



MITTELSTAND
GLOBAL
MARKTERSCHLIESSUNGS-
PROGRAMM FÜR KMU

Zielmarktanalyse

Kolumbien

Nachhaltige Mobilität



Durchführer



IMPRESSUM

Herausgeber

AHP International GmbH & Co. KG
Karl-Heinrich-Ulrichs-Straße 11
10787 Berlin

Text und Redaktion

AHP International GmbH & Co. KG

Stand

Februar 2024

Gestaltung und Produktion

AHP International GmbH & Co. KG

Mit der Durchführung des Bundesförderprogramms
Mittelstand Global/Markterschließungsprogramm
beauftragt:



Das Markterschließungsprogramm für
kleine und mittlere Unternehmen ist ein
Förderprogramm des:



Bundesministerium
für Wirtschaft
und Klimaschutz



MITTELSTAND
GLOBAL
MARKTERSCHLIESSUNGS-
PROGRAMM FÜR KMU



MITTELSTAND
GLOBAL
EXPORTINITIATIVE
UMWELTECHNOLOGIEN

Die Studie wurde im Rahmen des Markterschließungsprogramms für das Projekt Geschäftsanbahnung Kolumbien zum Thema nachhaltige Mobilität erstellt. Sie ist Bestandteil der Exportinitiative Umwelttechnologien und wird im Rahmen des Markterschließungsprogramms für KMU durchgeführt. Zielgruppe sind vorwiegend kleine und mittlere deutsche Unternehmen (KMU).

Das Werk, einschließlich aller seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt. Die Zielmarktanalyse steht der Germany Trade & Invest GmbH sowie geeigneten Dritten zur unentgeltlichen Verwertung zur Verfügung.

Sämtliche Inhalte wurden mit größtmöglicher Sorgfalt und nach bestem Wissen erstellt. Der Herausgeber übernimmt keine Gewähr für die Aktualität, Richtigkeit, Vollständigkeit oder Qualität der bereitgestellten Informationen. Für Schäden materieller oder immaterieller Art, die durch die Nutzung oder Nichtnutzung der dargebotenen Informationen unmittelbar oder mittelbar verursacht werden, haftet der Herausgeber nicht, sofern ihm nicht nachweislich vorsätzliches oder grob fahrlässiges Verschulden zur Last gelegt werden kann.

Inhalt

1. Executive Summary	6
2. Kolumbien: Land, Wirtschaft und Politik.....	7
2.1 Allgemeines Länderprofil	7
2.1.1 Bevölkerung.....	8
2.1.2 Migration	9
2.1.3 Wirtschaftsleistung	10
2.1.4 Außenhandel und Investitionsklima.....	11
2.1.5 Wirtschaftsbeziehungen mit Deutschland.....	12
2.1.6 Politisches Porträt	13
2.1.7 Außenpolitik und diplomatische Beziehungen	13
2.2 Mitgliedschaft in internationale Organisationen	14
3. Nachhaltige Mobilität und moderne Logistik in Kolumbien.....	15
3.1 Infrastruktur	15
3.1.1 Verkehrsinfrastruktur.....	16
3.1.2 Verkehrssicherheit	17
3.1.3 Straßennetz in Kolumbien.....	18
3.1.4 Schienennetz in Kolumbien	18
3.1.5 Flughäfen und Luftverkehr	21
3.1.6 Seehäfen und Schiffsverkehr	21
3.1.7 Öffentliche Verkehrsmittel	22
3.1.8 Fahrradverkehr.....	23
3.1.9 Elektromobilität	24
3.2 Angebot an Mobilitätslösungen	25
3.2.1 Nachfrage nach Mobilitätsdienstleistungen	25
3.3 Logistik.....	25
3.3.1 Stromerzeugung & Energie.....	27
3.3.2 Aussicht und Chancen.....	28
4. Markteintritt.....	29
4.1 Geschäftspraxis	29
4.2 Einfuhrverfahren	29
4.3 Zahlungsverhalten und Kreditsicherung	30
4.4 Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten	31
4.5 Handelsvorschriften	31
4.6 Öffentliche Ausschreibungen.....	33
4.7 Herausforderungen.....	33
4.8 Zollbestimmungen	34
4.9 Steuerregelungen.....	35
4.10 Marktchancen für deutsche Unternehmen	35
4.11 SWOT-Analyse	37
4.12 Aktuelle Projekte.....	38
5. Messen und Kongresse.....	39

6. Adressen.....	40
7. Quellen.....	43

I Abbildungsverzeichnis

<i>Abbildung 1: Karte Kolumbien</i>	7
<i>Abbildung 2: Verteilung der Brutowertschöpfung nach Wirtschaftssektoren in % des BIP</i>	11
<i>Abbildung 3: Handelsabkommen Kolumbien</i>	12
<i>Abbildung 4: Kolumbiens Infrastrukturprojekte</i>	16
<i>Abbildung 5: Straßennetz Kolumbien</i>	18
<i>Abbildung 6: Schienennetz Kolumbien</i>	19

II Tabellenverzeichnis

<i>Tabelle 1: Kompaktdaten Kolumbien</i>	8
<i>Tabelle 2: Außenhandel Kolumbien</i>	11
<i>Tabelle 3: Außenhandel mit Deutschland</i>	13
<i>Tabelle 4: Mitgliedschaft in internationalen Organisationen</i>	14
<i>Tabelle 5: SWOT-Analyse</i>	37
<i>Tabelle 6: Asuwahl an aktuellen Projekten</i>	38

1. Executive Summary

Mit dem Friedensabkommen von 2016 zwischen der Rebellenorganisation FARC und der Regierung wurde der jahrzehntelange Bürgerkrieg in Kolumbien beendet. Seitdem setzte eine rasante wirtschaftliche Entwicklung ein, sodass Kolumbien heute einer der am schnellsten wachsenden Märkte Südamerikas ist. Nach Mexiko und Chile ist Kolumbien seit Mai 2018 das dritte lateinamerikanische Mitglied der Organisation für Wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD).

Die weitere wirtschaftliche Entwicklung Kolumbiens wird derzeit noch von seiner mangelhaften Infrastruktur beeinträchtigt. Mit dem „Plan de Maestro de Transporte Intermodal“ hat die Regierung deshalb in 2016 umfassende Infrastrukturmaßnahmen angekündigt. Der Plan sieht den groß angelegten Aus- und Neubau von Autobahnen, Schienennetz, Binnenschiffahrtswegen, Häfen und Flughäfen für den Zeitraum zwischen 2015 und 2035 vor. Kern der Infrastrukturoffensive ist der Bau von rund 7.000 km Autobahn im Projekt „Autobahnen vierte Generation“.

Ein besonderer Schwerpunkt liegt dabei auf nachhaltiger Mobilität, besonders in den großen Städten des Landes. So soll in der Hauptstadt Bogotá nicht nur eine Metrolinie entstehen, sondern auch das Stadtbusnetzwerk Transmilenio bis 2031 um mehr als 200 km ausgebaut werden. Für die Strecke wird der Einsatz von klimafreundlichen Fahrzeugen mit Elektro-, Hybrid- oder Dieselantrieb angestrebt. Aufgrund enormer Staus und sehr hoher Feinstaubbelastung besteht in der Stadt Bogotá, die zudem laut Weltbank über den fünftschlechtesten Verkehr weltweit verfügt, besonderer Handlungsbedarf in Richtung nachhaltige Mobilität. Neben der Mobilitätstechnik wird daher im Rahmen des Umbaus des Stadtverkehrs auch erhöhter Bedarf an Verkehrsleitsystemen und Straßenbeleuchtung bestehen.

Im Zuge des Ausbaus des Schienennetzes wird in den kommenden Jahren der Bedarf an Zügen sowie an moderner Schienenverkehrsleit- und Sicherheitstechnik zunehmen. Aufgrund des derzeit sehr schlecht ausgebauten Schienennetzes wird der Großteil der Gütertransporte in Kolumbien per Lkw auf der Straße abgewickelt. Mittlerweile haben sich Häfen, wie z.B. Cartagena an der Karibikküste und Freizonen zu wichtigen Logistik hubs entwickelt. Um das intermodale Zusammenwirken strategisch vorteilhafter Logistikstandorte optimal zu nutzen, ist nicht nur ein Ausbau intermodaler Terminals in den Häfen notwendig, sondern auch der Einsatz von umfangreicher Digitalisierung, damit diese Knotenpunkte effizient bewirtschaftet werden können. Hierbei können deutsche Logistikanbieter ihre umfassende Erfahrung einbringen, denn Deutschland gehört nicht nur zu den führenden Logistikstandorten, sondern verfügt darüber hinaus auch über eine der innovativsten Verkehrsindustrien der Welt. Somit trifft das qualitativ hochwertige Angebot „Made in Germany“ in Kolumbien auf einen Markt mit großem Bedarf.

Als wichtiges Verkehrsmittel der Zukunft spielt auch das Fahrrad eine Rolle beim Thema nachhaltige Mobilität in Kolumbien, insbesondere da Radsport in Kolumbien nach dem Fußball der beliebteste Breitensport ist. So verbinden die Kolumbianer nachhaltige Mobilität mit Spaß an Bewegung. Deutsche Fahrradhersteller sowie Anbieter von Leihradsystem treffen in Kolumbien also auf einen fahrradbegeisterten Markt. Entsprechend sollten sich vor allem in bergigen Städten wie Bogotá gute Absatzchancen für E-Bikes ergeben. Von der Beliebtheit des Fahrrads werden in Zukunft zusätzlich auch die Anbieter von Fahrradzubehör, wie Bekleidung und Sicherheitstechnik, profitieren.

Nach dem jahrzehntelangen Bürgerkrieg will Kolumbien mit massiven Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur seine Wettbewerbsfähigkeit verbessern und darüber hinaus einen nachhaltigen und zukunftsfähigen Verkehrssektor schaffen. Dieser bietet vielfältige Chancen, nicht nur für regionale Anbieter, sondern auch für innovative Technologie aus dem Ausland, die vor allem deutsche Unternehmen liefern können.

Für deutsche Anbieter im Bereich Mobilität und Logistik in Kolumbien bieten sich vielversprechende Marktchancen. Kolumbien unternimmt verschiedene Anstrengungen zur Förderung nachhaltiger Mobilität im Land. Ein Beispiel dafür ist die Verstärkung von öffentlichen Verkehrsmitteln wie Bus, U-Bahnen und Straßenbahn, um den Autoverkehr zu reduzieren und die Umweltbelastung zu verringern. Baufirmen und Planer für den Ausbau/Neubau von Autobahnen, Flughäfen, Schienennetz, Häfen und der urbanen Infrastruktur sind besonders gefragt. Die nationale Strategie für Elektromobilität zielt darauf ab, die Elektrifizierung des Verkehrssektors zu unterstützen, da der Verbrauch fossiler Brennstoffe hoch ist. Besonders gefragt sind Hersteller von klimafreundlichen Fahrzeugen für Kolumbiens Städte sowohl im privaten als auch im ÖPNV-Bereich sowie umweltfreundliche Umrüstungen existierender Fahrzeuge.

2. Kolumbien: Land, Wirtschaft und Politik

2.1 Allgemeines Länderprofil

Zwischen Deutschland und Kolumbien bestehen freundschaftliche und zunehmend enge Beziehungen, zu denen politischer Dialog, deutsche Wirtschaft, Wissenschaft, Kultur und entwicklungspolitische Zusammenarbeit beitragen.¹ Kolumbien ist in 32 Provinzen gegliedert mit Bogotá als „Distrito Capital“. Sie sind verantwortlich für die wirtschaftliche und soziale Entwicklung in ihrer jeweiligen Gebietskörperschaft.² Diese sogenannten „departamentos“ bestehen aus weiteren Gemeinden, die jeweils von einem „alcalde“, einem Bürgermeister, geführt werden.³

Kolumbien ist mit einer Fläche von 1,138 Mio. km² über dreimal so groß wie Deutschland, liegt im Zentrum Lateinamerikas und verfügt über Grenzen mit Panama, Venezuela, Brasilien, Peru und Ecuador.⁴ Das Land hat eine ca. 2.900 km Küste, davon sind 1.600 km am atlantischen und 1.300 km am pazifischen Ozean.



Abbildung 1: Karte Kolumbien

Quelle: IGAC 2023

Kolumbien hat Landesgrenzen mit Panama im Nordwesten, mit Ecuador und Peru im Südwesten, mit Venezuela im Nordosten und im Südosten mit Brasilien. Durch die Nähe zum Äquator in der tropischen Klimazone gibt es nur geringe Temperaturschwankungen. So liegen im Flachland die Durchschnittstemperaturen bei 24 Grad, in der gemäßigten Zone in Höhenlagen von 1000 bis 2000 Metern zwischen 17 und 24 Grad und im kalttropischen Klima in Höhenlagen zwischen 2000 und 3000 Metern zwischen 12 bis 17 Grad. Darüber herrscht hochalpines Gletscherklima mit Durchschnittstemperaturen von unter 12 Grad.

Das gemessen an der Bevölkerung zweitgrößte Land Südamerikas erreichte 1819 unter Simon Bolívar die Unabhängigkeit von Spanien. Die Gründung der Vereinigten Staaten von Kolumbien und die Verabschiedung einer Verfassung erfolgten 1886 und machten Kolumbien zur ersten Demokratie Lateinamerikas.⁵

¹ Auswärtiges Amt (2023): Deutschland und Kolumbien: Bilaterale Beziehungen, www.auswaertiges-amt.de, aufgerufen am 25.01.2024

² Auswärtiges Amt (2023): Länderinformation Kolumbien, www.auswaertiges-amt.de, aufgerufen am 25.01.2024

³ Kolumbien (2023): Politik in Kolumbien, <https://kolumbien.de/politik/>, aufgerufen am 09.10.2023

⁴ Auswärtiges Amt (2023): Länderinformation Kolumbien, www.auswaertiges-amt.de, aufgerufen am 25.01.2024

⁵ GIZ (2023): Neue Märkte – Neue Chancen, <https://www.giz.de/de/downloads/giz2024-de-nmnc-kolumbien.pdf>, aufgerufen am 24.01.2024

Der neue kolumbianische Präsident Gustavo Petro will mit einer ehrgeizigen Klimapolitik und dem Rückbau fossiler Energien Pionierarbeit leisten und eine Vorreiterrolle in Lateinamerika spielen. Um eine sozial und ökologisch gerechte Energiewende zu erreichen, muss die Energiematrix des Landes schrittweise umgebaut und diversifiziert werden. Dies bedeutet, dass Kolumbien auf neue Formen der Erzeugung erneuerbarer Energien setzen muss, die mit dem Kampf gegen die Klimakrise im Einklang stehen.⁶

Zu den Zielsetzungen der Regierung für den Zeitraum 2022-2026 gehören ein vollständiger Frieden sowie soziale und ökologische Gerechtigkeit. Um dies zu verwirklichen, wird sich die neue Regierung mit einem stark menschenrechts- und genderbasierten Ansatz auf fünf Umbausäulen konzentrieren.⁷

Hohe Priorität auf Regierungsebene haben weiterhin auch die Regenwälder. Diese sollen nicht durch Drogenhandel, illegale Aneignung von Land oder eine ungeordnete Ausdehnung der Landwirtschaft zerstört werden. Insgesamt werden 3 Milliarden US-Dollar für den Umweltschutz und nachhaltiges Wachstum eingesetzt.⁸ Auch ist der Plan dahingehend ausgelegt, die in der Agenda 2030 festgelegten Sustainable Development Goals zu erreichen (mehr zur Agenda 2030 in 2.2.1).

Tabelle 1 bietet einen kompakten Überblick zu den wichtigsten Eckdaten des Landes.

Tabelle 1: Kompaktdaten Kolumbien

Fläche	1.138.910 km ²
Offizieller Name	Republik Kolumbien - República de Colombia
Staats- und Regierungsform	Präsidentialdemokratie; Kongress mit zwei Kammern: Senat und Repräsentantenhaus
Größte Städte (Einwohner)	Bogotá (9,9 Mio.) Medellín (3,9 Mio.), Cali (3,2 Mio.), Barranquilla (2,2 Mio.), Cartagena (1,4 Mio.), Bucaramanga (1,16 Mio.)
Einwohner	52,0 Mio. (Schätzung für 2023)
Telefonvorwahl	+57
Bevölkerungswachstum	0,3 % (Schätzung für 2022)
Staatsoberhaupt und Regierungschef	Gustavo Francisco Petro Urrego, seit 7. August 2022. Amtszeit vier Jahre. Nächste Präsidentschaftswahlen im Mai/Juni 2026.
Investitionsschutzabkommen	Kein Abkommen
Amtssprache	Spanisch; 65 indigene Sprachen; Englisch auf San Andrés und Providencia.
Bruttoinlandsprodukt (BIP)	363,8 Mrd. USD (Schätzung für 2023), 373,4 Mrd. USD (Schätzung für 2024)
BIP pro Kopf	6.658 USD (2022), 7.087 USD (Schätzung für 2024)
BIP-Wachstum	7,3 % (2022), 2,0 % (Schätzung für 2024)
Inflationsrate	11,4 % (Schätzung für 2023), 5,2 % (Schätzung für 2024)
Arbeitslosenquote	10,8 % (Schätzung für 2023), 10,4 % (Schätzung für 2024)
Währung	Kolumbianischer Peso (COP) 1COP=0,00022 Euro (Stand: 12.10.2023)
Regierungswebsite	https://www.gov.co
AHK Kolumbien	https://www.ahk-colombia.com

Quelle: Auswärtiges Amt (2023)

2.1.1 Bevölkerung

In Kolumbien leben rund 52 Mio. Menschen. Somit ist Kolumbien das zweitbevölkerungsreichste Land Südamerikas. Die räumliche Verteilung der Bevölkerung ist sehr ungleichmäßig. In der Andenregion, dem zentralen Hochland, leben rund 75 % der Gesamtbevölkerung, während nur 20 % die karibische Küstenregion und 5 % die Region der Pazifikküste, Orinoco, die Inseln und das Amazonas-Gebiet besiedeln. Ein außergewöhnlich hoher Anteil der Einwohner (82%) zählt zur urbanen Bevölkerung. Allein rund jeder siebte Einwohner lebt in Bogotá.⁹

Der Großteil der Bevölkerung lebt in Städten wie etwa der Hauptstadt Bogotá, in deren Metropolregion rund 9,9 Mio. Menschen angesiedelt sind.¹⁰ Bogotá gilt als das wirtschaftliche und politische Zentrum Kolumbiens und befindet sich

⁶ Heinrich Böll Stiftung (2022): Kolumbien will unter der neuen Regierung die Energiewende, www.boell.de, aufgerufen am 25.01.2024

⁷ Heinrich Böll Stiftung (2022): Kolumbien will unter der neuen Regierung die Energiewende, www.boell.de, aufgerufen am 25.01.2024

⁸ Colombia reports (2023): Colombias President Duque launches 4 year Development Plan, <https://colombiareports.com>, aufgerufen am 09.10.2023

⁹ Länderdaten (2023): Kolumbien, <https://www.laenderdaten.info/Amerika/Kolumbien/index.php>, aufgerufen am 25.01.2024

¹⁰ Ebenda.

in der Großregion, Anden. Diese Region gilt als eine der am schnellsten wachsenden Metropolen Südamerikas. Dies zeigt sich auch an der Masse der dort in den letzten Jahren entstandenen Einzelhandelsgeschäfte und Shopping Malls.

Zudem entwickelt sich der Tourismus immer weiter. Die Andenregion ist geprägt von einer Vielzahl kleiner Unternehmen, die etwa 87 % der Wirtschaftsunternehmen in der Region ausmachen. Bogotá ist jedoch auch Sitz für große Unternehmen, wie Ecopetrol, Comcel, Terpel oder ExxonMobil de Colombia. Zusätzlich ist dort auch die größte kolumbianische Bank angesiedelt, Bancolombia, sowie die kolumbianische Börse (Bolsa de Valores de Colombia). Durch den internationalen Flughafen ist Bogotá innerhalb Kolumbiens auch ein guter Ausgangspunkt für den internationalen Handel. Die Stadt ist jedoch nicht nur Verkehrsknotenpunkt, sondern auch das Kultur- und Wirtschaftszentrum des Landes mit Universitäten, Museen und Hochschulen.

Industrieschwerpunkte in der Hauptstadt sind die Maschinenbau-, Elektro-, Textil- und Lebensmittelindustrie. Etwa jedes vierte Exportprodukt des Landes wird in der Region Bogotá hergestellt.¹¹

Weitere Großstädte Kolumbiens sind Medellín, Cali, Barranquilla und Cartagena. Ihre Metropolregionen sind in Abbildung 2 dargestellt. Medellín ist mit rund 4 Mio. Einwohnern in der Metropolregion (ca. 2,4 Mio. in der Stadt) die zweitgrößte Region nach dem Hauptstadtbezirk. Branchenschwerpunkte liegen hier im Bereich Textil, Konfektion, Chemie, Nahrung und Tabak. Cali, als drittgrößte Stadt Kolumbiens, ist bekannt als das ökonomische, industrielle und landwirtschaftliche Zentrum im Südwesten Kolumbiens.¹²

Spanisch ist offizielle Landessprache. Als Geschäftssprache gilt daneben auch zunehmend Englisch.¹³ Sprachen ethnischer Minderheiten werden in den jeweiligen Regionen als zweite Amtssprache anerkannt. Insgesamt existieren 65 indigene und 2 kreolische Sprachen in Kolumbien.¹⁴ Hauptreligion im Land, die von 80 % der Bevölkerung praktiziert wird, ist der römische Katholizismus.¹⁵ Die starke Dominanz der Kirche zeigt sich nicht nur in ihrem Einfluss auf die kolumbianische Gesellschaft, sondern auch in ihrem Einfluss auf die Politik. So spielt die Konfessionszugehörigkeit bei der Stimmabgabe häufig eine Rolle.

Aufgrund der Gewalt von Guerillas, paramilitärischen Gruppen und kolumbianischen Sicherheitskräften kommt es immer wieder zu Zwangsvertreibungen. Afrokolumbianische und indigene Bevölkerungsgruppen sind unverhältnismäßig stark betroffen. Auch nach dem Friedensabkommen der kolumbianischen Regierung mit den Revolutionären Streitkräften Kolumbiens (FARC) vom Dezember 2016 besteht weiterhin die Gefahr von Vertreibungen, da andere Rebellengruppen die von den FARC hinterlassene Lücke füllen. Im April 2023 waren fast 6,9 Millionen Menschen in Kolumbien intern vertrieben. Diese Schätzung liegt möglicherweise unter der tatsächlichen Zahl, da viele Binnenvertriebene nicht registriert sind. Historisch gesehen hat Kolumbien auch eine der höchsten Raten an gewaltsam Verschwundenen in der Welt. Die kolumbianische Wahrheitskommission schätzt, dass während des fünf Jahrzehnte andauernden bewaffneten Konflikts in Kolumbien fast 122.000 Menschen gewaltsam verschwunden sind, darunter Menschenrechtsaktivisten, Gewerkschafter, Afrokolumbianer, indigene Völker und Bauern in ländlichen Konfliktgebieten.¹⁶

2.1.2 Migration

Kolumbien erlebt eine beträchtliche legale und illegale Wirtschaftsemigration und Flüchtlingsabwanderung. Die Auswanderung von Arbeitskräften in großem Umfang geht auf die 1960er Jahre zurück; die Vereinigten Staaten und bis vor kurzem Venezuela waren die wichtigsten Aufnahmeländer. Die Auswanderung nach Spanien nahm in den 1990er Jahren aufgrund des Wirtschaftswachstums des Landes zu, ist aber seither aufgrund der kränkelnden Wirtschaft und der hohen Arbeitslosigkeit in Spanien zurückgegangen. Die politische und wirtschaftliche Krise in Venezuela seit 2015 hat viele Kolumbianer dazu veranlasst, in ihre Heimat zurückzukehren.¹⁷

Aufgrund politischer Gewalt und wirtschaftlicher Probleme nahm Kolumbien im 19. und 20. Jahrhundert nur eine begrenzte Zahl von Einwanderern auf, hauptsächlich aus dem Nahen Osten, Europa und Japan. In jüngster Zeit hat das Wachstum der Ölindustrie, des Bergbaus und des verarbeitenden Gewerbes zu einer verstärkten Arbeitsmigration geführt; die wichtigsten Herkunftsländer sind Venezuela, die USA, Mexiko und Argentinien. Kolumbien ist auch zu einem Transitland für illegale Migranten aus Afrika, Asien und der Karibik - insbesondere Haiti und Kuba - geworden, die auf dem Weg in die USA oder Kanada sind. Zwischen 2016 und Oktober 2022 beherbergte Kolumbien die größte

¹¹ Fachgruppe Geld (2019): Die Wirtschaft von Bogotá, www.fachgruppe-geld.de, aufgerufen am 25.01.2024

¹² GIZ (2023): Neue Märkte – Neue Chancen, <https://www.giz.de/de/downloads/giz2024-de-nmnc-kolumbien.pdf>, aufgerufen am 24.01.2024

¹³ GTAI, Wirtschaftsdaten Kompakt (2023): Kolumbien, www.gtai.de, aufgerufen am 24.10.2024

¹⁴ Kolumbien (2023): Sprachen, <https://kolumbien.de/sprache/>, aufgerufen am 09.10.2024

¹⁵ Auswärtiges Amt (2019): Kolumbien, <https://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/laender/kolumbien-node/kolumbien/201514>

¹⁶ CIA The Worldfactbook (2023): Colombia, www.cia.gov/the-world-factbook/countries/colombia/#people-and-society, aufgerufen am 30.01.2024

¹⁷ Ebenda.

