



MITTELSTAND
GLOBAL
MARKTERSCHLIESSUNGS-
PROGRAMM FÜR KMU

Bahntechnik in Aserbaidshan

Handout zur Zielmarktanalyse

Geschäftsanbahnung 21.-25.10-2024



Durchführer

 **commit**

IMPRESSUM

Herausgeber

Commit Project Partners GmbH

Text und Redaktion

Irina Kalinina, Mona Tarrey

Stand

07.10.2024

Gestaltung und Produktion

Commit Project Partners GmbH

Bildnachweis

xxx

Mit der Durchführung dieses Projekts im Rahmen 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

Die Studie wurde im Rahmen des Markterschließungsprogramms für die Geschäftsanbahnung nach Aserbaidschan zum Thema „Eisenbahnbau, Bahntechnik und Schienenverkehr“ erstellt.

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

Inhalt	2
Tabellenverzeichnis.....	3
1 Abstract	4
2 Wirtschaftsdaten kompakt	5
Weitere Informationen über Bahntechnik in Aserbaidshans	12
3 Branchenspezifische Informationen.....	13
3.1 Eisenbahnbranche in Aserbaidshans, die Eckdaten und Überblick	13
3.2 Marktpotenziale und Geschäftschancen für deutsche Unternehmen.....	13
3.3 Künftige Entwicklungen in den relevanten Segmenten und Nachfragesektoren	13
3.4 Aktuelle Vorhaben, Projekte und Ziele.....	14
3.4.1 Modernisierung- und Ausbauprojekte im Bereich Transport und Logistik	14
3.4.2 Digitalisierung	15
3.5 Wettbewerbssituation.....	16
3.5.1 Alstom	16
3.5.2 Royal HaskoningDHV.....	16
3.5.3 Stadler.....	16
3.5.4 ÖBB.....	16
3.6 Stärken und Schwächen des Marktes für die Eisenbahnbranche Aserbaidshans	18
4 Kontaktadressen	20
Quellenverzeichnis	22

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Eckdaten der aserbaidshansischen Eisenbahnbranche

Tabelle 2: SWOT-Analyse Eisenbahninfrastruktur Aserbaidshans

1 Abstract

Aserbaidschan bietet deutschen Unternehmen im Bereich der Bahntechnik attraktive Marktchancen. Das Land profitiert von seiner strategisch günstigen Lage als Transitkorridor zwischen Europa und Asien und plant umfangreiche Infrastrukturprojekte sowie die zunehmende Digitalisierung des Eisenbahnsektors. Diese Entwicklungen eröffnen zahlreiche Geschäftsmöglichkeiten. Besonders die Modernisierung der Bahninfrastruktur und die Zusammenarbeit mit internationalen Partnern stellen Schlüsselfaktoren für das zukünftige Wachstum dar. Dennoch sollten potenzielle Investoren die politische und wirtschaftliche Stabilität Aserbaidschans sorgfältig im Auge behalten, da diese Faktoren die Attraktivität des Marktes beeinflussen können.

Aserbaidschans Eisenbahnbranche profitiert maßgeblich von der geostrategischen Lage und den erheblichen Einnahmen aus dem Öl- und Gasgeschäft, die in den Ausbau der nationalen Infrastruktur investiert werden. Der Ausbau des Schienenverkehrs spielt eine zentrale Rolle in den Bestrebungen des Landes, seine Wirtschaft zu diversifizieren. Internationale Partnerschaften, wie die Zusammenarbeit mit der Asiatischen Entwicklungsbank und europäischen Bahntechnikunternehmen, schaffen zusätzliche Chancen für ausländische Investoren. Gleichzeitig stehen der Ausbau und die Modernisierung der Bahnindustrie vor Herausforderungen wie der starken Abhängigkeit vom Energiesektor, Korruption und politischer Instabilität, die die langfristige Stabilität des Marktes beeinträchtigen könnten. Zudem sind geopolitische Spannungen, insbesondere mit Armenien, sowie die Volatilität der globalen Energiemärkte als Risiken zu beachten.

Das aserbaidschanische Schienennetz umfasst rund 2.138 km, von denen etwa 800 km zweigleisig und 1.278 km elektrifiziert sind. Das Netz nutzt die russische Breitspur (1.520 mm). Aufgrund veralteter Infrastruktur gibt es erheblichen Modernisierungsbedarf, besonders im Güterverkehr, der für die Wirtschaft des Landes von entscheidender Bedeutung ist. Vor diesem Hintergrund ist eine umfassende Modernisierung der Eisenbahnnetze und -infrastruktur unerlässlich, um den Anforderungen der heutigen Zeit gerecht zu werden und die wirtschaftliche Diversifizierung voranzutreiben. Insbesondere der Transport von Öl, Gas und anderen essenziellen Gütern macht eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur unabdingbar.

Für deutsche Unternehmen ergeben sich in diesem Umfeld ausgezeichnete Investitionsmöglichkeiten, da ein hoher Bedarf an modernen Technologien und Lösungen besteht. Vor allem in den Bereichen Rollmaterial, Verkehrstechnik, Sicherheit und Umweltverträglichkeit herrscht Nachholbedarf. Auch die Anbindung ländlicher Gebiete sowie der Bau neuer Strecken und Bahnhöfe bieten Potenzial für Investitionen. Der Einsatz moderner Technologien, insbesondere zur Datenanalyse und Kostenoptimierung, könnte zur Effizienzsteigerung in Betrieb und Wartung beitragen und langfristige Vorteile sichern.

Aserbaidschans zentrale Lage zwischen dem Schwarzen und dem Kaspischen Meer macht es zu einem bedeutenden Transitknotenpunkt im Warenverkehr zwischen Europa und Asien. Eines der zentralen Projekte ist die Förderung des Nord-Süd-Eisenbahnkorridors, der den Gütertransport vom Persischen Golf nach Nordeuropa erleichtern soll. Durch ein Joint Venture zwischen Aserbaidschan, Georgien und Kasachstan, das 2023 gegründet wurde, soll die Infrastruktur des Mittleren Korridors weiterentwickelt und multimodale Verkehre beschleunigt werden.

Ein weiteres Schlüsselprojekt ist die Eisenbahnstrecke Baku-Tiflis-Kars, die die Transitmöglichkeiten zwischen Aserbaidschan und der Türkei verbessern soll. Zusätzlich haben Aserbaidschan, Georgien und Rumänien im Jahr 2024 eine neue Seeverbindung zwischen dem Kaspischen und dem Schwarzen Meer angekündigt, die den Containerverkehr steigern wird. Parallel dazu investiert die Aserbaidschanische Staatsbahn (ADY) erheblich in die Modernisierung von Bahnhöfen und die Digitalisierung von Logistikprozessen, um die Effizienz des Güterverkehrs weiter zu optimieren.

Der Markt für Bahntechnik in Aserbaidschan ist stark umkämpft, wobei europäische Unternehmen wie Alstom (Frankreich), Stadler (Schweiz) und die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) bereits erfolgreich tätig sind. Alstom lieferte seit 2008 zahlreiche Güterzuglokomotiven an die Aserbaidschanische Staatsbahn, während Stadler 2019 eine Großbestellung über zehn Triebzüge erhielt, die seit 2024 auf der Strecke Baku-Agstafa im Einsatz sind. Die ÖBB sind im Bereich Beratung und Schulung für einen nachhaltigen Betrieb und die Instandhaltung von Bahnstrecken aktiv. Diese erfolgreichen Kooperationen unterstreichen das Potenzial, das Aserbaidschan als Markt für deutsche Unternehmen bietet.

