforderlich, damit das Land den steigenden Anforderungen an Verkehrsnetze sowie öffentliche Einrichtungen entsprechen kann.

Sowohl der Ausbau der städtischen Infrastruktur mit Metro-Projekten als auch der Neubau von Schnell- und Fernstraßen, die Instandsetzung des bestehenden Schienennetzes sowie die Erweiterungen und der Neubau von Flug- und Seehäfen stehen auf der Agenda und bieten Geschäftschancen. Investitionen in die Tourismusbranche und die IKT-Infrastruktur ziehen an. Der Umweltsektor bedarf umfangreicher Investitionen, insbesondere hinsichtlich der Müllentsorgung und Abwasserbehandlung.

Rahmenbedingungen

Indikator	2016	2020 (Prognose)
Bevölkerung (in Mio.)	92,6 1)	97,3
Bevölkerungswachstum (in %)	1,0 1)	0,7
Bevölkerung Stadt (in %)	34,6	k.A.
Bevölkerung Land (in %)	65,4	k.A.
BIP (nominal, in Mrd. US\$)	201,3	302,0
Investitionen (in %des BIP)	28,0 1)	31,4

1) Schätzung

Quelle: Germany Trade & Invest; Statista; Global Competitiveness Report, IWF

Die Finanzierung der geplanten Projekte bleibt jedoch schwierig. Die Regierung verfügt über wenig Spielraum, will sie die gesetzlich festgelegte Verschuldungsquote von 65% des Bruttoinlandsprodukts (BIP) nicht überschreiten. Geberinstitutionen unterstützen den Ausbau der Infrastruktur mit Krediten und Förderprogrammen. Vor allem aber sollen nach den Vorstellungen der vietnamesischen Führung private Investoren im Rahmen von Public Private Partnership (PPP) in die Bresche springen. Investoren bleiben bei PPP jedoch noch zurückhaltend.

Qualität der Infrastruktur (2016/2017)

	Ranking	Score
Qualität der gesamten Infrastruktur (Transport, Telefonie, Kommunikation)	85	3,6
Qualität der Straßen	89	3,5
Qualität der Schienentransportsysteme	52	3,1
Qualität der Häfen	77	3,8
Qualität der Lufttransportsysteme	86	4,1
Qualität der Elektrizitätsversorgung	85	4,4

Quelle: Global Competitiveness Report

Text: Frauke Schmitz-Bauerdick

Wachsender Infrastrukturbedarf stellt Ägypten vor Herausforderungen

Ein entscheidender Treiber für den Ausbau und die Erneuerung der Infrastruktur in Ägypten ist das Bevölkerungswachstum von 2,5% pro Jahr. Die rund 91 Mio. Ägypter leben, bedingt durch die Wüstenlage, auf nur etwa 5% der Landesfläche. Schwerpunkte sind der Großraum Kairo mit etwa 20 Mio. Einwohnern und das Nildelta. Da die Investitionen mit dem Bedarf oft nicht Schritt halten können, sind viele Straßen, Brücken und das Eisenbahnnetz in die Jahre gekommen. Das Haushaltsdefizit von 12% im Jahr 2016 wirft ein Licht auf die Schwierigkeiten des Staates, für ausreichende Mittel zu sorgen.

Rahmenbedingungen Ägypten

Indikator	2016	2020 (Prognose)
Bevölkerung	91,0	99,7
Bevölkerungswachstum (%)	2,5 1)	9,5 2)
Bevölkerung Stadt (%)	48,0	k.A.
Bevölkerung Land (%)	52,0	k.A.
BIP (nominal; in Mrd. US\$)	332,3	k.A.
Investitionen (in % des BIP)	14,5	18,4

1) Schätzung; 2) Veränderung 2016/20

Quellen: IWF, EIU (April 2017), Weltbank, CIA Factbook

Dennoch wurden in den letzten Jahren insbesondere beim Ausbau der Energieinfrastruktur deutliche Erfolge erzielt. Seit dem Krisensommer 2014 hat sich die Versorgung wesentlich verbessert, wozu auch der Bau von drei Großkraftwerken durch Siemens beiträgt. Eine ägyptische Besonderheit ist die hohe Bedeutung des Militärs etwa beim erfolgten Ausbau des Suezkanals und im Straßenbau. Der Investitionsstau im Land ist vor allem bei der sozialen, der Versorgungs- und der Verkehrsinfrastruktur ausgeprägt. Der Staat nutzt eigene Haushaltsmittel, Kredite, Public-private Partnerships und die Unterstützung internationaler Geber sowie befreundeter Staaten, um die Infrastruktur auszubauen und zu erneuern. Der Haushaltsentwurf für das Finanzjahr 1.7.17 bis 30.6.18 sieht Investitionen von insgesamt 4,9 Mrd. Euro vor. Gemessen am vielfältigen Erneuerungs- und Ausbaubedarf erscheint dieser Betrag überschaubar.

Qualität der Infrastruktur (2016/2017)

	Ranking	Score
Qualität der gesamten Infrastruktur (Transport, Telefonie, Kommunikation)	91	3.4
Qualität der Straßen	101	3.0
Qualität der Schienentransportsysteme	70	2.6
Qualität der Häfen	55	4.3
Qualität der Lufttransportsysteme	53	4.8
Qualität der Elektrizitätsversorgung	101	3.5

Quelle: Global Competitiveness Report 2015-2016

Text: Oliver Idem

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.