Zahl venezolanischer Flüchtlinge und Migranten, insgesamt fast 2,9 Millionen. Auch ecuadorianische Migranten gehen nach Kolumbien, wobei die meisten von ihnen versuchen, den dichten und gefährlichen Dschungel des Darien Gap zu durchqueren, um nach Panama zu gelangen und von dort aus in die USA weiterzureisen.¹⁸

2.1.3 Wirtschaftsleistung

Geografisch betrachtet konzentriert sich die Wirtschaftskraft in den Metropolen des Landes, allen voran in Bogotá sowie den Millionenstädten Medellín und Cali. Im Großraum um diese Städte lebt fast ein Viertel der Gesamtbevölkerung Kolumbiens. Die Halbinsel La Guajira im Norden birgt enormes Potenzial für erneuerbare Energien. Die Metropolen an der Karibikküste wie Barranquilla und Cartagena sind Logistikzentren, entlegene Regionen sind strukturell schwach.¹⁹

Kolumbien ist das Land mit der drittgrößten Bevölkerungszahl in Lateinamerika. Gemessen an der Wirtschaftskraft liegt der Andenstaat auf Platz vier, nach Brasilien, Mexiko und Argentinien. Der Großteil der Wirtschaftsleistung kommt aus dem Dienstleistungssektor und dem verarbeitenden Gewerbe.²⁰

Die Inflation in Kolumbien, die 2022 rund 10,2 Prozent betragen hat, schwächt sich ab. Bis Ende 2024 könnte sie nach Einschätzung der EIU auf 4,2 Prozent zurückgehen. Dies schafft Spielraum für eine Lockerung der strikten Geldpolitik, was dem Konsum zugutekommt.²¹ Kolumbien gehört zu den Ländern mit „gehobenem mittlerem Einkommen“ (Upper Middle Income) und hat großes wirtschaftliches Potenzial.²²

Durch die günstige Lage Kolumbiens im Zentrum Südamerikas profitiert das Land von vielen Handelswegen für den Ex- und Import. Ein weiterer wirtschaftlicher Vorteil ist der Reichtum an natürlichen Ressourcen, wie Erdöl, Erdgas, Steinkohle und Edelsteinen. Hauptexportprodukt des Landes ist Erdöl. Die Einnahmen aus dem Ölexport spielen eine wichtige Rolle für den Staatshaushalt.²³

Kolumbien ist mit einem BIP von 344 Milliarden US-Dollar die viertgrößte Volkswirtschaft Lateinamerikas und mit 52 Millionen Einwohnern das Land mit der dritthöchsten Bevölkerungszahl in der Region. Aufgrund seiner günstigen geografischen Lage und zahlreicher internationaler Handelsabkommen ist Kolumbien grundsätzlich ein attraktiver Standort für deutsche Unternehmen.²⁴

Im Jahr 2022 verzeichneten Kolumbiens Wirtschaft einen realen BIP-Wachstum von 7 %. Das Wachstum der kolumbianischen Wirtschaft verlangsamt sich derzeit. Der Internationale Währungsfonds (IWF) rechnet für 2024 nur noch mit einem realen Anstieg des Bruttoinlandsprodukts (BIP) von knapp 2 %.²⁵ Eine restriktivere Geld- und Fiskalpolitik, niedrigere Rohstoffpreise, die nach wie vor hohe Inflation und die schwache Weltwirtschaft belasten die Konjunktur. Mittelfristig soll die Wirtschaft jährlich um etwa 3 Prozent wachsen.²⁶

Kolumbien gilt bei deutschen Unternehmen als Land mit stabilem institutionellen Rahmen und recht gutem Fachkräftepotenzial. Als Schwächen werden strukturelle Korruption, Bürokratie und nichttarifäre Handelshemmnisse gesehen.²⁷ Im Korruptionswahrnehmungsindex, dem Corruption Perceptions Index (CPI), von Transparency International belegt Kolumbien Rang 91 von 180 Ländern und schneidet somit im internationalen Vergleich mittelmäßig ab.

Der nationale Entwicklungsplan wird durch die Agenda 2030 ausgeweitet.²⁸ Als Mitglied der UN arbeitet Kolumbien an der Durchsetzung und Erfüllung der Agenda 2030, die von den Mitgliedstaaten der UN verabschiedet wurde. Diese beinhaltet 17 Ziele für eine nachhaltige Entwicklung mit 169 Unterzielen. Hierbei stehen nicht nur die ökologische Dimension, sondern auch die wirtschaftlichen und sozialen Aspekte im Vordergrund.

Um den Stand der Umsetzung der Agenda festzustellen, werden die UN-Mitgliedsstaaten dazu aufgefordert, regelmäßige Überprüfungen durchzuführen und diese beim jährlichen High-Level Political Forum durch Voluntary National Reviews vorzustellen. Wie diese Ziele in den nächsten Jahren realisiert werden, bleibt abzuwarten.²⁹

¹⁸ Ebenda.

¹⁹ GIZ (2023): Neue Märkte – Neue Chancen, <https://www.giz.de/de/downloads/giz2024-de-nmnc-kolumbien.pdf>, aufgerufen am 24.01.2024

²⁰ Ebenda.

²¹ GTAI (2023): Steigende Exporte und mehr Konsum beflügeln Kolumbiens Wirtschaft, www.gtai.de, aufgerufen 16.11.2023

²² BMZ (2022): Kolumbien, große Potenziale und große Herausforderungen, www.bmz.de, aufgerufen am 25.01.2024

²³ Ebenda.

²⁴ GTAI (2023): Perspektiven für ausländische Direktinvestitionen, www.gtai.de, aufgerufen am 24.01.2024

²⁵ GTAI, Wirtschaftsdaten Kompakt (2023): Kolumbien, www.gtai.de, aufgerufen am 24.10.2024

²⁶ GTAI (2023): Perspektiven für ausländische Direktinvestitionen, www.gtai.de, aufgerufen am 24.01.2024

²⁷ Ebenda.

²⁸ Social Watch (2019): Poverty eradication and gender justice, Implementing of the 2030 Agenda: Are „partners“ delivering? <http://www.socialwatch.org/node/17713>

²⁹ 2030agenda.de, Informationsportal zur 2030-Agenda und den SDGs, März 2019 <https://www.2030agenda.de/de/article/schattenberichte-zur-agenda-2030-beim-hlpf-2017>

Kolumbiens Wirtschaft orientiert sich an marktwirtschaftlichen Grundsätzen, leidet jedoch immer wieder unter Defiziten in der Infrastruktur und der teilweise fehlenden Transparenz des Staates. Wichtige Branchen sind die Landwirtschaft und Industrie, Dienstleistung, Tourismus, Öl- und Erdgasförderung sowie der Bergbau.³⁰

Die nachstehende Grafik verdeutlicht die Verteilung der Bruttowertschöpfung nach Sektoren in der kolumbianischen Wirtschaft. 54,8% werden demnach im Dienstleistungsbereich erwirtschaftet, einer der Hauptwachstumstreiber in den letzten Jahren durch den wachsenden Tourismus- und Finanzdienstleistungssektor. 26,7% werden im Produktionsbereich erwirtschaftet und 8,3% im Landwirtschaftssektor.

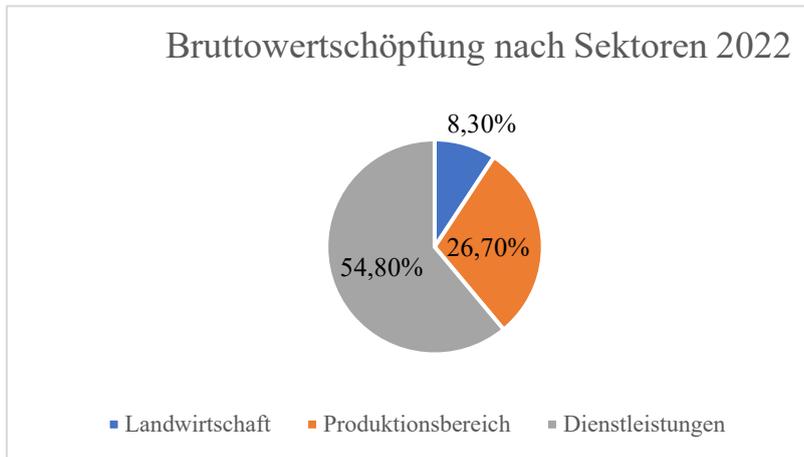


Abbildung 2: Verteilung der Bruttowertschöpfung nach Wirtschaftssektoren in % des BIP

Quelle: WKO (2023), Länderprofil Kolumbien

2.1.4 Außenhandel und Investitionsklima

Kolumbien führte im Jahr 2022 Waren im Wert von 77,4 Mrd. USD ein. Die USA war wichtigster Lieferant (24,4 %), gefolgt von China (24,2 %), Brasilien (7,1 %), Mexiko (5,4 %), Frankreich (3,2 %) und Deutschland (3,0 %). Im Jahr 2022 erzielte Kolumbien Exporterlöse in Höhe von 57,3 Mrd. USD. Zu den wichtigsten Abnehmern gehörten die USA (26,9 %), Panama (10,2 %), Niederlande (4,7 %), Indien (4,3 %) und Brasilien (4,1%).³¹

Tabelle 2: Außenhandel Kolumbien

	2020	2021	2022
Import (Mrd. USD)	43,5 (-17,5 %)	61,1 (+40,5 %)	77,4 (+ 26,7 %)
Export (Mrd. USD)	31,1 (-21,4 %)	41,4 (+33,3 %)	57,3 (+38,3 %)
Außenhandelsdefizit (Mrd. USD)	-12,4	-19,7	-20,2

Quelle: GTAI (2023), Wirtschaftsdaten Kompakt

Der wirtschaftspolitische Kurs der Regierung verunsichert Investoren. Trotzdem bleibt Kolumbien ein wichtiger Standort - und dürfte für einige Branchen noch wichtiger werden. Internationale Unternehmen schätzen Kolumbien immer mehr als Standort für die Auslagerung von Geschäftsprozessen. Nach Brasilien, Mexiko und Costa Rica ist Kolumbien mittlerweile der viertwichtigste Markt für sogenannte BPO-Dienstleistungen (Business Process Outsourcing) in Lateinamerika. Ein schneller Datenaustausch mit anderen Kontinenten ist möglich, weil Kolumbien über elf Unterseekabel verfügt, die zweitmeisten in Lateinamerika. Unternehmen, die sich in Kolumbien niederlassen, können zudem auf ein großes Arbeitskräfteangebot zurückgreifen.³²

Nach Angaben der kolumbianischen Zentralbank flossen die meisten ausländischen Direktinvestitionen im Jahr 2022 in Finanz- und Unternehmensdienstleistungen (32,4 Prozent), gefolgt vom Ölsektor (16,3 Prozent), Transport und Kommunikation (10,6 Prozent) und Bergbau (9,3 Prozent). Gemessen an den Bruttozuflüssen investierten die USA am

³⁰ Auswärtiges Amt, Kolumbien: Wirtschaft, März 2019 <https://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/laender/kolumbien-node/-/201518>

³¹ GTAI, Wirtschaftsdaten Kompakt (2023): Kolumbien, www.gtai.de, aufgerufen am 24.10.2024

³² GTAI (2023): Perspektiven für ausländische Direktinvestitionen, www.gtai.de, aufgerufen am 24.01.2024

meisten (29,2 Prozent) in Kolumbien. Dahinter lag Spanien mit einem Anteil von 16,1 Prozent, gefolgt von Steueroasen wie Panama und Anguilla sowie Standorten von Großkonzernen wie der Schweiz und England. Deutsche Unternehmen sind besonders in den Bereichen erneuerbare Energien und Gesundheitswirtschaft aktiv. Im Vergleich zu anderen Ländern sind die Investitionen aus Deutschland aber gering.³³ Die größten deutschen Investoren in Kolumbien im Bereich Infrastruktur ist das Unternehmen Siemens und im Logistik-Sektor das Unternehmen DHL.³⁴

Kolumbien verfügt über ein Netz von Handelsabkommen mit den Staaten Südamerikas, den USA, Kanada und der EU. Weitere Abkommen werden zurzeit beispielsweise mit Japan, Australien und Neuseeland verhandelt. Mit Chile, Mexiko und Peru gehört Kolumbien der Pazifik Allianz an und ist auch Mitglied der Andengemeinschaft (CAN), einer internationalen Organisation bestehend aus den weiteren Mitgliedsstaaten Bolivien, Ecuador und Peru, die die wirtschaftliche, politische und soziale Integration dieser Länder zum Ziel hat. Kolumbien wurde zudem in 2018 in die OECD aufgenommen.³⁵ Die folgende Karte der Exportförderungsagentur ProColombia zeigt die 60 Länder, mit welchen Kolumbien Handelsabkommen geschlossen hat.



Abbildung 3: Handelsabkommen Kolumbien³⁶

2.1.5 Wirtschaftsbeziehungen mit Deutschland

Deutschland ist mit einem Handelsvolumen von über 5 Mrd. Euro (2022) fünftgrößter Handelspartner Kolumbiens und größter Handelspartner innerhalb der EU. Die Deutsch-Kolumbianische Industrie- und Handelskammer verzeichnet über 300 Mitglieder.³⁷ Kolumbien eignet sich aufgrund des großen Binnenmarktes, der langfristig positiven Wirtschaftsentwicklung und der zentralen Lage für deutsche Unternehmen als Standbein in der Region.³⁸

Der Bestand der deutschen Direktinvestitionen in Kolumbien lag im Jahr 2021 bei rund 2 Mrd. US-Dollar. Das Land ist ein attraktiver Standort, oft beherbergt es die regionale Unternehmenszentrale deutscher Firmen. BayWa r.e. eröffnete im Oktober 2023 in Medellín ein Vertriebszentrum für Solarmodule, Wechselrichter und weitere Komponenten. Das baden-württembergische Unternehmen Viridi kündigte Anfang 2023 an, 220 Millionen US\$ in acht Projekte für erneuerbare Energien zu investieren.³⁹

Im Jahr 2022 führte Kolumbien Waren aus Deutschland im Wert von 3.084,1 Mio. Euro ein. Die Ausfuhren im genannten Zeitraum beliefen sich auf 1.991,7 Mio. Euro. Zwischen Deutschland und Kolumbien existiert weder ein Investitionsschutzabkommen noch ein Doppelbesteuerungsabkommen. Das umfassende Handelsabkommen der EU mit Kolumbien wird seit dem 1. August 2013 vorläufig angewandt.⁴⁰

Die bilateralen Beziehungen zwischen Deutschland und Kolumbien sind grundsätzlich gut und eng. Deutschland unterstützt den kolumbianischen Friedensprozess politisch und finanziell und berät Kolumbien in Sicherheitsfragen. Über 150

³³ Ebenda.

³⁴ Ebenda.

³⁵ Auswärtiges Amt, Kolumbien: Wirtschaft, März 2019 <https://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/laender/kolumbien-node/-/201518>

³⁶ ProColombia (2019): Investment Environment, <https://de.slideshare.net/pasante/colombia>, aufgerufen am 25.01.2024

³⁷ Auswärtiges Amt (2023): Deutschland und Kolumbien: Bilaterale Beziehungen, www.auswaertiges-amt.de, aufgerufen am 24.01.2024

³⁸ IHK München (2023): Kolumbien, www.ihk-muenchen.de, aufgerufen am 25.01.2024

³⁹ GTAI (2023): Steigende Exporte und mehr Konsum beflügeln Kolumbiens Wirtschaft, www.gtai.de, aufgerufen 16.11.2023

⁴⁰ GTAI, Wirtschaftsdaten Kompakt (2023): Kolumbien, www.gtai.de, aufgerufen am 24.10.2024

deutsche Unternehmen haben einen Sitz in Kolumbien. Die kolumbianische Regierung ist bestrebt, die bilateralen Wirtschaftsbeziehungen auszubauen, beispielsweise im Bereich der erneuerbaren Energien.

Tabelle 3: Außenhandel mit Deutschland

	2021	2022
Import (Mio. Euro)	1.088,3 (+49,0 %)	3.084,1 (+ 183,4 %)
Export (Mio. Euro)	1.614,7 (+22,0 %)	1.991,7 (+23,4 %)
Außenhandelsbilanz (Mio. Euro)	526,4	-20,2

Quelle: GTAI (2023), Wirtschaftsdaten Kompakt

2.1.6 Politisches Porträt

Kolumbien ist eine demokratische Präsidentialrepublik mit zwei Kammern, dem Repräsentantenhaus und dem Senat. Die Präsidentschaftswahlen finden alle vier Jahre statt. Der im August 2022 gewählte Präsident Gustavo Francisco Petro Urrego ist das Staats- und Regierungsoberhaupt.⁴¹

Seit der Aushandlung eines Friedensvertrags mit der FARC 2016 hat sich die Sicherheitslage jedoch deutlich verbessert. Mit Gustavo Petro ist derzeit erstmals ein ehemaliges Guerilla-Mitglied als Präsident im Amt. Die deutsch-kolumbianische Zusammenarbeit zielt besonders auf die Stärkung des Friedens und des gesellschaftlichen Zusammenhalts sowie den Erhalt der Biodiversität ab.⁴²

Kolumbien ist von einem mehr als 50 Jahre währenden Konflikt mit über 450.000 Toten und mehr als 8 Millionen Vertriebenen geprägt. 2016 unterzeichnete die Regierung mit der größten Guerillagruppe FARC ein Friedensabkommen, das seither umgesetzt wird. Eine erhebliche Bedrohung geht heute von weiteren kriminellen Gruppen aus, u.a. der ELN-Guerilla und nicht demobilisierte FARC-Dissidenten.

Diese Gruppen finanzieren sich unter anderem durch Drogengeschäfte. Kolumbien zählt zu den Ländern mit der größten Kokainproduktion, die weiter ansteigt. Die Regierung von Gustavo Petro strebt einen „umfassenden Frieden“ mit allen illegalen Gruppen an.⁴³

Ein akutes Problem stellen Morde an Personen dar, die sich zum Beispiel gegen Kokaanbau und Drogenproduktion oder für den Schutz der Umwelt oder der Menschenrechte einsetzen. Eine große Herausforderung ist zudem die hohe Zahl an venezolanischen Flüchtlingen in Kolumbien (die Zahlen variieren zwischen 1,8 – 2,4 Millionen). Nach starkem Wachstum stagnierte die Wirtschaft zuletzt. Vulnerable Bevölkerungsgruppen sind weiterhin von hoher Inflation betroffen.⁴⁴

Kolumbien ist keine perfekte Demokratie. In vielen Landesteilen dominieren einzelne Gewaltakteure, die Selbstjustiz ist weit verbreitet, von der Verwirklichung eines friedlichen Zusammenlebens ist man weit entfernt. Dieser Befund ist zweifellos keine gute Voraussetzung für die Entfaltung sozialer Bewegungen. Und trotzdem gibt es sie. Teils kämpfen sie um die Einhaltung der Bürger- und Menschenrechte, teils streben sie soziale Verbesserungen an. Ohnehin ist es die kolumbianische Bevölkerung gewohnt, sich selbst zu organisieren, da sie ihr Vertrauen in die staatlichen Institutionen längst verloren hat.⁴⁵

2.1.7 Außenpolitik und diplomatische Beziehungen

Kolumbien unterhält eine enge Beziehung zu den USA. Das Freihandelsabkommen mit den USA wurde bereits im Frühjahr 2012 verabschiedet. Durch große Projekte der Drogen- und Kriminalitätsbekämpfung, die in großem Umfang von den USA gefördert wurden, verfestigte sich die Beziehung der USA zu Kolumbien. Beispielsweise wurde das Projekt „Peace Colombia“, das die vorhandenen Verbesserungen der Sicherheit im Land unterstützt, ehemalige Kombattanten reintegriert und Rechtsstaatlichkeit ausbaut, durch die USA mit 450 Mio. US-Dollar im Jahr mitfinanziert.

Die deutsch-kolumbianische Zusammenarbeit zielt besonders auf die Stärkung des Friedens und des gesellschaftlichen Zusammenhalts sowie den Erhalt der Biodiversität ab.⁴⁶ Schwerpunkte der entwicklungspolitischen Zusammenarbeit

⁴¹ Auswärtiges Amt (2023): Kolumbien: Steckbrief, www.auswaertiges-amt.de, aufgerufen am 24.01.2024

⁴² GIZ (2023): Neue Märkte – Neue Chancen, <https://www.giz.de/de/downloads/giz2024-de-nmnc-kolumbien.pdf>, aufgerufen am 24.01.2024

⁴³ Auswärtiges Amt (2023): Kolumbien: Politisches Porträt, www.auswaertiges-amt.de, aufgerufen am 24.01.2024

⁴⁴ Ebenda.

⁴⁵ Bpb (2024): Kolumbien, <https://www.bpb.de/themen/mittel-suedamerika/lateinamerika/44770/kolumbien/>, aufgerufen am 24.01.2024

⁴⁶ GIZ (2023): Neue Märkte – Neue Chancen, <https://www.giz.de/de/downloads/giz2024-de-nmnc-kolumbien.pdf>, aufgerufen am 24.01.2024

sind folgende Kernthemen: Frieden und gesellschaftlicher Zusammenhalt, einschließlich Migration, Klima und Energie sowie Umwelt und natürliche Ressourcen, v.a. Wald- und Biodiversitätsschutz. Im Juni 2023 haben Deutschland und Kolumbien eine Partnerschaft für Klima und eine gerechte Energiewende vereinbart. Das bilaterale Engagement wird ergänzt durch die umfassende Förderung deutscher Nicht-Regierungsorganisationen und deren lokalen Partnern, v.a. in den Bereichen Zugang zu Land, Wasser- und Sanitärversorgung, Gesundheit und Förderung von Frauen.⁴⁷

Deutschland als wichtigster Handelspartner Kolumbiens aus der EU verfügt über eine Reihe von Abkommen mit Kolumbien. Die wichtigsten werden vom Auswärtigen Amt wie folgt gelistet:⁴⁸

- Handelsabkommen vom 9. November 1957,
- Kapitalschutzabkommen vom 08. April 1962,
- Verschiedene Abkommen über Finanzielle Zusammenarbeit seit 1965,
- Doppelbesteuerungsabkommen für Schifffahrts- und Luftfahrtunternehmen vom 10. September 1968,
- Luftverkehrsabkommen vom 25. November 1968,
- Rahmenabkommen über Technische Zusammenarbeit vom 26. Mai 1998,
- Rahmenabkommen über Finanzielle Zusammenarbeit vom 12. Juli 2012.