2 Wirtschaftsdaten kompakt



Basisdaten

Fläche (km ²)	86.600
Einwohner (Mio.)	2023: 10,4; 2028: 10,6*
Bevölkerungswachstum (%)	2023: 0,5; 2028: 0,4*
Bevölkerungsdichte (Einwohner/km ²)	2023: 126,0
Fertilitätsrate (Geburten/Frau)	2023: 1,7
Geburtenrate (Geburten/1.000 Einwohner)	2023: 11,6
Alterstruktur	2023: 0-14 Jahre: 22,9%; 15-24 Jahre: 13,5%; 25-64 Jahre: 56,0%; 65 Jahre und darüber: 7,6%
Analphabetenquote (%)	2019: 0,2
Geschäftssprachen	Aserbaidshansisch (Aseri), Russisch, Türkisch, Englisch
Rohstoffe	agrarisch mineralisch
	Milch, Weizen, Kartoffeln, Gerste, Tomaten, Wassermelonen, Baumwolle, Äpfel, Mais, Zwiebeln Erdöl, Erdgas, Eisenerz, Nichteisenmetalle, Bauxit
Gas - Produktion (Mrd. cbm)	2020: 25,9; 2021: 31,8; 2022: 34,1
Gas - Reserven (Billionen cbm)	2020: 2,5
Erdöl - Reserven (Mrd. Barrel)	2020: 7,0
Währung	Bezeichnung Kurs (März 2024) Jahresdurchschnitt
	Aserbaidshans-Manat (A.M.); 1 A.M. = 100 Qapik 1 Euro = 1,832 A.M.; 1 US\$ = 1,7 A.M. 2023: 1 Euro = 1,844 A.M.; 1 US\$ = 1,7 A.M. 2022: 1 Euro = 1,789 A.M.; 1 US\$ = 1,7 A.M. 2021: 1 Euro = 2,012 A.M.; 1 US\$ = 1,7 A.M.

Wirtschaftslage

Bruttoinlandsprodukt (BIP, nominal)	
- Mrd. A.M.	2023: 130,3*; 2024: 133,9*; 2025: 138,4*
- Mrd. US\$	2023: 76,6*; 2024: 78,7*; 2025: 81,4*
BIP/Kopf (nominal)	
- A.M.	2023: 12.793*; 2024: 12.990*; 2025: 13.274*
- US\$	2023: 7.525*; 2024: 7.641*; 2025: 7.808*
BIP-Entstehung (Anteil an nominaler Bruttowertschöpfung in %)	2022: Bergbau/Industrie 55,2; Handel/Gaststätten/Hotels 10,6; Transport/Logistik/Kommunikation 8,0; Bau 5,2; Land-/Forst-/Fischereiwirtschaft 5,1; Sonstige 15,9

* vorläufige Angabe, Schätzung bzw. Prognose

-1-

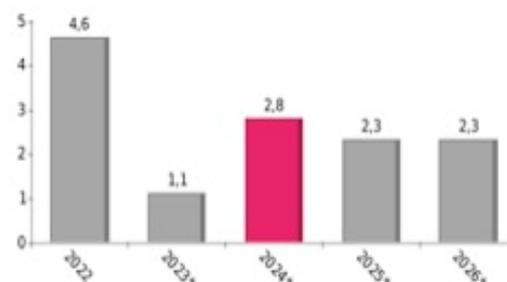
BIP-Verwendung (Anteil an BIP in %)

2022: Privatverbrauch 43,4; Außenbeitrag 33,0;
Bruttoanlageinvestitionen 12,9; Staatsverbrauch 10,9;
Bestandsveränderungen -0,2

Wirtschaftswachstum

Bruttoinlandsprodukt

Veränderung in %, real

Wirtschaftswachstum nach Sektoren
(%, real)

2022: Transport/Logistik/Kommunikation 21,5; Bau 13,4;
Handel/Gaststätten/Hotels 9,3; Land-/Forst-/Fischereiwirtschaft
3,4; Bergbau/Industrie -1,6

Inflationsrate (%)

2023: 8,2*; 2024: 3,5*; 2025: 5,0*

Arbeitslosenquote (%)

2023: 5,6*; 2024: 5,5*; 2025: 5,5*

Durchschnittslohn (A.M., brutto,
Monatslohn, Jahresdurchschnitt)

2021: 732; 2022: 840; 2023: 934*

Haushaltssaldo (% des BIP)

2023: 1,7*; 2024: -1,1*; 2025: -1,9*

Leistungsbilanzsaldo (% des BIP)

2023: 9,9*; 2024: 8,5*; 2025: 8,1*

Investitionen (% des BIP, brutto,
öffentlich und privat)

2023: 21,8*; 2024: 21,8*; 2025: 22,2*

Ausgaben für F&E (% des BIP)

2019: 0,2; 2020: 0,2; 2021: 0,2

Staatsverschuldung (% des BIP, brutto)

2023: 18,4*; 2024: 18,3*; 2025: 18,9*

Ausländische Direktinvestitionen

- Nettotransfer (Mio. US\$)

2020: 507; 2021: -1.708; 2022: -4.474

- Bestand (Mio. US\$)

2020: 36.366; 2021: 34.320; 2022: 29.436

- Hauptländer

(Anteil in %, Bruttozufluss)

2022 (Anteil an den ausländischen Investitionen in das
Beteiligungskapital): Vereinigtes Königreich 29,7; Schweiz 13,3;
USA 12,5; Japan 9,9; Türkei 8,6; Norwegen 5,5; Frankreich 5,3;
internationale Finanzorganisationen 5,1; Russland 4,4; Iran 2,2;
Indien 1,8; China 1,2; Sonstige 0,5

* vorläufige Angabe, Schätzung bzw. Prognose

-2-

- Hauptbranchen
(Anteil in %, Bruttozufluss)

2022: (Anteil an den ausländischen Investitionen in das Beteiligungskapital): Transport/Lagerwirtschaft 31,6; Bausektor 20,7; Förderung von Öl und Gas 11,9; verarbeitendes Gewerbe 8,0 (darunter Herstellung von Raffinerieprodukten 3,9; Nahrungsmittelverarbeitung 1,4; chemische Industrie 0,7); Strom- und Gasversorgung 4,8; öffentliche Verwaltung, Verteidigung, soziale Sicherheit 4,3; Agrarsektor 2,9; IT-Sektor 2,5; Banken/Versicherungen 2,4; Wasser-/Abwasserwirtschaft/Müllverarbeitung 2,1; Bildung 1,9; Handel, Kfz-Reparaturen 1,1; Gastgewerbe 0,6; Gesundheit/Soziales 0,6; Sonstige 4,6

Währungsreserven
(Mrd. US\$, zum 31.12.)

2020: 7,41; 2021: 7,57; 2022: 10,59

Auslandsverschuldung
(Mrd. US\$, zum 31.12.)

