



Bundesministerium
für Wirtschaft
und Energie



MITTELSTAND
GLOBAL
MARKTERSCHLIESSUNGS-
PROGRAMM FÜR KMU



Nachhaltige Mobilität, Verkehrs- und ÖPNV- Lösungen und Logistik in Sri Lanka

Zielmarktanalyse im Rahmen des BMWi-Markterschließungsprogramms für KMU



Delegation der Deutschen
Wirtschaft in Sri Lanka
Delegation of German Industry
and Commerce in Sri Lanka

Impressum

Herausgeber

Delegation der Deutschen Wirtschaft in Sri Lanka (AHK Sri Lanka)

161A Dharmapala Mawatha

00700 Colombo

Sri Lanka

www.srilanka.ahk.de

Text und Redaktion

Delegation der deutschen Wirtschaft in Sri Lanka

Tel: +94 112 314364

Email: hergenroether@srilanka.ahk.de

Gestaltung und Produktion

Delegation der deutschen Wirtschaft in Sri Lanka

Stand: September 2019 **Bildnachweis** AHK Sri Lanka

Die Studie wurde im Rahmen des BMWi-Markterschließungsprogramms für das Projekt Geschäftsanbahnung Sri Lanka zum Thema nachhaltige Mobilität, Verkehrs- und ÖPNV-Lösungen sowie Logistik 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.

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	3
Abkürzungsverzeichnis	4
Tabellenverzeichnis	8
Abbildungsverzeichnis	9
Abstract	10
1. Zielmarkt allgemein	11
1.1 Länderprofil	12
1.2 Der Status Quo der nachhaltigen Mobilität in Sri Lanka	17
2. Nachhaltige Mobilität in Sri Lanka	19
2.1 Marktpotenziale und -chancen	20
2.2 Künftige Marktentwicklungen	20
2.3 Aktuelle Vorhaben, Projekte und Ziele	27
2.4 Wettbewerbssituation	38
3. Politische und rechtliche Rahmenbedingungen	40
3.1 Politische Rahmenbedingungen	40
3.2 Rechtliche Rahmenbedingungen	42
4. Technische und logistische Voraussetzungen und Verfahren, Zollinformationen	49
4.1 Technische und logistische Voraussetzungen und Verfahren	49
4.2 Zollinformationen	53
5. Einstiegs- und Vertriebsinformationen	54
5.1 Markteintrittsstrategien	54
5.2 Eintrittshemmnisse	55
5.3 Hinweise zu Finanzierungsmöglichkeiten	58
6. Anhang	61
6.1 Öffentliche Unternehmen	61
6.2 Private Unternehmen	62
6.3 Verwaltung	62
6.4 Verbände	63
6.5 Förderinstitutionen	63
6.6 Spezialisierte Kanzleien, Unternehmensberatungen und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften	64
7. Quellenverzeichnis	67

Abkürzungsverzeichnis

ADB - Asian Development Bank

AP - Advance Payment

APTA – Asia Pacific Trade Agreement

BIA – Bandaranaike International Airport

Bill. - Milliarden

BIP - Bruttoinlandsprodukt

BRI – Belt and Road Initiative

BOI - Board of Investment

ca. – circa

CACP – Commission of Agriculture and Costs

CCCC – China Communication Construction Company

CDP – Conserved Domain Database

ChAdeMo – “CHArge de MOve”

CIA – Central Intelligence Agency

CICT – Colombo International Container Terminal

CIF - Cost, Insurance and Freight

CIFC – Colombo International Financial City

CLR – Colombo Light Rail Transit

CMPort – China Merchants Port Holdings

CMTA – Ceylon Motor Traders Association

ECT – East Container Terminals

EFF – erweiterte Fondsfazität

EPF – Employees Provident Fund

EU - Europäische Union

EUR – Euro

EXIM – Export Import Bank

FCAU – Food Control Administration Unit

GPA – Government Procurement Agreement

GSP - Generalised Scheme of Preferences

GSP+ - Generalised Scheme of Preferences for Vulnerable Low and Lower-middle Income Countries

GSTP – Global System of Trade Preferences

HIP – Hambantota International Port
HIPG – Hambantota International Port Group
HIPS – Hambantota International Port Services Company
ICC – Internationale Handelskammer
ICE – Immigration and Customs Enforcement
ICLP – Institut für die Förderung des Handelsrechts und Praxis
ICT – Information and Communication Technology
IEC – International Electro technical Commission
INDC – Intended National Determined Contribution
IOC – Indian Oil Corporation
IRIP – Integrated Road Investment Programme
ISO – International Organization for Standardization
ITC – International Trade Centres
IWF – Internationaler Währungsfond
ISFTA – Indo-Sri Lanka Free Trade Agreement
JCT – Jaya Container Terminal
JICA – Japan International Corporation Agency
KfW – Kreditinstitut für Wiederaufbau
KMU - Kleine und mittelständische Unternehmen
kW – Kilowatt
kWh – Kilowattstunde
LIBOR – London Inter-Bank Offered Rate
LCB – lizenzierte Geschäftsbanken
LKR – sri-lankische Rupien
LLC – Limited Liability Company
LNG – Liquefied natural gas, Flüssigerdgas
LPG – Liquefied petroleum gas, Verflüssigtes Erdölgas
LPI – Logistik Performance Index
LSB – lizenzierte Spezialbanken
LSCI – Liner Shipping Connectivity Index
LTTE – Liberation Tigers of Tamil Ealam
MCC – Millennium Challenge Corporation
MIGA – Multilateral Investment Guarantee Agency

Mio. – Millionen

MMWD – Ministry of Megapolis and Western Development

MoC – Memorandum of Corporation

Mrd. – Milliarden

MwSt. – Mehrwertsteuer

NDC – Nationally Determined Contributions

NTM – nichttarifäre Maßnahmen

OECD – Organisation for Economic Cooperation and Development

ÖPNV – öffentlicher Personennahverkehr

PAL – Hafen- und Flughafensteuer

PD - Primärhändler

PLC - Public Limited Company

PPP – Public Private Partnerships

PSFTA – Pakistan – Sri Lanka Free Trade Agreement

PUCSL – Public Utilities Commission of Sri Lanka

PuP – Public Partnerships

PWC – PricewaterhouseCoopers

RFC – registrierte Finanzunternehmen

RORO – Roll-on/Roll-off

SAARC – South Asian Association for Regional Cooperation

SAE – Society of Automotive Engineers

SAFTA – South Asian Free Trade Area

SAGT – South Asia Gateway Terminals

SIFCO – Special Infrastructure Company

SLAB – Sri Lanka Accreditation Board

SLC – Spezialleasinggesellschaften

SLPA – Sri Lankan Port Authority

SLSI – Sri Lankan Standards Institution

SPS – Agreement on Sanitary and Phytosanitary

SRL – Sozialversicherungsausgaben

STEP – Special Terms for Economic Partnership

TBS – Agreement on Technical Barriers to Trade

TBT – technische Handelshemmnisse

TEU – twenty-foot equivalent unit

TFA - Trade Facilitation Agreement

TIN - Tax Identification Number

TOC – Terminal Operations Company

u.a. - unter anderem

UDA – Urban Development Authority

UN – Vereinte Nationen

UNFCCC – United Nations Framework Convention on Climate Change

UNP – United National Party

USD - US-Dollar

VAT – Value Added Tax

vgl. – vergleiche

WEF – Wirtschaftsforum

WTO – World Trade Organization

z.B. – zum Beispiel

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Internationale Handelsabkommen Sri Lankas	16
Tabelle 2: Aktive Ausschreibungen der ADB für Sri Lankan Railways.....	26
Tabelle 3: Projekte im Eisenbahnsektor	27
Tabelle 4: Der Hafen von Hambantota in Zahlen.....	50
Tabelle 5: Geschäftsbanken in Sri Lanka	60

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Sri Lankas Provinzen.....	13
Abbildung 2: Strategische Lage Sri Lankas	14
Abbildung 3: Die Wasserstoff-Wertschöpfungskette.....	22

Abstract

Sri Lanka ist entsprechend der Weltbank ein Land mit mittlerem Einkommen im oberen Bereich (Upper-Middle-Income Country) in Südasien, das seit Ende des Bürgerkrieges im Jahr 2009 wirtschaftlich durchschnittlich um 5% gewachsen ist. Sri Lanka verfügt heute im Vergleich zu den südasiatischen Nachbarn über eine relativ gute Infrastruktur. Hinter Indien belegt Sri Lanka im World Logistic Performance Index der Weltbank Platz 2 in Südasien.¹ Zudem hat sich Sri Lanka bereits aufgrund seiner logistisch guten Lage in Asien zu einem Logistikhub entwickelt und zeigt Initiative, sich überdies als Handelshub zu etablieren und zu einem der Top-Handelsstandorte Asiens zu werden.

Getrieben wurde der wirtschaftliche Aufschwung vor allem durch ausländische Direktinvestitionen. 2018 war mit einem Gesamtvolumen von USD 2,3 Mrd. ein Rekordjahr für ausländische Direktinvestitionen.² Mehr als 50% der Investitionen kamen aus der VR China und Hong Kong. 2019 entwickelt sich weiterhin positiv, bisher wurden USD 4,6 Mrd. genehmigt.³ In den letzten Jahren war der Tourismussektor mit entscheidend für das Wirtschaftswachstum. So bereisten im Jahr 2018 2,3 Mio. Touristen Sri Lanka, was einen Rekordwert (+ 13 %) darstellte.

Im Rahmen der Zielmarktanalyse „**Nachhaltige Mobilität, Verkehrs- und ÖPNV-Lösungen und Logistik**“ geht es darum Lösungen aufzuzeigen, die Mobilität und Versorgungsströme langfristig gewähren, wirtschaftlich tragfähig sind und gleichzeitig die Umwelt schützen. Durch den Verkehr sind insbesondere urbane Regionen wie Colombo mit stetigem Wachstum erheblichen Belastungen für Gesundheit und Umwelt ausgesetzt. Gleichzeitig ist auch in Sri Lanka Mobilität ein zentrales Element für die gesellschaftliche und wirtschaftliche Entwicklung von Regionen, sowie von Industrie- und Dienstleistungsgesellschaften. Eines der umweltpolitischen Ziele in Sri Lanka ist es, den notwendigen Verkehr nachhaltig und effizient zu gestalten, um ein potenzielles Wachstum der Wirtschaft zu unterstützen und die Lebensqualität zu steigern. So hat die Regierung den Aufbau energieeffizienter und ökologisch nachhaltiger Verkehrssysteme bis 2030 als offizielles Ziel in seine Richtlinien, die sog. Nationally Determined Contributions, aufgenommen.⁴ Die Herausforderung besteht darin, nicht nur für die unmittelbare Zukunft Mobilitätslösungen zu finden und zu präsentieren, sondern weitreichende und vorausschauende Konzepte zu entwickeln und umzusetzen.

Ein Schwerpunkt wird sein, innovative Technologien in Verkehrs- und Logistiksystemen einzubinden, um die Energieeffizienz zu steigern und CO₂-Emissionen – auch im Rahmen der COP 21-Verpflichtungen – zu senken. In Bezug auf die Senkung der CO₂-Emissionen ist eine Weiterentwicklung in der Elektro- und Wasserstoffmobilität notwendig.

Mit Blick auf die **Nachhaltigkeitsfrage** ist zu erwähnen, dass Sri Lanka traditionell als umweltbewusst bezeichnet werden kann. In diesem Kontext spielen auch erneuerbare Energien bei den Klimazielen der sri-lankischen Regierung eine große Rolle. Sri Lanka hat sich als Mitglied des Climate Vulnerable Forum das

¹ The World Bank. “Global Ranking 2018”. 2018

² German Trade and Investment (GTAI). 2019

³ Ashwin Hemmathagama. “FDI projects worth \$ 4.6 bn approved: Malik”. Daily FT. 2019

⁴ Climate Change Secretariat. “Readiness Plan for Implementation of Intended Nationally Determined Contributions (INDCs) 2017 – 2019”. 2016

Ziel gesetzt, bis 2050 100 % des Energiebedarfs im Land mit erneuerbaren Energien zu decken. Bis 1990 wurden 100 % des Stroms aus Wasserkraftwerken generiert, seitdem wurde aufgrund des anhaltenden Wirtschaftswachstums die Energieversorgung diversifiziert. Somit werden Vorschläge für nachhaltige Logistik und Mobilität nicht nur auf Regierungsebene, sondern auch in der breiten Masse der Bevölkerung auf Zuspruch treffen. In den vergangenen Jahren stieg die Zahl der registrierten Elektrofahrzeuge exponentiell an und 2018 betrug die Anzahl registrierter Elektroautos 4.659.⁵ Neben den registrierten Elektroautos ist auch eine Reihe an dreirädrigen Elektrofahrzeugen, Motorrädern, Hybridfahrzeugen und Trucks zugelassen. Registrierte Hybridfahrzeuge belaufen sich auf ca. 1.200 Stück (Januar 2019).⁶ Im Jahr 2017 gab es 50 Ladestationen für Elektrofahrzeuge in Sri Lanka. Gleichzeitig hat sich trotz sehr hoher Steuern auf importierte Fahrzeuge (Elektrofahrzeuge ausgenommen) deren Anzahl seit 2012 fast verdoppelt und es ist anzunehmen, dass dieser Trend in Anbetracht einer wachsenden Mittelschicht anhalten wird.

Elektrofahrzeuge werden lediglich mit einer Luxussteuer in Höhe von 60 % belegt, sofern der Preis des Kfz über LKR 6 Mio. (ca. EUR 30.000) liegt.⁷ Mit dem Haushaltsgesetz 2019 wurden Elektrofahrzeuge bis 50 kW von der Excise Duty (Importmehrwertsteuer, National Building Tax, Port and Airport Levy und Zoll) ausgenommen. Für Hybridfahrzeuge wurden die Steuern gesenkt, der Luxussteuerfreibetrag von LKR 3,5 Mio. auf LKR 4 Mio. LKR (ca. EUR 20.000) angehoben.

Zukünftige mobilitätsbezogene Infrastrukturprojekte der Regierung sind vor allem der Ausbau des Schienensystems, des Hafens, der Infrastruktur rund um den Hafen und des Flughafens von Colombo. Soweit der Hafenausbau betroffen ist, gilt es insbesondere das Upgrade als Smartport sowie die aus der IMO gerierende Verpflichtung, den Schwefelgehalt in Treibstoffen auf 0,5% zu reduzieren, zu erwähnen. Weiterhin ist hervorzuheben, dass die Terminalbetreiber des Hafens verstärkt auf den Einsatz von E-Fahrzeugen setzen. Außerdem wird im Hinblick auf solar- und wasserstoffbetriebene Tuk Tuks geforscht, sowie Pläne für E-Busse und Hybridbusse erstellt. Dies bietet gute Geschäftsmöglichkeiten für deutsche Unternehmen.

Weitere Betätigungsfelder bietet der geplante Logistik-Korridor, der die Infrastruktur rund um den Hafen durch ein hocheffizientes Schnellstraßen- und Bahnnetzwerk verbessern und ein spezialisiertes Logistikcluster entwickeln soll. Um Abläufe zu optimieren und zu digitalisieren, werden zudem moderne IT-Systeme benötigt.

1. Zielmarkt allgemein

Die nachfolgenden Ausführungen sollen dazu dienen, einen umfassenden Überblick über den Wirtschaftsstandort Sri Lanka zu geben. Zuerst wird kurz auf die Geographie und Bevölkerung eingegangen, gefolgt von einem Überblick über Wirtschaft und Handel im Inselstaat. Schließlich wird als Einführung der Status quo der nachhaltigen Mobilität in Sri Lanka präsentiert.