2.2 Mitgliedschaft in internationale Organisationen

Kolumbien ist Mitglied verschiedener internationaler Organisationen.⁴⁹ Die nachfolgende Tabelle gewährleistet einen Überblick zu den Mitgliedschaften.

Tabelle 4: Mitgliedschaft in internationalen Organisationen

Vereinte Nationen (UN - United Nations)
Organisation Amerikanischer Staaten (OAS - Organization of American States)
Lateinamerikanische Wirtschaftssystem (SELA - Sistema Económico Latinoamericana)
Lateinamerikanischen Integrationsvereinigung (ALADI - Asociación Latinoamericana de Integración)
Welthandelsorganisation (WTO - World Trade Organisation)
Allgemeinen Zoll- und Handelsabkommens (GATT – General Agreement on Tariffs and Trade)
Andengemeinschaft (CAN – Comunidad Andina de Naciones)
Assoziiertes Mitglied des Mercosur (Mercado Común del Sur)

Quelle: eigene Darstellung nach GTAI (2021)

⁴⁷ Auswärtiges Amt (2023): Deutschland und Kolumbien: Bilaterale Beziehungen, www.auswaertiges-amt.de, aufgerufen am 24.01.2024

⁴⁸ Ebenda.

⁴⁹ GTAI (2021): Recht kompakt Kolumbien, www.gtai.de, aufgerufen am 31.01.2023

3. Nachhaltige Mobilität und moderne Logistik in Kolumbien

3.1 Infrastruktur

Die Industrie- und Kaufkraftzentren Kolumbiens befinden sich hauptsächlich im Landesinneren auf den Hochplateaus der Anden. Der Außenhandel wird hingegen fast ausschließlich über die diversen Seehäfen Kolumbiens geführt. Die Städte mit den bedeutendsten Handelshäfen an der Atlantikküste sind Barranquilla, Cartagena und Santa Marta. Der wichtigste Mehrzweckhafen Kolumbiens an der Pazifikküste ist der Hafen in Buenaventura.

Im Jahr 2015 wurde der „Plan Maestro de Transporte Intermodal 2015 - 2035“, der sogenannte Masterplan für intermodalen Verkehr, vom Verkehrsministerium veröffentlicht. Artikuliert wurden 153 Projekte im Bereich des Straßenbaus, dem Aus- und Neubau von Flughäfen, Schiffshäfen und Zugangskanälen, der Schiffbarmachung von Flüssen sowie der Modernisierung und Erweiterung der Eisenbahnstrecken. Investitionen für den Gesamtzeitraum der 20 Jahre zwischen 2015 und 2035 sollen rund 50.6 Mrd. EUR beziffern.

Die Verwaltung der kolumbianischen Infrastruktur obliegt dem Transportministerium, das die Aufsicht über das Straßennetz mitsamt Brücken und Tunnels, das Schienennetz sowie Flug- und Seehäfen hat. Zur Umsetzung der Infrastrukturmaßnahmen wurde in 2011 eigens die „Nationale Infrastrukturagentur“ gegründet, die wiederum eine nachgeordnete Behörde des Transportministeriums darstellt. Ebenso unterstehen die kolumbianische Flugaufsicht (Aerocivil) und das Nationale Straßeninstitut, das für die Unterhaltung der staatlichen Straßen zuständig ist, dem Transportministerium. Die Hafen- und Transportagentur übernimmt schließlich die Aufsicht über die Häfen für das kolumbianische Transportministerium.⁵⁰

Allgemein gilt die Infrastruktur derzeit noch als Kolumbiens Schwachstelle. Im Global Competitiveness Report 2019 des World Economic Forum landet Kolumbiens Transportinfrastruktur auf Platz 92 von 141 untersuchten Ländern. Bei der allgemeinen Wettbewerbsfähigkeit liegt es dagegen auf Platz 57. Deutschlands Transportinfrastruktur sowie die allgemeine Wettbewerbsfähigkeit liegen auf Platz 7.⁵¹ Um die Transportinfrastruktur zu verbessern, investiert Kolumbien seit einigen Jahren intensiv. Laut einer Umfrage vom September 2022 des BNamericas belegt Kolumbien den dritten Platz der attraktivsten Standorte für Infrastrukturinvestitionen in Lateinamerika.⁵²

Das kolumbianische Infrastrukturprogramm "Vierte Generation von Konzessionen" ist inzwischen sieben Jahre auf dem Weg - 26 der 29 Projekte sind im Bau. Chancen für deutsche Unternehmen ergeben sich im Rahmen vieler Projekte immer noch – interessanter erscheint einer Mehrheit allerdings das Infrastrukturprogramm der fünften Generation: 13,6 Milliarden US-Dollar schwer und im Gegensatz zum Vorgängerprogramm, das sich auf die Modernisierung von Autobahnen bezog, multimodal.

So fokussieren sich die ersten Vorhaben, die in diesem Jahr bereits ausgeschrieben wurden, neben Autobahnen auch auf Flughäfen, Zugstrecken oder die Schiffbarmachung des Magdalena-Flusses. Andere Projekte sollen folgen – die meisten nach der Vergabe innerhalb von vier bis fünf Jahren fertiggestellt sein sollen. Das würde für viele das Jahr 2027 bedeuten.⁵³

Firmen aus dem Bereich Infrastruktur profitieren allerdings noch von einem zusätzlichen Programm: Knapp die Hälfte des 38 Milliarden Dollar schweren Konjunkturprogramms Nuevo Compromiso por el Futuro de Colombia sollen nämlich ebenso in die kolumbianische Infrastruktur fließen. Die Nachfrage nach Produkten und Know-how aus dem Ausland ist entsprechend groß. Spezialmaterialien und –maschinen, Ingenieursdienstleistungen und Beratungsdienstleistungen sind gefragt. Viele deutsche Unternehmen aus dem Transport- und Infrastruktursektor haben längst reagiert. Auch das Planungs- und Consultingbüro der Deutschen Bahn hat kürzlich eine Niederlassung gegründet, um sich an der Planung der neuen Zugstrecken im Land zu beteiligen.⁵⁴

⁵⁰ Ministerio de Transporte (2019): Historia, <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/40/historia/>, aufgerufen am 23.01.2024

⁵¹ World Economic Forum, The Global Competitiveness Report 2019, Oktober 2023 http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport2019.pdf

⁵² GTAI, Kolumbien setzt auf Ausbau der Schienenwege, Oktober 2023 <https://www.gtai.de/de/trade/kolumbien/branchen/kolumbien-setzt-auf-den-ausbau-der-schienenwege-954044>

⁵³ IHK Hannover (2022): Wirtschaftsstandort Kolumbien: Deutsche Wirtschaftsaktivitäten haben Luft nach oben, www.ihk.de, aufgerufen am 24.01.2024

⁵⁴ Ebenda.

3.1.1 Verkehrsinfrastruktur

Lange schnitt Kolumbiens Transportinfrastruktur im internationalen Vergleich schlecht ab. Waren kommen über die meist hügeligen und beschädigten Straßen nur mühsam ans Ziel. Alternative Wege gibt es kaum. Doch das dürfte sich ändern: Denn inzwischen investiert der Staat massiv in den Ausbau der Verkehrswege. Seit einigen Jahren läuft das 14 Milliarden US-Dollar schwere Infrastrukturprogramm der 5. Generation. Es beinhaltet den Aus- und Neubau von Straßen, Schienen, Wasserwegen und Flughäfen. Hinzu kommt ein attraktives Geschäftsumfeld für private Investoren im Rahmen öffentlich-privater Partnerschaften (Public-private-Partnership, PPP).⁵⁵

Ein besonderer Fokus liegt auf dem Schienennetz. Es wurde lange Zeit vernachlässigt. Größtenteils befindet sich nur Kohle oder Zement auf den Waggons. Der Ausbau der Schienenkorridore könnte langfristig jedoch Milliarden anziehen – und irgendwann Pazifik und Atlantik verbinden. Entsprechende Pläne gibt es bereits. Pläne gibt es auch für die Binnenschifffahrt.

Der Rio Magdalena soll ausgebaut werden. Und die Wiederinbetriebnahme des Canal del Dique dürfte den Gütertransport vom Zentrum des Landes an die Karibikküste effizienter machen. Das Infrastrukturprogramm der Regierung umfasst zudem die Modernisierung von wichtigen Flughäfen in Bogotá und der Küstenmetropole Cartagena. Neue Terminals, Gates und Parkplätze erhöhen das Passagiervolumen.⁵⁶

Einen Überblick aus vergangenen und bereits existierenden Projekten im Bereich Verkehrsinfrastruktur bietet die folgende Abbildung:

Kolumbiens Projekte in der Verkehrsinfrastruktur

Projekte	Investitionen in Mio. US\$
 Autobahnkonzessionen Vierte Generation (7.000 km, 32 Strecken)	16.700
 Erste Metrolinie Bogotá (24 km, 15 Stationen)	4.400
 1.400 neue Transmilenio-Busse Bogotá	2.500
 Regionalbahn Bogotá-Facativá (42 km)	600
 Zweiter internationaler Flughafen Bogotá (El Dorado II)	1.000
 Neuer Flughafen Cartagena	600
 Schiffbarmachung Magdalena-Fluss (908 km)	806
 Hafen Darién International im Golf von Urabá	775
 Hafen Antioquia im Golf von Urabá	600
 Hafen Pisisí im Golf von Urabá	470

Quelle: Recherchen von Germany Trade & Invest

Abbildung 4: Kolumbiens Infrastrukturprojekte⁵⁷

Aufgrund des jahrzehntelangen Konfliktes in den ländlichen Regionen wurde die Transportinfrastruktur in Kolumbien lange Zeit vernachlässigt. Seit dem Ende des Konfliktes in 2016 hat sich die Sicherheitslage deutlich verbessert, so dass derzeit intensiv in die Infrastruktur investiert wird. Damit soll der durch die schlechte Infrastruktur erreichte Wettbewerbsnachteil, der Kolumbien in der Entwicklung hemmte, beseitigt werden. So sollen neue und bessere Autobahnen entstehen, die die Kosten für Transporte im Inland senken sollen.

Neue Häfen an der Karibikküste sollen zudem den internationalen Handel Kolumbiens antreiben. In der Hauptstadt Bogota wurde Anfang diesen Jahres das Vergabeverfahren für den Bau der zweiten Metrolinie gestartet. Für 3,6 Milliarden US-Dollar soll eine 15,5 Kilometer lange Linie mit elf Stationen entstehen.⁵⁸

Das Autobahnprogramm „Vierte Generation (4G)“ bildet den Kern dieser Infrastrukturoffensive. Hier wurden bereits 17 Milliarden US-Dollar investiert. Es gehört damit zu den aktuell größten Infrastrukturprojekten Lateinamerikas. Aufgeteilt auf 32 Teilstrecken sollen im ganzen Land so rund 7000 Kilometer Autobahn neu entstehen oder bestehende

⁵⁵ GIZ (2023): Neue Märkte – Neue Chancen, <https://www.giz.de/de/downloads/giz2024-de-nmnc-kolumbien.pdf>, aufgerufen am 24.01.2024

⁵⁶ Ebenda.

⁵⁷ GTAI (2018): Projekte in der Verkehrsinfrastruktur, www.gtai.de, aufgerufen am 21.08.2018

⁵⁸ GTAI (2023): Bogota eröffnet Vergabeverfahren für zweite Metrolinie, www.gtai.de, aufgerufen am 09.10.2023

Strecken ausgebaut werden. Die Teilprojekte sind als sogenannte Public Private Partnerships (PPP) geplant. Momentan sind 24 der insgesamt 30 Autobahnprojekte im Bau während vier Projekte bereits abgeschlossen sind und in Betrieb genommen wurden.⁵⁹

Mit dem 4G-Programm sollen die großen Städte im Landesinneren (Bogotá, Medellín und Cali) besser mit den Seehäfen an der Atlantik- und Pazifikküste vernetzt werden. Aufgrund der geographischen Lage Kolumbiens in den Anden, werden zur Verkürzung der Reisezeiten zahlreiche Tunnel- und Brückenbauten notwendig sein. Diese umfassen eine Gesamtlänge von 142 km an Tunneln bzw. 151 km an Brücken. Mit 9,8 Kilometern Länge wird in der Provinz Antioquia der längste Tunnel Lateinamerikas entstehen. Die Autobahnbrücke zwischen Cartagena und Barranquilla wird mit 4,7 Kilometern Gesamtlänge zukünftig außerdem die drittlängste Brücke Lateinamerikas sein.

An der Karibikküste sollen mithilfe einer Investitionssumme von insgesamt 1,8 Milliarden US-Dollar drei neue Häfen entstehen. Die Region Urabá ist von Bogotá, Medellín und dem panamaischen Colón aus deutlich leichter zu erreichen, als die bereits bestehenden Atlantikhäfen Kolumbiens. Daher könnten sich die Häfen der Region zu einer starken Konkurrenz für die alten Häfen in Cartagena, Barranquilla und Santa Marta entwickeln. Mit einer Kapazität von jährlich einer Million Containern soll der Hafen Darién International der größte der drei geplanten werden. Am weitesten fortgeschritten ist derzeit der Bau des Hafens Pisisí, der seit Mitte 2018 von den koreanischen Firmen Hyundai Engineering & Construction und Dohwa Engineering gebaut wird.

Der bereits erwähnte geplante Bau der zweiten Metrolinie in Kolumbiens Hauptstadt soll die sehr langen Stauzeiten in Bogotá weiter verkürzen. Derzeit sind die Stauzeiten nur in Manila und Cebu auf den Philippinen, Jakarta (Indonesien) und San José (Costa Rica) länger als in Bogotá. Um Kosten einzusparen, wurde entschieden, die Metrolinie oberirdisch zu bauen statt, wie bisher geplant, unterirdisch.

Die erste Metrolinie sollte zunächst den Südwesten der Stadt mit dem Finanzzentrum im Norden verbinden und in Zukunft weiter ausgebaut werden. Nebenbei wurde in Bogotá auch das Bus-Rapid-Transit-System TransMilenio ausgebaut werden. Dadurch wurde der Anschluss an die südliche Gemeinde Soacha verbessert. Die Stationen der zweiten Metrolinie sollen sich nun teilweise mit denen des Transmilenio Bussystems überschneiden und auch mit dem künftig geplanten nördlichen Regionalzug.⁶⁰

Die Regionalbahn wird von Facatativá westlich von Bogotá bis ins Zentrum pendeln und dabei die Verbindung zwischen dem Flughafen El Dorado und einem geplanten zweiten Flughafen herstellen. Die Regierung stellt dafür 480 Millionen US-Dollar zur Verfügung. Der Rest der Investitionssumme soll als PPP von den beteiligten Unternehmen finanziert werden. Langfristig soll sich die Netzlänge von heute 113 Kilometern auf 338 Kilometer im Jahr 2031 verdreifachen. Zusätzlich werden die alten Busse mit Euro 3-Norm durch neuere und umweltfreundlichere Modelle ersetzt. Dabei ist noch nicht vollständig entschieden, wie viele der neuen Fahrzeuge mit Elektro-, Hybrid-, oder Dieselantrieben ausgestattet sein sollen. Ca. 700 werden jedoch Dieselsebusse der Euro 5-Norm sein.⁶¹ Weitere 600 Busse werden ab 2020 elektrisch betrieben.⁶²

Um die wachsenden Touristenströme zu bewältigen, soll auch in der Karibikstadt Cartagena ein neuer internationaler Flughafen entstehen, welcher bis Ende 2024 fertig gestellt werden soll⁶³. Aufgrund sinkender Preise in den letzten Jahren sind Flugreisen zunehmend erschwinglicher geworden, was dazu geführt hat, dass sich das Flugaufkommen in den letzten Jahren stark erhöht hat. Um mit diesem Wachstum Schritt zu halten, wird in den Ausbau mehrerer Flughäfen investiert.

3.1.2 Verkehrssicherheit

Kolumbien verzeichnete im Jahr 2022 die höchste Zahl von Verkehrstoten, was auf den unaufhaltsamen Anstieg der Zahl der tödlich verunglückten Motorradfahrer. Ziel der kolumbianischen Regierungen ist es, die Sterblichkeitsrate im Straßenverkehr von 14,2 Verkehrstoten pro 100 000 Einwohner zu reduzieren.⁶⁴

Mit rund 17 Unfalltoten pro 1000.000 im Jahr ist der Verkehr in Kolumbien eher unsicher. In der EU liegt dieser Wert

⁵⁹ GTAI, Kolumbiens Wirtschaftswachstum kühlt sich ab, Oktober 2023 <https://www.gtai.de/de/trade/kolumbien/wirtschaftsumfeld/kolumbiens-wirtschaftswachstum-kuehlt-sich-ab-255268>

⁶⁰ GTAI, Bogota eröffnet Vergabeverfahren für zweite Metrolinie, Oktober 2023 <https://www.gtai.de/de/trade/kolumbien/branchen/bogota-eroeffnet-vergabeverfahren-fuer-zweite-metrolinie-1004786>

⁶¹ Deutsche Welle, Wohin mit all den Euro-5-Dieseln? Nach Kolumbien?, Oktober 2023 <https://www.dw.com/de/wohin-mit-all-den-euro-5-dieseln-nach-kolumbien/a-46317543>

⁶² Electrek, Bogotá, Colombia to add nearly 600 electric buses in 2020, makes claim for largest fleet in Latin America, Oktober 2023 <https://electrek.co/2019/06/11/bogota-colombia-electric-buses/>

⁶³ CAPA, New Cartagena Airport, Oktober 2023, <https://centreforaviation.com/data/profiles/newairports/new-cartagena-airport>

⁶⁴ Road Safety Country Profiles (2023): Colombia, www.itf-oecd.org/sites/default/files/colombia-road-safety.pdf, aufgerufen am 25.01.2024

zum Vergleich bei 5,9 Verkehrstoten in 100.000 Einwohnern.⁶⁵ 2020 starben mehr als 3450 Personen in Verkehrsunfällen.⁶⁶ Fußgänger und Motorradfahrer sind die größte Risikogruppe im kolumbianischen Verkehr. Im Durchschnitt sind 75 % der Verkehrstoten in Kolumbien Fußgänger oder Motorradfahrer.

Obwohl das Land seit einiger Zeit große Anstrengungen unternimmt den Verkehr sicherer zu gestalten und Fußgänger stärker vom motorisierten Verkehr zu trennen, führt die immer noch unzureichende Infrastruktur, vor allem aber die mangelhafte Verkehrsbildung der Menschen, zu einer anhaltend hohen Zahl von Toten und Verletzten im Straßenverkehr.

Zusätzlich zu den Maßnahmen der baulichen Trennung zwischen Fußgängern und motorisiertem Verkehr hat die Regierung eine Reihe von Gesetzen beschlossen, die die Verkehrssicherheit erhöhen sollen. So wurde die Handynutzung während der Fahrt untersagt und ein landesweit gültiges Tempolimit erlassen. Darüber hinaus gilt für Motorradfahrer eine Helmpflicht, die seit 2015 nicht nur für Fahrer, sondern auch für Beifahrer gilt.

Die Quote von helmtragenden Motorradfahrern hat sich so von 40 % im Jahr 2013 auf 76 % im Jahr 2015 erhöht. Kolumbien nimmt seit 2015 außerdem an der „Initiative for Global Road Safety“ der Bloomberg Philantropies teil. Des Weiteren, verabschiedete die kolumbianische Regierung, im Juni 2020 ein neues Straßensicherheitsgesetz, welches die Sicherheitsstandards von Infrastrukturprojekten und Fahrzeugen an globale Empfehlungen anpasst ein neues Straßensicherheitsgesetz, welches die Sicherheitsstandards von Infrastrukturprojekten und Fahrzeugen an globale Empfehlungen anpasst.⁶⁷

3.1.3 Straßennetz in Kolumbien

Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur bietet Geschäftschancen. Das Konjunkturprogramm Nuevo Compromiso por el Futuro de Colombia kommt zu einem großen Teil dem Transportsektor zugute. Das Infrastrukturprogramm Fünfte Generation (5G) sieht Milliardeninvestitionen in multimodale Infrastrukturprojekte vor.⁶⁸

Das gesamte Straßennetz des Landes umfasst 204.805 km, welches in Abbildung 5 dargestellt ist. Davon befinden sich ca. 48% im Flachland, 29% in der Hügellandschaft und etwa 23% auf bergigem Gelände. Nur etwa 7% der kolumbianischen Straßen sind asphaltiert und nur etwa 0,7% sind zweispurig. Der größte Teil des Straßennetzes wurde in Konzession gegeben. Dies soll zur Aufrechterhaltung und zur Erneuerung der Straßen beitragen. Der übrige Teil des Netzes liegt in der Verantwortung der Regierung und lokaler Behörden.



Abbildung 5: Straßennetz Kolumbien

Quelle: DLCA

3.1.4 Schienennetz in Kolumbien

Ende 2020 hat die kolumbianische Regierung einen Masterplan für den Schienennetz in Angriff genommen, um dem

⁶⁵ Länderdaten, Verkehr und Infrastruktur in Kolumbien, Oktober 2023 <https://www.laenderdaten.info/Amerika/Kolumbien/verkehr.php>

⁶⁶ WHO (2023): Colombia's landmark Road Safety Law could save countless lives, www.who.int

⁶⁷ Road Safety Country Profiles (2023): Colombia, www.itf-oecd.org/sites/default/files/colombia-road-safety.pdf, aufgerufen am 25.01.2024

⁶⁸ GTAI (2023): Perspektiven für ausländische Direktinvestitionen, www.gtai.de, aufgerufen am 24.01.2024

Eisenbahnnetz neues Leben einzuhauchen und die Logistik und den Transport in einem Land mit einem enormen Potenzial für die Belieferung der internationalen Märkte mit einer Vielzahl von Gütern billiger und einfacher zu machen. Der wichtige Pazifikhafen von Buenaventura ist ein Tor für etwa 25 Prozent der Einfuhren des Landes.⁶⁹

Die Reaktivierung des mangelhaften nationalen Schienennetzes macht Fortschritte. Das Vergabeverfahren für den Ausbau der Strecke von La Dorada nach Chiriquaná für 445 Millionen US\$ ist in Vorbereitung. Vormachbarkeitsstudien für eine weitere wichtige Strecke, den knapp 850 Kilometer langen Pazifikkorridor, sollen zeitnah erstellt werden. Der Corredor del Pacifico soll von der Hafenstadt Buenaventura an der Südostküste nach La Felisa (100 Kilometer südlich von Medellín) führen. Von dort aus könnte er an das zentrale Schienennetz und an den Atlantikkorridor des Landes anschließen.⁷⁰

Kolumbien investiert seit einigen Jahren umfassend in den Ausbau der Verkehrswege. In einer Umfrage des Informationsdienstleisters BNamericas belegte der Andenstaat im September 2022 Rang 3 unter den attraktivsten Standorten für Infrastrukturinvestitionen in Lateinamerika. Ausländischen Unternehmen bieten sich zahlreiche Geschäftschancen.

Das Schienennetz in Kolumbien hat eine Länge von rund 3500 km, davon sind Stand 2022 jedoch weniger als die Hälfte nutzbar. Das Bahnnetz in Kolumbien befindet sich insgesamt in sehr schlechtem Zustand. So sind 77% des Netzes aufgrund jahrzehntelanger Vernachlässigung derzeit nicht befahrbar.⁷¹ Momentan sind nur die Strecken La Dorada – Chiriguana – Santa Maria und Bogota – Belencito im regelmäßigen Betrieb. Diese werden hauptsächlich zum Transport von Kohle aus dem Fördergebiet El Cerrejón zum Hafen Bahía Portete genutzt.