2020: 16,5; 2021: 15,6; 2022: 15,3

Außenhandel

Warenhandel (Mrd. US\$, Veränderung zum Vorjahr in %, Abweichungen durch Rundungen)

	2021	%	2022	%	2023	%
Einfuhr	11,7	9,0	14,5	23,9	17,3	19,3
Ausfuhr	22,2	61,7	38,1	71,7	33,9	-11,1
Saldo	10,5		23,6		16,6	

Außenhandelsquote
(Ex- + Importe/BIP in %)

2021: 61,8; 2022: 66,9; 2023: 66,8

Exportquote (Exporte/BIP in %)

2021: 40,5; 2022: 48,5; 2023: 44,2

Einfuhrgüter nach SITC
(% der Gesamteinfuhr)

2023: Nahrungsmittel 12,3; Kfz und -Teile 11,6; chemische Erzeugnisse 11,0; Maschinen 10,1; Erdöl 6,2; Elektronik 5,9; Eisen und Stahl 4,6; Textilien/Bekleidung 4,3; Elektrotechnik 4,3; petrochemische Erzeugnisse 3,1; Sonstige 26,6

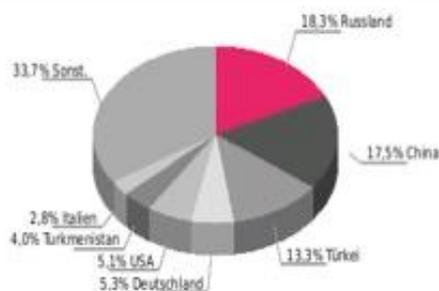
Ausfuhrgüter nach SITC
(% der Gesamtausfuhr)

2023: Erdöl 47,9; Gas 40,4; Nahrungsmittel 2,5; chemische Erzeugnisse 2,1; petrochemische Erzeugnisse 1,7; Strom 1,2; NE-Metalle 0,6; Rohstoffe (ohne Brennstoffe) 0,5; Kfz und -Teile 0,5; Gold 0,5; Sonstige 2,1

Hauptlieferländer

Hauptlieferländer

2023; Anteil in %

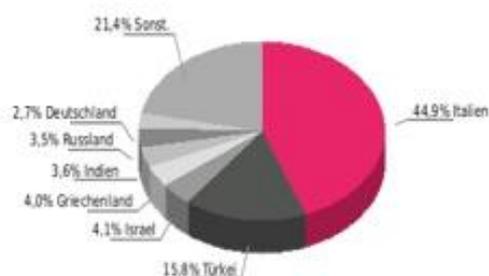


* vorläufige Angabe, Schätzung bzw. Prognose

Hauptabnehmerländer

Hauptabnehmerländer

2023; Anteil in %



Dienstleistungshandel (Mrd. US\$,
Veränderung zum Vorjahr in %,
Abweichungen durch Rundungen)

	2021	%	2022	%	2023*	%
Ausgaben	6,0	8,2	7,8	30,0	8,7	11,5
Einnahmen	3,8	44,8	5,1	34,2	6,3	23,5
Saldo	-2,2		-2,7		-2,4	

WTO-Mitgliedschaft

Nein (Beobachterstatus)

Freihandelsabkommen

GUS-Freihandelsabkommen (seit 10.12.2003); zu bilateralen
Abkommen siehe www.wto.org -> Trade Topics, Regional Trade
Agreements, RTA Database, By country/territory

Mitgliedschaft in Zollunion

Nein

Beziehung der EU zu Aserbaidschan

Warenhandel EU-27 (Mrd. Euro,
Veränderung zum Vorjahr in %,
Abweichungen durch Rundungen)

	2021	%	2022	%	2023	%
Einfuhr der EU	13,2	105,1	31,1	135,6	19,1	-38,6
Ausfuhr der EU	1,5	-2,0	2,0	33,3	2,3	15,0
Saldo	-11,7		-29,0		-16,7	

Dienstleistungshandel EU-27 (Mio. Euro,
Veränderung zum Vorjahr in %,
Abweichungen durch Rundungen)

	2020	%	2021	%	2022	%
Ausgaben der EU	401,0	-28,6	722,6	80,2	1.110,4	53,7
Einnahmen der EU	622,1	0,1	577,9	-7,1	643,7	11,4
Saldo	221,1		-144,7		-466,7	

Freihandelsabkommen mit der EU

Kein Abkommen mit der EU

Einseitige EU-Zollpräferenzen

Keine Präferenzregelungen

* vorläufige Angabe, Schätzung bzw. Prognose

-4-

Beziehung Deutschlands zu Aserbaidschan

Warenhandel (Mio. Euro, Veränderung zum Vorjahr in %, Abweichungen durch Rundungen)

	2021	%	2022	%	2023*	%
dt. Einf.	705,5	-3,9	1.716,9	143,4	791,3	-53,9
dt. Ausf.	304,2	-15,2	469,4	54,3	569,1	21,2
Saldo	-401,3		-1.247,5		-222,2	

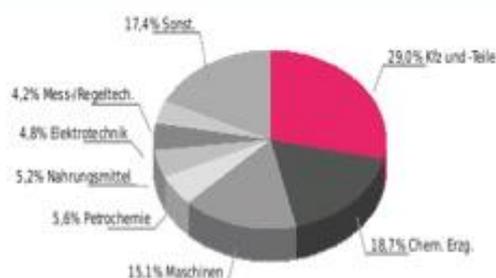
Deutsche Einfuhrgüter nach SITC (% der Gesamteinfuhr)

2023*: Erdöl 94,8; Nahrungsmittel 3,1; Eisen und Stahl 0,1; chemische Erzeugnisse 0,1; Rohstoffe (ohne Brennstoffe) 0,1; Maschinen 0,1; Sonstige 1,7

Deutsche Ausfuhrgüter

Deutsche Ausfuhrgüter nach SITC

2023*; % der Gesamtausfuhr



Rangstelle bei deutschen Einfuhren

2023: 77 von 239 Handelspartnern*

Rangstelle bei deutschen Ausfuhren

2023: 86 von 239 Handelspartnern*

Dienstleistungshandel (ohne Reiseverkehr) (Mio. Euro, Veränderung zum Vorjahr in %, Abweichungen durch Rundungen)

	2021	%	2022	%	2023	%
Ausgaben	120,9	15,0	241,5	99,7	139,7	-42,1
Einnahmen	50,2	19,3	59,7	18,9	65,5	9,6
Saldo	-70,7		-181,7		-74,2	

Deutsche Direktinvestitionen (Mio. Euro)

- Bestand

2017: 102; 2019: 184; 2021: 34
2020: aus Gründen der Geheimhaltungspflicht von Einzelangaben nicht bekanntgegeben

- Nettotransfer

2021: +65; 2022: +3; 2023: +5

Direktinvestitionen Aserbaidschans in Deutschland (Mio. Euro)

- Bestand

2019: 11; 2020: 3; 2021: 2

- Nettotransfer

2021: +155; 2022: -3; 2023: +1

Doppelbesteuerungsabkommen

am 25.08.2004 unterzeichnet, in Kraft seit 28.12.2005

Investitionsschutzabkommen

am 22.12.1995 unterzeichnet, in Kraft seit 29.07.1998

* vorläufige Angabe, Schätzung bzw. Prognose

-5-

Bilaterale öffentliche Entwicklungszusammenarbeit (Mio. Euro)	2020: 16,6; 2021: 6,1; 2022: 14,2
- Technische Zusammenarbeit (Mio. Euro)	2020 bis 2022: keine
Anzahl wichtiger vom Bund geförderter Auslandsmessen	2024: 4
Auslandshandelskammer	Weitere Informationen unter: www.auma.de/de/ausstellen/messen-finden --> Erweiterte Suche Baku, aserbaidschan.ahk.de
Deutsche Auslandsvertretung	Baku, baku.diplo.de
Auslandsvertretung Aserbaidschans in Deutschland	Berlin, berlin.mfa.gov.az

Klimaindikatoren

Treibhausgasemissionen (tCO ₂ eq. pro Kopf)	2010: 4,7; 2020: 5,3
Treibhausgasemissionen (Anteil weltweit in %)	2010: 0,1; 2020: 0,1
Emissionsintensität (tCO ₂ eq. pro Mio. US\$ BIP)	2010: 803,5; 2020: 1.251,9
Erneuerbare Energien (Anteil am Primärenergieangebot in %)	2010: 3,3; 2020: 1,1
Emissionsstärkste Sektoren (2020, nur national, Anteil in %)	Elektrizität/Wärme: 24,7; Flüchtige Emissionen: 15,3; Gebäude: 14,4