⁵ AHK Sri Lanka. "The hub of South Asia". 2018

⁶ LBO. "Sri Lanka's vehicle registrations rebounds in Jan 2019". 2019

⁷ Lahiru Fernando. "All you need to know about the new vehicle taxes". 2019

1.1 Länderprofil

Geographie und Bevölkerung

Die Demokratische Sozialistische Republik Sri Lanka ist mit 65.610 km² Fläche fast so groß wie das Bundesland Bayern (70.542 km²).⁸ Sri Lanka ist ein Inselstaat im Indischen Ozean südöstlich von Indien mit einer Küstenlänge von über 1.340 km. Vom nördlichsten zum südlichsten Punkt der Insel sind es 445 km, vom östlichsten zum westlichsten 225 km.⁹

Die Bevölkerung von derzeit 21,7 Mio. wächst um 1,05 % pro Jahr.¹⁰ Die dominanten Ethnien in Sri Lanka sind die Singhalesen, zu denen 74,9 % der Bevölkerung zählen, und die Tamilen, die 15,4 % der Bevölkerung ausmachen. Eine weitere größere Bevölkerungsgruppe arabischen Ursprungs, die allgemein als sri-lankische Moors bezeichnet wird, macht 9,2 % aus. Weiterhin gibt es Minderheit von ca. 37.000 Euroasiaten, die als Burgher bezeichnet werden. Entsprechend ist die dominierende Religion in Sri Lanka der Buddhismus, der von 70,2 % der Bevölkerung, hauptsächlich Singhalesen, praktiziert wird, gefolgt vom Hinduismus, der mit 12,6 % die dominierende Religion unter den Tamilen ist. Weniger als 10 % der Bevölkerung sind Muslime.¹¹ Christen machen ca. 7,4 % der Bevölkerung aus. Singhalesisch und Tamilisch sind die offiziellen Amtssprachen Sri Lankas. Englisch wird als Verkehrssprache genutzt und wird des CIA World Factbooks zufolge ungefähr von 10 % der Bevölkerung gesprochen.¹² Die Alphabetisierungsrate liegt entsprechend des Human Development Index (HDI) bei knapp 91,2 % (2016) der über 15-Jährigen¹³. Damit steht Sri Lanka im HDI, wie bei vielen anderen sozialen Indikatoren wie Lebenserwartung oder Säuglingssterblichkeit, deutlich besser da als die anderen südasiatischen Staaten. Das Schulsystem wurde zu Zeiten der britischen Kolonialherrschaft etabliert, der Besuch staatlicher Schulen ist kostenlos.¹⁴

⁸ Statista. 2017

⁹ Topographic Map, 2017

¹⁰ German Trade and Investment (GTAI). 2019

¹¹ indexmundi. "Sri Lanka Demographics Profile 2018". 2012

¹² CIA. 2012

¹³ UNDP. 2018

¹⁴ BAMF. 2014

Abbildung 1: Sri Lankas Provinzen



Wirtschaft und Handel

Auf Grundlage des BIP pro Kopf wird Sri Lanka entsprechend der Weltbank als Land mit mittlerem Einkommen im oberen Bereich (Upper-Middle-Income Country) eingestuft. Am BIP pro Kopf gemessen ist Sri Lanka – die Malediven ausgenommen - mit USD 3.837 das reichste Land in Südasien.

Nach einem wirtschaftlichen Aufschwung nach Ende des Bürgerkrieges benötigte Sri Lanka im Jahr 2016 nichtsdestotrotz Unterstützungen der Weltbank und des Internationalen Währungsfonds. Die Zahlung ist an ein Reformprogramm gebunden, das drei Hauptziele verfolgt: die Wettbewerbsfähigkeit des Privatsektors zu fördern, mehr Transparenz im öffentlichen Sektor zu schaffen und die Nachhaltigkeit von Regierungsausgaben zu garantieren.¹⁵ Das Haushaltsdefizit bleibt hoch und lag in den vergangenen Jahren kontinuierlich über dem Wirtschaftswachstum.

Die Inflationsrate des Landes wird für 2019 auf 4,5 % geschätzt.¹⁶ Sri Lankas Währung ist die Sri-Lanka-Rupie (LKR). Im Jahr 2018 betrug die Inflationsrate noch 4,3 %.¹⁷

Der größte Absatzmarkt für Sri Lankas Exporte sind die USA mit 24,9 %, gefolgt von dem Vereinigten Königreich, an das 8,9 % der Exporte gehen. Deutschland steht mit 4,7 % der Exporte hinter Indien auf Platz vier.¹⁸ Insgesamt stiegen die sri-lankischen Exporte nach Deutschland um 6,8 % in 2018 auf EUR 703,1 Mio. an.¹⁹

In den letzten Jahren haben sich die Beziehungen zwischen Sri Lanka und Deutschland intensiviert. Deutschland ist seit Jahren einer der wichtigsten Handelspartner Sri Lankas, das eines der wenigen Länder ist,

¹⁵ The World Bank “FAQ: Second Equitable Growth and Job Creation Programmatic Development Policy Financing”. 2019

¹⁶ GTAI. 2019

¹⁷ GTAI. 2019

¹⁸ International Trade Centre. 2017

¹⁹ GTAI. 2019

bei denen der langjährige Exportweltmeister ein Handelsdefizit aufweist.²⁰

So hat Deutschland selbst im Jahr 2018 Waren im Wert von EUR 315 Mio. nach Sri Lanka exportiert.²¹ Hauptproduktgruppen waren Maschinen (20,7 %), sonstige Fahrzeuge (20,2 %) und chemische Erzeugnisse (12,2 %), Mess-/Regeltechnik (7,4 %), Elektrotechnik (6,1 %), Kfz und Kfz-Teile (5,8 %) und schließlich Textilien und Bekleidung (5,0 %)²². Bei den Hauptlieferländern nach Sri Lanka liegt Indien mit 21 % auf Rang 1, gefolgt von China mit knapp 20 %, den Vereinigten Arabischen Emiraten mit 7 %, Singapur mit 6 %, Japan mit knappen 5 % und den USA mit knappen 4 %.²³

Aufgrund der strategisch günstigen Lage Sri Lankas auf halbem Weg zwischen Singapur und der Arabischen Halbinsel ist das Land ein wichtiger Standpunkt für den maritimen Güterhandel in Asien. Folgende Abbildung verdeutlicht die strategische Lage Sri Lankas im Indischen Ozean. Die besondere Lage der Insel, die sich mit den Seerouten, der so genannten Seidenstraße, zwischen Europa und dem Fernen Osten überschneidet, gibt ihr einen strategischen Vorteil als globale Logistikkreuzung.

Abbildung 2: Strategische Lage Sri Lankas



Der **Hafen** von Colombo ist der größte Hafen Sri Lankas und zudem der größte Hafen Südasiens. Er belegte 2018 in Bezug auf die Connectivity entsprechend des Drewry Port Connectivity Index weltweit Platz Nr. 11 und bzgl. der Größe des Hafens Platz Nr. 22.²⁴

2018 hatte der Hafen Colombo die größte Wachstumsrate an Containerumschlag weltweit (+15,6%), es wurden über den Hafen von Colombo 7 Mio. Standardcontainer (TEU) verfrachtet.²⁵ Zum Vergleich: Der Hamburger Hafen schlug im gleichen Jahr 8,7 Mio. TEU (twenty-foot equivalent unit) um. Verglichen allerdings mit Singapur, dessen Hafen mit einer Kapazität von 50 Mio. TEUs der größte der Welt ist, wird deutlich, dass Sri Lanka das Potenzial als Handelshafen noch nicht vollständig ausgeschöpft hat.²⁶

Die Sri Lanka Port Authority plant einen weiteren Ausbau, mit dem Ziel in 2021 eine Kapazität von 11 Mio.

²⁰ Auswärtiges Amt. 2019

²¹ GTAI. 2019

²² GTAI. 2019

²³ GTAI. 2019

²⁴ Nishtha Chadha. „Are Japan and India taking over the Colombo Port?“. 2019

²⁵ AHK Sri Lanka. „The hub of South Asia. 2018

²⁶ Daily FT. „Development of Indian Ports and its impact on Sri Lankan Port performance“. 2018

TEU, zu erreichen. Zudem ist eine Weiterentwicklung des CICT-Terminals geplant. Konkret soll eine Verlängerung zum West-Terminal stattfinden, um die Verbesserung der Tiefseewasserkapazitäten zu erreichen und damit den Zugang für sog. Ultra Large Container Vessels zu ermöglichen.²⁷

Zudem haben Sri Lanka, Indien und Japan ein Memorandum of Corporation (MoC) für die Entwicklung des lang erwarteten East Container Terminals (ECT) im Hafen von Colombo im Mai 2019 unterzeichnet.²⁸ Nach der Fertigstellung des ECT-Terminals soll insgesamt eine Verfrachtung von 11 Mio. TEU pro Jahr erreicht werden.²⁹

Aufgrund der strategischen Lage Colombos und der Tatsache, dass es Indien bisher nicht gelungen ist, ausreichend Containerterminalkapazitäten für das wachsende Volumen an Importen und Exporten aufzubauen, steuern viele größere Containerschiffe mit Fracht für oder aus Indien, den Hafen in Colombo an. Dort werden die Güter auf kleinere Schiffe umgeladen und nach Indien transportiert.

Auch die **Tourismusbranche** in Sri Lanka wächst. Während 2015 insgesamt noch 1,8 Mio. internationale Touristen das Land besuchten, waren es 2018 schon über 2.3 Mio. Jedoch ist aufgrund der Oster-Anschläge 2019 in Sri Lanka die Zahl der Touristen deutlich zurückgegangen. So sank die Zahl der Touristenankünfte im Juni 2019 im Vergleich zum Vorjahr um 57 % auf 63.072. Jedoch konnte im Juli 2019 zum ersten Mal seit den Oster-Anschlägen die 100.000-Marke an Touristen überschritten werden. Somit war im August 2019 lediglich noch ein Rückgang von ca. 28 % im Vergleich zu 2018 zu verzeichnen.³⁰ Die nach den Oster-Anschlägen erhobenen Ausnahmezustandsregelungen in Sri Lanka wurden am 22. August 2019 aufgehoben.³¹

Folgende Tabelle 1 listet die wirtschaftlichen **Abkommen** auf, welche Sri Lanka auf internationaler Ebene mit Partnerländern unterzeichnet hat. Hierzu zählen bi- und multilaterale Freihandelsabkommen und allgemeine Präferenzabkommen. Sri Lanka hat im Juni 2016 offiziell erneut den Antrag auf das GSP (Generalised Scheme of Preferences) bei der EU gestellt, nachdem von 2005 bis 2010 dieses aufgrund von Defiziten in der Umsetzung von UN-Menschenrechtskonventionen ausgesetzt wurde. Das ist ein Handelsabkommen, welches Entwicklungs- und Schwellenländern erlaubt, gegen verringerte oder ohne Zollgebühren ihre Exporte in die EU einzuführen. Die EU stimmte dem Antrag zu und das GSP+ (Generalised Scheme of Preferences for Vulnerable Low and Lower-middle Income Countries) wurde im Mai 2017 wieder eingeführt. Durch diese Zollkonzession erhielt Sri Lanka einen ausgedehnten Marktzugang zur EU für über 7.200 Produkte.

Neben Afghanistan, Bangladesch, Bhutan, Indien, den Malediven, Nepal und Pakistan ist Sri Lanka außerdem Mitglied der South Asian Association for Regional Cooperation (SAARC). Ziel der SAARC ist eine Verbesserung der wirtschaftlichen und politischen Beziehungen der Länder.

Darüber hinaus ist Sri Lanka 1997 dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zum Schutz der

²⁷ Board of Investment Sri Lanka & Colombo Port Authority

²⁸ AHK Sri Lanka. „Newsletter Mai 2019“. 2019

²⁹ Board of Investment Sri Lanka & Colombo Port Authority

³⁰ Sri Lanka Tourism Development Authority. 2018 / Trading Economics. Sri Lanka Tourist Arrivals

³¹ Auswärtiges Amt. 2019

Meeresverschmutzung durch Schiffe (International Convention for the Prevention of Marine Pollution from Ships – MARPOL 73/78) beigetreten, mit welchem sich weltweit Staaten umfassend dazu verpflichtet haben, das schiffsbedingte Einleiten von Schadstoffen zu verhüten.

Tabelle 1: Internationale Handelsabkommen Sri Lankas

Abkommen ³²	Länder und Partner
Freihandelsabkommen – Bilateral in Kraft	Singapur ³³ , Pakistan (<i>PSFTA</i>) ³⁴
Freihandelsabkommen – Bilateral in Verhandlung	China, Indonesien, Malaysia, Bangladesch ³⁵
Freihandelsabkommen – Bilateral in (Nach-) Verhandlung	Indien (<i>ISFTA</i>), Thailand ³⁶
Freihandelsabkommen – Multilateral	South Asian Association for Regional Cooperation - <i>SAARC</i> (Afghanistan, Bangladesh, Bhutan, Indien, Malediven, Nepal, Pakistan, Sri Lanka), South Asian Free Trade Area - <i>SAFTA</i> (Afghanistan, Bangladesh, Bhutan, Indien, Malediven, Nepal, Pakistan, Sri Lanka), Asia-Pacific Trade Agreement - <i>APTA</i> , Global System of Trade Preferences among Developing Countries - <i>GSTP</i>
Allgemeines Präferenzsystem Plus (Generalized System of Preferences Plus)	Europäische Union
Allgemeines Präferenzsystem (Generalized System of Preferences)	USA

Internationale Geber

Sri Lanka bekommt Unterstützung durch den **Internationalen Währungsfond (IWF)**. Am 13. Mai 2019 hat das Exekutivdirektorium des IWF die fünfte Überprüfung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit Sri Lankas im Rahmen des durch die erweiterte Fondsfazilität (EFF) unterstützten Programms abgeschlossen. Nach Abschluss dieser Überprüfung werden rund USD 164,1 Mio. bereitgestellt, sodass die Gesamtausgaben im Rahmen der Vereinbarung rund USD 1.155 Mrd. betragen. Der Vorstand stimmte auch einer Verlängerung bis zum 2. Juni 2020 unter Neueinteilung der restlichen Auszahlungen zu.³⁷

Seit 1966 ist die **ADB** ein starker Partner für Sri Lanka. Darlehen und Zuschüsse sowie technische Unterstützung in einem Gesamtwert von USD 9,7 Mrd. wurden Sri Lanka bisher zu gestanden.³⁸ Die ADB ist Sri Lankas größte Quelle, wenn es um multilaterale Entwicklungshilfe geht. Gemessen an der kumulierten Anzahl an geliehenen Geldern, Zuschüssen und technischer Unterstützung, die Sri Lanka von der ADB für eine Vielzahl an Sektoren erhält, wurden bisher USD 2.697,46 Mio. dem Transportsektor zugesprochen. Dies entspricht, am Gesamtvolumen gemessen 27,95 % und stellt somit den am stärksten finanzierten Sektor dar.

Die ADB stellte zuletzt im August 2019 ein Darlehen in Höhe von USD 161 Mio zur Modernisierung des sri-

³² Central Bank of Sri Lanka & Sri Lanka Customs

³³ Divya Hundlani und Ganeshan Wignaraja. „Sri Lanka-Singapore FTA: A new dawn?“. 2018

³⁴ Department of Commerce. „Pakistan – Sri Lanka Free Trade Agreement (PSFTA)“

³⁵ Colombo Page News Desk. „Bangladesh, Sri Lanka to expedite FTA“. 2017

³⁶ The Nation Thailand. „Thailand, Sri Lanka to step up efforts for FTA“. 2018

³⁷ DailyFT. 2019 & IMF. 2019

³⁸ ADB Fact Sheet. „Asian Development Bank and Sri Lanka: Fact Sheet“ 2019

lankischen Eisenbahnsektors bereit, vgl. 2.3.

ADB's Strategie für Sri Lanka in den Jahren 2018 bis 2022 fokussiert sich, neben dem Ausbau der Energieinfrastruktur und dem städtischen Infrastrukturnetz, auf den Bau einer qualitativ hochwertigen Infrastruktur für den Transportbereich.