Der Personenverkehr auf der Schiene beschränkt sich auf drei kurze Strecken, die fast ausschließlich touristisch genutzt werden. Die staatliche Eisenbahngesellschaft „Ferrocarriles Nacionales de Colombia“ wurde in den 1990er Jahren liquidiert, so dass der Schienenverkehr heute ausschließlich in privater Hand liegt. In Abbildung 6 ist das aktuelle Schienennetz (rot) und geplante Strecken zu sehen (grün).



Abbildung 6: Schienennetz Kolumbien

Quelle: DLCA

Vormachbarkeitsstudien für eine weitere wichtige Strecke, den knapp 850 Kilometer langen Pazifikkorridor, sollen zeitnah erstellt werden. Der Corredor del Pacifico soll von der Hafenstadt Buenaventura an der Südostküste nach La Felisa (100 Kilometer südlich von Medellín) führen. Von dort aus könnte er an das zentrale Schienennetz und an den Atlantikkorridor des Landes anschließen.⁷²

Bis 2026 möchte die Regierung Schienenprojekte für knapp 7 Mrd. USD vergeben. Ein Gesetzesentwurf ging im Februar 2023 in den Kongress. Dieser soll die Voraussetzungen für den Ausbau schaffen.⁷³

⁶⁹ China Daily (2022): Colombians make tracks on rail revival, [global.chinadaily.com.cn](https://www.global.chinadaily.com.cn), aufgerufen am 31.01.2023

⁷⁰ GTAI (2023): Kolumbien setzt auf den Ausbau der Schienenwege, www.gtai.de, aufgerufen am 24.01.2024

⁷¹ Lateinamerika Verein, Working & Discussion Paper No. 1, 2015, Die Wiederentdeckung der Eisenbahn in Kolumbien, Oktober 2023 https://www.lateinamerikaverrein.de/fileadmin/_migrated/news/Kol_Die_Wiederentdeckung_der_Eisenbahn_in_Kolumbien.pdf

⁷² Lateinamerika Verein, Working & Discussion Paper No. 1, 2015, Die Wiederentdeckung der Eisenbahn in Kolumbien, Oktober 2023 https://www.lateinamerikaverrein.de/fileadmin/_migrated/news/Kol_Die_Wiederentdeckung_der_Eisenbahn_in_Kolumbien.pdf

⁷³ Ebenda.

Für besondere Dynamik sorgt der Ausbau des Nah- und Regionalverkehrs. In der Hauptstadt Bogotá entstehen zwei U-Bahn-Linien. Die erste Linie ist im Bau, für die zweite wurde im Mai 2023 das Vergabeverfahren gestartet. In Medellín, der zweitgrößten Stadt Kolumbiens, soll 2023 mit dem Bau der dritten Metrolinie begonnen werden.⁷⁴

Investitionen fließen auch in den Bau von Pendlerzügen. So soll im Jahr 2023 der Bau der "RegioTram de Occidente" beginnen, die die Vororte im Westen Bogotá an das Zentrum anbindet. Allerdings lehnte die Umweltprüfungsbehörde (ANLA) den Lizenzantrag für das Projekt Anfang April 2023 ab. Dadurch ist das Vorhaben zunächst gestoppt. Die "RegioTram del Norte" befindet sich in der Machbarkeitsphase. Auch im Bundesstaat Valle del Cauca (Hauptstadt: Cali) ist der Bau eines Pendlerzugs geplant. Das Vergabeverfahren soll in der zweiten Jahreshälfte 2023 starten.⁷⁵

Zusätzlich rücken Gondeln in den bergigen Städten des Landes in den Fokus. So könnten in Bogotá bis 2035 sieben Seilbahnstrecken gebaut werden. Die geschätzten Kosten hierfür belaufen sich auf mehr als 400 Mio. USD.⁷⁶

Der Fortschritt beim Ausbau der Metro in Bogotá und der RegioTram wirkt sich insgesamt positiv auf die Wachstumsrate des Schienenverkehrs aus. Das Metro-Projekt in Bogotá ist derzeit das umfangreichste Infrastrukturprojekt Kolumbiens. Insgesamt sollen hier 4,4 Milliarden US-Dollar investiert werden. Davon stellt die Regierung 694 Millionen US-Dollar zur Verfügung. Der Betreiber, der später den Zuschlag erhalten wird, wird 1,16 Mrd. US-Dollar zu dem Projekt beisteuern. Weitere 2,4 Mrd. US-Dollar werden internationale Finanzinstitutionen zur Verfügung stellen. Nach langen Diskussionen und fortan verworfenen Plänen konnte 2019 schlussendlich der Vertrag mit einem chinesischem Bauunternehmen geschlossen werden.

Im Jahr 2021 starteten die ersten Bauarbeiten der Metro-Linie, die größtenteils überirdisch verlaufen wird. Die Linie samt ihrer 16 Stopps, soll voraussichtlich 2028 in Betrieb genommen werden.⁷⁷

Auch hier eröffnen sich für deutsche Bauunternehmen im Bereich Gleisbau und Anbieter im Bereich Bahntechnik weitreichende Möglichkeiten. Zudem werden zahlreiche Dienstleister rund um das ausgebaute Schienennetz gefragt sein (z.B. im Infrastrukturmanagement, Personalrecruiting, Verkehrsmanagement).

Seit einigen Jahren spielt China eine immer wichtigere Rolle bei Infrastrukturprojekten in Kolumbien. Das gilt insbesondere für große regionale Schienenprojekte. Beteiligungen finden sich bei:

- der ersten Linie der Metro in Bogotá: China Harbour Engineering, Xi'An Rail Transportation,
- RegioTram de Occidente: China Railway 19, CCECC, China Railway Construction Electrification, Changchun Railway und
- der dritten Linie der Metro in Medellín: CRRC Hong Kong.

Von europäischer Seite sind vor allem große spanische Firmen vertreten, darunter OHL, Ortiz und Iridium bei Autobahnprojekten. Der Zuschlag für die Schiffbarmachung des Dique-Kanals ging 2022 an die spanische Sacyr. Deutsche Firmen kommen dagegen eher als Zulieferer zum Zug. Siemens Mobility stellt für Medellín's neue Metrolinie Stromversorgungs- und Signalanlagen bereit. Peri aus dem bayerischen Weißenhorn liefert bei Autobahn- und Tunnelarbeiten in verschiedenen kolumbianischen Bundesstaaten Schalungen, Gerüste und Verbaulösungen.⁷⁸

Die Priorität der Petro-Regierung im Infrastrukturbereich ist die Reaktivierung und der Ausbau des vernachlässigten kolumbianischen Eisenbahnsektors. Nur 37% oder ca. 3532,00 km des Eisenbahnnetzes sind aktiv. Die Regierung hat sich zum Ziel gesetzt, weitere 1899,00 km an Bahnstrecken zu aktivieren. Darüber hinaus bietet der Nationale Entwicklungsplan langfristige Garantien für geplante Eisenbahnprojekte, einschließlich Personen-, Stadtbahn- und Güterverkehrsstrecken.⁷⁹

In Kolumbien wird der Eisenbahnsektor von privaten Unternehmen betrieben. Die Nationale Infrastrukturbehörde (ANI) vergibt eine Konzession für einen Güterverkehrskorridor an private Unternehmen, die für dessen Instandhaltung und Betrieb zuständig sind. Die ANI entwickelt derzeit drei Eisenbahnkorridore: La Dorada - Chiriguana, Bogota - Belencito und den Pazifikkorridor. Die Korridore Belencito und Pazifik haben einen Wert von 331 Mio. USD bzw. 1,3 Mrd. USD.⁸⁰

Die ANI ruft derzeit zur Einreichung von Vorschlägen für die Reparatur und Instandhaltung des Korridors La Dorada-

⁷⁴ GTAI (2023): Kolumbien setzt auf den Ausbau der Schienenwege, www.gtai.de, aufgerufen am 24.01.2024

⁷⁵ Ebenda.

⁷⁶ Ebenda.

⁷⁷ Americas Quarterly, Bogotá's 80-Year Quest for a Metro May Have a Happy Ending, Oktober 2023 [Bogotá's 80-Year Quest for a Metro May Have a Happy Ending \(americasquarterly.org\)](https://americasquarterly.org)

⁷⁸ GTAI (2023): Kolumbien setzt auf den Ausbau der Schienenwege, www.gtai.de, aufgerufen am 24.01.2024

⁷⁹ US Trade (2023): COLOMBIA'S RAILWAY REACTIVATION PLAN, www.trade.gov, aufgerufen am 31.01.2024

⁸⁰ Ebenda.

Chiriguana auf, wobei sich die Beschaffungsmöglichkeiten auf 15,8 Mio. USD belaufen. Dieser 324 Meilen lange Güterverkehrskorridor verbindet Kolumbien vom Zentrum mit der Karibikregion. Die vorgeschlagenen öffentlichen Arbeiten umfassen die Verbesserung des Schotters, die Anschaffung von rollendem Material, Signal- und Kommunikationssysteme, Brückensanierungsarbeiten sowie andere Eisenbahnprodukte und -dienstleistungen.⁸¹

3.1.5 Flughäfen und Luftverkehr

Die wichtigsten internationalen Flughäfen befinden sich in Barranquilla, Bogotá, Cali, Cartagena, Isla San Andrés und Medellín.

Aufgrund des nicht vorhandenen Schienennetzes und der schlechten Qualität der Straßen ist das Flugzeug das beliebteste Verkehrsmittel der Kolumbianer. Es gibt insgesamt 590 Flugplätze. Davon werden 13 als internationale Flughäfen eingestuft. Der größte und wichtigste kolumbianische Flughafen ist El Dorado, nahe Bogotá. So entfallen nicht nur die Hälfte der kolumbianischen Fluggäste auf El Dorado, sondern auch 70% der Luftfracht wird hier abgewickelt.⁸²

Damit ist El Dorado der drittgrößte Flughafen Lateinamerikas in Bezug auf Fluggastzahlen und der wichtigste im Hinblick auf den Frachtverkehr.⁸³ Mit den wachsenden Touristenströmen und dem Aufkommen von Billigfluggesellschaften haben sich auch in Kolumbien die Fluggastzahlen deutlich erhöht. In 2018 hatten die 15 Flughäfen mit dem höchsten Passagieraufkommen in Kolumbien mehr als 65 Millionen Passagiere.⁸⁴

Die Flughäfen Bogotá, Cali, Cúcuta⁸⁵ Barranquilla und Medellín (Rio Negro)⁸⁶ wurden bereits ausgebaut, um mit dem Wachstum Schritt halten zu können. Die zivile Luftfahrtbehörde Kolumbiens kündigte für den Zeitraum zwischen 2018 und 2020 Investitionen in Höhe von 545 Millionen US-Dollar zur Modernisierung von Flughäfen an. Darüber hinaus gibt es Pläne für den Ausbau des Flughafens Cartagena für rund 800 Millionen US-Dollar. Den Bauauftrag hat das kolumbianische Unternehmen Odinsa erhalten. Die Machbarkeitsphase soll bald abgeschlossen werden.

Ab 2028 soll der Flughafen dann in Betrieb genommen werden.⁸⁷ Auch soll ein neuer zweiter internationaler Flughafen in Bogotá im Wert von rund einer Milliarde US-Dollar gebaut werden. Die nationale Infrastrukturagentur arbeitet derzeit Pläne zur Modernisierung fünf weiterer Flughäfen aus. Dabei sind der Ausbau des Gustavo Rojas Pinilla Flughafens auf San Andrés. Dabei handelt es sich um den Flughafen Gustavo Rojas Pinilla auf der Insel San Andrés, den Flughafen Alfonso Bonilla Aragón in Cali, den neuen Flughafen Bayunca und den Flughafen Rafael Núñez in Cartagena sowie, wie bereits erwähnt, den internationalen Flughafen El Dorado in der Hauptstadt Bogotá⁸⁸

Wie bereits erwähnt, soll außerhalb der Hauptstadt Bogotá ein weiterer Flughafen gebaut werden. Mit Hilfe privater Investoren soll außerdem das Flugfeld des bereits bestehenden Hauptstadtflughafens El Dorado erweitert werden. Im Zuge des „Airport System of Bogotá 2025“ soll neben dem Ausbau des bestehenden Flugfeldes noch eine dritte Startbahn, sowie ein neues Passagierterminal entstehen. Außerdem soll der erste Bauabschnitt des zweiten Hauptstadtflughafens im Rahmen dieses Projektes stattfinden.

Der wachsende Markt im Bereich Passagiertransport und die damit einhergehenden Ausbauten mehrere Flughäfen bieten deutschen Bauunternehmen große Chancen hier Aufträge zu erlangen. Zudem tun sich durch die Kapazitätserweiterungen weitreichende Gelegenheiten für Unternehmen im Flughafenbereich auf, wie z.B. Fluglinien, Luftfrachtspediteure, Reinigungsfirmen und Sicherheitsdienste.

3.1.6 Seehäfen und Schiffsverkehr

Nachdem die Vergabe von Aufträgen für die Schiffbarmachung des Rio Magdalena unter der Vorgängerregierung gescheitert war, wird das Projekt unter der neuen Regierung als öffentliches Vorhaben fortgeführt. Die Vorbauphase für die Wiederinbetriebnahme des Canal del Dique soll 2023 beginnen. Der Kanal verbindet Cartagena mit dem Rio Magdalena.⁸⁹

⁸¹ US Trade (2023): COLOMBIA'S RAILWAY REACTIVATION PLAN, www.trade.gov, aufgerufen am 31.01.2024

⁸² Logistics Capacity Assessments, 2.2 Colombia Aviation, Oktober 2023 <https://dlca.logcluster.org/22-colombia-aviation>

⁸³ Export.gov, Colombia – Infrastructure, Oktober 2023 <https://www.export.gov/article?id=Colombia-infrastructure>

⁸⁴ Wikipedia, List of the busiest airports in Colombia, Oktober 2023 https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_the_busiest_airports_in_Colombia

⁸⁵ Plane.Org, Camilo Daza International Airport 27.10.2022, Oktober 2023 <https://forums.x-plane.org/index.php?files/file/83551-camilo-daza-international-airport/>

⁸⁶ Corporate Travel Community, Barranquilla Airport modernisation project 90% finished, Oktober 2023 <https://corporatetravelcommunity.com/news/barranquilla-airport-modernisation-project-90-complete-969176>

⁸⁷ GTAI, Kolumbien setzt auf den Ausbau der Schienenwege, Oktober 2023 <https://www.gtai.de/de/trade/kolumbien/branchen/kolumbien-setzt-auf-den-ausbau-der-schienenwege-954044>

⁸⁹ GTAI (2023): Kolumbien setzt auf den Ausbau der Schienenwege, www.gtai.de, aufgerufen am 24.01.2024

Neben den Straßenprojekten sind auch Baumaßnahmen zur Schiffbarmachung der Flüsse geplant. Von der 2015 in Auftrag gegebenen Schiffbarmachung des Magdalena-Flusses wird vor allem der im Flussdelta liegende Hafen Barranquilla als Umschlagplatz profitieren. Auf den gesteigerten Warenumsatz zielt der geplante Hafen Bocas de Ceniza ab, der ab 2030 jährlich 30 Millionen Tonnen Fracht abwickeln soll. Im Jahr 2022 gab es eine neue Ausschreibung im Rahmen des 5G-Infrastrukturprogramms, jedoch kam es zu keiner neuen Vergabe des Projekts weil es keine Interessenten gab.⁹⁰ An der Atlantikküste entsteht in der Region Urabá mit dem Darién International ein weiterer Vielzweckhafen. Er liegt, strategisch günstig, deutlich näher an den großen Ballungszentren, als die anderen Karibikhäfen. Dadurch werden die Transportkosten in diese Zentren gesenkt. Die Inbetriebnahme des Hafens ist für 2025 geplant. Die auf eine Milliarde US-Dollar veranschlagten Investitionskosten werden von dem Bauunternehmen Concreto getragen.⁹¹

Der Großteil des Transports in Kolumbien findet über Landwege statt. Viele der wichtigen Wasserwege sind noch nicht vollkommen schiffbar, weswegen Stand 2021 nur rund 1 Prozent der kolumbianischen Gütertransporte über Wasserwege erfolgt. Kolumbien verfügt über vier Haupthäfen: Cartagena (Warenumsatz 2021 45,4 Mio. Tonnen), Buenaventura (Warenumsatz 2021 17,9 Mio. Tonnen), Barranquilla (Warenumsatz 2021 11,8 Mio. Tonnen) und Santa Marta (Warenumsatz 2021 8,6 Mio. Tonnen). Exporte verlaufen in der Regel über Wasserwege. Bis auf Buenaventura liegen damit alle großen Überseehäfen Kolumbiens an der Karibikküste.^{92,93}

Die Bedeutung der Seehäfen an der Pazifik- und Karibikküste wächst mit Kolumbiens Vernetzung im Welthandel. Durch Modernisierung und Umbau entwickelte sich der Hafen Cartagena zu wichtigsten Häfen Kolumbiens und gilt auch als einer der wichtigsten Häfen Lateinamerikas. Die Betreibergesellschaft Compas (Compañía de Puertos Asociados) baute ab 2019 den Hafen für 200 Millionen US-Dollar aus. In Buenaventura haben philippinische und singapurische Investoren für 650 Millionen US-Dollar einen weiteren Hafen an der Pazifikküste gebaut, der 2017 eingeweiht wurde. Die Tatsache, dass Goldman Sachs 2017 50% von Compas erworben hat, zeigt deutlich den wachsenden Stellenwert Kolumbiens unter internationalen Investoren.⁹⁴

Auch an der Karibikküste Antioquias soll mit dem Darién International Port für rund eine Milliarde US-Dollar der Hafen ausgebaut werden. Mit dem Ausbau möchte die kolumbianische Regierung die Wettbewerbsfähigkeit des Departments Antioquia durch die Anbindung der Distributionszentren der Stadt an die Seehäfen steigern.⁹⁵ Dieser ist sowohl von Medellín und Bogotá, als auch von Colón in Panama aus schneller zu erreichen, als die anderen Karibikhäfen Kolumbiens. Sobald die Unternehmen Concreto und Grupo Elemental die Umweltlizenz zum Bau des Hafens erhalten haben, sollen die Arbeiten beginnen. Ab 2020 soll der Hafen eine jährliche Kapazität von 680.000 Tonnen umschlagen, die bis 2040 auf 13 Millionen Tonnen jährlich anwachsen soll.⁹⁶

3.1.7 Öffentliche Verkehrsmittel

Da es in Kolumbien fast keine Personenzüge gibt, ist der Bus neben dem Flugzeug das wichtigste Verkehrsmittel. Das Streckennetz ist gut ausgebaut, sodass auch entlegene und kleinere Orte erreicht werden. In jeder Stadt gibt es einen zentralen Busbahnhof. Der wichtigste Knotenpunkt für den Busverkehr in Kolumbien ist dabei Bogotá. Von dort aus werden fast alle Regionen des Landes angefahren. Auch im Stadtverkehr sind Busse das wichtigste Verkehrsmittel. Fast jede Stadt hat ihren eigenen städtischen Busverkehr.

Allerdings sind die Busse im Stadtverkehr oft sehr langsam und überfüllt. Obwohl es in einigen Städten Bushaltestellen gibt, signalisiert man dem Fahrer meist durch Zuwinken, dass man mitfahren möchte. Neben den größeren Bussen sind in Städten die sogenannten „buseta“ (kleine Busse) häufig anzutreffen, vor allem in Bogotá und Cartagena. In größeren Städten wie Bogotá verkehren darüber hinaus auch sogenannte „colectivos“. Diese Minibusse bieten günstige und schnelle Verbindungen zwischen Flughäfen, Städten und dem Umland.⁹⁷

⁹⁰ WKO, Branchenreport Kolumbien, Oktober 2023 <https://www.go-international.at/export-know-how/branchenreports/kolumbien-io-schiene-verkehr.pdf>

⁹¹ Vgl. ebd.

⁹² GTAI; Logistik steht vor Herausforderungen, Oktober 2023 <https://www.gtai.de/de/trade/kolumbien/branchen/logistik-steht-vor-herausforderungen-716768#toc-anchor--2>

⁹³ GTAI, Kolumbien will Logistik modernisieren, Oktober 2023 <https://www.gtai.de/de/trade/kolumbien/wirtschaftsumfeld/kolumbien-will-logistik-modernisieren-636964>

⁹⁴ BNamericas, Goldman Sachs fund buys 50% stake in Colombia's Compas, Oktober 2023 [https://www.bnamericas.com/en/news/goldman-sachs-fund-buys-50-stake-in-colombias-compas#:~:text=West%20Street%20Infrastructure%20Partners%20III,pesos%20\(US%24138,5mn\)](https://www.bnamericas.com/en/news/goldman-sachs-fund-buys-50-stake-in-colombias-compas#:~:text=West%20Street%20Infrastructure%20Partners%20III,pesos%20(US%24138,5mn))

⁹⁵ US Trade (2023): Colombia Infrastructure, www.trade.gov/country-commercial-guides/colombia-infrastructure, aufgerufen am 07.02.2024

⁹⁶ GTAI (2023): Kolumbien setzt auf den Ausbau der Schienenwege, www.gtai.de, aufgerufen am 24.01.2024

⁹⁷ Transamerika, Genaue Informationen für alle Länder in Amerika, Oktober 2023 <http://www.transamerika.org/pages/kolumbien/reisen-im-land.php>

Als einzige Stadt Kolumbiens unterhält Medellín seit 1995 ein U-Bahn-Netz. Mit dem Bau der dritten Metrolinie Medellín's soll noch 2023 begonnen werden. Auch in der Hauptstadt Bogotá sollen zwei U-Bahn Linien entstehen. Die erste ist bereits im Bau, für die zweite startete dieses Jahr das Vergabeverfahren.⁹⁸ Die Linie 1 der Metro, eine Hochbahn, die 14 Meilen vom Stadtrand ins Stadtzentrum fahren wird, soll 2028 eröffnet werden.⁹⁹

Bogotá hat es geschafft, all die Jahre ohne eine U-Bahn auszukommen, weil es ein Busschnellverkehrssystem gebaut hat. Das TransMilenio genannte System nutzt eigene Busspuren anstelle von Stadtstraßen und wurde von Städten in ganz Lateinamerika übernommen. Doch obwohl es eines der größten BRT-Systeme der Welt ist, wurde TransMilenio vor 25 Jahren gebaut, hat es nicht geschafft, mit der Bevölkerung der Stadt mitzuwachsen, und ist nun stark überfüllt.¹⁰⁰

Die Bemühungen um den Bau einer U-Bahn gehen auf das Jahr 1942 zurück, als Bogotá gerade einmal 300.000 Einwohner zählte und sich auf Straßenbahnen als Nahverkehrsmittel verließ. Doch die Politik kam dem immer wieder in die Quere, sagt Luis Ángel Guzmán, Stadtplaner an der Universität Los Andes in Bogotá.¹⁰¹

Das Rathaus von Bogotá ist oft ein Sprungbrett zum Präsidentenamt, und um Wählerstimmen zu gewinnen, wollen die Bürgermeister von Bogotá die Lorbeeren für den Bau der U-Bahn ernten. So wurde das Projekt von einer Reihe von Bürgermeistern immer wieder umgestaltet - einige drängten auf eine U-Bahn, andere auf Hochbahnen - um ihm ihren persönlichen Stempel aufzudrücken.¹⁰²

Taxis sind in Kolumbien vergleichsweise günstig. Gewöhnlich wird der Fahrtpreis pauschal und nicht pro Kilometer berechnet. Dabei spielt es keine Rolle, wie viele Personen mitfahren. Allerdings kann für besonders große Gepäckstücke eine zusätzliche Gebühr anfallen.¹⁰³

3.1.8 Fahrradverkehr

Im städtischen Verkehr Kolumbiens spielt das Fahrrad eine wichtige Rolle, vor allem in der Hauptstadt Bogotá. Hier findet seit 1976 jeden Sonntag und an Feiertagen die sogenannte Ciclovía statt. An diesem Tag gilt auf 120 Straßenkilometern zwischen 7 und 14 Uhr ein Fahrverbot für den motorisierten Verkehr (lediglich öffentliche Busse und Taxen sind davon ausgenommen). Das Stadtbild ist dann von Fahrradfahrern und Fußgängern geprägt. Viele Städte sind inzwischen dem Beispiel Bogotás gefolgt. Seit 2001 ist es Autofahrern am ersten Donnerstag im Februar außerdem untersagt, ihr Fahrzeug in der Stadt zu bewegen. Nach Plänen der Stadtverwaltung soll Bogotá zur weltweiten Hauptstadt des Fahrrads werden. Schon jetzt verfügt die Stadt mit 630 Kilometern über eines der am besten ausgebauten innerstädtischen Radwegenetze der Welt¹⁰⁴.