Infrastruktur

<i>Straßennetz (km, befestigt)</i>	2021: 18.799 (<i>Asphalt-Beton 6.370, Schwarzdecke 3.450, Schotter 8.774, unbefestigt 205</i>)
<i>Schienennetz (km, alle Spurbreiten)</i>	2021: 4.285 (<i>60% elektrifiziert, 38% doppelgleisig</i>)
Mobiltelefonanschlüsse	2022: 1.069 pro 1.000 Einwohner
Internetnutzer	2021: 860 pro 1.000 Einwohner
Stromverbrauch/Kopf (kWh)	2021: 2.389

* vorläufige Angabe, Schätzung bzw. Prognose

Einschätzung des Geschäftsumfeldes

Hermes Länderkategorie	4 (0 = niedrigste Risikokategorie, 7 = höchste)
Corruption Perceptions Index 2023	Rang 154 von 180 Ländern
Sustainable Development Goals Index 2023	Rang 53 von 193 Ländern

Weitere Informationen zu Wirtschaftslage, Branchen, Geschäftspraxis, Recht, Zoll, Ausschreibungen und Entwicklungsprojekten können Sie unter www.gtai.de/aserbaidshans abrufen.

Für die Reihe Wirtschaftsdaten kompakt werden die folgenden Standardquellen verwendet: ADB, AUMA, BMF, BMWK, BMZ, BP, Bundesbank, CIA, Climatewatch, Destatis, Euler Hermes, Europäische Kommission, Eurostat, FAO, IEA, IWF, OECD, SDSN, United Nations, UN Comtrade, UNCTAD, UN-Stats, Transparency International, Weltbank. Zum Teil wird zudem auf nationale und weitere internationale Quellen zurückgegriffen.

Quellen: *Germany Trade & Invest* bemüht sich, in allen Datenblättern einheitliche Quellen zu nutzen, so dass die Daten für unterschiedliche Länder möglichst vergleichbar sind. Die **kursiv gedruckten Daten** stammen aus nationalen Quellen oder sind für das jeweilige Land in unserer Standardquelle nicht verfügbar. Dies ist bei einem Vergleich dieser Daten mit den Angaben in Datenblättern zu anderen Ländern zu berücksichtigen.

Germany Trade & Invest ist die Wirtschaftsförderungsgesellschaft der Bundesrepublik Deutschland. Die Gesellschaft sichert und schafft Arbeitsplätze und stärkt damit den Wirtschaftsstandort Deutschland. Mit über 50 Standorten weltweit und dem Partnernetzwerk unterstützt *Germany Trade & Invest* deutsche Unternehmen bei ihrem Weg ins Ausland, wirbt für den Standort Deutschland und begleitet ausländische Unternehmen bei der Ansiedlung in Deutschland.

Ihre Ansprechpartnerin
bei Germany Trade & Invest:

Katrin Kossorz
T +49 (0)228 249 93-268
katrin.kossorz@gtai.de

Germany Trade & Invest
Standort Bonn

Villemombler Straße 76
53123 Bonn
Deutschland
T +49 (0)228 249 93-0
trade@gtai.de
www.gtai.de

Germany Trade & Invest
Hauptsitz

Friedrichstraße 60
10117 Berlin
Deutschland
T +49 (0)30 200 099-0
invest@gtai.com
www.gtai.com

* vorläufige Angabe, Schätzung bzw. Prognose

-7-

© Germany Trade & Invest 2024 - Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.

Weitere Informationen über Bahntechnik in Aserbaidshan

GTAI-Informationen Aserbaidshan	Link
Prognosen zu Investitionen, Konsum und Außenhandel	Wirtschaftsausblick von GTAI
Kurzanalyse zu Bahntechnik und Schienenverkehr	Der Südkaukasus wandelt sich zu zentralem Transport-Hub Joint Venture soll Transporte über Mittleren Korridor erleichtern
Länderspezifische Basisinformationen zu relevanten Rechtsthemen in Aserbaidshan	Recht kompakt in Aserbaidshan
Überblick rund um die zusätzliche Finanzierung im Eisenbahnsektor Aserbaidshans	Instandsetzung von Schienenwegen - Zusätzliche Finanzierung

3 Branchenspezifische Informationen

3.1 Eisenbahnbranche in Aserbaidshans, die Eckdaten und Überblick

Tabelle 1 stellt die Eckdaten der aserbaidshansischen Eisenbahnbranche dar:

Eckdaten der aserbaidshansischen Eisenbahnbranche
Gesamtlänge des Schienennetzes: ca. 2.138 km (Stand: 2022)
Zweigleisigkeit: ca. 800 km
Elektrifizierte Strecke (3 kV): ca. 1.278 km
Russische Breitspur: 1.520 mm
Betreiber: fast ausschließlich Azerbaijan Demir Yolları (ADY), Aserbaidshansische Staatsbahn

Quelle: Eigene Darstellung

Obwohl die Eisenbahn und der Schienenverkehr in Aserbaidshans grundsätzlich als zuverlässige und effiziente Transportmittel gelten, insbesondere im Güterverkehr, besteht nach wie vor erheblicher Verbesserungsbedarf. Die Regierung ist sich dieser Herausforderung bewusst. Viele Gleisanlagen, Infrastrukturelemente und Züge sind veraltet und müssen dringend modernisiert sowie an die heutigen technologischen Anforderungen angepasst werden. Angesichts der Bemühungen Aserbaidshans, seine Wirtschaft zu diversifizieren, spielt ein verbessertes Eisenbahnsystem eine zentrale Rolle, insbesondere da es für die landesweite Infrastruktur und den Export essenzieller Güter wie Öl und Gas von großer Bedeutung ist.

3.2 Marktpotenziale und Geschäftschancen für deutsche Unternehmen

- Digitale Transformation
- Hoher Bedarf an moderner Ausstattung, Technologien und Digitalisierungslösungen, sowie Verkehrstechnik und Rollmaterial aufgrund des schlechten Zustands von Gleisen, Zügen und technischen Anlagen; zusätzlich bestehen Mängel in den Bereichen Sicherheit und Umweltverträglichkeit, was zu hohen Kosten und langen Fahrtzeiten führt
- Fehlende Anbindung ländlicher Gebiete und kleinerer Städte – den Personenverkehr den Zugang zu wesentlichen Einrichtungen (Bedarf an neuen Strecken, Bahnhöfen und den dazugehörigen Technologien und Ausstattungen)
- Geringe kommerzielle Ausrichtung des Managements (Bedarf an Schulungen und Know-how)
- Lösungen für effiziente Datenanalyse & Kostenoptimierung
- Durch die Finanzierung der Asian Development Bank (ADB) wurde ein Reformprogramm in Aserbaidshans ermöglicht, mit Potenzial für eine verbesserte Verwaltung der Bahninfrastruktur, Leistungs- und Kostenoptimierung, Einsatz neuer (digitaler) Technologien sowie verbesserte Wartungs- und Instandhaltungsstrategien

3.3 Künftige Entwicklungen in den relevanten Segmenten und Nachfragesektoren

Aserbaidshans nimmt eine zentrale Rolle in der Region ein, indem es seine Wirtschaft diversifiziert und dabei besonders auf die Verbesserung seiner Transitmöglichkeiten setzt. Dank seiner strategischen geopolitischen Lage fungiert das Land als bedeutendes Bindeglied zwischen dem Schwarzen und dem Kaspischen Meer und sichert den Warenfluss zwischen Europa und Asien. Ein Schwerpunkt liegt dabei auf der Förderung des Nord-Süd-Eisenbahnkorridors, der den Gütertransport vom Persischen Golf nach Mittel- und Nordeuropa erleichtern soll.