Im Transportbereich finanziert die auf USD 1,7 Mrd. bezifferte Multitranchen Straßeninvestment Programme und verbessert dabei auf 6.500 km den ländlichen Zugang zu Straßen in allen neun Provinzen Sri Lankas.

Interkulturelles & Doing Business in Sri Lanka

Sri Lanka ist ein buddhistisches Land, das jedoch von seiner multiethnischen und -religiösen Zusammensetzung geprägt ist. In der Geschäftswelt ist die Umgangssprache Englisch. Aufgrund des regen Austausches von Visitenkarten, ist empfehlenswert solche dabeizuhaben. Im geschäftlichen wie persönlichen Umgang werden Zuvorkommen und Güte wertgeschätzt, die Wahrung des Gesichts und authentisches Agieren hat Priorität (Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Höflichkeit). Gerne wird auch zum gemeinsamen Essen eingeladen, wobei man den potenziellen Geschäftspartner näher kennenlernt. Ein Gastgeschenk wird dabei als aufmerksam wahrgenommen und trägt zum ersten guten Eindruck bei. Es ist jedoch üblich, dass das Geschenk nicht vor anderen geöffnet wird, sondern erst später im Privaten, da die Geste des Schenkens wertgeschätzt wird und nicht die Größe oder der Wert des Geschenks. Wie in anderen asiatischen Ländern gilt die linke Hand als unrein und sollte daher nicht zur Begrüßung oder Bezahlung verwendet werden. Unbedingt ist darauf zu achten, dass man den zahlreichen Buddha-Statuen nicht den Rücken zuwendet, da dies als Beleidigung der Religion angesehen wird.

1.2 Der Status Quo der nachhaltigen Mobilität in Sri Lanka

Der Transportsektor in Sri Lanka ist eine der größten Verursacher der Treibhausgasemissionen im Lande. Aus diesem Grund ist eine Eindämmung und Kontrolle von Kohlenstoffemissionen im Transportsektor Sri Lankas elementar um Sri Lankas Unterzeichnung des Pariser Abkommens (COP21), zu unterstützen. Um die Ziele des COP21 zu erreichen, muss Sri Lanka Initiativen einleiten, die nachhaltig zu einer Verringerung der Meeres- und Umweltbelastung führen.

Insgesamt befanden sich auf Sri Lankas Straßen im Jahr 2018 mehr als 800.000 Autos, ca. 1,16 Mio. Tuk Tuks und ca. 4,3 Mio. Motorräder. Zudem waren in 2018 über 6.000 Busse in Betrieb.³⁹ Sri Lankan Railways transportiert über 137 Mio. Passagiere und 2 Mio. t Fracht pro Jahr.

Im Rahmen des Pariser Abkommens hat Sri Lanka bereits eigene nationale Klimaschutzziele veröffentlicht (Intended National Determined Contribution (INDCs))⁴⁰, welche auch den Verkehrssektor umfassen: Verlagerung von Fahrgästen von privaten auf öffentliche Verkehrsmittel, Verbesserung der Qualität der Kraftstoffnormen zur Verringerung der Treibhausgasemissionen, Elektrifizierung von Dreiradfahrzeugen zur Verringerung der Emissionen.

³⁹ Ministry of Transport & Civil Aviation. "Sri Lanka Transport Board". 2018

⁴⁰ Eingereicht gemäß den Beschlüssen des United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC)

Gesetzliche Grundlagen zur Emissionsregulierung

An gesetzlichen Grundlagen im Bereich der Emissionsregulierung sind das Nationale Umweltgesetz von 1980 (Nr. 47) und die Nationalen Umweltvorschriften (Normen für die Einfuhr von Luft, Kraftstoffen und Fahrzeugen) Nr. 01 2003 zu nennen. Diese Normen regeln in erster Linie Abgasstandards für Fahrzeuge und geben Vorgaben für die Höhe des CO₂-Ausstoßes für Benzin- und Dieselfahrzeuge. Das Gesetz ermächtigt zur Errichtung von Prüfstellen für Fahrzeugemissionen, welche die Abgaswerte von Kfz überprüfen und bescheinigen. Auch gelten danach für den Import von Fahrzeugen nach Sri Lanka bestimmte Emissionsstandards.⁴¹

Darüber hinaus hat die Regierung den Aufbau energieeffizienter und ökologisch nachhaltiger Verkehrssysteme bis 2030 als offizielles Ziel in seine Richtlinien, die sog. Nationally Determined Contributions (NDC), aufgenommen. In den NDCs ist als weiteres Ziel verankert, Fahrgäste von privaten auf öffentliche Verkehrsmittel zu verlagern, was u.a. durch die Einführung eines Park-and-Ride-Systems erreicht werden soll. Weiter verlangen die Richtlinien, eine Reduzierung der Verkehrsüberlastung zu erreichen. Dies soll konkret doch den Aus- und Neubau von Autobahnen und eine Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene erzielt werden.⁴²

Auch im Hinblick auf Motoren hat bereits eine Standardisierung im Bereich des Straßen- und Eisenbahnnetzes stattgefunden. Um eine Reduzierung der Emissionen zu erreichen, hat das Umweltministerium im Juli 2018 angekündigt, dass alle Fahrzeuge und Motoren, die importiert oder lokal montiert werden, den europäischen Euro 4-Standards entsprechen müssen. Dazu wurden die National Environmental Regulations (No. 1) verabschiedet, welche seit dem 1. Juli 2018 die Standards und den Nachweis der Einhaltung über Zertifikate vorgeben.⁴³

Die vorgeschriebene Euro 4-Norm wird die Sicherheitsstandards einschließlich Sicherheitsgurten und Airbags gewährleisten.

Schließlich war Sri Lanka einer der 195 Staaten, die das Pariser Abkommen auf der 21. United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC) zur Bekämpfung der globalen Erwärmung in Paris unterzeichnet haben. Präsident Maithripala Sirisena legte Sri Lankas Ratifizierungsurkunde des Pariser Abkommens der UN-Generalversammlung am 21. September 2016 in New York vor. Das Pariser Abkommen trat anschließend am 4. November 2016 nach Erreichen zweier Schwellenwerte in Kraft.

Langfristiger Mobilitätsplan für Sri Lanka

Die Ceylon Motor Traders Association (CMTA), eine Organisation aus dem Privatsektor, plant die Aufstellung eines Mobilitätsplans für die nachhaltige Automobilindustrie für Sri Lanka in Zusammenarbeit

⁴¹ Rukman Senanayake. 2003

⁴² Ministry of Mahaweli Development and Environment Sri Lanka. "Nationally Determined Contributions". 2016

⁴³ Maithripala Sirisena. 2018

mit der Ceylon Chamber of Commerce, der Weltbank und der ADB. Angedacht ist, dass Rahmenbedingungen von der Industrie definiert und an die Regierung herangetreten werden. Idealerweise sollten diese Regierung angenommen und umgesetzt werden. CMTA hat bereits Gespräche mit Industriegruppen, der Weltbank und ADB, sowie Forschungsagenturen und Regierungsmitgliedern gestartet.⁴⁴

Geplant ist durch internationale Geldgeber einen Berater, der auf den Bereich „future mobility technology“ spezialisiert ist, damit zu beauftragen die sri-lankischen Anforderungen zu analysieren und Empfehlungen abzugeben.

Die Automobilindustrie befindet sich im Umbruch, der von internationalen Entwicklungen, wie z.B. Fahrgemeinschaften, autonomes Fahren angeführt wird.

Aktuell finanziert die ADB bereits den Bau von Straßen und die Entwicklung des öffentlichen Transportsektors.

Die Millennium Challenge Corporation (MCC) investiert hohe Millionenbeträge (USD) in Sri Lanka. Allgemein belaufen sich diese auf USD 480 Mio. verteilt über 5 Jahre. Die Investitionssumme soll vor allem im Rahmen von Infrastrukturprojekten und bei der Planung der Transportlogistik verwendet werden. Konkret soll dadurch die Effizienz und Kapazität des Straßennetzes und des Bussystems in der Metropolregion Colombo erhöht und gleichzeitig die Kosten für den Personen- und Güterverkehr zwischen der zentralen Region des Landes und den Häfen im Rest des Landes gesenkt werden.⁴⁵

Die Weltbank ist daran interessiert privat-öffentliche Partnerschaften zu initiieren, die einen Fokus auf den öffentlichen Nahverkehr legen.

2. Nachhaltige Mobilität in Sri Lanka

Sri Lanka konnten in 2012 weniger als 1 % der globalen Treibhausgasemissionen zugerechnet werden, hingegen sind es 2017 nur ca. 0,064 %.⁴⁶ Trotz der Tatsache, dass Sri Lanka im internationalen Vergleich als „emissionsarmer“ Staat bezeichnet werden kann, ist eine nachhaltige Mobilitätslösung für das Land unabdingbar. Sri Lanka bekam die Folgen des Klimawandels nach dem Tsunami 2004 insbesondere 2017 in Form von Dürren und Überschwemmungen zu spüren. Auswirkungen dieser Katastrophen waren Nahrungsmittel- und Wasserknappheit, die auch Todesopfer zur Folge hatten. Daraus resultierend liegt es im wirtschaftlichen und sicherheitspolitischen Interesse Sri Lankas, den Klimawandel zu bekämpfen und dementsprechende Maßnahmen zu ergreifen.⁴⁷

Da der Transportsektor in Sri Lanka einer der größten Verursacher der Treibhausgasemissionen im Lande ist, können nicht nur eine gut ausgebaute Infrastruktur, sondern insbesondere intelligente Transport-Management-Systeme ihren Beitrag zur Gewährleistung einer nachhaltigen Mobilität leisten.

⁴⁴ Sanjeevi Jayasuriya. „Motor traders to formulate long-term mobility plan for country“. 2019

⁴⁵ Millennium Challenge Corporation. „Sri Lanka Compact“

⁴⁶ GCP. 2018

⁴⁷ Anishka De Zylva. „The Paris Agreement on Climate Change and Sri Lanka“. 2017

2.1 Marktpotenziale und -chancen

Deutschland steht in Sri Lanka für hohe Qualität und Zuverlässigkeit. Gerade im Bereich nachhaltige Mobilität und Infrastrukturlösungen ergeben sich somit gute Möglichkeiten, langfristige Projekte in Sri Lanka auf den Weg zu bringen. Sri Lanka ist gerade dabei, großangelegte Infrastrukturausbauprojekte zu realisieren und sich als Logistik-Hub in der Region zwischen Europa, Afrika und Asien zu etablieren. Da Sri Lanka von seinen Import- und Exportgeschäften lebt, besteht Notwendigkeit für eine ausgebaute Infrastruktur, einen effizienten Hafenbetrieb sowie moderne Logistiklösungen. Hierbei auf nachhaltige Mobilitäts-, Verkehrs- und Logistiklösungen zu setzen, ist von strategischem Interesse aller Beteiligten. In Sri Lanka besteht großes Potenzial auf den Gebieten von intelligenten Transport Management Systemen, ganzheitlichen Mobilitäts- und Infrastrukturkonzepten, Reise/Pendler-Informationssystemen, Flottenmanagement und intermodalem Verkehr. Innovative Konzepte im Bereich der Entwicklung von Fahrzeugen ohne Verbrennungsmotoren, Ladestationen für Elektrofahrzeuge, die auf erneuerbaren Energien basieren und Energieeffizienzlösungen in den Bereichen der nachhaltigen Mobilität und Logistik, bieten gute Betätigungsfelder für deutsche KMU.

Zurzeit plant die Regierung von Sri Lanka großangelegte Infrastruktur-Projekte, die unter Punkt 2.3 genauer erläutert werden. Nach dem Logistik Performance Index (LPI) der Weltbank, der Faktoren wie u.a. Effizienz des Räumungsprozesses, Qualität der Infrastruktur und Kompetenz der logistischen Dienstleistungen einbezieht, belegt Deutschland im Vergleich mit 160 Ländern den ersten Platz. Sri Lanka erreichte Platz 2 in Südasien und 94 weltweit, und weist damit Ausbauchancen auf.⁴⁸ Herausforderung und gleichzeitiges Ziel ist es, Sri Lankas Möglichkeiten und Stärken zu nutzen, damit das Land zu einem der Top Logistik- und Handelsstandorte in Asien aufsteigt.

Der sri-lankische Minister für Stadtentwicklung, Patali Champika Ranawaka, wurde in Zeitungen mit den Worten zitiert, dass das Straßennetz bis 2030 verdreifacht werden müsse, wenn Colombo die wachsende Zahl von Fahrzeugen auf seinen Straßen aufnehmen wolle.⁴⁹ Resultierend aus der ansteigenden Verkehrsdichte wird eine Reduzierung der Verkehrsgeschwindigkeit bis 2030 auf ca. 14,41 km/h prognostiziert.⁵⁰

2.2 Künftige Marktentwicklungen

E-Mobilität

In den letzten Jahren ist die Anzahl der E-Fahrzeuge in Sri Lanka gestiegen. So folgen auf die über 4.600 vorhandenen E-Autos, 1.600 E-Motorräder und vereinzelt vorkommende elektrobetriebene Tuk Tuks, Taxis und Spezialfahrzeuge.⁵¹ Sri Lanka hat in den letzten Jahren bewusst Anreize geschaffen, um die E-Mobilität des Landes voranzutreiben. Außerdem fördern private Initiativen wie der EV Club Sri Lanka den Ausbau von Ladestationen. Bis zum Jahr 2050 wird Sri Lanka seine Zuschüsse für ineffizienten Kraftstoff reduzieren und möchte komplett auf erneuerbare Energien setzen. Bereits im Jahr 2017 hat das sri-lankische Finanzministerium verkündet, dass alle staatlichen Fahrzeuge bis zum Jahr 2025 Hybridfahrzeuge sein

⁴⁸ The World Bank. 2018

⁴⁹ the Sunday Times. "Colombo's traffic nightmare". 2019

⁵⁰ The World Bank. "Sri Lanka Transport Sector Policy Note". 2012

⁵¹ AHK Sri Lanka. "The hub of South Asia". 2018

werden.⁵² Bis 2040 sollen auch die Privatfahrzeuge rein von diesen zwei Antriebsarten angetrieben werden.⁵³

Wasserstofftechnologie in der Mobilität

Der Einsatz der Wasserstofftechnologie⁵⁴ als Antrieb für Transportmittel des öffentlichen Nahverkehrs gewinnt auch in Sri Lanka zunehmend an Bedeutung und trägt zu einer umweltschonenden Mobilität bei. Im Sinne der Nachhaltigkeit soll die Abhängigkeit von auf Kohlenstoff basierenden Trägern minimiert werden und durch Kraftstoff, der aus einer “sauberen” Quelle gewonnen werden kann, ersetzt werden. Bereits ein teil-elektrifizierter Antrieb kann zu einer Verringerung der CO₂-Luftschadstoff- sowie der Lärmemissionen beitragen.

Grundsätzlich kann die Wasserstofftechnologie im Bereich der Mobilität sowohl bei Kraftfahrzeugen als auch bei Bussen zum Einsatz kommen. Laut UNO-Definition ist ein Hybridfahrzeug ein Fahrzeug welches mindestens zwei Energieumwandler (z.B. Elektro-, Dieselmotor) und Energiespeichersysteme (Batterie- und Kraftstofftank) für den Antrieb besitzt. Hybridbusse bedürfen keiner Oberleitung, da der Dieselmotor eine stetige Stromversorgung gewährleistet. Der erzeugte Strom fließt sowohl in die Elektromotoren, welche die Achsen antreiben als auch in den Stromspeicher.