Studien der Interamerikanischen Entwicklungsbank zufolge ist Bogotá führend in der Fahrradpolitik. Mit dem ersten Fahrradschnellweg Lateinamerikas entstand in den letzten Jahren eine 27 Kilometer lange Verbindungsstrecke zwischen dem Norden und dem Süden Bogotás.¹⁰⁵

Die gut ausgebauten Radwege und die Ciclovía haben im Verlauf der letzten Jahre dazu geführt, dass das Fahrrad in Kolumbien sein Stigma als Fortbewegungsmittel der ärmeren Bevölkerung verloren hat. Fahren früher nur diejenigen Bogotános Fahrrad, die sich alle anderen Verkehrsmittel nicht leisten konnten, ist es heute in allen Bevölkerungsschichten ein beliebtes Fortbewegungsmittel. Die Stadtverwaltung bietet während der Ciclovía mittlerweile einen kostenlosen Leihradservice an.¹⁰⁶

⁹⁸ GTAI, Kolumbien setzt auf den Ausbau der Schienenwege, Oktober 2023 <https://www.gtai.de/de/trade/kolumbien/branchen/kolumbien-setzt-auf-den-ausbau-der-schienenwege-954044>

⁹⁹ NPR (2023): Bogotá has some of the worst traffic. It's finally getting a metro, with China's help, www.npr.org, aufgerufen am 31.01.2024

¹⁰⁰ Ebenda.

¹⁰¹ Ebenda.

¹⁰² Ebenda.

¹⁰³ Ebenda.

¹⁰⁴ GTAI, Bogot ist die Fahrradhauptstadt Lateinamerikas, Oktober 2023 <https://www.gtai.de/de/trade/kolumbien/branchen/der-fahrradmarkt-in-kolumbien-laeuft-heiss-679664>

¹⁰⁵ Zeit Online, Bogotá, Wo es sich auf Radwegen staut, Oktober 2023 <https://www.zeit.de/mobilitaet/2018-03/bogota-kolumbien-radfahrer-ciclopaseo-strassenverkehr-luftqualitaet/seite-2>

¹⁰⁶ Zeit Online, Bogotá, Wo es sich auf Radwegen staut, Oktober 2023 <https://www.zeit.de/mobilitaet/2018-03/bogota-kolumbien-radfahrer-ciclopaseo-strassenverkehr-luftqualitaet/seite-3>

In den ländlichen Regionen außerhalb Bogotás ist das Radwegenetz schlecht ausgebaut, so dass das Fahrrad als Verkehrsträger hier keine große Rolle spielt. Aus der wachsenden Popularität des Verkehrsträgers Fahrrad ergeben sich allerdings eine Reihe von Problemen. So kommt es zunehmend auch auf Radwegen zu Staus. Nach Angaben des städtischen Verkehrsamtes wurden im Oktober 2020 in Bogotá täglich 680.00 Fahrten mit dem Fahrrad zurückgelegt. Laut dem Stadtentwicklungsplan will Bogotá die Radfahrten bis 2024 um weitere 50% erhöhen. Obwohl die Zahl der Fahrradfahrer in den letzten Jahren erheblich zugenommen hat, ist die Infrastruktur nicht in gleichem Maße mitgewachsen. Das Radwegenetz müsste also noch stärker ausgebaut und ältere Radwege saniert werden. Ein weiteres Problem stellt die bereits erwähnte Verkehrssicherheit dar.¹⁰⁷

3.1.9 Elektromobilität

Elektromobilität ist zu einem der Hauptziele von Städten geworden, die sich für Nachhaltigkeit und größere Effizienz einsetzen, so auch Bogotá. Zu diesem Zweck hat Enel Colombia öffentliche und private Ladeinfrastrukturprojekte geleitet, um die Massen- und Privatmobilität zu fördern.¹⁰⁸

Enel X ist der Geschäftszweig von Enel Colombia, der die Transformation der Energie im Hinblick auf eine nachhaltige Mobilität anstrebt. Enel X bietet maßgeschneiderte Lösungen und passt sich den Bedürfnissen seiner Kunden an, um ihnen Alternativen zu bieten, die alle Komponenten des Mobilitäts-Ökosystems umfassen können, wie z.B. die vom Kunden benötigten Komponenten, die von der Immobilie und dem Design des Elektroterminals über die Ladeinfrastruktur, die Elektrofahrzeugflotten, die digitalen Komponenten und die Wartung reichen können. All dies mit einer kontinuierlichen Begleitung unter der Unterstützung durch die Geschichte der Enel-Gruppe.¹⁰⁹

Das Engagement von Enel X erstreckt sich auch auf die Entwicklung von Projekten, die zur Steigerung der Elektromobilität in Kolumbien beitragen. Ein Beispiel dafür sind die sechs Elektroladestationen, die zwischen 2020 und 2022 an die Stadt geliefert werden, mit einer Kapazität für 878 Busse, von denen 401 vom Unternehmen bereitgestellt wurden, und mit insgesamt 412 Schnellladegeräten“, erklärte Carlos Mario Restrepo, Geschäftsführer von Enel X.¹¹⁰

Eines der Hauptprobleme der Städte ist die Luftverschmutzung. Deshalb ist der Einsatz von Elektromobilität im öffentlichen Verkehr eine der besten Alternativen, um die Auswirkungen zu reduzieren. Die Umweltkomponente ist einer der Hauptvorteile von Elektrobussen, da praktisch keine Abgase und Feinstaub ausgestoßen werden.¹¹¹

In Städten, wie Bogota, Medellín, Cali gibt es bereits Elektrobusse im öffentlichen Nahverkehr. Um den CO₂-Ausstoß des Verkehrssektors zu reduzieren, hat die kolumbianische Regierung beschlossen, den Anteil von Elektroautos am Gesamtverkehr zu erhöhen. Kolumbien möchte bis 2030 seinen Co₂ Ausstoß halbieren und bis 2050 Klimaneutral. Deutschland möchte Kolumbien hierbei unterstützen, weswegen am 16. Juni 2023 eine Klimapartnerschaft zwischen den beiden Ländern geschlossen wurde.¹¹²

Im Jahr 2012 wurden allein durch den Verkehr in Kolumbien 25.600 Tonnen CO₂ ausgestoßen. Dies entsprach knapp 10 % der gesamten Treibhausgasemissionen des Landes. In 2016 hat das Land insgesamt 77.667 Kilotonnen CO₂ ausgestoßen. Das Transportministerium hat deshalb den Aufbau einer Flotte von 557.000 Elektrofahrzeugen bis 2030 beschlossen. Dadurch soll der jährliche Treibhausgasausstoß um 3.690 Tonnen CO₂ reduziert werden. Die NAMA, eine deutsch-britische Beratungs- und Entwicklungsagentur, wird das Projekt mit einem eigenen Programm unterstützen. Mithilfe der NAMA soll ein Politikkonzept ausgearbeitet werden, das das Transportministerium bei der Implementierung seiner E-Mobilitätspläne unterstützt.

Darüber hinaus werden technische und regulatorische Standards sowie eine großangelegte Kommunikationsstrategie entwickelt, die die Akzeptanz bei den Kolumbianern erhöhen soll. Neben Quoten für Elektrofahrzeuge in der Fahrzeugflotte der Regierung soll außerdem ein einheitliches Tarifsystem für die neuen Ladestationen entstehen, um so die Vorzüge der Elektromobilität öffentlich sichtbar zu machen und die Nachfrage nach Elektrofahrzeugen zu stimulieren.

¹⁰⁷ Coya, Bike Index, Oktober 2023 <https://www.coya.com/bike/index-2019>

¹⁰⁸ Busworld Latinamerica (2023): A look at electromobility from the Colombian ENEL X, [latinamerica.busworld.org](https://www.latinamerica.busworld.org), aufgerufen am 31.01.2024

¹⁰⁹ Ebenda.

¹¹⁰ Busworld Latinamerica (2023): A look at electromobility from the Colombian ENEL X, [latinamerica.busworld.org](https://www.latinamerica.busworld.org), aufgerufen am 31.01.2024

¹¹¹ Ebenda.

¹¹² GTAI (2023): Deutschland und Kolumbien schließen Klimapartnerschaft, www.gtai.de, aufgerufen am 09.10.2024

Gleichzeitig entwickelt die NAMA zwei unterschiedliche Finanzierungsmodelle, um auch den Anreiz für Privatpersonen zu erhöhen, sich ein Elektrofahrzeug anzuschaffen. So sollen einerseits Fahrzeuge mit niedrigem Treibhausgasausstoß steuerlich begünstigt werden, andererseits sollen Privathaushalte vergünstigte Kreditzinsen zur Finanzierung eines Elektrofahrzeuges erhalten. Diese Maßnahmen sollen dazu beitragen, die Rentabilität der Elektromobilität zu erhöhen.

3.2 Angebot an Mobilitätslösungen

Aufgrund der aktuell noch unzureichend ausgebauten Infrastruktur innerhalb des Landes ist Mobilität ein teures Gut in Kolumbien. Das praktisch nicht-existente Schienennetz für Personenzüge und der mangelhafte Ausbau der Autobahnen sorgen dafür, dass für längere Strecken innerhalb des Landes nur das Flugzeug als Verkehrsmittel bleibt. Die Flughafenstruktur ist demnach vergleichsweise gut ausgebaut. So verfügt Kolumbien über ein relativ dichtes Netz kleinerer und größerer Flughäfen. Neben dem Flugzeug wird auch der Bus als Verkehrsmittel zwischen den Städten in Kolumbien genutzt.

Die Reisezeit ist hierbei zwar deutlich länger, allerdings ist eine Busfahrt günstiger, als ein Inlandsflug. Das Liniennetz der Überlandbusse ist gut ausgebaut, sodass auch entlegene Regionen regelmäßig angefahren werden. Knotenpunkt des kolumbianischen Busnetzes ist die Hauptstadt Bogotá. Obwohl oft überfüllt und sehr langsam, sind Busse im innerstädtischen Verkehr das wichtigste Verkehrsmittel. Eine Stadtbahn gibt es bisher nur in Medellín. Seit einiger Zeit erfreut sich das Fahrrad als Verkehrsmittel großer Beliebtheit in Kolumbien. In ländlichen Gebieten werden neben Bussen gerne auch Taxis genutzt.

Der Gütertransport findet fast ausschließlich per Lkw auf der Straße statt. Um den Gütertransport schneller und günstiger zu machen, wird derzeit das Schienennetz ausgebaut, sowie Flüsse für die Binnenschifffahrt nutzbar gemacht. Am Markt für Logistikdienstleistungen sind neben den einheimischen auch viele internationale Logistikunternehmen tätig. Der deutsch-schweizerische Konzern Kühne + Nagel ist der wichtigste Anbieter von Logistikdienstleistungen in Kolumbien. Neben Kühne + Nagel sind DHL, DSV Air & Sea, und Hellmann Worldwide Logistics die wichtigsten ausländischen Logistikanbieter. Der größte einheimische Logistikanbieter ist Blu Logistics mit 6 Niederlassungen in Kolumbien.¹¹³

3.2.1 Nachfrage nach Mobilitätsdienstleistungen

Der im August 2022 vorgelegte Nationale Entwicklungsplan 2022-2026 sieht in dem genannten Zeitraum eine Entwicklung zum „Nicht-Finanzkapitalismus“ vor um den Neoliberalismus im Land zu zügeln. Darüber hinaus soll eine Steuerreform auf 4.000 Multimillionäre und weitere 45.000 Personen mit großem Vermögen konzentrieren um dem Staat 15 Milliarden Dollar einzubringen.

Aktuell und in Zukunft gestaltet sich die Marktsituation in Kolumbien damit äußerst aussichtsreich. Durch die hohen staatlichen Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur wird der Bedarf an Mobilitätslösungen auch weiterhin hoch bleiben. Da Kolumbien in diesem Sektor kaum über inländische Anbieter verfügt, muss nahezu alles importiert werden. Deutsche Unternehmen erfreuen sich dabei, aufgrund der hohen Qualität ihrer Produkte, großer Beliebtheit, vor allem bei zahlungskräftigen Kunden. Besonders gefragt sind fahrbares Material für den öffentlichen Personennahverkehr sowie die zugehörigen Dienstleistungen.

Darüber hinaus wird der Bedarf an Verkehrsleitechnik im Rahmen des Straßenausbaus wachsen. Im innerstädtischen Verkehr erfreut sich das Fahrrad als schnelles und umweltschonendes Verkehrsmittel wachsender Beliebtheit. Der Anteil von E-Bikes wird in Zukunft zunehmen, besonders in bergigen Städten wie Bogotá

Laut dem Stadtentwicklungsplan will Bogotá die Radfahrten bis 2024 um zusätzlich 50 Prozent erhöhen. Bis dahin soll auch die Implementierung von öffentlichen Fahrrädern (Bikesharing) zu 100 Prozent abgeschlossen sein. So könnten laut dem Vorhaben zwischen 3.000 und 4.000 Fahrräder an verschiedenen Leihstationen in der Stadt verfügbar sein. Zudem plant die Stadt, in den nächsten vier Jahren 280 weitere Kilometer Radstrecke zu bauen.¹¹⁴

3.3 Logistik

Kolumbiens geografische Lage zwischen Europa und Asien, die Nähe zum Panamakanal und der Zugang sowohl zum

¹¹³ GTAI (2021): Logistik steht vor Herausforderungen, www.gtai.de, aufgerufen am 24.01.2024

¹¹⁴ GTAI (2023): Der Fahrradmarkt in Kolumbien läuft heiß, www.gtai.de/de, aufgerufen am 23.10.2024

Atlantik als auch zum Pazifik begünstigen Kolumbiens Rolle als internationales Logistikkreuz, zu dem es sich zunehmend entwickelt. Der wichtigste und größte Hafen Kolumbiens liegt bei Cartagena an der Karibikküste. Durch zielgerichtete Investitionen in Modernisierung und Ausbau entwickelte er sich zum fünftgrößten¹¹⁵ Containerhafen Lateinamerikas hinter den Häfen Santos in Brasilien sowie Colón und Balboa in Panama. So unterhält beispielsweise die deutsche Reederei Hamburg Süd (wurde vom dänischen Konzern Maersk aufgekauft und läuft bald auch nur noch unter diesem Namen¹¹⁶) ihren weltweit größten Logistikstützpunkt in Cartagena. Der Hafen spielt insbesondere bei der Umladung von Fracht eine wichtige Rolle. So werden beispielsweise Güter aus Asien oder Australien zur Weiterfahrt auf Schiffe Richtung Brasilien, Europa oder USA umgeladen.

Das deutsche Logistikunternehmen Kühne & Nagel betreibt in Cartagena ebenfalls ein Distributionszentrum von 20.000qm Fläche. Die üblicherweise aus Europa, Nordamerika oder Asien kommende Ware wird in Cartagena gelagert und umverpackt bevor sie entweder innerhalb Kolumbiens oder aber in andere Länder der Region weitertransportiert wird. Die Gesamtkapazität der umgeschlagenen Waren in allen kolumbianischen Häfen betrug in 2017 laut der Hafenaufsichtsbehörde 444 Mio. Tonnen. Neben Cartagena (45,4 Mio. Tonnen) spielt vor allem der Pazifikhafen Buenaventura (17,9 Mio. Tonnen) eine wichtige Rolle als Logistikkreuz. Die Häfen Santa Marta (8,6 Mio. Tonnen) und Barranquilla (11,8 Mio. Tonnen) an der Karibikküste liegen dahinter.¹¹⁷

In den Hafenzonen Ciénaga, Coveñas und Puerto Bolívar werden ausschließlich Kohle und Erdöl verladen, weshalb hier noch größere Umschlagsgewichte anfallen.¹¹⁸ Der wichtigste Umschlagplatz für Luftfracht ist der Flughafen El Dorado bei Bogotá. Nach Angaben der Luftaufsichtsbehörde Aeronáutica Civil entfielen 2018 rund 70 % der internationalen Fracht auf diesen Flughafen. Dahinter folgen mit deutlichem Abstand die Flughäfen Medellín (12 %) und Cali (4 %). Die internationale Luftfracht nahm in 2018 im Vergleich zum Vorjahr um 3,2 % auf 1,06 Mio. Tonnen zu.

Neben den Flug- und Seehäfen spielen die Freizonen (Zonas Francas) eine wichtige Rolle als Logistikzentren. Hier gilt ein deutlich reduzierter Körperschaftssteuersatz von 20 %, statt der üblichen 35 %.¹¹⁹ Freizonen können entweder aus mehreren Unternehmen (Zonas Francas Permanentes) oder aus einem einzelnen Unternehmen bestehen (Zonas Francas Permanentes Especiales). Im Jahr 2018 betrug der Wert der Wareneingänge in den Freizonen betrug in 21,5 Milliarden US-Dollar, der Wert der Warenausgänge 23,6 Milliarden US-Dollar.¹²⁰ Im Jahr 2015 gab es 26 Freizonen aus mehreren Unternehmen, die von insgesamt 800 Firmen genutzt wurden. Davon waren 30 % Distributions- und Logistikunternehmen. Die meisten Freizonen befinden sich bei Bogotá an der Karibikküste, in der Nähe der wichtigen Häfen.¹²¹

Im Inland werden mit Ausnahme von Kohle und Erdöl 69,5 % der Güter per LKW transportiert.¹²² Um den Transportsektor weiter zu diversifizieren, hat die kolumbianische Regierung Ende 2015 den sogenannten Masterplan für intermodalen Verkehr 2015-2035 vorgestellt. Dem Plan zufolge soll in den nächsten knapp 20 Jahren ein intermodaler Verkehr entstehen, der Schnittstellen zwischen allen Verkehrsarten schafft. Dazu verbindet der Plan bereits laufende Maßnahmen des Infrastrukturprogramms und ergänzt es an den fehlenden Stellen. Für den gesamten Projektzeitraum werden Investitionen in Höhe von 61,3 Milliarden US-Dollar veranschlagt.

Mit dem Projekt sollen die 18 wichtigsten Städte des Landes besser an die Häfen an der Pazifik- bzw. Atlantikküste angebunden werden. Außerdem soll die Verkehrsverbindung mit den Nachbarländern Ecuador und Venezuela verbessert werden. Dazu sollen vier Nord-Süd Verbindungen, sogenannte Troncales, entstehen. Diese sollen entlang des Río Cauca, entlang des Río Magdalena, zwischen Cúcuta und der Landesmitte sowie zwischen dem Amazonasgebiet und dem Orinoko Delta verlaufen. In Ost-West Richtung sind acht „Transversales“ geplant. Fünf „Conexiones“ (Verbindungen) sollen die Nord-Süd mit den Ost-West Straßen verbinden.¹²³

Große Chancen für deutsche Firmen bietet vor allem der Masterplan für den intermodalen Verkehr. Die riesige Investitionssumme wird für den Ausbau von Häfen, Straßen und Schienen eingesetzt, um den Transport effizienter und kostengünstiger zu gestalten. Hier können deutsche Bauunternehmen besonders profitieren. Durch die Verbindung mehrerer Transportarten werden jedoch zunehmen auch Optimierungslösungen für Transportmanagement und Logistikplanung gefragt, was für deutsche Hersteller eine gute Geschäftsmöglichkeit ist. Zur richtigen Umsetzung der logistischen Prozesse und Systeme werden zudem Gestaltungs- und Implementierungsberatungsdienstleistungen gefragt sein.

¹¹⁵ MAZARS (2018): Infrastruktur: Häfen in Kolumbien, www.mazars.de, aufgerufen am 09.10.2023

¹¹⁶ GTAI (2021): Logistik steht vor Herausforderungen, www.gtai.de, aufgerufen am 24.01.2024

¹¹⁷ GTAI (2021): Logistik steht vor Herausforderungen, www.gtai.de, aufgerufen am 24.01.2024

¹¹⁸ Ebenda.

¹¹⁹ Invest in Columbia (2023): Free Trade zone Regime in Columbia, <https://investincolumbia.com.co/en>

¹²⁰ Colombia Potencia (2023): De La Vida, Free Zones, www.dane.gov.co/index.php

¹²¹ Ebenda

¹²² GTAI (2021): Logistik steht vor Herausforderungen, www.gtai.de, aufgerufen am 24.01.2024

¹²³ Ebenda.

3.3.1 Stromerzeugung & Energie

Die Stromerzeugung sowie Ausbau und Leistungsfähigkeit des kolumbianischen Stromnetzes sind vor dem Hintergrund der von der Regierung angestrebten Elektrifizierung des Mobilitätssektors entscheidende Faktoren. Für die kommenden Jahre wird ein steigender Bedarf an elektrischer Energie vorhergesagt. Um diesen Bedarf zu decken, setzt die Regierung verstärkt auf Wind- und Solarkraft.

So hat das Bergbau- und Energieministerium 2018 erstmals Windkraft- und Solaranlagen mit einer Gesamtkapazität von 1,5 Gigawatt ausgeschrieben, um damit den Ausbau erneuerbarer Energien zu fördern. Auf der UN-Klimakonferenz von 2015 sagte Kolumbien zu, seinen CO₂-Ausstoß bis 2030 um 26 % zu reduzieren. Da in Perioden mit geringen Niederschlägen die Stromerzeugung aus Wasserkraft schnell an ihre Kapazitätsgrenzen kommt, bieten sich Solar- und Windenergie als verlässliche und klimafreundliche Ergänzung zu den Wasserkraftwerken an, denn in Trockenperioden weht meist ein kräftiger Wind und die Sonnenstunden nehmen zu.¹²⁴ Der Anteil von Solar- und Windenergie sowie von Biomasse soll daher von aktuell 1 % auf 117 % im Jahr 2030 steigen.

Das kolumbianische Bergbau- und Energieministerium prognostiziert eine Steigerung des Strombedarfs um jährlich 2,8 % bis 2031. Gründe hierfür sind neben dem Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum vor allem der wachsende Strombedarf des Mobilitätssektors durch die Verbreitung von Elektrofahrzeugen sowie der Metrolinie in Bogotá. Im Vergleich zu 2017 wird der Strombedarf bis 2031 daher um fast 50 % steigen. Die erneuerbaren Energiequellen Biomasse, Wind- und Solarkraft, die derzeit zusammen lediglich 1 % des kolumbianischen Strombedarfs decken, sollen daher stark ausgebaut werden. Zumal Kolumbien hierfür ideale natürliche Bedingungen bietet.¹²⁵

Das kolumbianische Stromnetz ist aufgeteilt auf die Bereiche Übertragung und Distribution. Das Übertragungssystem umfasst alle Netze mit Spannungen über 220 Kilovolt. Das Übertragungssystem ist in zwei Netze gespalten: Die nördliche Hälfte versorgt die Atlantikküste mit Strom, während das südliche Netz der Versorgung des Kernlandes dient. Beide Netze sind durch Quertrassen miteinander verbunden. Die nationalen Übertragungsnetze sind an das Distributionsnetz angeschlossen. Dieses versorgt die regionalen und kommunalen Netze mit Strom.