Ende 2023 gründeten die staatlichen Eisenbahngesellschaften von Aserbaidshans, Georgien und Kasachstan ein Joint Venture, um multimodale Transporte auf dem Mittleren Korridor zu vereinfachen. Diese Zusammenarbeit hat zu zahlreichen Maßnahmen und Kooperationsprojekten regionaler Bahnunternehmen geführt, die das Ziel haben, den Transitgüterverkehr auf der Schiene zu beschleunigen. Ein weiteres bedeutendes Projekt ist die gemeinsame Gesellschaft

von Aserbaidschan, Georgien, Kasachstan sowie einem georgisch-aserbaidschanischen Joint Venture, die den Betrieb und die Verwaltung der 840 Kilometer langen Bahnstrecke zwischen Baku, Tiflis und Kars (Türkei) übernimmt.

Im Juli 2024 kündigten Aserbaidschan, Turkmenistan, Georgien und Rumänien den Aufbau einer stabilen und leistungsfähigen Seeverbindung über das Kaspische und Schwarze Meer an. Die Unterzeichnung eines entsprechenden Regierungsabkommens ist für Ende 2024 in Bukarest geplant. Gleichzeitig unterzeichneten Aserbaidschan und China ein Memorandum zur Erweiterung der Kapazitäten für Containerzüge auf der transkaspischen Transportroute sowie zur Beschleunigung der Zollabfertigung und Verladung.

Armenien präsentierte 2023 ein Konzept unter dem Titel „Kreuzung des Friedens“ zur Entwicklung des Transport- und Infrastrukturnetzes in Zusammenarbeit mit Aserbaidschan und der Türkei. Das Projekt zielt darauf ab, die seit den 1990er Jahren blockierten Grenzen zu öffnen und die bestehenden Verkehrswege zwischen den drei Ländern wiederzubeleben. Zu den geplanten Vorhaben gehören unter anderem neue Grenzübergänge für den Bahnverkehr an vier Standorten an der Grenze zu Aserbaidschan (Nrnadzor, Agarak, Yeraskh und Kayan) sowie ein weiterer Übergang an der Grenze zur Türkei (Akhurik). Zudem sind neue und modernisierte Bahnstrecken im Süden und Norden Armeniens geplant, einschließlich direkter Verbindungen zur aserbaidschanischen Exklave Nachitschewan.

Bereits 2020 stellte Aserbaidschan Pläne zum Wiederaufbau der Infrastruktur in Karabach vor, wobei dem Ausbau der Verkehrswege höchste Priorität eingeräumt wurde. Dies umfasst auch den Bau und die Erneuerung von Eisenbahnstrecken. Die aserbaidschanische Eisenbahngesellschaft ADY gab bekannt, dass drei wichtige Bahnverbindungen geplant sind:

- Eine 110 Kilometer lange Strecke von Horadiz nach Ağbənd an der Grenze zu Armenien, die Nachitschewan mit der türkischen Stadt Iğdır verbinden soll
- Eine 83 Kilometer lange Strecke zwischen Füzuli und Şuşa
- Eine 47 Kilometer lange Strecke zwischen Bərdə und Ağdam

Die aserbaidschanische Regierung hat sich ehrgeizige Ziele für den Ausbau und die Modernisierung des Schienenverkehrs gesetzt, die bis 2030 weitgehend umgesetzt werden sollen. Einige Projekte, wie die Wiederinbetriebnahme alter Eisenbahnstrecken, sind bereits angelaufen, während weitere Streckenerweiterungen in Planung sind.

Zu den aktuellen Projekten gehören:

- Seit 2021: Bau der Strecke Elet – Culfa mit einer Länge von 100 Kilometern
- Geplant: Wiedereröffnung der Strecke Culfa – Dscholfa als Grenzübergang zum Iran
- Ausbau des Nahverkehrs: Anbindung an den Flughafen, neue Bahnhöfe, Streckenerweiterungen und bessere Erreichbarkeit ländlicher Gebiete und kleinerer Städte.

3.4 Aktuelle Vorhaben, Projekte und Ziele

Aserbaidschans strategische Lage entlang der wichtigen Logistikroute, die China und Zentralasien mit Europa verbindet, sowie die zunehmenden Warenströme erfordern eine robuste und leistungsfähige Transportinfrastruktur. Von zentraler Bedeutung ist dabei eine verbesserte Integration von Schienen-, Straßen- und Seeverkehr entlang der gesamten Strecke. Darüber hinaus sind eine abgestimmte Investitions- und Tarifpolitik der beteiligten Partnerländer sowie die Digitalisierung von Transport- und Logistikprozessen entscheidend, um Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit zu steigern.

3.4.1 Modernisierungs- und Ausbauprojekte im Bereich Transport und Logistik

Den Prognosen zufolge sollen die Einnahmen aus dem Transitgeschäft bis 2026 auf 270 Mio. USD steigen. Das Transitvolumen im Seeverkehr aller aserbaidschanischen Häfen und Terminals hat sich bereits 2023 auf 8 Mio. t erhöht, im Vergleich zu 4,2 Mio. t im Jahr 2021.

Die Bedeutung einer starken Transportinfrastruktur in Aserbaidschan ist allgemein anerkannt, und das Land setzt darauf, von den wachsenden Transitströmen zu profitieren. Entsprechend investiert es verstärkt in seine Hafeninfrastruktur und plant den Ausbau neuer Güterverkehrs- und Logistikzentren sowie die Modernisierung von Schienen- und Straßenverkehrssystemen.

Der Seehafen Baku errichtet einen neuen Containerterminal und einen Containerbahnhof mit einer geplanten Jahreskapazität von 600.000 TEU-Containern. Dieses Projekt, das zwischen 2024 und 2027 umgesetzt wird, soll die Gesamtumschlagskapazität des Hafens von 15 auf 25 Mio. t pro Jahr erhöhen.

Die aserbaidische Eisenbahngesellschaft (ADY) investiert 70 Mio. USD in den Ausbau und die Modernisierung des Schienengüterverkehrs, einschließlich der Erneuerung von Strecken und Lokomotiven. Diese Investitionen sind für die Jahre 2024 und 2025 vorgesehen. Darüber hinaus plant ADY den Bau oder Erwerb eines Bahnterminals in China, um die Kapazitäten des Mittleren Korridors zu maximieren.

In der Freihandelszone Alat sollen zwei Logistikzentren sowie ein Frachthafen entstehen. Dieses Projekt, das von der Freizone AFEZ zwischen 2023 und 2026 realisiert wird, soll den Frachtverkehr in der Region weiter stärken.

Die Asiatische Entwicklungsbank (ADB) unterstützt die nachhaltige Entwicklung des Verkehrssektors in Aserbaidschan, insbesondere im Bereich des Schienenverkehrs, mit technischer Hilfe und einer Finanzierung von 9,3 Mio. USD. Ziel dieser Unterstützung ist es, ein sicheres, nachhaltiges und umweltfreundliches Verkehrssystem zu schaffen, das sowohl der Wirtschaft als auch der Gesellschaft zugutekommt.

Zusätzliche ADB-Finanzierungen wurden im September 2024 bekannt gegeben, darunter ein Darlehen in Höhe von 131,5 Mio. USD für die Instandsetzung der 166 km langen zweigleisigen Bahnstrecke zwischen Sumqayıt und Yalama. Dieses Projekt umfasst auch Arbeiten an Bahnhofsgebäuden und Bahnübergängen.