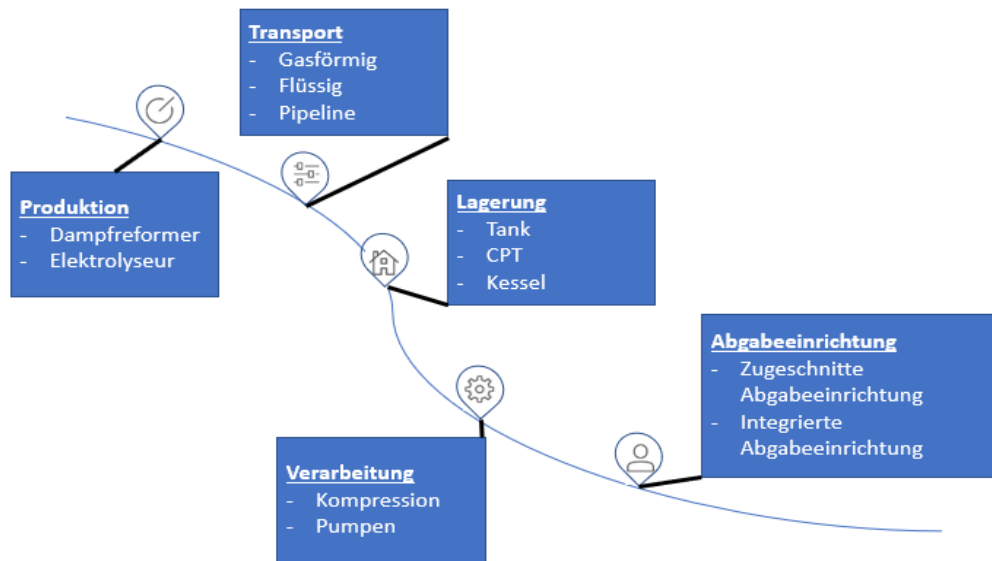
Die Integrierung von Hybridfahrzeugen mit Wasserstoff als Energiequelle in das öffentliche Transportsystem erfordert den Erwerb einer ganzheitlichen Wasserstofftechnologie-Infrastruktur: Von der Generierung und Verflüssigung, dem Transport und der Speicherung, bis zur Betankung der wasserstoffbetriebenen Fahrzeuge.

Aufgrund der Tatsache, dass die Wasserstoff-Technologie noch als Innovation in Sri Lanka gilt, ist Pionierarbeit beim Aufbau der nachhaltigen Infrastruktur für Wasserstoff-Tankstellen und Weiterem gefragt. Entscheidend ist eine enge Zusammenarbeit von Akteuren der Industrie und der nationalen Regierung. Abbildung 3 visualisiert die Wasserstoff Wertschöpfungskette von der Produktion bis zur Abgabereinrichtung.

⁵² Business Times. „Sri Lanka plans to phase out the gas-powered vehicles”. 2017

⁵³ DAILY FT. 2018

⁵⁴ **Wasserstoff** ist ein gasförmiges, unsichtbares und geruchloses Element. 90 Prozent aller Materie im Weltall setzt sich aus dem aus einem Elektron und einem Proton bestehenden Wasserstoffatom zusammen. Es ist auf der Erdoberfläche in allen organischen Substanzen erhalten und das am dritthäufigsten vorkommende Element. Eine Besonderheit des Atoms ist seine hohe Energiedichte und bei seiner Verbrennung entstehen nur Wasser und Wärme. Dadurch kann es bedenkenlos durch den Auspuff ausgeschieden werden. (“Wasserstoff und Brennstoffzellen“. TÜV SÜD.)

Abbildung 3: Die Wasserstoff-Wertschöpfungskette⁵⁵

Das Prinzip des Hybridbusses

Die Integration von Hybridbussen in das öffentliche Nahverkehrssystem Colombos ist seit geraumer Zeit in der Diskussion, um die schädlichen Treibhausgasemissionen der Stadt zu reduzieren. Hybrid-Wasserstoffbusflotten sind bereits in mehreren Ländern weltweit im Einsatz und bieten eine Vielzahl an Vorteilen zu der ganzheitlich emissionsfreien Alternative, den Elektrobussen. Hervorzuheben ist die Möglichkeit, längere Distanzen zurücklegen zu können, da der Wechsel zum Kraftstoffantrieb flexibel gestaltet werden kann. Auch das Auftanken des Hybridbusses kann innerhalb von nur zehn Minuten erfolgen. Im Vergleich zu reinen Elektrofahrzeugen entfällt das Gewicht der schweren Elektrobatterie, da die Batterie für einen Hybrid-Wasserstoffantrieb kleiner ist. Dadurch ist zudem mehr Platz und Last für Passagiere verfügbar.

Ein Hybridbus ist mit multiplen Antriebssystemen ausgestattet und kann über eine Brennstoffzelle als Stromerzeugungsaggregat, einen Verbrennungsmotor mit elektrischem Generator oder eine Traktionsbatterie und über Elektromotoren verfügen.

Besteuerung von E- und Hybrid-Fahrzeugen

Elektrofahrzeuge werden bis zu einem Steuerfreibetrag von LKR 6 Mio. (ca. EUR 30.000) von der Luxussteuer befreit. Soweit dieser Freibetrag überschritten wird, fällt für Elektrofahrzeuge eine Luxussteuer in Höhe von 60 % an.⁵⁶

Für Hybrid-Diesel und Hybrid-Benzin Fahrzeuge liegt der Steuerfreibetrag für die Luxussteuer jeweils bei LKR 4 Mio. (ca. EUR 20.000). Darüber fällt eine Luxussteuer von 90 % für Hybrid-Diesel und 80 % für Hybrid-Benzin an. Im Vergleich dazu liegt bei Diesel-Fahrzeugen der Steuerfreibetrag bereits bei

⁵⁵ Linde. „Hydrogen Mobility (refueling station) – Technology Update“ (S. 9). 2018

⁵⁶ Ministry of Finance, Government Notification, The Finance Act, No. 35 2018

LKR 3,5 Mio. Über diesem Betrag hinaus beläuft sich die Luxussteuer bei dieser Fahrzeugkategorie auf 120 %. Übersteigt der Preis eines Benzin-Kfz LKR 3,5 Mio., wird eine Luxussteuer von 100 % berechnet.

Mit dem Haushaltsgesetz 2019 wurden – wie bereits eingangs erwähnt– Elektrofahrzeuge bis 50 kW von der Excise Duty (Importmehrwertsteuer, National Building Tax, Port and Airport Levy und Zoll) ausgenommen. Über einer Motorleistung von 50 kW erfolgt die Einteilung in Steuerkategorien zum einen nach der Motorleistung (kW-Kapazität) und zum anderen nach Alter des Fahrzeugs. Beträgt die Leistung eines Autos zwischen 50 und 100 kW und ist es weniger als ein Jahr alt, so beträgt die Steuer LKR 10.500 pro kW.

Weist das E-Fahrzeug eine Motorleistung zwischen 100 kW und 200 kW auf und ist bis zu einem Jahr alt, so beträgt die Steuer LKR 15.000 pro kW. Bei selber Motorleistung und bei einem Alter von über einem Jahr beläuft sich die Steuer auf LKR 25.000 pro kWh.⁵⁷

Tuk Tuks

Die auf einem Dreiradantrieb basierenden Tuk Tuks sind der am schnellsten wachsenden Verkehrsträger in städtischen und ländlichen Gebieten Sri Lankas. Im April 2016 hat die Anzahl der Tuk Tuks in Sri Lanka 1,2 Mio. überschritten. Im Jahr 2018 befanden sich ca. 1,16 Mio Tuk Tuks auf Sri Lankas Straßen. Im Jahr 2014 waren es lediglich ca. 930.000 Tuk Tuks, womit in den letzten fünf Jahren ein Anstieg von über 200.000 Tuk Tuks zu verzeichnen ist. Mehr als 450.000 sind in den Metropolregionen von Colombo im Einsatz und davon werden über 300.000 von einem Zweitaktmotor angetrieben. Offiziell ist die Einfuhr von Tuk Tuks mit Zweitaktmotor seit 2007 von Regierungsseite verboten, da der Zweitaktmotor äußerst umweltbelastend ist. So stößt der Zweitaktmotor bis zu 10 Mal so viel Kohlenwasserstoff aus wie ein Viertaktmotor. Einen weiteren Nachteil, den die Tuk Tuks, insbesondere solche mit Zweitaktmotor mitbringen, ist die hohe Lärmbelastung.

Die Zweitakt-Dreiradfahrzeuge erfordern die Zugabe von Schmieröl zu Benzin. Häufig wird eine falsche Menge und Schmierstoff minderwertiger Qualität verwendet, was zu einer Steigerung der Emissionswerte führt und die Gesundheitsgefahr erhöht. Aufgrund der geringen Kraftstoffeffizienz entweichen 15-40 % des Kraftstoff-Luft-Gemisches über die Abgasöffnung in die Umwelt. Infolge der Umweltverschmutzung in städtischen Gebieten kommt es jährlich zu Todesfällen aufgrund von Atemwegserkrankungen. Etwa 15-20 % der Bevölkerung sind von luftverunreinigungsbedingten Atemwegsproblemen betroffen.

Der Finanz- und Medienminister Sri Lankas Mangala Samaraweera bezeichnet Sri Lankas Tuk Tuk Industrie als einer der wichtigsten Sektoren des Landes. Laut ihm steht das sri-lankische Tuk Tuk für ein Symbolbild Sri Lankas und findet in zahlreicher Hinsicht Verwendung: Es ist ein erschwingliches Transportmittel und ermöglicht eine "letzte Meile" Verkehrsanbindung. Des Weiteren findet es in der Tourismusindustrie Anwendung.

Tuk Tuks bieten allgemein eine schnelle und bequeme Transportmöglichkeit für kurze Strecken. Die Popularität dieses Verkehrsträgers basiert auf der Fülle und Verfügbarkeit der Fahrzeuge zu jeder Zeit und an

⁵⁷ Ministry of Finance, Government Notification, Excise (Special Provisions) Act, No. 13 of 1989

jedem Ort.

Diese Art von Selbstständigkeit und Freiheit hält viele Tuk Fahrer davon ab sich auf die Suche nach alternativen Beschäftigungsmöglichkeiten zu begeben. Aus diesem Grund sind Tuk Tuks zugleich Verkehrsmittel und Einkommensquelle und stellen ein wesentliches Element der sri-lankischen Wirtschaft dar.

Die Regierung Sri Lankas ist sich der Notwendigkeit bewusst, dass diese Art von Umweltverschmutzung, welche durch die Tuk Tuk-Industrie ausgeht, minimiert werden muss. Entsprechend hat sie ihre Beabsichtigungen (INDCs) auf der Pariser Klimakonferenz 2015 (COP21) vorgelegt, wo unter anderem die E-Mobilität öffentlicher Verkehrsmittel zur Reduzierung der CO₂-Emissionen im Fokus steht. Dementsprechend sind die Bemühungen um die mittel- bis langfristige Umstellung auf Elektrofahrzeuge im öffentlichen Nahverkehr im Gange. Auch die staatliche Politik und Besteuerung wurden angepasst, um diese Transformation zu unterstützen. Die Regierung hat ihre Bereitschaft kategorisch zum Ausdruck gebracht, die Umrüstkosten von Dreiradfahrzeugen in Elektroantrieb als Maßnahme zu subventionieren. Tuk Tuk-Besitzern sollen bessere Kreditkonditionen gegeben werden (Zinssatz von 3,45 % anstelle von 14 %).

Ladestationen Standards

Weltweit gibt es unterschiedliche Standards bezüglich der Ladestationen für Elektrofahrzeuge, die von den folgenden Verbänden definiert worden sind: International Electro technical Commission (IEC), International Organization for Standardization (ISO) und Society of Automotive Engineers (SAE). Auf Sri Lanka anwendbar sind:⁵⁸

- IEC 61851 (Allgemein im Hinblick auf Ladestationen)
- IEC 62196 (Zuletzt definierter Standard für elektrische Fahrzeuge von IEC, basierend auf IEC 61851)
- IEC 60309 (Internationaler Standard bzgl. Steckdosen, Stecker und Kupplungen)
- IEC 60364 (Elektrische Standards für Gebäude)
- SAE J1772 (Steckverbinder und Lademodi für Elektrofahrzeuge (gepflegt von SAE)
- CHAdeMO (Batteriemanagementsystem für Elektroautos)

In Sri Lanka gab es im Jahr 2017 50 Ladestationen für Elektrofahrzeuge. Weitere Ladestationen sind bereits in Planung, so ist die Lanka IOC PLC Sri Lankas einzige nicht staatliche Ölfirma, welche die Integration von dutzenden von elektrischen Fahrzeug-Ladestationen in seine existierenden Tankstellen plant.⁵⁹ Dadurch soll eine Langstrecke zu Zielen wie Kandy (Colombo – Kandy – Straße) für E-Fahrzeuge realisierbar werden. Zwischen den zwei Großstädten, Colombo und Kandy, ist es angedacht einen “grünen Korridor” zu etablieren, sodass alle 30 km eine elektrische Ladestation vorhanden ist. Lanka IOC möchte ein standardisiertes Netzwerk an Ladestationen aufbauen, ähnlich zu Indien. Auf dem Weg dorthin stellt die Überzeugung der privaten Tankstellenbesitzer von dem Investment in elektrische Ladestationen allerdings

⁵⁸ AHK Sri Lanka. “The hub of South Asia”. 2018

⁵⁹ Chandeeppa Wettasinghe. „ Lanka IOC to set up electric vehicle charging points at existing filling stations”. 2017

eine Herausforderung dar. Viele fürchten einen geringen Profit aufgrund von hohen Elektrizitätskosten. Nichtsdestotrotz wird eine Umstellung auf Elektromobilität früher oder später erfolgen, was zu Potenzial für deutsche Ladestationenhersteller und -entwickler führt. Der “Electric Vehicle” Club Sri Lankas geht davon aus, dass eine Ladestation pro Tankstelle nicht ausreichend sein wird und mehrere Stationen benötigt werden. Als Herausforderung kann die Stromzufuhr gesehen werden. Alternative Lösungen, um nicht vollständig von einer Anbindung an das Stromnetz abhängig zu sein, sind bereits im Gespräch. Beispielsweise könnte ein Solardach für einen Teil des benötigten Stroms sorgen. Somit bestehen auch hier Geschäftschancen für deutsche Unternehmen, die sich auf Solarcarports für Ladestationen spezialisiert haben.

Generell ist es wichtig, die Ladestationen an strategisch wichtigen Standorten des Landes aufzubauen, sowie an Schnellstraßen. Bereits heute gibt es dutzende private und staatliche Ladestationen in Sri Lanka. Allerdings ist deren Zuverlässigkeit nicht garantiert und man kann nicht sicher davon ausgehen, dass diese Stationen betriebsfähig sind, wenn ein Fahrer sein Auto aufladen möchte. Zudem gibt es keine festgeschriebenen nationalen Standards für Stecker oder für die Ladegebühr. In diesem Zusammenhang wurde bereits von übertrieben und ungerecht hohen Preisen berichtet. Die meisten der aktuell über 4000 vorhandenen E-Fahrzeuge fahren nur in Städten.