Das für die Netze zuständige Bergbau- und Energieministerium wollte bis 2022 156 Mrd. US-Dollar in den Ausbau der Stromnetze sowie in den Anschluss neuer Kraftwerke investieren. Damit sollen die Übertragungskapazitäten in die Regionen Santander, Arauca und Casanare erhöht werden. Außerdem sollen aus den Investitionsmitteln Studien zur Integration der Windenergieprojekte in der Region Guajira in das Nationale Stromübertragungsnetz finanziert werden.¹²⁶ Der Ausbau der Windenergie liegt aufgrund hoher Kosten, und Konflikten mit lokalen Gemeinden weit hinter dem Zeitplan. Der Windpark Guajira II soll aber Mitte 2024 ans Netz gehen.¹²⁷

Die geografische Lage macht Kolumbien hochattraktiv für die Nutzung erneuerbarer Energien: Die Nähe zum Äquator sorgt für starke Sonneneinstrahlung, an der Karibikküste herrschen hervorragende Windbedingungen. Um das enorme Potenzial zu nutzen und Investoren zu gewinnen, bietet das Land Steuervorteile und andere regulatorische Anreize. Neben internationalen Energiekonzernen sind auch Firmen aus Deutschland seit einigen Jahren in dem Bereich vertreten und planen große Investitionen. Ende 2022 verfügten Kolumbiens Solarparks über eine installierte Gesamtleistung von 279 Megawatt (MW).¹²⁸

In den kommenden Jahren dürfte diese Zahl deutlich steigen, denn die meisten registrierten Energievorhaben entfallen inzwischen auf Fotovoltaik und Wind. Zwar hinkt der Ausbau der Windenergie, die Ende 2022 nur auf eine installierte Leistung von 18 MW kam, der Solarkraft noch hinterher. Doch sind in dem Sektor viele der aktuell größten Projekte geplant. Im Bereich Offshore-Windkraft gehört Kolumbien zu den vielversprechendsten Akteuren in Lateinamerika. An der Karibikküste könnten in den kommenden Jahren Windparks mit einer Gesamtleistung von mehreren Gigawatt entstehen. Bei grünen Finanzierungen wie nachhaltigen Anleihen gilt Kolumbien als Vorreiter. Auch dezentrale Erzeugungsanlagen gewinnen an Bedeutung.¹²⁹

Studien zufolge könnte Kolumbien 2050 grünen Wasserstoff zum viertniedrigsten Preis weltweit produzieren. Das Land arbeitet an Plänen für Wasserstoffhubs und der Nutzung von Wasserstoffbussen im öffentlichen Nahverkehr. Verschiedene Anreize und bessere rechtliche Rahmenbedingungen geben der Branche mittelfristig Schub. Erste Elektrolyseprojekte mit deutscher Beteiligung könnten schon ab 2025 grünen Wasserstoff produzieren. Langfristig könnte

¹²⁴ Abo Wind, Kolumbien, März 2019 <https://www.abo-wind.com/de/unternehmen/international/kolumbien.html>

¹²⁵ GTAI, Im Fokus. Kolumbien im Wandel, Oktober 2023 <https://www.gtai.de/de/trade/broschueren/im-fokus-kolumbien-im-wandel-151098>

¹²⁶ AHK Kolumbien, Zielmarktanalyse Kolumbien 2017, Oktober 2023 https://www.german-energy-solutions.de/GES/Redaktion/DE/Publikationen/Marktanalysen/2017/zma_kolumbien_2017_off-grid.pdf?__blob=publicationFile&v=2_2

¹²⁷ GTAI, Ausbau von grünem Strom steht in Kolumbien vor Herausforderungen, Oktober 2023 <https://www.gtai.de/de/trade/kolumbien/branchen/ausbau-von-gruenem-strom-steht-in-kolumbien-vor-herausforderungen-954042>

¹²⁸ GIZ (2023): Neue Märkte – Neue Chancen, <https://www.giz.de/de/downloads/giz2024-de-nmnc-kolumbien.pdf>, aufgerufen am 24.01.2024

¹²⁹ Ebenda.

Kolumbien damit auch wichtig für die Energieversorgung Deutschlands werden. Hierfür spricht zudem die gute Logistikanbindung des Landes für den Export von Wasserstoff und seinen Derivaten nach Nordamerika oder Europa.¹³⁰

Doch Kolumbien selbst braucht langfristig ebenfalls grüne Energie. Der Energiebedarf des Landes steigt. Zudem gefährden der Klimawandel und seine Auswirkungen auf die Wasserkraft die Energiesicherheit. Deswegen ist Kolumbien auf neue Energiequellen angewiesen. Allerdings geht der Ausbau der grünen Energie bislang nur schleppend voran.¹³¹

Lässt man die Wasserkraft weg, standen erneuerbare Energien Ende 2022 nur für knapp 3% der landesweit installierten Kraftwerkskapazität. Vorhaben verzögern sich zum Teil deutlich oder scheitern mitunter. Ein Grund dafür sind komplizierte Absprachen mit lokalen Gemeinden beim Bau von Windparks und der erforderlichen Übertragungsleitungen. Höhere Abgaben für Erneuerbare im neuen Entwicklungsplan des Landes könnten Projekte zudem unrentabel machen.¹³²

3.3.2 Aussicht und Chancen

Aktuell unterstützt die kolumbianische Regierung mehrere Projekte und Konzepte zur Einführung von sogenannten Smart Grids, also intelligenten Stromnetzen. Damit soll die Erzeugung und Übertragung des wachsenden Strombedarfs sicherer und effizienter gestaltet werden. Die folgenden fünf Themenbereiche werden durch die Projekte abgedeckt: intelligente Stromzähler, Advanced Distribution Automation, Asset und Laststeuerung, Elektromobilität und Integration von Speicher- und Verteilsystemen.

Chancen für deutsche Unternehmen sind vielfältig. Vor allem deutsche Hersteller von Geräten zur Gewinnung von erneuerbaren Energien (Solarpaneele, Windmühlen, Generatoren) werden in der Zukunft stark gefragt sein. Durch die Erhöhung der Stromproduktion steigen auch die Anforderungen an die Übertragungsnetzwerke und Stromspeicher, weshalb Produzenten in diesem Bereich Geschäftsmöglichkeiten erwarten können. Doch auch Entwickler von IT-Lösungen zur effizienteren Übertragung, Messung und Speicherung von Strom sind aufgrund der Regierungsinitiativen stark gesucht.

Im Bereich Offshore-Windkraft gehört Kolumbien zu den vielversprechendsten Akteuren in Lateinamerika. An der Karibikküste könnten in den kommenden Jahren Windparks mit einer Gesamtleistung von mehreren Gigawatt entstehen. Bei grünen Finanzierungen wie nachhaltigen Anleihen gilt Kolumbien als Vorreiter. Auch dezentrale Erzeugungsanlagen gewinnen an Bedeutung.¹³³

Der Nahverkehr in den urbanen Zentren erwartet enorme Geldsummen in den kommenden Jahren. Neue Regionalzüge und Metrolinien in Bogotá erfordern Investitionen von über 8 Milliarden US-Dollar. Die Planung der bergigen Stadt sieht darüber hinaus den Bau von sieben Seilbahnen bis 2035 vor. Auch entlegene Gebiete abseits der Großstädte rücken in den Fokus. Neue Asphaltstraßen statt Schotterpisten sollen den Transport von Agrargütern vereinfachen.¹³⁴

Der Ausbau der Infrastruktur bietet ausländischen Unternehmen viele Geschäftschancen. Schon heute sind sie im Land präsent. Firmen aus Spanien bauen Autobahnen. Bei regionalen Schienenvorhaben dominieren chinesische Konzerne. Deutsche Unternehmen kommen eher als Zulieferer zum Zug. Sie liefern zum Beispiel Stromversorgungs- und Signalanlagen im Schienenbereich sowie Schalungen und Verbaulösungen bei Straßen- und Tunnelprojekten.

Angesichts knapper öffentlicher Kassen setzt Kolumbien beim Ausbau der Infrastruktur seit drei Jahrzehnten auf PPP und arbeitet daran, die Bedingungen hierfür laufend zu verbessern. So sorgen in dem Infrastrukturprogramm der 5. Generation Einnahmeunterstützungen für Projektträger und Ratenzahlungssysteme für mehr Investitionssicherheit. Doch kommt derzeit Gegenwind von der Politik. Präsident Gustavo Petro möchte den Entwurf von Bogotá's Metro ändern. Mitte Januar 2023 verabschiedete sein Kabinett außerdem ein Dekret, um Mautgebühren einzufrieren.¹³⁵

¹³⁰ Ebenda.

¹³¹ Ebenda.

¹³² GIZ (2023): Neue Märkte – Neue Chancen, <https://www.giz.de/de/downloads/giz2024-de-nmnc-kolumbien.pdf>, aufgerufen am 24.01.2024

¹³³ GIZ (2023): Neue Märkte – Neue Chancen, <https://www.giz.de/de/downloads/giz2024-de-nmnc-kolumbien.pdf>, aufgerufen am 24.01.2024

¹³⁴ GIZ (2023): Neue Märkte – Neue Chancen, <https://www.giz.de/de/downloads/giz2024-de-nmnc-kolumbien.pdf>, aufgerufen am 24.01.2024

¹³⁵ Ebenda.

4. Markteintritt

4.1 Geschäftspraxis

Kolumbien ist ein bedeutender Standort für viele ausländische Unternehmen. Um bei Geschäftstreffen Erfolg zu haben, sollten jedoch bestimmte kulturelle und regionale Aspekte beachtet werden. Das Zeitverständnis in Kolumbien ist im Gegensatz zu Deutschland eher flexibel, weshalb Prozesse länger dauern und es zu Verspätungen kommen kann. Um dem vorzubeugen, ist es daher ratsam, Treffen frühzeitig zu planen und sich diese kurz vorher telefonisch bestätigen zu lassen. Da die kolumbianische Kultur beziehungsorientiert ist, ist es wichtig, Vertrauen und Sympathie bei den kolumbianischen Geschäftspartnern aufzubauen.¹³⁶

Um dies zu erreichen, sollte auf den Kommunikationsstil geachtet werden. Beispielsweise wird Kritik und Negatives in Kolumbien indirekt kommuniziert und es wird dabei großer Wert auf eine freundliche Übermittlung gelegt. Schuldzuweisungen sollten vermieden werden. In Kolumbien sind Spanischkenntnisse von Vorteil, da Englischkenntnisse, außer in der Geschäftsführung oder im Im- und Export, nicht die Regel sind. Im Allgemeinen ist es ratsam, sich im Voraus über die Kultur und vor allem über die regionalen Unterschiede Kolumbiens zu informieren, da diese stark variieren können.¹³⁷

Während in größeren und internationalen Unternehmen meist ein hinreichend gutes Englisch gesprochen wird, sind die Englischkenntnisse in kleinen und mittleren Unternehmen oft eher dürftig, sodass in diesem Fall zu Spanisch als Geschäftssprache zu raten ist. Präsentationen auf Spanisch mit zugehörigen Handouts sind in Kolumbien daher gern gesehen. Falls auf Spanisch kommuniziert wird, ist man mit der förmlichen Anrede „usted“ (Sie) auf der sicheren Seite. Diese Anrede wird beim ersten Kontakt sowie in allen formellen Schreiben verwendet. In den Küstenregionen wird oftmals die weniger formelle Anrede „tú“ (du) verwendet. In Kolumbien wird auch schnell der Vorname gebraucht, dem oft ein respektvolles „don“ bzw. „doña“ vorangestellt wird. Akademische Titel (Bsp. doctor, doctora) werden in der Anrede üblicherweise verwendet, besonders bei Unterschieden in der unternehmerischen Hierarchie.

Die persönliche Beziehung zwischen den Verhandlungspartnern ist von entscheidender Bedeutung für den Geschäftserfolg in Kolumbien. Den Menschen in Bogotá und Medellín wird nachgesagt, eine etwas konservativere Haltung bei einem ersten Treffen an den Tag zulegen als ihre Landsleute aus den Küstenbewohnern. Nach dem Erstkontakt wird jedoch auch in Bogotá oder Medellín der Umgang formloser und freundschaftlich, der enorm wichtig für das Weiterfortbestehen der Geschäftsbeziehungen ist.

Direkte Kommunikation, wie sie im deutschen Businesskontext gepflegt wird, ist im kolumbianischen Businesskontext eher selten. Kritik sollte indirekt geäußert und zuvor die positiven Seiten der Geschäftspartnerschaft oder des Projektes betont werden. Schuldzuweisungen oder direkte Kritik am Verhalten eines Geschäftspartners sind eher negativ konnotiert und dem weiteren Verlauf der Geschäftspartnerschaft nicht zuträglich.

4.2 Einfuhrverfahren

Viele gewerbliche und landwirtschaftliche Waren deutschen Ursprungs sind durch das vorläufige EI Freihandelsabkommen in Kolumbien zollfrei. Kolumbien erhebt Wertzölle basierend auf dem Zollwert (CIF-Wert). Wareneinfuhren unterliegen der Einfuhrumsatzsteuer von 19%. Hinzu kommen Verbrauchsteuern von 8 oder 16% etwa auf alkoholische Getränke und Tabakwaren.¹³⁸

Die Zollabfertigung können bei der Handelskammer registrierte und im Steuerregister eingetragene Unternehmen oder Zollagenten beantragen. Für die Bearbeitung von Einfuhrvorgängen bietet das Ministerium für Handel ein elektronisches Datenbearbeitungssystem, das ausschließlich registrierte Unternehmen mit Zertifikat nutzen können. Deutsche Produkte müssen in Kolumbien von einer im Land akkreditierten Institution nach den kolumbianischen Normen getestet werden. Nahrungsmittel, chemische Produkte, Sprengstoff, Reifen, Kriegsfahrzeuge und Waffen benötigen Vorablicenzen. Bei der Einfuhr medizinischer Produkte verlangt Kolumbien eine Vorabautorisierung oder Registrierung bei der Gesundheitsbehörde. Kosmetische Produkte müssen dort notifiziert beziehungsweise genehmigt sein.¹³⁹

¹³⁶ GIZ (2023): Neue Märkte – Neue Chancen, <https://www.giz.de/de/downloads/giz2024-de-nmnc-kolumbien.pdf>, aufgerufen am 24.01.2024

¹³⁷ Ebenda.

¹³⁸ Ebenda.

¹³⁹ Ebenda.

Weitere und ausführliche Informationen zu Zollvorschriften und zur Wareneinfuhr finden sich auf der Internetseite der kolumbianischen Zollbehörde (<https://www.dian.gov.co/>). Außerdem erteilen GTAI (<https://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/trade.html>) und die Außenhandelskammer nützliche Auskünfte zu Fragestellungen rund um Zölle und Wareneinfuhr.

4.3 Zahlungsverhalten und Kreditsicherung

In Kolumbien besteht ein hohes Risiko für verspätete Zahlungen und Zahlungsausfälle, weshalb eine angemessene Absicherung im Voraus ratsam ist.¹⁴⁰

Die Zahlungsmoral in Kolumbien ist im Vergleich zu anderen Ländern schlecht, und es kommt häufig zu Verzögerungen von 30 bis 60 Tagen gegenüber den vereinbarten Zahlungsfristen. Deutsche Unternehmen berichten, dass die Zahlungsmoral in Kolumbien nicht mit der in Deutschland vergleichbar ist und längere Zahlungsfristen je nach Sektor gewährt werden müssen. Kolumbien wird in der Länderklassifizierung für Exportkreditgarantien der Bundesrepublik Deutschland in die Kategorie 4 eingestuft, was auf ein recht hohes Kreditrisiko hinweist. Es besteht ein ausgewogenes Geschäftsklima, jedoch ist das Kreditrisiko vergleichbar mit Ländern wie China, Griechenland und Marokko.¹⁴¹

Die Informationsbeschaffung über Unternehmen in Kolumbien kann aufgrund der häufigen Informalität von kleinen und mittelständischen Unternehmen schwierig sein. Die Superintendencia de Sociedades de Colombia und die lokalen Handelskammern stellen Informationen über Unternehmen bereit, jedoch können verlässliche Informationen schwer zu erhalten sein. In diesem Fall können spezialisierte Anbieter helfen.

Es gibt mehrere lokale und internationale Auskunftsteien wie Informa Colombia, datacrédito experian und TransUnión, die Bonitätsauskünfte über Unternehmen in Kolumbien erteilen. Ähnlich wie die Schufa in Deutschland liefert das Kreditbüro TransUnion Informationen über das Zahlungsverhalten von Privatpersonen. Die Deutsch-Kolumbianische Industrie- und Handelskammer (AHK Kolumbien) unterstützt Unternehmen bei Auskünften und bietet Informationen über diese Auskunftsteien an.

Im Falle eines Zahlungsausfalls können Inkassofirmen wie Coface, Interia und Solunion Abhilfe schaffen. Die AHK Kolumbien vermittelt auch bei Zahlungsausfällen, und es gibt lokale Inkassofirmen und auf Schuldendienst spezialisierte Rechtsanwaltskanzleien. Inkassoverfahren in Kolumbien sind oft sehr kompliziert, langwierig und kostspielig, weshalb eine außergerichtliche Einigung oft einfacher und kostengünstiger ist. Es wird empfohlen, Kosten und Nutzen von Zwangsmaßnahmen und Inkassofirmen sorgfältig abzuwägen.

Im Allgemeinen sind Bankgarantien in Kolumbien teuer, daher sind Anzahlungen üblich und ratsam. Vorkasse wird normalerweise nur bei neuen Kunden verlangt, sobald jedoch Vertrauen aufgebaut wurde, gewährt man in der Regel eine Zahlungsfrist von mindestens 30 Tagen. Rabatte können bei Verkäufen mit hohen Margen oder bei Vorauszahlung gewährt werden und betragen in der Regel etwa 10 Prozent, abhängig vom Geschäftsverhältnis und Umsatzvolumen.

Übliche Zahlungsvereinbarungen setzen eine Frist von 30 bis 150 Tagen, jedoch ist mit erheblichen Zahlungsverzögerungen zu rechnen. Im Bereich der Medizintechnik ist es üblich, eine Sofortzahlung von etwa 30 bis 50 Prozent des Betrags zu verlangen und den Restbetrag innerhalb eines Jahres zu begleichen, allerdings nur bei zuverlässigen Geschäftspartnern. Besonders im Bereich der Medizintechnik ist Vorsicht geboten, da viele Kliniken und öffentliche Krankenhäuser finanziell angespannt sind.

Einige deutsche Unternehmen erhalten von ihrer Zentrale die Anweisung, 100 Prozent des Betrags als Vorauszahlung zu verlangen, um Zahlungsausfälle zu vermeiden. Dies kann jedoch hinderlich für Geschäftsabschlüsse in Kolumbien sein.

Der kolumbianische Peso ist frei konvertierbar, aber sein Wert und Wechselkurs schwanken stark, da er stark vom Erdölpreis beeinflusst wird.

Die Ein- und Ausfuhr von Devisen in Kolumbien ist uneingeschränkt möglich. Finanzdienstleister wie Banken oder Wechselstuben, die als "Intermediarios" agieren, kaufen und verkaufen Devisen. Transaktionen in Fremdwährungen müssen über diese Intermediarios oder bestimmte Verrechnungskonten abgewickelt werden. Dies gilt für den Import und Export von Gütern, ausländische Investitionen und Erträge sowie kolumbianische Investitionen im Ausland.

Überweisungen nach dem SWIFT-Verfahren sind eine gängige Zahlungsmethode. Bei bestimmten Transaktionen, wie

¹⁴⁰ GTAI (2023): Kolumbien Wirtschaftsumfeld, www.gtai.de, aufgerufen am 24.01.2024

¹⁴¹ Ebenda.

beispielsweise Überweisungen mit einem bestimmten Volumen oder Importzahlungen, bestehen Berichtspflichten gegenüber der Zentralbank Banco de la República. Ausländische Investoren haben das Recht, Gewinne und Kapital frei ins Ausland zu überführen.

4.4 Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten

Deutsche Unternehmen werden beim Schritt nach Kolumbien durch vielfältige Angebote der Bundesregierung unterstützt. Nachfolgend werden einige Anlaufstellen aufgelistet:

1. Deutsch-Kolumbianische Industrie- und Handelskammer (AHK),
2. Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH,
3. Deutsche Investitions- und Entwicklungsgesellschaft (DEG),
4. Exportkreditgarantien, Euler Hermes AG im Auftrag des BMWK,
5. GermanyTrade & Invest (GTAI).

4.5 Handelsvorschriften

Das Abkommen der Vereinten Nationen über Verträge über den internationalen Warenkauf (CISG) von 1980 gilt für Kolumbien seit dem 01.08.2002 und für Deutschland seit dem 01.01.1991. Bei grenzüberschreitenden Kaufverträgen und Werklieferverträgen ist das UN-Kaufrecht automatisch anwendbar. Die Handelspartner können die Anwendbarkeit des UN-Kaufrechts allerdings vertraglich explizit ausschließen. Dies kann in Einzelfällen sinnvoll sein.

Darüber hinaus sind die Vorschriften zur Gewährleistung zu beachten, die den Umgang mit mangelhafter Ware regeln. Diese finden sich sowohl im kolumbianischen Zivil-, als auch im Handelsgesetzbuch. Entsprechend der Rechtslage kann sich ein Käufer auf das Gewährleistungsrecht berufen, wenn die verkaufte Ware aufgrund eines Mangels für ihren bestimmungsgemäßen Gebrauch ungeeignet ist, bzw. der bestimmungsgemäße Gebrauch erheblich eingeschränkt ist und der Verkäufer nicht auf den Mangel hingewiesen hat. Der Verkäufer muss nach kolumbianischem Recht lediglich für verdeckte Mängel haften. Offene Mängel sind von der Gewährleistung ausgenommen. Liegt ein Mangel vor, hat der Käufer verschiedene Rechte, die vom Rücktritt vom Kaufvertrag, über Preisminderungen bis zu Schadensersatzforderungen reichen können. Der Käufer muss den Gewährleistungsanspruch innerhalb einer Frist von sechs Monaten geltend machen. Minderungsansprüche verjähren bei beweglichen Sachen innerhalb eines Jahres, bei unbeweglichen Sachen beträgt die Frist 18 Monate.¹⁴²

Sind beide Vertragsparteien Kaufleute, gelten die Vorschriften des Handelsgesetzbuches. Sofern vertraglich nicht anders vereinbart, hat der Käufer Anspruch auf Ware mittlerer Art und Güte. Die gelieferte Ware muss der Käufer innerhalb von vier Tagen auf Mängel untersuchen. Nach Verstreichen dieser Frist können keine Mängel mehr geltend gemacht werden. Bei Waren mit Garantieanspruch verlängert sich diese Frist auf 30 Tage.

Neben dem Gewährleistungsrecht kennt das kolumbianische Handelsrecht verschiedene Sicherungsmittel bei der Abwicklung des internationalen Zahlungsverkehrs. Ein gängiges Sicherungsmittel ist das Akkreditiv. Ebenso gibt es in Kolumbien das Recht auf Eigentumsvorbehalt. Dabei bleibt die Ware Eigentum des Verkäufers, bis der vollständige Kaufpreis vom Käufer beglichen wurde. Ähnlich ist das Pfandrecht beschaffen. Dieses gilt jedoch akzessorisch, d.h. es kann nur angewendet werden, wenn eine zu sichernde Forderung besteht. Dabei wird zwischen Pfandrecht mit Besitz und besitzlosem Pfandrecht unterschieden. Das bedeutet, dass das Pfand entweder beim Gläubiger oder beim Schuldner verbleiben kann. Beim besitzlosen Pfandrecht ist zu beachten, dass nur Sachen, die zur wirtschaftlichen Nutzung bestimmt sind, gepfändet werden dürfen.