3.4.2 Digitalisierung

Ein zentraler Aspekt für die Modernisierung des Schienengüterverkehrs und die Verbesserung der internationalen Zusammenarbeit ist die Digitalisierung. Auf der InnoTrans-Messe im September 2024 präsentierte der Vorsitzende der ADY, Rovshan Rustamov, einen Überblick über aktuelle Projekte und Ziele, insbesondere im Bereich der Digitalisierung. Mit ihren Digitalisierungsinitiativen strebt die ADY an, die multimodale Konnektivität, insbesondere entlang des Mittleren Korridors, zu verbessern. Im Fokus stehen dabei folgende Programme:

- das Lokpersonal-Managementsystem (Locomotive Crew Management System, LCMS)
- das Managementsystem für den kommerziellen Güterverkehr (Freight Commercial Operations Management System, FCOMS)
- das Gütertransport-Managementsystem (Freight Transportation Management System, FTMS)

Das LCMS-Projekt zielt darauf ab, das Management des Lokpersonals zu optimieren, indem fortschrittliche Planungsalgorithmen und Überwachungsfunktionen in Echtzeit eingesetzt werden. Diese Maßnahmen sollen die Betriebseffizienz durch eine bessere Ressourcenzuweisung und reduzierte Leerlaufzeiten steigern. Darüber hinaus sollen der Kraftstoffverbrauch und die Emissionen gesenkt werden, was den Nachhaltigkeitszielen der ADY entspricht.

Die FCOMS-Initiative bietet umfassende Tools zur Verwaltung von Preisen, Verträgen und Kundeninteraktionen. Ziel ist es, die Effizienz kommerzieller Prozesse zu verbessern, um besser auf die Anforderungen der Kunden eingehen zu können und die Servicequalität zu erhöhen.

Das FTMS-Projekt konzentriert sich auf die Optimierung der Gütertransportlogistik. Durch den Einsatz von Datenanalysen und automatisierten Planungstools sollen das Lademanagement und die Routenoptimierung verbessert werden. Dies soll Leerfahrten minimieren und die Pünktlichkeit von Lieferungen erhöhen.

Im Bereich des Personenverkehrs setzt ADY auf digitale Lösungen, um ihre Umweltverantwortung zu stärken. So wurde auf der Absheron-Ringbahnlinie die Nutzung von Papierfahrkarten eingestellt. Zusätzlich wurde die „ADY Mobile“-App eingeführt, mit der Passagiere ihre Reisen planen und Tickets online kaufen können. Mittlerweile erwerben 70 % der Passagiere ihre Tickets digital, im Vergleich zu nur 28 % vor zwei Jahren. Dank dieser Reformen und neuen

Initiativen konnte ADY im Personenverkehr deutliche Erfolge verzeichnen.

3.5 Wettbewerbssituation

Aserbaidschan gilt für europäische Unternehmen als ein herausfordernder Markt, insbesondere im Bereich der Eisenbahnprojekte. Dennoch haben einige europäische Firmen erfolgreich Fuß gefasst und konnten sich auf dem Markt etablieren. Zu diesen Unternehmen zählen unter anderem Thales (Frankreich), Siemens (Deutschland), die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB), Stadler (Schweiz) und Alstom (Frankreich). Diese Firmen haben erfolgreiche und lukrative Kooperationen mit der Aserbaidschanischen Staatsbahn (ADY) aufgebaut.

Beispiele für erfolgreiche Kooperationen umfassen:

3.5.1 Alstom

Der französische Anbieter von Ausrüstung und Service ist seit 2008 in verschiedenen Industriebereichen und seit 2015 ausschließlich in der Eisenbahnindustrie in Aserbaidschan tätig. Alstom beschäftigt am Standort Baku (Osten) 30 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und ist zudem in Ganja (Westen) vertreten.

Alstom hat unter anderem drei voll ausgestattete Metrozüge (Züge, Ersatzteile und Ausstattung) an Baku Metro geliefert. Für die Aserbaidschanische Staatsbahn (ADY) hat das Unternehmen 50 Güterzuglokomotiven im Wert von 288 Mio. EUR bereitgestellt. Darunter befinden sich 40 Prima T8 AZ8A-Güterzuglokomotiven, die in Nur-Sultan (Kasachstan) produziert wurden, sowie zehn Prima M4 AZ4A-Personenlokomotiven, die im französischen Belfort hergestellt wurden.

Die Prima T8 von Alstom zählt zu den leistungsstärksten Elektrolokomotiven der Welt. Sie ist eine zweiteilige Lokomotive mit einer Achslast von 25 t und kann bis zu 9.000 t transportieren, bei einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h und einer Dauerleistung von 8,8 MW. Die Prima T8 AZ8A ist für extreme Temperaturen von -25 °C bis 50 °C ausgelegt. Dank ihres modularen Designs benötigt sie nur minimale Wartung, bietet hohe Zuverlässigkeit und zeichnet sich durch niedrige Lebenszykluskosten aus. Das Prima-Sortiment von Alstom bedient alle Segmente des Lokomotivenmarktes, vom Schwerlast- und Güterverkehr über den Personenverkehr bis hin zu Rangier- und Gleisbaulokomotiven. In den letzten 20 Jahren hat Alstom weltweit über 3.200 Prima-Lokomotiven (mehr als 4.600 Sektionen) verkauft.

Seit 2022 betreibt Alstom in Zusammenarbeit mit der Aserbaidschanischen Technischen Universität ein eigenes Schulungszentrum. Das Programm vermittelt fundiertes Wissen über Bahnsysteme, -betrieb und -wartung und ist Teil von Alstoms Engagement, die Entwicklung der Eisenbahnindustrie in Aserbaidschan zu unterstützen. Es soll sicherstellen, dass die Absolventen die notwendigen Kenntnisse und Fähigkeiten erwerben, um erfolgreich in der Eisenbahnindustrie Fuß zu fassen.

3.5.2. Royal HaskoningDHV

Das niederländische Beratungsunternehmen Royal HaskoningDHV wurde mit der Planung und dem Entwurf sämtlicher anstehender Projekte im Seehafen Baku beauftragt, einschließlich des Baus eines Containerterminals und eines Containerbahnhofes sowie des allgemeinen Kapazitätsausbaus. Detaillierte Informationen erhalten Unternehmen über die Abteilung für Strategische Planung und Entwicklung der Hafengesellschaft Baku International Sea Trade Port CJSC.

3.5.3 Stadler

Bereits im Jahr 2012 präsentierte Stadler auf der InnoTrans gemeinsam mit der Aserbaidschanischen Staatsbahn (ADY) einen Schlafwagen für den Einsatz auf der internationalen Linie Baku – Tiflis – Istanbul. Um diesen grenzüberschreitenden Verkehr zu ermöglichen, entwickelte Stadler Drehgestelle mit Spurwechselradsätzen. Dieser Auftrag markierte den erfolgreichen Markteintritt von Stadler in Aserbaidschan.

Im Jahr 2019 erhielt das Schweizer Unternehmen eine Großbestellung von ADY im Gesamtwert von 115 Mio. EUR, deren Lieferung 2022 erfolgte. Die Bestellung umfasste zehn Triebzüge des Typs FLIRT: vier dieselelektrische Züge (DMU) für den Interregio-Verkehr und sechs elektrisch angetriebene Züge (EMU), davon drei für den Interregio-Verkehr und drei für den S-Bahn-Verkehr. Die neuen FLIRT-Züge von Stadler wurden im Sommer 2024 auf der Strecke Baku – Agstafa in Betrieb genommen.

3.5.4 ÖBB

Die Aktivitäten von ÖBB in Aserbaidschan umfassen die Vermittlung von Know-how und Fachwissen sowie die

Durchführung von Schulungen und Seminaren. Diese Maßnahmen zielen darauf ab, die wirtschaftliche und ökologische Nachhaltigkeit neuer und bestehender Bahnstrecken zu fördern, Lebenszykluskosten zu optimieren und die Instandhaltung effizienter zu gestalten.