Sri Lanka Railways

In Sri Lanka werden diverse Projekte bzgl. des Ausbaus des Bahnverkehrs angestrebt. Tabelle 2 zeigt die aktiven Ausschreibungen der ADB für Sri Lanka Railways auf. Weiter gibt es das “Colombo Suburban Railway Projekt”, welches sich aktuell in der Skizzierphase befindet. Es zielt darauf ab, die Passagier- und Frachtnachfrage für Sri Lanka Railways bis 2025 bzw. 2035 zu verbessern und wird von der ADB finanziert. Auch geplant sind:

- der Bau von 105 km zusätzlichen Schienen
- die Sanierung von 210 km bestehenden Schienen
- der Aufbau von Bahnstationen und Multimodalen Zentren
- die Ersetzung von Signalsystemen
- der Aufbau von Wartungszentren
- die Akquisition von neuen Waggons und Lokomotiven
- der Bau einer elektrische Schnellgleisverbindung zwischen Negombo und Colombo Fort über den BIA Flughafen. Der Schnellzug soll in Colombo Fort mit der geplanten Colombo Monorail verbunden werden soll

Geschäftschancen für deutsche Unternehmen bestehen in den oben genannten Sektoren und im Bereich der Energiegewinnung hinsichtlich der Einführung von nachhaltigeren Methoden. Auch im Rahmen der Infrastrukturentwicklung bieten sich durch die, geplanten Lagereinrichtungen/Warehousing vielfältige

Geschäftsmöglichkeiten.⁶⁰

Der sogenannte “Railway Master Plan“ der Regierung, der im Mai 2018 verkündet wurde, enthält eine Reihe von Entwicklungsprojekten, so sieht dieser Plan vor, dass die Strecke von Veyangoda nach Pandura elektrifiziert wird. Des Weiteren soll die Strecke Maho – Omanthei, sowie Kelani-Valley besser ausgebaut werden. Eine komplett neue Bahnlinie wird zwischen Kurungala und Habarana entstehen und die Strecken Perandiya – Kandy, Polghawela – Kurungala, Perandiya – Gampola und Perandiya nach Kadugannawa soll von einer Spur auf zwei Spuren ausgebaut werden.⁶¹ Nicht nur neue Schienen sollen unter diesem Projekt verlegt und ausgebaut werden, sondern auch das Ersetzen der Kelani-Brücke steht mit auf dem Entwicklungsprojektplan. Natürlich werden auch mehr Schienenfahrzeuge zum Einsatz kommen, welche auf Basis neuerer technischer Standards verbessert werden sollen (neue Stromaggregate, Reisezugwägen, Eisenbahnkesselwägen und Containerwagons). Auch ist angedacht, mehr beschränkte Bahnübergänge anzubringen, sowie die Lokomotiven und 200 Reisezugwägen zu warten, um mehr Sicherheit zu gewähren. Zudem soll die Anzahl der Workshops für Lokomotiven gesteigert werden, um das Personal zu schulen und die Bahnen auf dem neusten Stand zu halten.

Tabelle 2: Aktive Ausschreibungen der ADB für Sri Lanka Railways

Procurement	Date
Procurement of Manufacture, Supply, Commissioning and Handing over of Single Sleeper Multiple Tie Tamping Machine – 1 No. for Sri Lanka Railways ⁶²	27.05.2019
Procurement of Manufacture, Supply, Installation, Commissioning and Handing over of 01 No. Ballast Profiling Machine for Sri Lanka Railways ⁶³	27.05.2019
Procurement of Supply, Installation, Commissioning and Handing Over of Traction Motor, Cleaning and Vacuum Drying Plant for Sri Lanka Railways ⁶⁴	29.05.2019
Procurement of Supply, Installation, Commissioning and Handing Over of Universal Armature Machine for Sri Lanka Railways ⁶⁵	29.05.2019

Häfen

Sri Lanka etabliert sich als Logistik - und Trading Hub. Colombo hat den größten Hafen Südasiens, ist Nr.11 weltweit in Bezug auf die Connectivity und Nr. 22 bzgl. der Größe des Hafens. **Colombo Port** hat die weltweit größte Wachstumsrate mit 15,6 % bei Containerkapazitäten. Die derzeitigen Containerkapazitäten betragen 7 Mio. TEUs. Die Sri Lanka Port Authority (SLPA) plant einen weiteren Ausbau, mit dem Ziel in 2020 eine Kapazität von 10 Mio. TEU, zu erreichen. Zudem ist eine Weiterentwicklung des CICT-Terminals in Form einer Verlängerung zum West-Terminal geplant.⁶⁶ Sri Lanka, Indien und Japan ein Memorandum of

⁶⁰ AHK Sri Lanka. “The hub of South Asia. 2018

⁶¹ Daily News. “Minister launches 20-year railway development plan”. 2018

⁶² ADB. 2019

⁶³ ADB. 2019

⁶⁴ ADB. 2019

⁶⁵ ADB. 2019

⁶⁶ Board of Investment Sri Lanka & Colombo Port Authority

Corporation (MoC) für die Entwicklung des East Container Terminals (ECT) im Mai 2019 unterzeichnet.⁶⁷ Nach der Fertigstellung des ECT-Terminals soll insgesamt eine Verfrachtung von 11 Mio. TEUs pro Jahr erreicht werden.⁶⁸

Auch der **Hafen von Hambantota** gewinnt an Bedeutung: die Schiffsrouten durch Hambantota werden von 36.000 Schiffen genutzt, inklusive 4.500 Öltankern. Der Hafen wird zurzeit als RoRo-Hub für den Import von Kraftfahrzeugen und als LPG-Terminal genutzt. Container- und LNG-Kapazitäten, sowie Services in den Bereichen Schiffsreparatur und Warehousing sollen entwickelt werden. Auch hier ergibt sich ein großes Kooperationspotential für deutsche Unternehmen.

Der **Hafen in Trincomalee** ist ein natürlicher Tiefseehafen. Die verfügbare Wasser- und Landfläche ist ungefähr 10-mal so groß wie die des Hafens in Colombo. Er gilt als sehr sicher und ist auch bei schweren Wetterbegebenheiten für alle Arten von Schiffen gut anzusteuern. Der Hafen besteht aus einem inneren und einem äußeren Teil. Der innere Teil verfügt über ca. 2000 ha Wasserfläche und rund 2500 ha Landfläche.⁶⁹

2.3 Aktuelle Vorhaben, Projekte und Ziele

Eisenbahnsektor

Im sri-lankischen Eisenbahnsektor gibt es eine Reihe von geplanten Projekten. Die folgende Tabelle 3 zeigt die bereits bekannten Projekte auf.

Tabelle 3: Projekte im Eisenbahnsektor

Projekt	Streckenlänge in km	Jahr (Finanzjahr)	Status
Signaltechnik auf der Strecke zwischen Maho und Anuradhapura	65,98	2020	Unter indischem Kreditrahmen Müssen bei der indischen EXIM Bank als legitimer Bieter registriert sein
Kelani-Valley-Strecke	38	2020	Von der ADB finanziertes Projekt Upgrade der 1. Stufe – 38 km lange Hochbahn mit Signaltechnik und anschließender Elektrifizierung (inkl. Fort & Maradana Hauptsignaltechnik)
Maradana nach Ragama	16,42	2020	Drei existierenden Linien sollen auf vier erhöht werden, diese sollen dann aufgerüstet und elektrifiziert werden.
Maradana nach Wadduwa	34,36	2020	Signalerweiterung mit Kommunikationssystemen
200 Bahnübergänge	./.	2020/2021	./.
Ragama nach Veyangoda	21,88	2021	Langfristig auf 3 Linien upgraden, welche aufgerüstet und elektrifiziert werden sollen
Maradana nach Maho Junction	136,68	2021	Signalerweiterung mit Kommunikationssystemen

⁶⁷ AHK Sri Lanka. „Newsletter Mai 2019“. 2019

⁶⁸ Board of Investment Sri Lanka & Colombo Port Authority

⁶⁹ Sri Lanka Ports Authority. “Trincomalee Port”

Ragama nach Kochchikade	27,84	2022	Upgraden auf 2 Linien, welche aufgerüstet und elektrifiziert werden sollen
Polgahawela nach Rambukkana	11,22	2022	Linien-Upgrade mit Aufrüstung und Elektrifizierung

Erst kürzlich, im August 2019 kündigte die ADB und das sri-lankische Finanzministerium eine Kreditvereinbarung für ein Darlehen in Höhe von USD 161 Mio. unterzeichnet haben, welches die ADB zur Finanzierung von acht Vorhaben im Rahmen sog. Railway Efficiency Improvement Project bereitstellt.⁷⁰ Bestandteil dieses Projektes sollen u.a. ein neues Ticketsystem und ein neues Kommunikationssystem sein. USD 160 Mio. des Darlehens werden als konzessionäres Darlehen mit einem Zinssatz von 0,5 % plus London Inter-Bank Offered Rate (LIBOR) bereitgestellt, das innerhalb von acht Jahren zurückzuzahlen ist. 1 Mio. USD werden als Zuschuss an Sri Lanka vergeben. Im Rahmen des Projektes wird ein modernes Mehrkanal-Ticketing-System geplant und ein hochmodernes Telekommunikationssystem installiert, das das 1985 installierte Originalsystem ersetzen wird. Darüber hinaus sollen eine wechselseitige Kommunikation mit Lokführern ermöglicht und Zugverspätungen reduziert werden. Die Gesamtkosten des Projekts werden auf USD 192 Mio. geschätzt, wobei die sri-lankische Regierung USD 32 Mio. finanziert.

Das „Colombo Light Rail Transit“- Projekt

Das Colombo Rail Transit-Projekt (CLR-Projekt), was sich auf den Bau einer höhergelegten Stadtbahn bezieht, ist das erste seiner Art, das in Sri Lankas Hauptstadt Colombo entwickelt wird. Es ist laut Premierminister Wickremesinghe ein bedeutender Schritt nach vorn und wird sicherstellen, dass Sri Lanka sich zu einer modernen Gesellschaft des 21. Jahrhunderts entwickelt. Die Einführungszeremonie des Projekts fand Anfang Juni 2019 in Colombo statt. Dabei nahmen der Premierminister und der Minister für Stadtentwicklung Patali Champika Ranawaka teil.⁷¹

Eine chinesische Firma hat die Machbarkeitsstudie für das CLR-Projekt im November 2017 durchgeführt und diese im Juni 2018 bei der sri-lankischen Regierung eingereicht. Die Kosten für das Stadtbahnssystem werden auf USD 6 Mrd. geschätzt und wurden von der Regierung Sri Lankas im Oktober 2018 genehmigt. Das Projekt wird von dem Ministry of Megapolis and Western Development (MMWD) im Rahmen einer öffentlich-privaten Partnerschaft durchgeführt. Der Bau der ersten Phase des Projekts wird auf USD 1,7 Mrd. geschätzt und soll 2020 nach Abschluss des Detailentwurfs und des Ausschreibungsprozesses beginnen. Das Projekt soll 2024 abgeschlossen sein, sodass die Züge ab 2025 in Betrieb gehen können.

Insgesamt wird das Projekt in sieben Phasen entwickelt. Die erste Phase umfasst den Bau einer 15,8 km langen Strecke zwischen dem Colombo Fort Gebiet und Malabe, während die späteren Phasen das Projekt in die westliche Megapolis-Region ausdehnen werden. Die erste Phase umfasst 16 Stationen in IT Park, Malabe, Thalahena, Lumbini Tempel, Nationalkrankenhaus, Borella, Cotta Road, Rajagiriya, Welikada, Sethsiripaya, Batramulla, Palanthuna, Robert Gunawardana, Colombo Fort, Transport Centre und St Joseph's. Ein Depot

⁷⁰ Mirror Business (Newspaper). "ADB loan of USD 161 mn to modernize SL's railway sector". 20. August 2019

⁷¹ Amali Mallawaarachchi. 2019./Railway Technology. 2019

wird bei Chandrika Kumaratunge Mawatha in Malabe für die Instandhaltung und Lagerung der Waggon errichtet.

Das Gleis wird eine Standard-Spurweite von 1.435 mm haben, während die Plattformlänge 120 m betragen wird. Die Bahngleise werden auf einer höher gelegten Plattform (6 m) konstruiert, welche durch Beton- und Stahlpfeiler gestützt werden soll. Die Gleise werden hauptsächlich auf der Mittellinie existierender Straßen gebaut. Durch CLR wird sich, nach der Vollendung der Bauarbeiten, die Reisezeit von Colombo Fort nach Malabe IT Park von 45-90 Minuten auf 32 Minuten verkürzen. Während den Stoßzeiten werden alle drei Minuten Züge am Bahngleis abfahren. Ebenso sollen Schnellzüge eingeführt werden, die die Fahrtzeit auf 28 Minuten verkürzen.

Die Züge werden eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h erreichen können und eine maximale Fahrgastkapazität von 800 Personen haben. Insgesamt sollen 25 Züge à vier Waggon auf der Strecke operieren. Die Schienenfahrzeuge werden mit einer Dachklimaanlage ausgestattet und verfügen über Bildschirme, die den Fahrgästen Stationsinformationen und andere Notfallansagen anzeigen können. Die einzelnen Abteile werden außerdem mit Sicherheitskameras ausgestattet. Die Zugabteile bzw. Waggon werden von japanischen Zulieferern entworfen und geliefert.

Die Regierung von Sri Lanka wird das Stadtbahnprojekt mit Unterstützung der japanischen Regierung durchführen. Die Japan International Corporation Agency (JICA) hat zugesagt, im Namen der japanischen Regierung USD 1,85 Mrd. als Darlehen für das Projekt bereitzustellen. Die Rückzahlungsfrist für das Darlehen beträgt 40 Jahre mit einer tilgungsfreien Zeit von 12 Jahren. Die Zinsrate für das Darlehen beträgt 0,1 % für die Bauarbeiten und 0,01 % für Beratungsdienstleistungen. JICA leistet auch finanzielle und technische Hilfe für die Entwicklung des Projekts im Rahmen der Special Terms for Economic Partnership (STEP), das auf die Verbesserung der städtischen Infrastruktur und der bestehenden Einrichtungen in Colombo abzielt.

Das CLR Projekt soll die Verkehrsüberlastung in Colombo City verringern und die Bürger ermutigen, erschwingliche und bequemere öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen. Es wird den Passagieren ein emissionsfreies Reiseerlebnis bieten und den CO₂-Fußabdruck des Landes verringern, sowie die Lebensqualität in Sri Lankas Hauptstadt erhöhen. Durch eine Reduktion des Kraftstoffverbrauchs aufgrund der geringeren Anzahl an Fahrzeugen wird erwartet, dass 53.929 t weniger an CO₂ pro Jahr ausgestoßen werden.⁷² Laut dem Megapolis Minister lebten 2012 5,8 Mio. Menschen in der westlichen Region Sri Lankas, in einem Gebiet von 3.684 m². Geschätzt wird, dass die Bevölkerung auf 7,8 Mio. in 2025 anwachsen wird und 2035 9,1 Mio. Menschen erreichen wird. Mit diesem erwarteten Bevölkerungswachstum, steigt auch die Nachfrage nach Transportmitteln. Einer weiteren Schätzung zufolge, transportieren 450.000 Autos, Lastwagen, Tuk Tuks, Motorräder und 29.000 Massenverkehrsmittel (hauptsächlich Busse) täglich zwischen 1,8 und 1,9 Mio. Menschen nach Colombo. In 2035 soll die Anzahl der Pendler sogar 4,4 Mio. betragen. Unter Berücksichtigung dieser Entwicklung bietet das CLR-Projekt eine

⁷² Sandun A Jayasekera. "SL to launch Light Rail System soon: Champika". 2018

Antwort, nachhaltige Mobilität in Sri Lanka zu praktizieren.

Tuk Tuk-Projekte

Aufgrund der bereits unter 2.2 erläuterten Nachteile, insbesondere der umweltschädlichen Emissionen, sollten die aktuellen Tuk Tuks ersetzt werden. Vor allem vor dem Hintergrund, dass sich Sri Lanka im Transportsektor durch das Pariser Abkommen zu einer Reduktion der Treibhausgase um 10 % bis 2020 verpflichtet hat, würde die Umwandlung bzw. Ersetzung betriebener Tuk Tuks in „zero-emission“ Fahrzeuge einen entscheidenden Beitrag darstellen.

Unter dem Projektnamen Mahindra & Mahindra wurde im März 2019 das erste elektrische **Tuk von Mahindra Treo** auf dem sri-lankischen Markt eingeführt. Begleitet wurde dieses Projekt von dem Entwicklungsstrategien- und Außenhandelsminister Malik Samarawickrama und dem Vorsitzenden der „National Apprenice and Industrial Training Authority“ Nazir Ahamed. Das elektrische Tuk liegt preislich unter LKR 1 Mio. (EUR 5000). Das Fahrzeug kann bis zu 130 km mit einer Ladung fahren. Dieses Pilotprojekt hat Mahindra & Mahindra Ltd initiiert, um unter anderem das mit einem Elektromotor betriebene Fahrzeug für den indischen Heimatmarkt attraktiv zu machen.