Außerdem muss das besitzlose Pfandrecht im jeweiligen Handelsregister eingetragen werden. Darüber hinaus können Gläubiger und Schuldner ein sogenanntes Nutzungspfandrecht vereinbaren. Dies berechtigt den Gläubiger dazu, das gepfändete Objekt zu nutzen und den Reinertrag dieser Nutzung mit der geschuldeten Leistung zu verrechnen. Ein gängiges Sicherungsmittel für unbewegliche Sachen ist die Hypothek.

Eine zwischen Gläubiger und Schuldner vertraglich vereinbarte Hypothek muss in das Register für öffentliche und private Urkunden eingetragen werden. Der Hypothekenvertrag sollte notariell beglaubigt werden. Der Wert der Hypothek darf das Doppelte des Betrages der zu sichernden Hauptforderung nicht überschreiten. Ist die abgesicherte Hauptforderung beglichen, erlischt die Hypothek und die Löschung aus dem Register für öffentliche und private Urkunden ist zu beantragen. Schließlich ist in Kolumbien auch die Bürgschaft im Zivilgesetzbuch geregelt. Bürgschaften können so-

¹⁴² GTAI (2021): Recht kompakt Kolumbien, www.gtai.de, aufgerufen am 31.01.2023

wohl von natürlichen, als auch von juristischen Personen übernommen werden. Die Bürgschaft kann befristet oder bedingt werden. Grundsätzlich verfügt der Bürge über die gleichen Rechte wie der Hauptschuldner. Im Sinne der sogenannten Einrede der Vorausklage kann der Bürge vom Gläubiger verlangen, zur Erfüllung seiner Verbindlichkeit zunächst den Schuldner in Anspruch zu nehmen. Mit Erlöschen der Hauptschuld oder durch Erlass der Bürgschaftsverpflichtung durch den Gläubiger erlischt auch die Bürgschaft.

Neben den genannten Sicherungsmitteln kennt das kolumbianische Recht u.a. den Wechsel und die Sicherungstreuhand.

Es gilt zu beachten, dass sich im Rahmen der Produzentenhaftung grundsätzlich eine Haftbarkeit für Produzenten, Händler und Lieferanten ergeben kann. Als Produzent gilt nach dem Verbraucherschutzgesetz, „wer gewohnheitsmäßig direkt oder indirekt Produkte entwirft, produziert, fertigt, montiert, oder importiert“. Lieferanten sind den Produzenten weitgehend gleichgestellt. Verbraucher können im Falle von Gewährleistungsansprüchen entweder die Garantie in Anspruch nehmen, oder Produkthaftungsklage erheben.

Arbeitet ein Unternehmen mit Handelsvertretern, muss es sich an das Vertriebsrecht halten. Ein Handelsvertreter ist dementsprechend ein selbständiger Kaufmann, der im Auftrag eines Prinzipals tätig ist. Zu seinen Aufgaben gehören die dauerhafte Vermittlung von Geschäftsabschlüssen sowie die Rechnungsstellung im Namen des Auftraggebers. Für jeden Geschäftsabschluss steht dem Vertreter eine Provision zu. Er ist kein Angestellter des beauftragenden Unternehmens. Es besteht also kein hierarchisches Verhältnis zwischen Auftraggeber und Vertreter.

Für den Handelsvertretervertrag ist keine konkrete Form vorgesehen, sodass die Vereinbarung zwischen den Parteien auch mündlich erfolgen kann. Sofern nichts anderes vereinbart wurde, geht das kolumbianische Handelsgesetz von einem Exklusivvertrag aus. Der Handelsvertretervertrag sollte beim Handelsregister registriert werden und Regelungen über Vertragsgegenstand und –dauer, sowie Vollmachten und Befugnisse enthalten. Eine Registrierung ist rechtlich zwar nicht vorgeschrieben, ist aber für die Sichtbarkeit des Unternehmens in Kolumbien empfehlenswert. Über marktübliche Provisionen für Handelsvertreter kann die Handelskammer Auskünfte erteilen.

Vom Handelsvertreter ist der Vertrags- oder Eigenhändler zu unterscheiden. Dieser kauft auf eigene Rechnung und trägt damit das unternehmerische Risiko selbst. Die wichtigsten Gesellschaftsformen im kolumbianischen Geschäftsverkehr sind die Aktiengesellschaft, die vereinfachte Aktiengesellschaft und die Gesellschaft mit beschränkter Haftung.

Zur Gründung einer Aktiengesellschaft sind mindestens fünf Aktionäre erforderlich. Auch juristische Personen als Gesellschafter sind zulässig. Es ist kein Mindestkapital erforderlich. In der Firmenbezeichnung muss der Zusatz „Sociedad Anónima“ bzw. SA enthalten sein. Die sogenannte vereinfachte Aktiengesellschaft „Sociedad por Acciones Simplificada (S.A.S)“ kann von nur einem Gesellschafter gegründet werden. Eine Mindestkapitalanforderung besteht nicht, auch die Bestellung eines Vorstandes ist nicht notwendig. Aktionäre können nur bis zur Höhe ihrer Einlage haftbar gemacht werden.

Zur Gründung einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung sind mindestens zwei, höchstens jedoch 25 Gesellschafter notwendig. Die Haftung der Gesellschafter ist auf die Höhe ihrer Einlagen begrenzt. Jeder Gesellschafter ist grundsätzlich zur Geschäftsführung berechtigt. Wird eine dauerhafte Geschäftstätigkeit angestrebt, empfiehlt sich die Gründung einer Niederlassung (Sucursal) einer ausländischen Gesellschaft. Die Niederlassung muss im Handelsregister eingetragen werden. Eventuell ist eine Genehmigung der zuständigen Aufsichtsbehörde „Superintendencia de Sociedades“ bzw. „Superintendencia Bancaria“ nötig. Außerdem muss ein rechtlicher Vertreter der Niederlassung bestimmt werden.

Das Devisenrecht in Kolumbien ist keinen Regulierungen unterworfen. Der Wechselkurs des kolumbianischen Pesos ist damit frei. Allerdings dürfen in Kolumbien keine Konten in Auslandswährungen geführt werden. Bei Überweisungen in einer Fremdwährung aus dem Ausland muss die Bank des Kontoinhabers die kolumbianische Zentralbank benachrichtigen. Danach wird der Kontoinhaber informiert, dass die Zahlung bei seiner Bank eingegangen ist. Anschließend wird mit der Hausbank ein Wechselkurs vereinbart, zu dem die Überweisung in ausländischer Währung in Pesos auf dem Konto des Zahlungsempfängers gutgeschrieben wird.

Aufgrund strenger Geldwäschegesetze muss bei größeren Summen der Zweck der Überweisung bei der Bank bekanntgegeben werden. Erst nach dieser Anmeldung erfolgt die Buchung in Pesos auf dem Empfängerkonto. Wechseloperationen von Devisenbeträgen müssen in speziellen Fällen bei der kolumbianischen Zentralbank angemeldet werden. So sind Import bzw. Export von Gütern sowie externe Verschuldung meldepflichtig. Darüber hinaus müssen Kapital- und Finanzinvestitionen, sowie Avale und Garantien in Fremdwährung bei der Zentralbank gemeldet werden.

Eine Gewerbeordnung kennt das kolumbianische Handelsrecht nicht. Grundsätzlich kann jeder Kolumbianer ein Unternehmen gründen. Es gibt jedoch Aufsichtsbehörden, die vor allem Banken, Industrieunternehmen und den Gesundheitssektor kontrollieren. Für bestimmte Bereiche können gegebenenfalls Genehmigungen von zuständigen Ministerien benötigt werden. Dies gilt vor allem wenn durch die Aktivität des Unternehmens die nationalen Sicherheitsinteressen Kolumbiens berührt werden, oder eine Gefahr für Dritte besteht (z.B. Produktion von chemischen Gefahrstoffen). Nach der Eintragung in das Handelsregister verlangt das kolumbianische Steuerrecht die Registrierung des Unternehmens bei der Steuerbehörde. Danach wird dem Unternehmen eine Steuernummer zugeteilt, die es wiederum im Handelsregister angeben muss.

4.6 Öffentliche Ausschreibungen

Lieferanten aus Ländern, welche ein Handelsabkommen mit Kolumbien abgeschlossen haben, können sich auf Ausschreibungen bewerben und genießen dieselbe Behandlung wie Unternehmen aus Kolumbien selbst. Da Kolumbien ein Handelsabkommen mit der EU hat, gilt dies auch für Lieferanten aus Deutschland.

Für öffentliche Ausschreibungen in Kolumbien ist die Nationale Agentur für das öffentliche Beschaffungswesen (Agentia Nacional de Contratación Pública – ANCP und Colombia Compra Eficiente – CCE) zuständig. Sie hat zur Aufgabe, staatliche Beschaffungs-, und Vergabeprozesse zu entwickeln, zu fördern und zu regulieren, um vor allem Effizienz, Transparenz und die Optimierung der staatlichen Ressourcen zu erreichen.¹⁴³

Das in diesem Rahmen entwickelte offizielle Informationsmedium für alle mit öffentlichen Geldern abgeschlossenen Verträge ist das elektronische öffentliche Beschaffungssystem „Sistema Electrónico de Contratación Pública“ (SECOP). SECOP ist der zentrale Zugang für Unternehmen, welche sich für öffentliche Ausschreibungen interessieren. Das Beschaffungssystem besteht aus zwei Transaktionsplattformen: Der Werbeplattform SECOP I und der Transaktionsplattform SECOP II. Hinzu kommt die Rubrik Virtual Store. Das Online-Tool ist sowohl eine Nutzungsplattform für Lieferanten und Dienstleistungsanbieter als auch für staatliche Einrichtungen, die als Käufer eine Einsicht, in die vom Staat zur Verfügung gestellten Produkte benötigen. Es ist also die zentrale Einkaufsplattform für öffentliche Einrichtungen, ganz egal ob auf nationaler oder Gemeindeebene.

Bei Ausschreibungen sollten Investoren beachten, dass sich Zeitpläne verzögern können. Zudem haben in Kolumbien Lobbyisten aus verschiedenen Wirtschaftsbereichen erheblichen Einfluss, berichten einige Unternehmen. Sie empfehlen daher sich vor der Teilnahme an einer Ausschreibung über mögliche Lobbyeinflüsse auf den Ausschreibungsprozess zu informieren. Zudem raten Praktiker, im Ausschreibungsprozess genauestens auf Formalitäten und kolumbianische Standards zu achten.¹⁴⁴

Wichtig ist auch, persönliche und lokale Kontakte aufzubauen und mit guten Anwälten zusammenzuarbeiten. Dies erhöhe die Wahrscheinlichkeit, dass die Teilnahme an Ausschreibungen und der Zahlungsprozess reibungsloser verlaufen, empfiehlt ein deutsches Pharmaunternehmen. Eine potenzielle Abwertung des Kolumbianischen Peso und die Entwicklung der Inflation sollten Unternehmen bei Ausschreibungen und Preisangeboten ebenfalls berücksichtigen.¹⁴⁵

Dank des Handelsabkommens zwischen der EU und Kolumbien haben europäische Unternehmen und Investoren die gleichen Zugangsbedingungen zu öffentlichen Ausschreibungen wie lokale Firmen. Die Bewerbung um öffentliche Aufträge erfordert jedoch eine Präsenz vor Ort, zumindest in Form eines Kontaktbüros. Zudem ist die Teilnahme an öffentlichen Ausschreibungen wegen diverser Vorschriften mit einem hohen rechtlichen, technischen und administrativen Aufwand verbunden. Hier kann es für deutsche Firmen hilfreich sein, sich in einem Konsortium zusammen mit einem lokalen Partner an der Ausschreibung zu beteiligen.¹⁴⁶

4.7 Herausforderungen

¹⁴³ Colombia Potencia de la Vida (2023): oferta publica, <https://colombiacompra.gov.co/>, aufgerufen am 30.01.2024

¹⁴⁴ GTAI (2023): Praxischeck Kolumbien, www.gtai.de, aufgerufen am 31.01.2024

¹⁴⁵ Ebenda.

¹⁴⁶ Ebenda.

Auch wenn die kolumbianische Wirtschaft die Corona-Pandemie überstanden hat, stehen dem Land noch große strukturelle Herausforderungen hervor. Hohe Handelsbarrieren gehören zu den Schwächen Kolumbiens. Kolumbiens Unternehmensteuer liegt derzeit bei 35%, der höchste Wert in der OECD. Die neue Regierung muss den anhaltenden wirtschaftlichen Aufschwung festigen, indem sie die Grundlage für den weiteren Ausbau der Wirtschaftsleistung schafft. Kolumbiens Arbeitsproduktivität ist zurzeit eine der niedrigsten in Lateinamerika und der OECD.¹⁴⁷

Eine wichtige Herausforderung in der Zukunft ist die Korruption Bekämpfung. Im Korruptionswahrnehmungsindex (CPI) 2022 von Transparency International schneidet Kolumbien im internationalen Vergleich mit einem Wert von 39 (0=sehr korrupt, 100=sehr aufrecht) mittelmäßig ab. Im Ländervergleich des Corruption Perceptions Index liegt Kolumbien auf Platz 91 (von 180 Ländern) (99 im Jahr 2018). Im regionalen Vergleich rangiert Kolumbien auf dem gleichen Niveau wie Ecuador, die Türkei, Brasilien, Marokko und Indien.¹⁴⁸ Die Korruption führt zu einem Mangel an Vertrauen in die Regierung und die Institutionen, behindert die wirtschaftliche Entwicklung und führt dazu, dass wichtige öffentliche Dienstleistungen wie Gesundheitsversorgung und Bildung ineffektiv sind.

Große Einkommensungleichheit im Vergleich zu anderen Schwellenländern und die weitverbreitete Informalität auf dem Arbeitsmarkt (rund 60% der Arbeitskräfte) sind weitere strukturelle Probleme. Obwohl die Wirtschaft wächst, verursachen die hohe Inflation und der Anstieg der Lebensmittelpreise um rund 25% große Härten für die am meisten benachteiligten Bevölkerungsgruppen.¹⁴⁹ Kolumbien gehört nach wie vor zu den Ländern mit der größten Ungleichheit bei der Einkommensverteilung der Welt. Kolumbiens Gini Wert, welche die Einkommensverteilung misst, ist mit 51,5 (0 bis 100) im Jahr 2021 einer der höchsten Gini Werte weltweit.¹⁵⁰

Das Wirtschaftswachstum allein hat nicht ausgereicht, um die Ungleichheit zu verringern, dafür bestimmte Gruppen nach wie vor Hindernisse für wirtschaftliche Chancen bestehen, die die sozioökonomische Mobilität einschränken.¹⁵¹ Das hohe Maß an Ungleichheit in Kolumbien ist ein zentrales Hemmnis für wirtschaftliches Wachstum und sozialen Fortschritt.¹⁵²

Eine weitere Herausforderung ist Kolumbiens hohe Schuldenquote, welche den fiskalischen Spielraum einschränkt, um auf aggregierte Schocks zu reagieren oder die Ausgaben ohne zusätzliche Mittel nachhaltig zu erhöhen.¹⁵³ Schließlich muss Kolumbien auch den Übergang zu einer klimaresistenten Wirtschaft und zu einer Welt, die weniger Öl und Kohle benötigt, schaffen. Kolumbien ist immer noch sehr stark von seinen Rohstoff Exporten abhängig.

Zu den Schwächen des Landes zählen die weit verbreitete Informalität auf dem Arbeitsmarkt und die schlechte Infrastruktur. Zudem ist die Sicherheitslage in Kolumbien in einigen Landesteilen nach wie vor kritisch. Auf das Leben in den Großstädten hat dies jedoch kaum Auswirkungen.¹⁵⁴

Die Logistikkosten sind eine weitere Herausforderung für die Geschäftstätigkeit in Kolumbien. Vor allem wegen der schlechten Straßeninfrastruktur, die sich durch einige der höchsten Gebirgsketten der Welt schlängeln muss, gehören die Logistikkosten zu den höchsten in der Region. Die Beförderung von Produkten von den beiden Haupthäfen Cartagena und Buenaventura zu zentralen Orten wie Bogota und Medellin verursacht erhebliche Kosten.¹⁵⁵

4.8 Zollbestimmungen

Die Zollbehörde Kolumbiens "Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales" (DIAN) stellt eine Datenbank mit produktspezifischen Informationen zu den Einfuhrzöllen und -steuern, Zollpräferenzen sowie Einfuhrbeschränkungen gemäß der Nomenklatur des Zolltarifs im Internet bereit. Nach Eingabe der vierstelligen HS-Position oder der sechsstelligen HS-Unterposition werden unter anderem Informationen zu den Einfuhrzöllen (dafür klicken auf den Begriff "Gravamen"), zum Einfuhrregime ("régimen de comercio") und zu den erforderlichen Einfuhrdokumenten ("documentos soporte") bereitgestellt.¹⁵⁶

Der Durchschnittszollsatz beträgt laut WTO 5,8 Prozent. Bemessungsgrundlage für die Berechnung des Einfuhrzolls ist der Transaktionswert, also der tatsächlich gezahlte oder zu zahlende Preis. Hinzuzurechnen sind Transport- und Versicherungskosten bis zum Einfuhrort in Kolumbien (CIF-Wert). Wareneinführen sind mehrwertsteuerpflichtig. Der

¹⁴⁷ OECD, 2022, <https://data.oecd.org/lprdy/labour-productivity-and-utilisation.htm#indicator-chart>

¹⁴⁸ Transparency International (2022): Colombia, www.transparency.org, aufgerufen am 24.01.2024

¹⁴⁹ Auswärtiges Amt, 2023, <https://www.auswaertiges-amt.de/de/service/laender/kolumbien>, aufgerufen am 24.01.2024

¹⁵⁰ World Bank (2021) <https://data.worldbank.org/indicator/SI.POV.GINI?locations=CO>

¹⁵¹ World Bank (2022): Colombia Overview, www.worldbank.org, aufgerufen am 24.01.2024

¹⁵² World Bank, 2022, <https://openknowledge.worldbank.org/entities/publication/>

¹⁵³ World Bank (2022): Colombia Overview, www.worldbank.org, aufgerufen am 24.01.2024

¹⁵⁴ GTAI (2023): Praxiseck Kolumbien, www.gtai.de, aufgerufen am 31.01.2024

¹⁵⁵ USA Trade (2023): Market challenges Colombia, www.trade.gov, aufgerufen am 31.01.2024

¹⁵⁶ GTAI (2023): Zoll und Einfuhr kompakt – Kolumbien, www.gtai.de, aufgerufen am 31.01.2024

Regelsteuersatz beträgt 19 Prozent.¹⁵⁷

4.9 Steuerregelungen

Rechtsgrundlagen für das kolumbianische Steuerrecht sind die Abgabenordnung (Estatuto Tributario) sowie zahlreiche Einzelsteuergesetze, ergänzt durch Verordnungen und Erlasse. Steuern werden sowohl auf Bundesebene als auch auf lokaler Ebene erhoben. Zuständige Behörde für die auf Bundesebene erhobenen Steuern (zum Beispiel Körperschaftsteuer und Mehrwertsteuer) ist die Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN). Für die Erhebung lokaler Steuern (wie zum Beispiel die Grundsteuer) sind die lokalen Steuerbehörden oder Gemeinden zuständig.¹⁵⁸

Grundsätzlich sind alle Gesellschaften mit Sitz in Kolumbien körperschaftsteuerpflichtig. Und zwar sind die gesamten Einkommen, egal ob im In- oder Ausland erwirtschaftet, steuerpflichtig. Ausgenommen sind hierbei nur Zweitniederlassungen, welche einzig auf der Grundlage des Inlandseinkommens besteuert werden. Die Umsatzsteuer (IVA) wird auf Dienstleistungen und Lieferungen von Waren erhoben, der Standardsatz beträgt 19 Prozent. Für bestimmte Waren und Dienstleistungen gilt ein ermäßigter Satz von 5 Prozent.¹⁵⁹

Körperschaftsteuer

In Kolumbien ansässige Unternehmen unterliegen der Körperschaftsteuer (Impuesto de Sociedades) als Form der Einkommensteuer (Impuesto sobre la Renta) mit ihren weltweiten Einkünften. Ausländische Unternehmen unterliegen der Steuer nur mit ihren Einkünften in Kolumbien. Der reguläre Steuersatz für Unternehmen, die in Kolumbien ansässig sind wird im Wege der kolumbianischen Steuerreform von 2019 schrittweise reduziert. Er beträgt 31 Prozent im Jahr 2021 und 30 Prozent ab dem Jahr 2022. Unternehmen mit Sitz in Freihandelszonen (FTZs) genießen im Allgemeinen einen ermäßigten Satz von 20 Prozent.¹⁶⁰

Sonstige Steuern

Zudem werden bestimmte Quellensteuern erhoben. Die Erbringung von technischen Dienstleistungen unterliegt einer Quellensteuer von 20 Prozent. Lizenzgebühren für Software werden ebenfalls mit 20 Prozent besteuert. Weiterhin unterliegen auch Zinsen einer Quellensteuer von 20 Prozent, es sei denn, die Zinsen beziehen sich auf ein Darlehen mit einer Laufzeit von mindestens einem Jahr; in diesem Fall gilt ein Satz von 15 %.

Des Weiteren unterliegen Zinszahlungen an eine ausländische Körperschaft im Rahmen von Darlehen zur Entwicklung von Infrastrukturprogrammen einem reduzierten Quellensteuersatz von 5 Prozent. Kapitalgewinne aus dem Verkauf von Anlagevermögen, das mindestens zwei Jahre lang gehalten wurde, unterliegen der Kapitalgewinnsteuer. Der Steuersatz für die meisten Kapitalgewinne beträgt 10 Prozent.¹⁶¹

4.10 Marktchancen für deutsche Unternehmen

Kolumbien plant in den kommenden Jahren hohe Investitionen in seine Verkehrsinfrastruktur. Bis 2024 sollen insgesamt 37 Milliarden US-Dollar investiert werden. Mit dem Geld sollen vor allem das Autobahnnetz und der öffentliche Personennahverkehr ausgebaut werden. Daneben werden Flughäfen, Seehäfen und die Binnenschifffahrt von den hohen Ausgaben profitieren. Mit einer Investitionssumme von umgerechnet rund 17 Milliarden US-Dollar ist das Autobahnausbauprogramm 4G das größte Infrastrukturprogramm Lateinamerikas. 24 der insgesamt 30 Autobahnprojekte sind momentan im Bau, 4 weitere sind bereits abgeschlossen und in Betrieb.¹⁶²

Das größte Projekt im Bereich öffentlicher Nahverkehr stellt der Bau der Metrolinie in Bogotá dar. Der Prozess der Vorqualifizierung ist Ende Januar 2019 ausgelaufen. An dem Projekt waren Pressemeldungen zufolge 130 Unterneh-

¹⁵⁷ Ebenda.

¹⁵⁸ GTAI (2021): Steuerrecht in Kolumbien, www.gtai.de, aufgerufen am 31.01.2024

¹⁵⁹ Ebenda.

¹⁶⁰ Ebenda.

¹⁶¹ GTAI (2021): Steuerrecht in Kolumbien, www.gtai.de, aufgerufen am 31.01.2024

¹⁶² GTAI, Kolumbiens Wirtschaftswachstum kühlt sich ab, Oktober 2023 <https://www.gtai.de/de/trade/kolumbien/wirtschaftsumfeld/kolumbiens-wirtschaftswachstum-kuehlt-sich-ab-255268>

men, vor allem Baufirmen aus Spanien und China, interessiert. 2019 wurde der Vertrag mit einem chinesischen Bauunternehmen geschlossen und 2021 begannen dann die ersten Bauarbeiten. Bis 2028 soll der Bau abgeschlossen und die Metro betriebsfertig sein.¹⁶³

Zur Finanzierung steuert die Europäische Investitionsbank (EIB) 480 Millionen US-Dollar bei. Darüber hinaus ist in Bogotá der Bau der Stadtbahn RegioTram geplant. Bis 2026 soll der komplett elektrische Zug in Betrieb genommen werden.¹⁶⁴ Der Bau sollte im April 2023 beginnen, jedoch wird sich dies aufgrund von Einwänden der Intervention der Nationalen Behörde für Umweltlizenzen verzögern.¹⁶⁵ Mit der Stadtbahn soll der Ort Facatativá westlich von Bogotá mit dem Zentrum der Hauptstadt verbunden werden. Nach ähnlichem Muster sollen mittelfristig auch in Medellín (Investitionssumme 1 Milliarde US-Dollar) und Barranquilla (Flughafenverbindung, Investitionssumme 562 Millionen US-Dollar) Stadtbahnen entstehen, um den Stadtverkehr zu entlasten.