3.6 Stärken und Schwächen des Marktes für die Eisenbahnbranche Aserbaidschans

Die nachstehende Tabelle 2 stellt die SWOT-Analyse der Eisenbahnbranche Aserbaidschans dar.

Stärken	Schwächen
<p>Ressourcenreichtum: Aserbaidschan verfügt über erhebliche Gaspotenziale im Kaspischen Meer und exportiert Erdgas in die Türkei, nach Georgien sowie nach Italien, Griechenland und Bulgarien über den Südeuropäischen Gaskorridor. Der 1999 gegründete Staatliche Ölfond der Republik Aserbaidschan (SOFAZ) trägt zur wirtschaftlichen Stabilität und zum Wachstum des Landes bei.</p> <p>Strategische geographische Lage: Aserbaidschan hat Zugang zu wichtigen Handelsrouten und spielt eine entscheidende Rolle als Transitknotenpunkt für Energie und Güter. Dies verstärkt den wirtschaftlichen und geopolitischen Einfluss des Landes erheblich. Die Entwicklung des Mittleren Korridors unterstreicht Aserbaidschans Bedeutung für die regionale Handelsdynamik.</p> <p>Nationale und internationale Investitionen: Die Regierung nutzt die Einnahmen aus Öl- und Gasexporten, um die Verkehrs-, Kommunikations- und städtische Infrastruktur auszubauen und zu modernisieren. Dies verbessert die Konnektivität des Landes und stimuliert das Wirtschaftswachstum. Darüber hinaus fließen beispielsweise Investitionen der Asiatischen Entwicklungsbank (ADB) in den Ausbau der Schienenverkehrsinfrastruktur.</p> <p>Internationale Partnerschaften: Aserbaidschans aktive Teilnahme an internationalen Organisationen und Partnerschaften stärkt das globale Ansehen des Landes. Diese Kooperationen, insbesondere mit den Nachbarländern, spielen eine wichtige Rolle in der Entwicklung von Eisenbahnnetzen.</p>	<p>Geringe wirtschaftliche Diversifizierung: Aserbaidschan weist eine hohe Abhängigkeit von Öl- und Gasexporten auf, die etwa 50 % des BIP, rund 90 % der Exporte und etwa 50 % der Steuereinnahmen ausmachen. Die schwindenden Ölreserven stellen eine zusätzliche Herausforderung dar.</p> <p>Schwache Regierungsstrukturen und Korruption: Die politische Konkurrenz ist begrenzt, und Transparenz sowie Rechenschaftspflicht bleiben erhebliche Herausforderungen. Diese Umstände könnten potenzielle Investoren abschrecken.</p> <p>Politische Instabilität und Autoritarismus: Die Konzentration politischer Macht innerhalb der Aliyev-Familie und der regierenden Neuen Aserbaidschan-Partei hat zu Vorwürfen des Autoritarismus geführt. Diese Machtkonsolidierung behindert die politische Vielfalt und die bürgerlichen Freiheiten, was sowohl zu innerstaatlicher Instabilität als auch zu internationaler Kritik führen kann.</p> <p>Demografische Probleme: Das Land leidet unter geringem demografischem Wachstum und einer alternden Bevölkerung.</p>
Chancen	Risiken
<p>Regionale Handels- und Infrastrukturprojekte: Die Beteiligung an regionalen Handelsinitiativen und Infrastrukturprojekten, wie dem Mittleren Korridor und der Eisenbahnverbindung Baku-Tiflis-Kars, stärkt die Position Aserbaidschans als Verkehrsknotenpunkt. Diese Projekte verbessern die Konnektivität, erleichtern den Handel und ziehen ausländische Investitionen an.</p> <p>Überwindung geopolitischer Probleme: Aserbaidschan strebt danach, geopolitische Herausforderungen zu überwinden und gemeinsam an der Weiterentwicklung des Transitkorridors zu arbeiten.</p> <p>Ausbau der Gasexporte: Die wachsende europäische Nachfrage nach Erdgas bietet Aserbaidschan eine erhebliche Chance. Durch die Steigerung seiner Gasexporte, insbesondere nach dem Beginn des Ukraine-Konflikts und dank neuer Projekte im Kaspischen Meer, kann Baku seine Einnahmebasis erweitern und die Energiebeziehungen zu Europa stärken, wodurch die regionale Abhängigkeit von russischem Gas verringert wird.</p> <p>Initiativen zur wirtschaftlichen Diversifizierung: Die Einnahmen aus dem Öl- und Gassektor ermöglichen es Aserbaidschan, seine Wirtschaft durch gezielte Investitionen in verschiedene Sektoren zu diversifizieren. Regierungsinitiativen und ausländische Investitionen zur</p>	<p>Geopolitische Risiken und regionale Instabilität: Die anhaltenden Spannungen mit Armenien könnten die Stabilität Aserbaidschans und die Investitionsbereitschaft erheblich beeinträchtigen. Sporadische Zusammenstöße und ungelöste Grenzfragen haben das Potenzial, in größere Konflikte zu eskalieren.</p> <p>Volatilität auf dem globalen Energiemarkt: Schwankungen der globalen Energiepreise wirken sich direkt auf die aserbaidschanische Wirtschaft aus, da das Land stark von Öl- und Gasexporten abhängig ist. Wenn alternative Sektoren nicht ausreichend entwickelt werden, kann diese Preisvolatilität zu Einnahmestabilität, Haushaltsdefiziten und wirtschaftlicher Unsicherheit führen.</p> <p>Wirtschaftliche Ungleichheiten und soziale Unruhen: Anhaltende wirtschaftliche Ungleichheiten und soziale Ungerechtigkeiten können Unruhen und Instabilität im Land hervorrufen. Vorherrschende Korruption, hohe Arbeitslosigkeit und unzureichende soziale Dienste können die Unzufriedenheit der Bevölkerung steigern, was zu Protesten führen und die Fähigkeit der Regierung, Ordnung und Stabilität aufrechtzuerhalten, stark in Frage stellen könnte.</p>

Entwicklung dieser Sektoren können die Abhängigkeit von Kohlenwasserstoffen reduzieren und nachhaltiges Wirtschaftswachstum fördern.

Kooperationsbereitschaft der ADY zur Zusammenarbeit:

Die Aserbaidshanische Staatsbahn (ADY) zeigt sich offen für die Zusammenarbeit mit internationalen Partnern und erkennt den Bedarf an modernen Technologien in der Bahnbranche.

Technologischer Fortschritt und Innovationen: Die Förderung einer Innovationskultur und technologischen Fortschritts kann die wirtschaftliche Diversifizierung und Modernisierung vorantreiben. Durch Investitionen in Bildung, Forschung und Entwicklung sowie digitale Infrastruktur kann Aserbaidshan seine Produktivität steigern, hochwertige Arbeitsplätze schaffen und sich als starker Akteur im globalen Technologiesektor etablieren.