Im Rahmen der sog. **Grünen Tuk-Tuk-Revolution** wurde im Einklang mit den formulierten Plänen und Bestrebungen der Regierung das Unternehmen SL Mobility gegründet, welches E-Tuk Tuks unter der Marke „Lencar“ einführen möchte. Die erste Investition belief sich auf LKR 5 Mio. (EUR 25.000). Entwickelt wurde eine Lösung für die Umwandlung von Zweitakt-Tuk Tuk in Elektroantrieb nach europäischen Normen. Mehr als 18 Monate lang wurden umfangreiche Forschungs- und Entwicklungsarbeiten durchgeführt, an denen Elektroingenieure, Motormechaniker, Umwandlungsdesigner, Teilelieferanten, Universitätsprofessoren, Montage- und Reparaturpartner und Mitglieder der „Dreiradgemeinde“ beteiligt waren.

In Zusammenarbeit mit Frisian Motors aus den Niederlanden und unter der Leitung der Universität Rotterdam hat SL Mobility einen Umrüstsatz entwickelt. Dieses Produkt ist in der Lage, die ICE-angetriebenen Dreiräder innerhalb kürzester Zeit in einen vollelektrischen Modus zu überführen und bietet die Möglichkeit, mit einer einzigen Ladung über 100 Kilometer zu fahren. Die Anfangsbeschleunigung wurde im Vergleich zu den herkömmlichen ICE-Dreiradfahrzeugen ebenso deutlich verbessert.⁷³

Bisher befindet sich das Projekt noch in einer Pilotphase. Seit 2015 gibt es ein Testfahrzeug, ein E-Tuk Tuk, welches bisher 5000 km zurückgelegt hat. Nach einigen Änderungen im Geschäftsmodell ist aktuell Folgendes geplant:

Die Idee, jedes einzelne Zweitakt-Tuk Tuk umzubauen stellte sich als nicht realistisch dar, da die Modelle sehr alt sind und eine Umrüstung nicht rentabel wäre. Aus diesem Grund möchte SL Mobility alte Tuk Tuks in neue E-Tuk Tuks umtauschen. Dadurch wird die Anzahl an vorhandenen Tuk Tuks nicht erhöht.

Mit dem Projektstart, der für Oktober 2019 angesetzt ist, sollen die E-Tuk Tuks in den ersten sechs Monaten aus China bezogen werden. Dort soll ihre Produktion nach von SL Mobility definierten Standards stattfinden

⁷³ SL Mobility

und 1.000 Fahrzeuge nach Sri Lanka importiert werden. Anschließend soll die Produktion der Fahrzeuge in Sri Lanka stattfinden, allerdings werden hierfür noch Investoren gesucht.

30 bis zu 50 Ladestationen im Sinne von „Batterietauschstationen“ sind für das erste Jahr ab Importstart geplant. Der Batterietausch soll über ein Cloudsystem gehandhabt werden. Die Stationen werden ebenso wie die Fahrzeuge aus China importiert werden. Tuk Tuk-Fahrern soll durch ein kostengünstigeres Betreiben der E-Tuk Tuks der Wechsel zu dieser neuen Technologie erleichtert werden. SL Mobility möchte mit einer pro Tag berechneten Leasingrate unter den täglichen Benzin- und Betriebskosten der aktuellen Tuk Tuks liegen.

Chancen für deutsche Firmen bestehen in vielerlei Hinsicht. Zum einen sind noch Investoren für die E-Tuk Tuk Fabrik, die in Sri Lanka errichtet und betrieben werden soll gesucht. Zum anderen ist deutsche Expertise in den Feldern „elektrische Mobilität“ und „grüne Energie“ gefragt. SL Mobility möchte, dass sich die komplette Mobilität Sri Lankas langfristig in „Green to Green“ wandelt. Hierbei steckt das Projekt noch in den Kinderschuhen und bedarf zahlreicher Unterstützung. Für Hersteller und Zulieferer von Batterietechnologie sowie Antriebstechnik könnten sich in Sri Lanka Geschäftschancen entwickeln. Die komplette Infrastruktur rund um die geplante E-Mobilität der Tuk Tuks muss entwickelt und aufgebaut werden. Hierbei können sich deutsche Firmen, sei es an der Entwicklung der Infrastruktur, deren Aufbau oder Bereitstellung der Fahrzeugsysteme, beteiligen. Des Weiteren ist neben der Entwicklung eines dreirädrigen E-Tuk Tuks bereits eine Konzeptionierung eines vierrädrigen Tuk Tuks angedacht. Daraus ergeben sich weitere Geschäftsanbahnungspotenziale für die deutsche Zuliefererindustrie im Bereich Elektrofahrzeug.

Ein weiteres Projekt, das die Einführung von E-Tuk Tuks betrifft, wurde 2018 veröffentlicht. Es soll ab 2020 eine **T-Plan-Projekt** Produktion von E-Tuk Tuks in Sri Lanka ermöglichen. Das neu vorgestellte Tuk Tuk ist das Ergebnis einer japanisch-sri-lankischen Partnerschaft „T-Plan“. Die ersten Tuk Tuks sollen 2020 auf dem sri-lankischen Markt zugelassen werden, wo sie auch hergestellt werden. Passend zu den in 2020 in Tokio stattfindenden Olympischen Spielen möchte T-Plan Tuk Tuks auch nach Japan exportieren. Dieses Vorhaben würde den existierenden Technologietransfer beider Länder abermals untermauern. Das T-Plan Projekt zeigt, die von Regierungsseite gegebene Ermächtigung der Tuk Tuk Industrie neben einer Sicherstellung von langfristigem wirtschaftlichem Wachstum.⁷⁴

Weiter gibt es das Projekt **Electrifying Tuk Tuks** in Bezug auf die Umrüstung von Tuk Tuks, welches von dem Startup ThermalR Industries Pvt Ltd. initiiert wurde, das wiederum an der University of Moratuwa ins Leben gerufen wurde. Die Gesellschaft war in den letzten Jahren zusammen mit der Universität an der Forschung zur Umrüstung von Elektrofahrzeugen beteiligt.⁷⁵

Vor dem Hintergrund von fast 1,1 Mio. Tuk Tuk auf Sri Lankas Straßen und weiteren Herausforderungen wie steigenden Benzinpreisen und Geräuschemissionen zielt das Projekt darauf ab, Zweitakt-Motor-Tuk Tuks in Fahrzeuge mit elektrischem Antriebsstrang umzurüsten.

⁷⁴ Colombo Gazette. 2018

⁷⁵ Deana Claessen. „Eco-friendly Tuk Tuk: An Invention by Engineer Sasiranga De Silva“. Pulse. 2019

Konkret sieht das Projekt in seinen verschiedenen Stufen und Komponenten vor, dass der Motor und die Batteriezellen importiert werden, dann eine Umrüstung der Tuk Tuks stattfindet, um schließlich ein Pilotprojekt unter realen Gegebenheiten durchzuführen. Nach der abgeschlossenen Testphase im letzten Quartal 2019 soll die Freigabe durch das Motor Traffic Departement von Sri Lanka (MTD) erfolgen, um die E-Tuk Tuks auf den Straßen einsetzen zu dürfen. Zuvor wollen die Projektleiter sicherstellen, dass die finanziellen Vorteile für die Tuk Tuk Fahrer sichergestellt werden, sodass eine Umrüstung für Tuk-Tuk-Fahrer wirtschaftlich reizvoll ist. Schließlich ist ein großangelegter Werbeprozess notwendig, um die Tuk Tuk-Fahrer auf diese Umrüstung aufmerksam zu machen.

Denn langfristig zielt dieses Projekt darauf ab, dass eine Umrüstung der gesamten Tuk Tuk-Flotte in Sri Lanka enorme Auswirkungen auf die CO₂-Emissionen hat und dadurch schließlich auch eine neue Industrie in Sri Lanka entwickelt werden kann. Konkret könnten dadurch bis zu 1 Mio. t jährlich an CO₂ eingespart werden.

Das Projekt aus Kollaboration von der University of Moratuwa und dem Startup ThermalR Industries Pvt. Ltd kann dabei das sri-lankische Umweltministerium, das Ministerium für Industrie und Handel, die Verkehrskommission, die Abteilung für Kraftfahrzeugverkehr und aus dem privaten Sektor als seine Interessenvertreter benennen.

Für die Tuk Tuk-Fahrer, welche als zukünftige Kunden die Umrüstung in Anspruch nehmen wollen, sollen sog. soft-loans bereitgestellt werden.

Um eine landweite Umrüstung sicherstellen zu können, soll eine möglichst einfache Umrüstungsmethode entwickelt werden, welche dann durch Händler in ganz Sri Lanka mit Hilfe von Workshops reproduziert werden können.⁷⁶

Einführung einer Wasserstoff- und Elektroinfrastruktur

Neben dem emissionsfreien Elektroantrieb für Transportmittel, stellt die Wasserstoffantriebs-Technologie eine Alternative für den sri-lankischen Transportsektor dar. Wie bereits in 2.2 angesprochen, sind aus Nachhaltigkeits-Gesichtspunkten sowie aus ökologischer Sicht wasserstoffbetriebene Fahrzeuge Elektrofahrzeugen vorzuziehen. Grund dafür ist die ressourcenverbrauchende Herstellung von Elektrobatterien und die problematische Entsorgung des elektrochemischen Energiespeichers (Sondermüll). Des Weiteren können mit Wasserstoff betriebene Fahrzeuge größere Distanzen zurücklegen aufgrund der höheren Dichte von Wasserstoff im Vergleich zur Leistung aus Elektrobatterien.

Der Gebrauch dieser Fahrzeuge setzt allerdings eine existierende Infrastruktur für eine flächendeckende Wasserstoffversorgung voraus. Da diese in Sri Lanka noch nicht existent ist, müssen Wege gefunden werden, wie Wasserstoff in Sri Lanka gebraucht werden kann. Eine Möglichkeit ist hierfür die lokale Herstellung, eine Weitere der Import von Elektrolyseuren. Aktuell findet Wasserstoff in Sri Lanka in der Lebensmittel- und Erdölindustrie sowie in die Medizintechnik Anwendung.

Ein Ansatz für Sri Lanka den Bedarf von Wasserstoff vor Ort zu erhöhen, sodass sich der Aufbau einer

⁷⁶ Sasirange de Silva, "ThermalR Industries Pvt Ltd, Electrifying Tuk Tuks". 2019

Wasserstoff-Infrastruktur lohnt, wäre die Einführung des Elements als Energiequelle für verschiedene Industrien.⁷⁷

Die Einführung der Wasserstofftechnologie wird eine Herausforderung für das Schwellenland Sri Lanka darstellen, sich langfristig aber als lohnenswert und vorteilhaft herausstellen. Ein direkter Umstieg von mit fossilen Treibstoffen betriebenen Fahrzeugen in der Mobilität auf Wasserstoff scheint zum jetzigen Zeitpunkt jedoch unrealistisch zu sein. Was die emissionsfreie Mobilität im Straßenverkehr betrifft (Autos und Busse), so gibt es bereits Elektroautos und Hybridfahrzeuge auf Sri Lankas Straßen. E-Autos können Stand Juli 2019 nur über private Autohändler importiert werden. Vereinzelt wurden Projekte mit Elektrobussen initiiert, die jedoch zu keiner konsequenten Umstellung auf den umweltfreundlicheren Antrieb geführt haben. Dies ist auch auf die Kosten und die fehlende Elektroladeinfrastruktur zurückzuführen.

Primär wichtig ist für Sri Lanka daher ein zeitnaher Aufbau einer Elektroinfrastruktur. Bisher setzt sich das Ladestationennetz aus privaten und vereinzelt öffentlichen Ladestationen zusammen.⁷⁸ Es gibt keine Studie bzw. Zahlen zu der konkreten Anzahl von Ladestationen im Land und ihre Integration in das Stromnetz. Auch gibt es keine Regularien, die die Sicherheit, Allokation und Kapazität der Ladesäulen definieren. An einem regulatorischen Rahmen wird derzeit unter der Public Utilities Commission of Sri Lanka (PUCSL) gearbeitet.

Es bestehen konkrete Chancen für deutsche Firmen, die Dienstleistungen und Produkte bzgl. Ladestationen anbieten und Beratungstätigkeiten ausführen können. Neben Know-How für den Aufbau der Infrastruktur können deutsche Firmen Technologie für die stationären Ladestellen liefern. Zusätzlich existieren Geschäftsmöglichkeiten im Bereich Solarladestationen für Batterien. Um ein ganzheitlich nachhaltiges Energieversorgungsnetz zu gewährleisten, stellt die Gewinnung von Energie für die Ladestationen durch Solarenergie eine umweltfreundliche Alternative zur herkömmlichen, fossilen Energieversorgung dar.

Im Sinne der Nachhaltigkeit sollte Sri Lanka ein flächendeckendes Ladestationennetz, sowohl für E-Mobilität als auch für Wasserstoff, aufbauen und damit den Umstieg auf E-Autos, Elektrobusse und Wasserstofffahrzeuge für die sri-lankische Bevölkerung zu fördern.

Die Anwendung von Brennstoffzellen in der Mobilität würde Sri Lankas CO₂-Bilanz sowie die innerstädtische Luftqualität deutlich verbessern. Zwar ist in vielen Wasserstofffahrzeugen auch eine Batterie vorhanden, allerdings ist deren Größe geringer im Vergleich mit der allgemeinen Elektrobatterie in Fahrzeugen.

Konkrete Projekte bzgl. für den vorrangig anzustrebenden Ausbau der Elektromobilität und der dazugehörigen Infrastruktur befinden sich noch in der Planungs- und Investorensuchphase. Gearbeitet wird an der Umwandlung von sich im Markt befindenden Bussen in Elektrobusse. Ein Import von neuen Elektrobussen nach Sri Lanka ist aus ökonomischer Sicht zu teuer und kann nicht vom Staat geleistet werden. Die Umstellung der kompletten Busflotte des Landes auf Elektro kann momentan nur durch einen vor Ort stattfindenden Umbau der existierenden Busse realisiert werden. Hierbei können deutsche Firmen Umbau-

⁷⁷ Pasad Kulatunga. "Decarbonizing Sri Lanka" & "Fuel Cell Systems Deployment Opportunities". 2019

⁷⁸ EVClub. 2019

und Rüstsätze liefern, sowie technologisches Knowhow. Im Falle von zukünftigen Ausschreibungen, die von dem sri-lankischen Transportministerium publiziert werden, besteht darüber hinaus dennoch die Möglichkeit komplette Elektrobussenflotten nach Sri Lanka zu verkaufen. Hierzu gibt es aktuell noch keine konkreten Informationen und genannte Projekte.⁷⁹ Auskunft kann das sri-lankische Transportministerium geben.

Im zweiten Schritt sollte dann der Aufbau der Wasserstoffinfrastruktur in Angriff genommen werden. In diesem Zusammenhang gibt es aktuell ein Projektvorhaben, das wie folgt geplant ist: Die Herstellung von Wasserstoff für den Mobilitätssektor soll im Inland stattfinden. Um wirtschaftlich nicht rein von der Abnahme durch Wasserstofffahrzeuge abhängig zu sein, ist eine Zusammenarbeit mit einem sri-lankischen Telekommunikationsdienstleister geplant. Das Stromnetzwerk verfügt grundsätzlich über ein „Backup-System“. Hierbei können auch Wasserstoffbrennzellen eingesetzt werden. Sofern eine Umstellung auf diese Art der Energiegewinnung stattfindet, steigt der inländische Bedarf an Wasserstoff und gleichzeitig würde Sri Lankas CO₂-Fußabdruck geringer werden. Stand Juli 2019 fehlen auch hier noch Investoren. Deutsche Unternehmen könnten sich als potenzielle Investoren präsentieren. Für die geplante inländische Produktion von Wasserstoff werden Elektrolyseure benötigt. Für Lieferanten in diesem Gebiet stellt dieses Vorhaben einen konkreten Absatzmarkt dar. Auch bietet sich für Kompressorenhersteller aus Deutschland in diesem Gebiet eine gute Möglichkeit, um mit sri-lankischen Kunden ins Geschäft zu kommen.