Neben dem Bau der Metrolinie und der Stadtbahn wird in Bogotá das bereits bestehende Bus Rapid Transit (BRT) – System Transmilenio ausgebaut. Für den ersten der drei neu zu bauenden Buskorridore mit einer Gesamtlänge von 19 km läuft die Ausschreibung bereits. Die beiden anderen Korridore sollen zur geplanten Metrolinie führen und insgesamt 24 km, bzw. 17 km lang sein.

Neben dem Engagement an Bauprojekten im Infrastrukturbereich bieten sich deutschen Unternehmen noch weitere Chancen im kolumbianischen Mobilitätssektor. So hat die Regierung die Mehrwertsteuer für Elektro- und Hybridfahrzeuge auf 5 % abgesenkt, während für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor weiterhin 19 % gelten. Der Marktanteil von Elektrofahrzeugen, der 2016 lediglich bei 0,1 % lag, soll dadurch deutlich erhöht werden. 2021 wurden 7.000 Elektrofahrzeuge in Kolumbien neu zugelassen, etwa viermal mehr als im Vorjahr. Besonders beliebt sind Modelle wie der Toyota RAV4 Hybrid und Corolla HEV.

Die kolumbianische PKW-Verkaufsstatistik haben in 2018 mit fast gleichen Stückzahlen Chevrolet und Renault angeführt. Auch asiatische Hersteller mit preisgünstigen Modellen sind in Kolumbien stark vertreten. Im Premiumsegment dominieren deutsche Hersteller. Besonders beliebt sind hier der Mercedes Benz GL 300 E 4Matic und GLE 450 4Matic. Ziel ist es, dass in Kolumbien 2030 600.000 Elektrofahrzeuge vertreten sind¹⁶⁶.

Aufgrund des massiven Autobahnausbaus und der stetig wachsenden Mittelschicht wird die Nachfrage nach Pkw mittelfristig zunehmen. Einer Studie der Universidad de los Andes zufolge soll sich die Gesamtzahl der Autos in Kolumbien von heute 5 Millionen auf 12 Millionen im Jahr 2040 mehr als verdoppeln. Im Zuge des großangelegten Ausbaus des Autobahnnetzes wird zudem auch der Bedarf an Verkehrsleittechnik wachsen. Kolumbien hat im internationalen Vergleich sehr viele Verkehrstote zu beklagen.

Durch die Verschärfung gesetzlicher Vorschriften, wie z.B. die Helmpflicht für Motorradfahrer, steigt auch die Nachfrage nach Sicherheitstechnik, die größtenteils durch Importe gedeckt wird. Aufgrund des schlecht ausgebauten Schienennetzes findet der Gütertransport fast ausschließlich per Lkw auf der Straße statt, so dass sich hier auch gute Absatzchancen für deutsche Lkw-Hersteller sowie für Logistikdienstleister und Speditionen bieten. Besonders Anbietern moderner Lösungen für das Fuhrparkmanagement, Tracking und Routenplanung sowie in der Effizienzsteigerung im intermodalen Transport bietet der lokale Markt interessante Chancen.

Wegen des Ausbaus des öffentlichen Personennahverkehrs wird auch der Bedarf an neuen Bussen, Zügen und Stadtbahnen ansteigen. Hier können deutsche Hersteller nicht nur das fahrbare Material liefern, sondern auch Reparatur und Wartung anbieten. Das Fahrrad ist in Kolumbien vor allem in den Städten ein sehr beliebtes Verkehrsmittel, das schnelle, kostengünstige und saubere Mobilität im stark überlasteten Stadtverkehr bietet. Gerade in bergigen Städten wie Bogotá wird in Zukunft der Trend zunehmend zu E-Bikes gehen.

Die Vergabe der Konzessionen hat begonnen. Ausländische Firmen können durch Know-how punkten und so ihre Marktanteile erhöhen. Deutsche Unternehmen kommen bei großen Infrastrukturprojekten meist als Zulieferer zum Zug. Es besteht eine große Nachfrage nach Know-how aus dem Ausland, Spezialmaterialien und -maschinen sowie

¹⁶³ Americas Quarterly, Bogotá's 80 Year Quest for a Metro May Have a Happy Ending, Oktober 2023 [Bogotá's 80-Year Quest for a Metro May Have a Happy Ending \(americasquarterly.org\)](https://americasquarterly.org/article/bogotas-80-year-quest-for-a-metro-may-have-a-happy-ending)

¹⁶⁴ BNamericas, Spotlight: The new light rail system lined up for Bogotá, Oktober 2023 [Spotlight: The new light rail systems lined up for Bogotá - BNamericas](https://www.bnamericas.com/spotlight-the-new-light-rail-systems-lined-up-for-bogota/)

¹⁶⁵ Metro Report International, Bogotá's Regiotram schemes face mounting hurdles, Oktober 2023 [Colombia: Bogotá's Regiotram schemes face mounting hurdles | In depth | Railway Gazette International](https://www.metroreport.com/news/colombia-bogotas-regiotram-schemes-face-mounting-hurdles-in-depth-railway-gazette-international)

¹⁶⁶ GTAI (2021): Großer Fortschritt bei Elektromobilität, www.gtai.de, aufgerufen am 09.10.2023

Ingenieurdienstleistungen und Beratung. So eröffnete das Planungs- und Consultingbüro der Deutschen Bahn (DB Engineering & Consulting) kürzlich eine Niederlassung in Kolumbien, um sich an der Planung neuer Zugstrecken zu beteiligen.¹⁶⁷

Die Infrastruktur bietet daher gute Möglichkeiten für ausländische Unternehmen, ihre Marktanteile zu erhöhen. Das spanische Baukonglomerat Sacyr stieg wohl zum wichtigsten Unternehmen im Tiefbau auf, nachdem es zahlreiche Zuschläge für Autobahnprojekte aus dem vierten Infrastrukturprogramm erhalten hatte. Auch Mota-Engil (Portugal), Grupo Ortiz (Spanien) sowie John Laing (Großbritannien) sind bei Infrastrukturprojekten beteiligt. Von deutscher Seite sind unter anderem Peri und Liebherr im Sektor vertreten.¹⁶⁸

Kolumbien hat einen hohen Bedarf an einem Ausbau der Infrastruktur. Um private Investitionen zu mobilisieren, setzt das Land seit drei Jahrzehnten auf öffentlich private Partnerschaften und arbeitet daran, die Bedingungen hierfür laufend zu verbessern. So sorgen in dem 2021 gestarteten Infrastrukturprogramm der fünften Generation Einnahmeunterstützungen für Projektträger und Ratenzahlungssysteme für mehr Investitionssicherheit.¹⁶⁹

Hohe Zinssätze machen dem Sektor, der in hohem Maße auf Fremdkapital angewiesen ist, unterdessen zu schaffen. Sorgen bereiten der Branche auch einige Vorhaben der Politik. So möchte Präsident Gustavo Petro die Pläne für Bogotás Metro ändern und einen Teil der Strecke unter der Erde verlegen. Das könnte falsche Signale hinsichtlich Vertragssicherheit im kolumbianischen Infrastruktursektor senden. Mitte Januar 2023 verabschiedete sein Kabinett außerdem ein Dekret, um Mautgebühren einzufrieren. Kritiker befürchten, dass die Maßnahme das Vertrauen von Investoren untergraben könnte.¹⁷⁰

4.11 SWOT-Analyse

In der folgenden Tabelle werden verschiedene relevanten Stärken und Schwächen, Chancen und Risiken für einen Markteintritt in Kolumbien noch einmal stichpunktartig zusammengefasst.

Tabelle 5: SWOT-Analyse

Strengths (Stärken)	Weaknesses (Schwächen)
<ul style="list-style-type: none"> • Großer Binnenmarkt mit 51 Millionen Einwohnern • Wirtschaft soll bis 2027 im Schnitt um 2 bis 3 % pro Jahr wachsen • Günstige geografische Lage mit Zugang zu Atlantik und Pazifik • Handelsabkommen mit EU und USA 	<ul style="list-style-type: none"> • Strukturelle Korruption • Mehr als die Hälfte der Arbeitskräfte informell tätig • Hohe Transportkosten aufgrund mangelnder Infrastruktur; Industrie teilweise nicht wettbewerbsfähig • Schwache Währung
Opportunities (Chancen)	Threats (Risiken)
<ul style="list-style-type: none"> • Weniger Abhängigkeit von fossilen Energieträgern angestrebt • Konjunkturprogramm und hohe Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur • Agrarsektor als Wachstumstreiber • Fokus auf Umwelttechnik und erneuerbare Energien, insbesondere grüner Wasserstoff • Schnell wachsender Digitalsektor 	<ul style="list-style-type: none"> • Regierungspläne gefährden Investitionsklima • Soziale und politische Instabilität • Hohe Inflation • Steuerreform belastet Öl- und Gasindustrie • Starke Verschuldung

Quelle: eigene Darstellung nach GTAI (2022)

¹⁶⁷ GTAI (2021): Startschuss für das Infrastrukturprogramm der fünften Generation, www.gtai.de, aufgerufen am 31.01.2023

¹⁶⁸ Ebenda.

¹⁶⁹ GTAI (2023): Kolumbien setzt auf den Ausbau der Schienenwege, www.gtai.de, aufgerufen am 24.01.2024

¹⁷⁰ GTAI (2023): Kolumbien setzt auf den Ausbau der Schienenwege, www.gtai.de, aufgerufen am 24.01.2024

4.12 Aktuelle Projekte

Tabelle 5 zeigt eine Auswahl an aktuellen Projekten zum Thema Mobilität, Logistik und Infrastruktur.¹⁷¹

Tabelle 6: Auswahl an aktuellen Projekten

Projektstand	Investitionssumme in Mio (US-Dollar)	Projektbezeichnung
Konzession vergeben, Bau zwischen 2024 und 2027	512	Straßennetz im Bundesstaat Valle del Cauca: Buenaventura – Buga (128 km)
Bau ab dem 2. Halbjahr 2023, Betrieb ab 2029	395	Schnellstraße Accenorte Bogotá, Phase 2 (18 km)
Vergabeverfahren läuft	704	Autobahn Calarcá – La Paila
Machbarkeit wird beurteilt, Bau soll 2024 beginnen, Betrieb ab 2031	536	Autobahn Santuario – Caño Alegre/Ruta del Agua (54 km)
Machbarkeitsphase soll bald abgeschlossen werden, Betrieb ab 2028 vorgesehen	800	Flughafen Citadel in Cartagena (11 Mio. Passagiere/Jahr)
Inzwischen öffentliches Bauprojekt, Bau ab 2023, Betrieb ab 2028	375	Schiffbarmachung des Rio Magdalena: Bocas de Ceniza – Barrancabermeja (671 km)
Projekt vergeben, Vorbauphase beginnt 2023, Betrieb ab 2029	478	Schiffbarmachung des Canal del Dique: zweite Phase (116 km)
Vergabe Mitte 2023, Betrieb ab dem 1. Halbjahr 2024	334	Modernisierung der Zugstrecke La Dorada – Chiriguaná (522 km)

Quelle: eigene Darstellung nach GTAI (2023)

¹⁷¹ Ebenda.

5. Messen und Kongresse

Bogotá ist einer der wichtigsten Standorte für Messen in der Anden- und Karibikregion. Auf dem vollwertigen Messengelände finden das ganze Jahr über Messen statt. Darüber hinaus gibt es eine Reihe weiterer Messestandorte in einigen anderen größeren Städten Kolumbiens.

Neben Messen bieten auch fachspezifische Kongresse die Möglichkeit sich mit entsprechenden Branchenvertretern zu vernetzen und so Grundlagen für neue Geschäftstätigkeiten zu legen. In Cartagena findet beispielsweise jedes Jahr im November der Kongress der Kammer für Infrastruktur statt. Dieser Kongress ist nicht nur für Bauunternehmer, sondern auch für Ausstatter und Zulieferer rund um das Thema Infrastruktur interessant.

Andinatraffic

Hotel Sheraton, Avenida Eldorado, Bogota März 2024

Messe zur Verkehrsplanung, Sportstechnik und Transportsysteme. Findet zweijährlich statt, <https://www.neventum.com/tradeshows/andinatraffic>

Congreso Internacional del Agua, Saneamiento, Ambiente y Energías renovables

Centro de Convenciones y Eventos Gonzalo Jiménez de Quesada, Bogota Juni 2024

Messe zu Umwelttechnik, Alternative Energien und Umweltschutz. Findet jährlich statt, <https://congresos.acodal.org.co>

Salón Internacional del Automóvil

Centro Internacional de Negocios y Exposiciones CORFERIAS, Bogota November 2024

Messe zu Kraftfahrzeugen, Lastkraftwagen und Zubehör, findet zweijährlich statt, <https://salondelautomovil.com>

Expopartes

Centro Internacional de Negocios y Exposiciones CORFERIAS, Bogota Juni 2025

Internationale Messe für Kraftfahrzeugteile. Findet zweijährlich statt, <https://expopartes.co>

FIMA

Centro Internacional de Negocios y Exposiciones CORFERIAS, Bogota September 2025

Internationale Messe zu Umweltschutz. Findet zweijährlich statt, <https://boothsquare.com/events/8th-international-environment-fair/itions/fima>

Congreso Nacional de la Infraestructura

CENTRO DE CONVENCIONES CARTAGENA DE INDIAS

Centro Histórico, Getsemaní

Calle 24 No 8a-34

Colombia

Kongress der Kammer für Infrastruktur

[Startseite | Kolumbianische Kammer für Infrastruktur \(infraestructura.org.co\)](http://infraestructura.org.co)

Latam Mobility Summit 09.04.2024

WTC Event Center

Av. Das Nações Unidas

12551 Brooklin Novo

São Paulo, Brasil

Die wichtigste Veranstaltung für Führungskräfte der Automobilindustrie in Lateinamerika

[Latam Automotive & Mobility Summit 2024 \(latamautomotivesummit.com\)](http://latamautomotivesummit.com)

6. Adressen

Der Adressteil enthält die Adressen und Kontaktdaten der wichtigsten deutschen und europäischen Ansprechpersonen in Kolumbien. Dazu zählen neben den Botschaften, Delegationen und Ministerien der kolumbianischen Regierung vor allem auch die Germany Trade & Invest (GTAI), die Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ), sowie die Deutsche Industrie- und Handelskammer in Kolumbien.

Neben den hier aufgeführten Adressen, unterhält PROCOLOMBIA, das offizielle Investmentportal Kolumbiens, ein Verzeichnis aller Ministerien. Das Verzeichnis ist online unter <https://investincolombia.com.co/en/ministries-and-embassies> verfügbar.

Deutsche und europäische Einrichtungen

Botschaft der Bundesrepublik Deutschland in Bogotá

Postadresse: Embajada de la República Federal de Alemania, Apartado Aéreo 98 833, Bogotá, D.C.
 Straßenanschrift: Calle 110 No. 9-25, piso 11, Torre Empresarial Edeficio Pacific P.H., Bogotá, D.C.
 Tel.: +57 1 423 26 00
 Fax: +57 1 423 26 15
 Internet: <https://bogota.diplo.de/co-de>

Deutsch-Kolumbianische Industrie- und Handelskammer

Carrera 13 No. 93-40 Piso 4, Bogotá, Kolumbien
 Tel.: +57 1 651 3777
 Fax: +57 1 651 3772
 E-Mail: info@ahk-colombia.com
 Internet: <http://www.ahk-colombia.com/>

EU-Delegation in Kolumbien

Calle 116 número 7-15, interior 2, piso 5, Edificio Cusezar, Barrio Santa Bárbara, Bogotá D.C.
 Tel.: (57-1) 747.77.00
 Fax: (57-1) 747.00.74
 E-Mail: delegation-colombia@eeas.europa.eu
 Internet: https://eeas.europa.eu/delegations/colombia_en

Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ), Büro Kolumbien

Calle 125 No.19-24, oficina 501, Bogotá, Kolumbien
 Tel.: + 57 1 432 5350
 E-Mail: giz-kolumbien@giz.de
 Internet: <https://www.giz.de/de/weltweit/397.html>

Germany Trade and Invest (GTAI)

Ansprechpartnerin Kolumbien: Jutta Kusche
 Telefon: +49 228 24 993 419

Ministerien und staatliche Einrichtungen

Ministerio de Transporte (Transportministerium)

Calle 24, No. 60-50, Floor 9
Bogotá D.C., Kolumbien
Tel.: (+57 1) 3240800
E-Mail: servicioalciudadano@mintransporte.gov.co

Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible (Ministerium für Umwelt, Wohnen und nachhaltige Entwicklung)

Calle 37 No. 8-40, Bogotá D.C, Kolumbien
Tel.: +57 3133463676
E-Mail: info@minambiente.gov.co
Internet: <http://www.minambiente.gov.co/>

Ministerio de Minas y Energía (Ministerium für Bergbau und Energie)

Calle 43 No. 57-31 CAN – Bogotá D.C., Kolumbien
Tel.: (57) +1 220 0300
E-Mail: menergia@minenergia.gov.co
Internet: <https://www.minenergia.gov.co/es/>

Ministerio del Interior (Ministerium des Inneren)

Carrera 8 No. 12B-31, Bogotá, Kolumbien
Tel.: (57) 1 242 74 00
E-Mail: servicioalciudadano@mininterior.gov.co
Internet: <https://www.mininterior.gov.co/english-site/>

Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (Direktion für Steuern und nationalen Zoll)

Bogotá, Nivel Central, Carrera 8 No. 6C – 38 Edificio San Agustín
Tel.: (57+1) 3556922
Fax: (57+1) 607 94 50
Internet: <https://www.dian.gov.co/>

Ministerio de Comercio, Industria y Turismo (Ministerium für Handel, Industrie und Tourismus)

Centro de Comercio Internacional
Calle 28 No. 13 A – 15, Bogotá D.C., Kolumbien
Tel.: (+57) 6016067676
Internet: <http://www.mincit.gov.co/>

Kolumbianische Branchenverbände und sonstige Einrichtungen

Cámara Colombiana de la Infraestructura

Avenida Calle 26 No 59-41/65. Piso 10
Bogotá D.C., Kolumbien
Tel: (571) 6053030

ProColombia (Agentur für Investitions- und Exportförderung)

Calle 28 No 13A - 15 Piso 35-36 Bogotá-Colombia
Tel.: (57) 601 5600100
Fax: (57) 601 5600104
Internet: <https://procolombia.co/en>

7. Quellen

- Auswärtiges Amt (2023): Deutschland und Kolumbien: Bilaterale Beziehungen, www.auswaertiges-amt.de
- Auswärtiges Amt (2023): Kolumbien: Politisches Porträt, www.auswaertiges-amt.de
- Auswärtiges Amt (2023): Kolumbien: Steckbrief, www.auswaertiges-amt.de
- Auswärtiges Amt (2023): Länderinformation Kolumbien, www.auswaertiges-amt.de
- China Daily (2022): Colombians make tracks on rail revival, <https://global.chinadaily.com.cn>,
- Colombia Potencia de la Vida (2023): oferta publica, <https://colombiacompra.gov.co/>
- BMZ (2022): Kolumbien, große Potenziale und große Herausforderungen, www.bmz.de
- Bpb (2024): Kolumbien, <https://www.bpb.de/themen/mittel-suedamerika/lateinamerika/44770/kolumbien/>
- Busworld Latinamerica (2023): A look at electromobility from the Colombian ENEL X, latinamerica.bus-world.org,
- CIA The Worldfactbook (2023): Colombia, www.cia.gov/the-world-factbook/countries/colombia/#people-and-society,
- Colombia Potencia (2023) : De La Vida, Free Zones, www.dane.gov.co/index.php
- Colombia reports (2023): Colombias President Duque launches 4 year Development Plan, <https://colombiareports.com>
- Fachgruppe Geld (2019): Die Wirtschaft von Bogotá, www.fachgruppe-geld.de
- GIZ (2023): Neue Märkte – Neue Chancen, <https://www.giz.de/de/downloads/giz2024-de-nmnc-kolumbien.pdf>
- GTAI (2018): Projekte in der Verkehrsinfrastruktur, www.gtai.de
- GTAI (2021): Großer Fortschritt bei Elektromobilität, www.gtai.de
- GTAI (2021): Logistik steht vor Herausforderungen, www.gtai.de
- GTAI (2021): Startschuss für das Infrastrukturprogramm der fünften Generation, www.gtai.de
- GTAI (2023): Bogota eröffnet Vergabeverfahren für zweite Metrolinie, www.gtai.de
- GTAI (2023): Der Fahrradmarkt in Kolumbien läuft heiß, www.gtai.de/de
- GTAI (2023): Kolumbien setzt auf den Ausbau der Schienenwege, www.gtai.de
- GTAI (2023): Perspektiven für ausländische Direktinvestitionen, www.gtai.de
- GTAI (2023): Praxischeck Kolumbien, www.gtai.de
- GTAI (2021): Recht kompakt Kolumbien, www.gtai.de
- GTAI (2023): Steigende Exporte und mehr Konsum beflügeln Kolumbiens Wirtschaft, www.gtai.de
- GTAI (2021): Steuerrecht in Kolumbien, www.gtai.de
- GTAI (2023): Kolumbien setzt auf Ausbau der Schienenwege, www.gtai.de
- GTAI (2023): Wirtschaftsdaten Kompakt (2023): Kolumbien, www.gtai.de

- GTAI (2023): Zoll und Einfuhr kompakt – Kolumbien, www.gtai.de
- Heinrich Böll Stiftung (2022): Kolumbien will unter der neuen Regierung die Energiewende, www.boell.de
- IHK Hannover (2022): Wirtschaftsstandort Kolumbien: Deutsche Wirtschaftsaktivitäten haben Luft nach oben, www.ihk.de
- IHK München (2023): Kolumbien, www.ihk-muenchen.de
- Invest in Columbia (2023): Free Trade zone Regime in Columbia, <https://investincolumbia.com.co/en>
- Kolumbien (2023): Politik in Kolumbien, <https://kolumbien.de/politik/>
- Kolumbien (2023): Sprachen, <https://kolumbien.de/sprache/>
- Länderdaten (2023): Kolumbien, <https://www.laenderdaten.info/Amerika/Kolumbien/index.php>
- MAZARS (2018): Infrastruktur: Häfen in Kolumbien, www.mazars.de
- Ministerio de Transporte (2019): Historia, <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/40/historia/>
- ProColombia (2019): Investment Environment, <https://de.slideshare.net/pasante/colombia>
- Social Watch (2019), Poverty eradication and gender justice, Implementing of the 2030 Agenda: Are „partners“ delivering? , <http://www.socialwatch.org/node/17713>
- US Trade (2023): COLOMBIA'S RAILWAY REACTIVATION PLAN, www.trade.gov,
- US Trade (2023): Colombia Infrastructure, www.trade.gov,
- US Trade (2023): Market challenges Colombia, www.trade.gov, aufgerufen am 31.01.2024
- WHO (2023): Colombia´s landmark Road Safety Law could save countless lives , www.who.int
- World Bank (2022): Colombia Overview, www.worldbank.org,
- World Economic Forum, The Global Competitiveness Report 2019, Oktober 2023 http://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf
- NPR (2023): Bogotá has some of the worst traffic. It's finally getting a metro, with China's help, www.npr.org
- Road Safety Country Profiles (2023): Colombia, www.itf-oecd.org/sites/default/files/colombia-road-safety.pdf,