Quelle: Eigene Darstellung

4 Kontaktadressen

Institution	Kurzbeschreibung
Germany Trade & Invest www.gtai.com	Germany Trade & Invest (GTAI) ist die Außenwirtschaftsagentur der Bundesrepublik Deutschland. Mit 60 Standorten weltweit und dem Partnernetzwerk unterstützt Germany Trade & Invest deutsche Unternehmen bei ihrem Weg ins Ausland, wirbt für den Standort Deutschland und begleitet ausländische Unternehmen bei der Ansiedlung in Deutschland. Katrin Kossorz Wirtschaftsexpertin Villemombler Str. 76 53123 Bonn, Deutschland Tel.: +49 228 24 993-268 E-Mail: katrin.kossorz@gtai.de
Auswärtiges Amt www.auswaertiges-amt.de	Das Auswärtige Amt ist das deutsche Ministerium für Außenpolitik und kümmert sich um die deutschen Interessen im Ausland, internationale Beziehungen, Konsular Angelegenheiten und die Sicherheit deutscher Bürger im Ausland.
Deutsche Botschaft in Baku www.baku.diplo.de	Dr. Ralf Horlemann Botschafter, ISR Plaza, Nizami Street 69 1005 Baku, Aserbaidshans Tel.: +994 12 465 41-00 E-Mail: v@baku.diplo.de
Deutsch-Aserbaidshansische Auslandshandels-kammer www.ahk-baku.de	Winter Park Plaza 7. Etage Rasul Rza Str. 75 1014 Baku, Aserbaidshans Tel.: +994 12 497 63-06 E-Mail: mail@ahk-baku.de
Rödl & Partner Baku www.roedl.de	Elchin Usub Associate Partner Business Center SAT-Plaza 7. St. Bashir Safar-oglu 133 Tel.: +994 12 5944 351 E-Mail: elchin.usub@roedl.pro
GIZ Office Azerbaijan https://www.giz.de/en/worldwide/367.html	Sandra Schenke Landesdirektorin Winter Park Plaza 75, Rasul Rza street 2. Etage, Raum 202 1014 Baku, Aserbaidshans Tel.: +994 12 599 91 20-25 E-Mail: giz-aserbaidshans@giz.de
Ministerium für Digitale Entwicklung und Trans-Port der Republik Aserbaidshans https://mincom.gov.az/en	84, U.Hajibekov Street 1000 Baku, Aserbaidshans Tel.: +994 12 310 28-00 E-Mail: office@economy.gov.az
Entrepreneurship Development Fund of the Re-public of Azerbaijan www.edf.gov.az/en	172 A.Sharifzade street, 1122 Baku, Aserbaidshans Tel.: +994 12 310 23-01 E-Mail: info@ed.gov.az
Azerbaijan Export & Investment Promotion Foundation (Azpromo) www.azpromo.az/en	Neftchilar ave.32 AZ1000, Baku, Azerbaijan Tel.: +994 12 5980147 / 48 E-Mail: office@azpromo.az
Azerbaijan Caspian Shipping Company www.asco.az	Heydar Aliyev ave.,152. Chinar Plaza, Baku, Azerbaijan Tel.: +994 12 404 37 00 E-Mail: contact@acsc.az
Aserbaidshansische Eisenbahn https://ady.az/en	230 Dilara Aliyeva Str. 1010, Baku, Aserbaidshans Tel: +994 12 499 45 15 E-Mail: info@ady.az

Baku Metropolitan CJSC			20 Mikail Rafili Str. 1010, Baku, Aserbaidtschan Tel: +994 12 490 00 00
www.metro.gov.az/en			
Baku Hafen (Alat)			140 Uzeyir Hajibeyov str. 1010, Baku, Aserbaidtschan Tel.: +994 12 4934097 E-Mail: sales@portofbaku.com
www.portofbaku.com/en/			
Innopro			Design von Infrastrukturprojekten 37 Khojaly avenue 1025 Aserbaidtschan Tel.: +994 12 310 34 88 E-Mail: nfo@innopro.az
www.innopro.az/en			
Rail Trans Service			Design und Rekonstruktion von Eisenbahninfrastrukturanlagen 62 Uzeyir Hajibayli 1010 Baku Tel.: +994 12 505 94 57 E-Mail: info@rts.com.az
www.rts.com.az/e			
TransLogistika	Caspian	Baku	Internationale Fachmesse für Transport, Transit und Logistik 03.-05.06.2025 Baku Expo Center 61, Zaur Nudiraliyev st., Narimanov dist., Azerbaijan, Baku Tel.: +994 12 404 10 00 info@rts.com.az
https://translogistica.az/en/main			

Quellenverzeichnis

Alstom (2022): Alstom launches training centre in partnership with Azerbaijan Technical University
<https://www.alstom.com/press-releases-news/2022/7/alstom-launches-training-centre-partnership-azerbaijan-technical>

Alstom (2024): Alstom in Azerbaijan
<https://www.alstom.com/alstom-azerbaijan>

Coface (2024): Azerbaijan
<https://www.coface.com/news-economy-and-insights/business-risk-dashboard/country-risk-files/azerbaijan>

Dasfazit (2022): Alstom schließt Lieferung von 37 Güterzuglokomotiven an Aserbaidshans ab
<https://www.dasfazit.at/nachrichten/wirtschaft/3818.html>

Eisenbahn Kurier (2012): Stadler und die Aserbaidshansische Staatsbahn präsentieren einen neuen Schlafwagen
<https://www.eisenbahn-kurier.de/startbeitraege/4580-stadler-und-die-aserbaidshansische-staatsbahn-praesentieren-einen-neuen-schlafwagen>

GTAI (2022): Aserbaidshans treibt Wiederaufbau in Karabach voran
<https://www.gtai.de/de/trade/aserbaidshans/branchen/aserbaidshans-treibt-wiederaufbau-in-karabach-voran--693206>

GTAI (2024): Armeniens "Crossroads of Peace" soll neue Transportwege öffnen
<https://www.gtai.de/de/trade/armenien/specials/armeniens-crossroads-of-peace-soll-neue-transportwege-oeffnen-1794116>

GTAI (2024): Der Südkaukasus wandelt sich zu zentralem Transport-Hub
<https://www.gtai.de/de/trade/georgien/specials/der-suedkaukasus-wandelt-sich-zu-zentralem-transport-hub-1794106>

GTAI (2024): Instandsetzung von Schienenwegen - Zusätzliche Finanzierung. Railway Sector Development Program- Additional Financing
<https://www.gtai.de/de/trade/aserbaidshans/entwicklungsprojekte/instandsetzung-von-schienenwegen-zusaetzliche-finanzierung-1786652>

GTAI (2024): Mittlerer Korridor birgt Projekte für 18,5 Milliarden Euro
<https://www.gtai.de/de/trade/armenien/specials/mittlerer-korridor-birgt-projekte-fuer-18-5-milliarden-euro--1794112>

RailFreight (2024): Azerbaijan Railways might be the next to build a rail terminal in China
<https://www.railfreight.com/beltandroad/2024/06/18/azerbaijan-might-build-a-rail-terminal-in-china/>

RailFreight (2024): Baku-Tbilisi-Kars railway is officially open again after year-long closure
<https://www.railfreight.com/infrastructure/2024/05/23/baku-tbilisi-kars-railway-is-officially-open-again-after-year-long-closure/>

RailFreight (2024): Azerbaijan Railways' digitalisation strategy
<https://www.railfreight.com/beltandroad/2024/09/25/azerbaijan-railways-digitalisation-strategy/>

Railway Pro (2024): Stadler trains enter service in Azerbaijan
<https://www.railwaypro.com/wp/stadler-trains-enter-service-in-azerbaijan/>

Railway Supply (2024): The Azerbaijan Railways reported the launch of new Stadler trains
<https://www.railway.supply/en/the-azerbaijan-railways-reported-the-launch-of-new-stadler-trains/>

Rovshan Rustamov (2024)
https://www.linkedin.com/posts/rovshan-rustamov-b049417b_etra-activity-7243298861476192256-loea?utm_source=share&utm_medium=member_desktop

SpecialEurasia (2024): Azerbaijan SWOT Analysis
<https://www.specialeurasia.com/2024/07/21/azerbaijan-swot-analysis/>