Eine Zusammenarbeit bzw. Initiativen mit der Regierung scheinen nach Rücksprache mit sri-lankischen Unternehmern unrealistisch zu sein. Die Wasserstofftechnologie wird noch als unnahbare Innovation betrachtet. Aus diesem Grund kommen Initiativen aus dem privatwirtschaftlichen Umfeld.

Die Wirtschaftlichkeit des Wasserstoffs wird bestehen, sofern dieser günstiger in Herstellung, Transport und Verwendung wird als vergleichbare fossile Energieträger. Für einen ökologisch verträglicheren Verkehr muss vor allem die Herstellung von Wasserstoff mittels Elektrolyse und regenerativ erzeugten Energien wettbewerbsfähig werden. Es deutet sich ähnlich wie bei Elektrofahrzeugen an, dass dies nur erreicht werden kann, wenn fossile Energieträger und Rohstoffe knapp und entsprechend teuer werden. Es muss damit gerechnet werden, dass Wasserstoff als Betriebsstoff für Fahrzeuge teurer sein wird als Benzin oder Diesel zu heutigen Preisen. Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass der motorisierte Verkehr in Zukunft gezwungenermaßen teurer sein muss, als er es heute ist.

Für Sri Lanka ist es sinnvoll auf Wasserstoff umzusteigen, da alle fossilen Energieträger importiert werden müssen. Dieser Kostenfaktor könnte durch eine inländische Produktion reduziert werden.⁸⁰

Zusammenfassend gibt es für deutsche Firmen im Elektro-, Wasserstoff- und Solarbereich Marktchancen. Hersteller und Sublieferanten von Elektrofahrzeugen und -infrastruktur sind gesucht. Ladestationen müssen geplant und aufgebaut werden. Neben dem Potenzial dieser Gebiete, die sich auf E-Mobilität fokussieren, stellen Hafenaktivitäten weitere Marktchancen bereit. Die Verwendung von Gabelstaplern und Transportsystemen, die durch nachhaltig gewonnene Energiequellen gespeist werden, wie u.a. Wasserstoff

⁷⁹ Ministry of Transport & Civil Aviation. 2018.

⁸⁰ Matrin Randelhoff. „Wie funktioniert ein Brennstoffzellenfahrzeug?“. 2014

betriebene Gabelstapler, müssen aus dem Ausland bezogen werden. Daher stellen die Häfen von Colombo, Hambantota und Trincomalee gute Geschäftsmöglichkeiten für die deutsche Wirtschaft dar.

Colombo International Financial City

Das prestigeträchtige Projekt der **CIFC** (Colombo International Financial City) wird von der sri-lankischen Regierung und der chinesischen Regierung eigenen „China Communications Construction Company“ betrieben und wird eine Gesamtinvestition von USD 15 Mrd. darstellen. Bei CIFC handelt es sich um eine Finanzzone und ein internationales Finanzzentrum in Colombo, das sich derzeit im Bau befindet. Die neugeplante Finanzstadt soll zwischen dem südlichen Rand des neuen Colombo South Port und dem Fort Lighthouse entstehen. Die Gesamtfläche der zurückzufordernden Meeresfläche beträgt 269 ha.⁸¹ Die neugeplante Stadt wird fünf Bezirke umfassen: den Financial District, Central Park Living, Island Living, the Marina und die International Island. Einmal fertiggestellt, wird sie Colombos Hauptgeschäftsviertel sein und das größte Projekt Chinas auf der Insel. Die Vollendung der Baumaßnahmen ist für 2040 geplant.⁸²

In Bezug auf Nachhaltigkeit plant das neue Projekt der CIFC besondere Richtlinien einzuführen, an die sich Dritte bei der Entwicklung eigener Grundstücke halten können. Weiter sind LKR 500 Mio. allein für jegliche Nachhaltigkeitsgesichtspunkte, welche im Laufe des Bauprozesses aufkommen, reserviert.⁸³

Nachdem die ursprünglich geplante "Port City" von der neuen Regierung abgelehnt wurde, wurde im August 2016 ein dreiseitiges Abkommen unterzeichnet, das das Projekt in die Colombo International Financial City umwandelte.⁸⁴ Beteiligte Parteien an diesem Abkommen sind „Ministry of Megapolis & Western Development“, die Urban Development Authority (UDA) und die lokale Gesellschaft CHEC Port City Colombo Pvt.⁸⁵ Eben diese lokale Gesellschaft CHEC führt das Immobilienprojekt durch und ist ihrerseits im Rahmen eines USD 1.4 Bill. Port City Project der China Communication Construction Company (CCCC) tätig ist.⁸⁶ Dieser aufstrebende Finanzplatz wird dem britischen Recht unterliegen, und auch die sri-lankischen Devisenkontrollgesetze könnten gelockert werden.⁸⁷

Der Bau, der für die Hafenstadt erforderlichen Basisinfrastruktur, wird laut China Daily rund fünfzehn Monate dauern.⁸⁸ Insbesondere sollte der hydrostrukturelle Bau bis Mitte 2019 abgeschlossen sein, der Bau kommunaler Einrichtungen bis Juli 2020.⁸⁹

Die Straßenbaubehörde hat die Genehmigung für das neue Straßennetz erteilt und seit Januar 2019 mit den Rammarbeiten für die neun Brücken begonnen.⁹⁰ Weiterhin ist ein nachhaltiges Monrorail-System innerhalb der Colombo International Finance City geplant.

⁸¹ Reuters. "Port City to attract US\$ 13 bn investment from 2018: company". 2017

⁸² Roel Raymond. "The Port City Project: Where Things Stand Now". 2017

⁸³ CHEC Port City Colombo (Pvt) Ltd. "Port City Project sustainability beyond philanthropy". 2017

⁸⁴ MNPEA. 2019

⁸⁵ Daily Mirror. 2016

⁸⁶ Daily Mirror. 2017

⁸⁷ economynext. 2016

⁸⁸ Pan Mengqi. 2019

⁸⁹ CISION PR Newswire. 2019

⁹⁰ Daily FT. „Tripartite agreements for Port City Investments“. 2019

Colombo Port

Sri Lanka, Indien und Japan haben ein Memorandum of Corporation (MoC) für die Entwicklung des lang erwarteten East Container Terminals (ECT) im Hafen von Colombo im Mai 2019 unterzeichnet.⁹¹ Unter dieser Kooperationsvereinbarung der drei Regierungen bezüglich der Entwicklung des ECTs bleibt die Sri Lankan Port Authority (SLPA) die hundertprozentige Eigentümerin des Terminals. Sri Lanka hält eine 51%ige Beteiligung an der Terminal Operations Company (TOC).

Dieses neue Abkommen wird den Hafen von Colombo stärken und seine Wettbewerbsfähigkeit ausbauen. Der Deal beinhaltet auch ein japanisches Darlehen. Die Mehrheitsbeteiligung der SLPA an der neuen TOC ist ein bedeutender Schritt bei der Priorisierung nationaler Interessen und der Zusammenarbeit mit internationalen Partnern in Sri Lanka.

SLPA ist sich dessen bewusst, dass der globale Frachthandel eine extrem wettbewerbsfähige, schnelllebige, sich schnell entwickelnde Industrie ist, die erfordert, dass die Häfen in Bezug auf Kapazitätserweiterung, Ausführung und Servicelevel kompetent sind.

Die drei Regierungen werden auf der Grundlage des MoC in gemeinsamen Arbeitsgruppensitzungen Einzelheiten ausarbeiten und ihre Zusammenarbeit im Hinblick auf eine baldige Aufnahme der Arbeit und des Betriebs des ECT vorantreiben.

Japan kooperiert seit den 1980er Jahren bei der Entwicklung des Jaya Container Terminals mit Sri Lanka. Die Zusammenarbeit Sri Lankas, Japans und Indiens bezogen auf die Weiterentwicklung des Hafens von Colombo soll zu einem regionalen Wohlstand und Stabilität der globalen Handelsnetze beitragen.

Derzeit belegt Colombo Port den 11. Platz in der Konnektivität (Drewry, 2018) und den 22. Platz unter den globalen Häfen (Alphaliner, 2018). Die Beteiligung von SLPA an den Terminalbetreibern von SAGT und CICT beträgt 15 %. Beide Partner haben sehr positiv dazu beigetragen, dass Colombo Port seinen aktuellen Status erreicht hat.⁹² Die SLPA ist überzeugt, dass die geplante neue Partnerschaft dem Hafen von Colombo helfen wird, sein Wachstum fortzusetzen und seine Position weiter zu verbessern.

Im Hinblick auf Nachhaltigkeit setzen die Terminalbetreiber von SAGT viel Engagement in die nachhaltige Entwicklung und haben spezielle Richtlinien entwickelt. Diese sehen u.a. vor, sich bei der Erreichung einer maximalen Effizienz an internationale und lokale regulatorische Anforderungen und Konventionen zu halten, dabei die höchsten Standards für unternehmensweite Best Practices und die Einhaltung integrierter nachhaltiger Lösungen zu gewährleisten.⁹³

Auch das CICT-Terminal setzt auch Nachhaltigkeitsaspekte und investiert über USD 10 Mio. in grüne Infrastruktur. Bereits seit seiner Gründung im Jahr 2013 hat CICT modernste Hybrid-Dieselmotoren für die

⁹¹ AHK Sri Lanka. „Newsletter Mai 2019“. 2019

⁹² Sri Lanka Ports Authority

⁹³ SAGT. „Sustainability Contacts and Policies“

gesamte Flotte der Portalkrane installiert. Darauf aufbauend hat das aktuelle USD 10 Mio.-Projekt eine Umrüstung dieser Portalkrane auf einen Elektroantrieb gewährleistet. Dadurch wurde eine Reduzierung der gesamten Kohlendioxidemissionen des Terminals um 45 % und eine Reduzierung des Dieserverbrauchs um mehr als 95 % erreicht.⁹⁴

In den nächsten drei Jahrzehnten dürften über 45 % des globalen Bruttoinlandsprodukt (BIP) und des Welthandels ihren Ursprung oder ihren Standort in der asiatischen Region haben. Aufgrund dieser weltweiten Vernetzung sind intensive Beziehungen zu mehreren Handelspartnern wichtig, ebenso sollte der Colombo Port für den Welthandel an Relevanz gewinnen.

Hafen von Hambantota

Der Hafen von Hambantota soll aufgrund seiner strategischen Lage zu einem lukrativen Umschlagsplatz entwickelt werden.⁹⁵ Mit seiner Lage im Süden Sri Lankas liegt er auf einer Route, die von schätzungsweise 60.000 Schiffe jährlich genutzt werden könnte. Er soll der größte Hafen des Landes werden und wurde konzipiert, um eine Vielzahl an maritimen und logistischen Dienstleistungen bereitstellen zu können.

Eine Besonderheit ist die Nutzungs- und Finanzierungsstruktur des Hafens von Hambantota. Die “China Merchants Port Holdings” mit Sitz in Hongkong, übernahm 2017 die operationelle Führung des sri-lankischen Hafens nach einer ersten Zahlung von USD 292 Mio. Dieses Abkommen erteilt dem chinesischen Unternehmen die Nutzungsrechte an HIPG für 99 Jahre. Ursprünglich war sogar ein kompletter Verkauf an China geplant. Dieses Vorhaben wurde aufgrund von Protesten in Sri Lanka gestoppt. Das Projekt von Hambantota enthält die Vereinbarung, dass Sri Lanka im Austausch für das 99-jährige Nutzungsrecht Chinas, von der Großmacht Schulden erlassen werden. Der Vertrag wurde zwischen fünf Parteien geschlossen: CMPort, SLPA, der sri-lankischen Regierung, Hambantota International Port Group (HIPG) und Hambantota International Port Services Company (HIPS).

Aktuell werden in Hambantota bereits Services wie Crew-Wechsel, Versorgungsdienstleistungen, Ersatzteile, Hafenzentren, Reparaturen und Ähnliches für Frachtschiffe angeboten. Innerhalb der nächsten drei Jahren ist der Bau eines LNG-Terminals angedacht. Auch ist die Konstruktion von Lagerdepots, die sich dann zwischen den zwei großen Lagerzentren in Singapur und Fujairah befinden würden, angedacht. RoRo Services – bereits heute ist Hambantota das RoRo-Hub für den lokalen Markt sowie Transshipment-Hub von Fahrzeugen in Südasiens - und weitere Hafendienstleistungen, die auf den afrikanischen und südamerikanischen Fahrzeugmarkt abzielen werden, sind geplant. Des Weiteren ist Sri Lanka auf der Suche nach Industriepartnern für die Entwicklung hafenbezogener Industrien, wie beispielsweise: Fahrzeugbau, Verteilzentren, Hafen-Luft-Segment, Wertschöpfung, Lagerhallen, Zement/Dünger und Mehlherstellung, sowie Distribution, Verpacken und Integrierte Logistik.

Eine Partnerschaft zwischen HIP und Sri Lankas “Board of Investment” wurde initiiert, um ein Service Center

⁹⁴ CICT. “CICT invests over \$ 10 m towards green infrastructure at Colombo Port”

⁹⁵ Das Erste. 2019.& Neue Zürcher Zeitung. 2017

auf dem Hafengelände zu errichten. Das Service Center bietet Unterstützungsmöglichkeiten, bezogen auf Investmentkonzessionen an Investoren an. Als Public Private Partnerships (PPP) hat HIP seine RORO-Services verdoppelt und seine Hafendienstleistungen diversifiziert und bietet nun Containerumschlag, Fracht-, Passagier-, und Lagerhandling an.

Neben den angebotenen maritimen Services besteht der Plan das HIP sich zu einem der führenden Logistikverkehrsknotenpunkte in der Region entwickeln soll (Lagerhallen, Warenlager und Distributionszentren). Das Gebiet für die hafenbezogene Industrie erstreckt sich auf 3,5 km². 50 km² Landfläche außerhalb des Hafengebiets wurde zu einem Industriegebiet deklariert. Investitionen für die Highway-Anbindung und Versorgungsinfrastruktur des Gebiets sind bereits in Planung. HIP ist zudem in der Nähe des Flughafens in Mattala lokalisiert.⁹⁶

2.4 Wettbewerbssituation

Infrastrukturprojekte

Für das wirtschaftliche Wachstum Sri Lankas ist und bleibt der Ausbau der Infrastruktur entscheidend. Durch seine hohe Verschuldung hat das Land jedoch kaum eigene Mittel, um in weitere Infrastrukturprojekte zu investieren. In 2016 erhielt die Inselnation einen Kredit in Höhe von USD 1,5 Mrd. vom IWF. Dieser ist jedoch an die zwei Konditionen gebunden, dass das Budgetdefizit und die Staatsverschuldung weiter abgebaut werden müssen. Die Regierung hat wenig Spielraum für staatlich finanzierte Maßnahmen, da circa 95 % der Staatseinnahmen für die Schuldentilgung benötigt werden. 2018 lag die Staatsverschuldung bei 82,9 % des BIPs.⁹⁷

Aus diesem Grund sind ausländische Geldgeber weiterhin willkommen, um die notwendigen Infrastrukturprojekte zu realisieren. Chinas Einfluss als größter Gläubiger wird von der Bevölkerung als kritisch betrachtet, weshalb sich die Regierung bemüht durch eine Diversifizierung der Geldgeberländer das existierende Ungleichgewicht zu minimieren. Im Januar 2019 wurde der Großauftrag für das CLR-Projekt mit einer Auftragssumme von USD 1,8 Mrd. an Japan vergeben.⁹⁸

Zusätzlich zu den Public Partnerships (PuP) sollen gehäuft Private Public Partnerships (PPP) im sri-lankischen Infrastrukturbereich entstehen. Dies würde eine Entlastung des öffentlichen Haushaltes ermöglichen. Für 2019 wird erwartet, dass Sri Lanka Anstrengungen unternimmt, neue Investitionen des privaten Sektors für Infrastrukturprojekte zu bewerben.

Aktuell sind private Investoren noch zurückhaltend, da eine teilweise wenig transparente Bürokratie, unklare Zuständigkeitsbereiche in den Behörden und volatile Regierungsentscheidungen mehrere Vorhaben ausgebremst haben.

Unternehmer kritisieren vor allem die Intransparenz des Vergabeprozesses. Ebenso können sich

⁹⁶ Colombo Gazette. 2019

⁹⁷ Trading Economics. "Sri Lanka – Staatsverschuldung gemessen am BIP"

⁹⁸ Sri Lanka Railway Forum. "Colombo Light Rail Transit Project Official Launch". 2019

Vergabeverfahren lange hinziehen, unter anderem aufgrund von Einsprüchen gegen die Auswahl des erfolgreichen Bieters. Teilweise werden Verfahren erfolglos beendet oder der Vollzug des vergebenen Projekts findet nicht statt.

Zudem können festgefahrene politische Meinungsunterschiede zwischen der amtierenden Koalition zu einem Reformstau führen. Diese mangelnde Durchsetzungskraft blockiert politische Entscheidungen, die sich ohnehin als schwierig gestalten. Eine weitere Herausforderung für Unternehmen in Sri Lanka ist die Volatilität des Rechtsrahmens. Häufig werden Änderungen von Gesetzen bekannt gegeben, die dann aber schnell wieder zurückgenommen werden, oder eine Umsetzung gar ausbleibt. Beispielsweise wurde eine Herabsetzung von Steuersätzen für Elektrofahrzeuge angekündigt. Diese wurden nun jedoch innerhalb von Monaten verdoppelt.⁹⁹

Geschäftschancen für deutsche Firmen

Untersucht man die Geschäftschancen für deutsche Firmen im Mobilitätssektor in Sri Lanka, so gilt es zuvorderst sämtliche existierende Mit- bzw. Hauptwettbewerber zu identifizieren. Als die größten Mitbewerber und wichtigsten Marktakteure, wenn es um Investment in Sri Lanka geht, lassen sich China, Hongkong, Indien und Singapur benennen.¹⁰⁰

Im Rahmen von Belt and Road Initiative (BRI) wird China in Sri Lanka fortführend weiterhin eine zentrale Rolle bei der Bereitstellung von Finanzmitteln für Infrastrukturprojekte und deren operativer Umsetzung spielen wollen. Eine Studie von Business Monitor aus Januar 2018 besagt, dass an 40 % aller Projekte in Sri Lanka mindestens ein chinesisches Unternehmen beteiligt ist.¹⁰¹ Folglich sollte kurzfristig betrachtet, eine direkte Beteiligung deutscher Firmen an Infrastrukturprojekten eher als weniger wahrscheinlich eingeschätzt werden. Die Vergabe von Aufträgen an chinesische Firmen ist an Finanzmittel gekoppelt. Zudem sind qualitativ höherwertige Angebote preislich kaum wettbewerbsfähig.

Dies bedeutet keineswegs, dass deutsche Unternehmen nicht relevant sind. Chancen bestehen für deutsche Unternehmen vor allem als Subunternehmer und Zulieferer. Beispielsweise erhielt Knorr Bremse einen Großauftrag für die Lieferung von Bremsen für Lokomotiven und Siemens ist bei diversen Projekten stark vertreten. Der fortschreitende Ausbau der Infrastruktur und der damit verbundene wirtschaftliche Aufschwung des Landes, lassen Sri Lanka mittel- bis langfristig zu einem attraktiven Markt aufsteigen. Zusätzlich ist das Land aber auch aufgrund der Lage an der "maritimen Seidenstraße" vielversprechend, wodurch eine schnelle Anbindung an andere südasiatische Länder und damit den Zugang zu weiteren aufstrebenden Volkswirtschaften geschaffen werden kann. Nichtsdestotrotz muss sich das Land und damit insbesondere die Regierung darin beweisen, den Balanceakt zwischen der Umsetzung benötigter Reformen, dem Schuldenabbau und der Investitionsförderung zu meistern.¹⁰²

⁹⁹ GTAI. 2019

¹⁰⁰ Santander. "Sri Lanka: Foreign Investment"

¹⁰¹ Colombo Gazette. "China involved in almost 40% of Sri Lankan construction projects". 2018

¹⁰² GTAI. 2019

Konkret ergeben sich Geschäftschancen für deutsche Firmen in den verschiedenen logistischen Sektoren in unterschiedlichen Ausprägungen. So bestehen für die sri-lankischen Häfen Betätigungsfelder im Rahmen von Maschinen oder auch Ingenieurleistungen. Im Schienensektor bestehen Chancen im Bereich von Signaltechnik oder auch Bremssystemen. Im weiten Feld der E- oder Wasserstoffmobilität bestehen Geschäftschancen im Bereich der Produktion von Batterien, Produktion von Wasserstoff oder auch im Aufbau des Ladestationennetzes.

3. Politische und rechtliche Rahmenbedingungen

Die nachfolgenden Ausführungen dienen dazu, einen umfassenden Überblick über den Wirtschaftsstandort Sri Lanka zu geben. Zuerst werden die politischen Rahmenbedingungen dargestellt, gefolgt von Ausführungen zu den rechtlichen Rahmenbedingungen in Sri Lanka.

3.1 Politische Rahmenbedingungen

Zunächst soll der geschichtliche Hintergrund dargestellt werden, bevor auf das aktuelle politische und administrative System eingegangen werden soll.

Geschichtlicher Hintergrund

Die dokumentierte Geschichte Sri Lankas begann ca. 500 vor Christus mit der Ankunft der ersten Siedler aus Indien und des Buddhismus. Im Jahre 1518 begann die Invasion der Portugiesen und später folgte, in Form der langen Herrschaft der Niederländer die Kolonialzeit auf der Insel. Seit 1815 stand Sri Lanka schließlich als British Ceylon unter britischer Besatzung. 1948 wurde das Land unabhängig, 1972 erlangte es den Status einer souveränen Republik und trägt seitdem den Namen Sri Lanka. Die moderne Geschichte Sri Lankas ist geprägt von der Auseinandersetzung zwischen Singalesen und Tamilen. Als nach der Unabhängigkeit die Partei der Singalesen an die Macht kam, führte dies zu Spannungen zwischen den ethnischen Gruppen. Die Minderheit der Tamilen fühlte sich von der Regierung benachteiligt und radikale Gruppen forderten einen eigenen Staat im Nordosten. Schwierige soziale Rahmenbedingungen wie Jugendarbeitslosigkeit verschärften die Lage zusätzlich. Die separatistische und militante Gruppe der Liberation Tigers of Tamil Ealam (LTTE) fand großen Zuspruch.¹⁰³ Der Konflikt, der in den achtziger Jahren ausbrach, wurde international als Bürgerkrieg eingestuft und kostete insgesamt 100.000 Menschen das Leben.¹⁰⁴ Nach langandauernden militärischen Auseinandersetzungen endete der Bürgerkrieg im Jahr 2009. Die Zerschlagung der LTTE markierte eine Wende in der Entwicklung Sri Lankas.

In den Jahren nach Ende des Bürgerkrieges wuchs die Wirtschaft des Landes rasant. Internationale Firmen waren in dem konfliktfreien Geschäftsklima eher gewillt zu investieren als in den chaotischen Jahren zuvor.¹⁰⁵ Doch die Zeit des Krieges und des ethnischen Konfliktes wirkt immer noch nach. Die nördlichen Regionen Sri Lankas sind nach wie vor hauptsächlich von Tamilen bewohnt und bisher vom Fortschritt, der im Rest des

¹⁰³ Sri Lanka Botschaft. „Kultur und Geschichte“. 2019

¹⁰⁴ Damien Kingsbury. „Sri Lanka has a history of conflict, but these attacks are different“. 2019

¹⁰⁵ Trading Economics. 2019

Landes sichtbar wird, weniger profitiert. Grund hierfür ist u.a. die jahrelange staatliche Diskriminierung und Marginalisierung der Bevölkerungsgruppe.¹⁰⁶

Am 21. April 2019 wurden in Colombo, Negombo sowie in Batticaloa Terroranschläge mit islamistischen Hintergründen verübt, die zahlreiche Todesopfer und Verletzte forderten. Die Sicherheitsvorkehrungen wurden seitdem deutlich und erkennbar verschärft, die Präsenz der Sicherheitskräfte landesweit verstärkt.¹⁰⁷

Politisches und administratives System

Das politische System des Landes ist eine verfassungsrechtliche Exekutivpräsidentschaft mit großer Machtfülle, ähnlich dem französischen Modell. Mit dem in 2015 verabschiedeten Verfassungszusatz (19. Verfassungszusatz) wurde die Rolle des Parlaments gestärkt, während einzelne Vollmachten des Präsidenten gestrichen wurden. Im Jahr 2016 lief ein neuer Verfassungsreformprozess an. Mit dem Ziel der Neuregelung des Verhältnisses zwischen Zentralregierung und den Provinzen, einem neuen Wahlrecht und der Abschaffung der exekutiven Präsidentschaft. Jedoch konnte das Ziel der Regierung, die Reform 2018 abzuschließen, bisher nicht erreicht werden. Vielmehr haben Präsident und Ministerpräsident im September 2017 angekündigt, dass künftig bei allen Wahlen ein System gelten solle, welches eine Mischung von Mehrheits- und Verhältniswahl darstellt.¹⁰⁸

Präsident und damit offizielles Oberhaupt des Staates und der Regierung ist seit 2015 Maithripala Sirisena von der singalesisch-nationalistischen Sri Lanka Freedom Party. Anfang 2015 löste er seinen Vorgänger Mahinda Rajapaksa ab, der zuvor zehn Jahre lang das Amt innehielt.¹⁰⁹ Der Premierminister Ranil Wickremesinghe wird von der UNP gestellt und von den Tamilen- sowie muslimischen Parteien unterstützt.

Ende Oktober 2018 hat Sri Lankas Präsident Sirisena Premierminister Ranil Wickremesinghe abgesetzt und Mahinda Rajapaksa, den ehemaligen Präsidenten als neuen Premier vereidigt. Der Versuch der Suspendierung des Parlaments rief eine vorübergehende Verfassungskrise hervor. Denn Wickremesinghe und die Mehrheit der Parteien im Parlament akzeptierten diese Ernennung nicht und beriefen sich auf die Mehrheitsverhältnisse im Parlament. Die Krise endete im Dezember 2018 als der Oberste Gerichtshof Sri Lankas die Parlamentsauflösung und die Ernennung des Premierministers für verfassungswidrig erklärte. Wickremesinghe wurde wieder zum Ministerpräsidenten ernannt.

Dieser Ausgang der Verfassungskrise lässt vor allem im Hinblick auf die Rolle des Supreme Courts (Verfassungsgerichts) erkennen, dass das Institut der Gewaltenteilung mit seinen Kontrollmechanismen in Sri Lanka auch in einem Krisenfall greifen. Nicht zuletzt belegt Sri Lanka im Rahmen des aktuellen Rule-of-Law Index aus 2019 von 126 Ländern den 63. Rang.¹¹⁰

Anfang Dezember 2019 stehen die nächsten Präsidentschaftswahlen an und Mitte 2020 sind darauffolgend die Parlamentswahlen geplant.¹¹¹

¹⁰⁶ Connie Tan Hui Ann. "Sri Lankan hoteliers bet big on Northern Province's beaches, history for tourism growth". CNBC. 2016.

¹⁰⁷ Auswärtiges Amt. 2019

¹⁰⁸ Auswärtiges Amt. 2019

¹⁰⁹ Deutsche Welle. „Sri Lanka: Neuer Präsident steht für Reformen“. 2015

¹¹⁰ World Justice Project. 2019

¹¹¹ Auswärtiges Amt. 2019

Sri Lanka ist in neun Provinzen unterteilt, die wiederum in 25 Bezirke untergliedert sind. Obwohl flächenmäßig am kleinsten, ist die Westprovinz mit knapp 5,8 Mio. Einwohnern die bevölkerungsreichste Provinz des Landes. Hier befindet sich auch die Hauptstadt Colombo, obwohl offizielle Hauptstadt und Sitz des Parlaments die Kleinstadt Sri Jayewardenepura Kotte im Distrikt Colombo ist.

3.2 Rechtliche Rahmenbedingungen

Mitgliedschaft in internationalen Organisationen und multilateralen Abkommen

Hinsichtlich der rechtlichen Rahmenbedingungen gilt es zuvorderst die Mitgliedschaft in internationalen Organisationen und Abkommen zu betrachten. In diesem Zusammenhang zu erwähnen, dass Sri Lanka seit 1995 Mitglied in der World Trade Organization (WTO) ist.¹¹² Weiter ist Sri Lanka Mitglied der UN seit 1955. Im Mai 2016 unterzeichnete das Land das Trade Facilitation Agreement (TFA), das den internationalen Güterhandel beschleunigen soll.¹¹³ Im Jahr 1962 ist Sri Lanka mit dem New Yorker Übereinkommen über die Anerkennung und Vollstreckung ausländischer Schiedssprüche dem wichtigsten internationalen Übereinkommen in Fragen der Schiedsgerichtsbarkeit beigetreten.

Multilaterale Abkommen

Sri Lanka ist seit 1985 Gründungsmitglied der SAARC, der regionalen zwischenstaatlichen Organisation und geopolitische Vereinigung von Staaten in Südasien. Zu den Mitgliedsstaaten gehören neben Sri Lanka Afghanistan, Bangladesch, Bhutan, Indien, die Malediven, Nepal und Pakistan. Weiter ist das ISFTA seit 2000 in Kraft.

Sri Lanka ist zudem Gründungsmitglied der Multilateral Investment Guarantee Agency (MIGA), welche eine Investitions-Garantieagentur der Weltbank ist.¹¹⁴

Bilaterale Abkommen

Neben den internationalen Organisationen sind die bilateralen Abkommen zu beachten, welche zwischen Deutschland und Sri Lanka bestehen. In diesem Zusammenhang gibt es zum einen das Doppelbesteuerungsabkommen und das Investitionsschutzabkommen. Bereits seit seinem Inkrafttreten im Jahr 1983 verhindert das Doppelbesteuerungsabkommen eine doppelte Besteuerung und Steuerverkürzung auf den Gebieten der Steuern von Einkommen und Vermögen.¹¹⁵ Konkret sollen entweder die ausländischen Einkünfte von der Besteuerung im Inland ausgenommen werden (Freistellungsmethode) oder die bereits gezahlte Steuer bei der Steuerpflicht im Inland angerechnet werden (Anrechnungsmethode).¹¹⁶ Zur Zeit finden Nachverhandlungen zu diesem Abkommen statt, da jedoch noch kein Ergebnis erzielt wurde, gilt das oben genannte Abkommen von 1983 fort.

Das Doppelbesteuerungsabkommen wird in Sri Lanka zugunsten der ausländischen Investoren durch mehrere

¹¹² WTO. 2016

¹¹³ WTO. 2016

¹¹⁴ BOI. 2016

¹¹⁵ Sri Lanka Inland Revenue. "International Relations - Double Tax Avoidance Treaties"

¹¹⁶ Sebastian O. "Sri Lanka: (k-)ein Steuerparadies für ausländische Investoren? RIW 2004, 682 (Heft 9)"

Investitionsschutzabkommen ergänzt. Im Jahr 2000 ist das Investitionsförderungs- und Schutzabkommen unterzeichnet worden, nach welchem den ausländischen Investoren in Form von Eigentumsschutz und Schutz von Diskriminierung ein bestimmter Schutzstandard zugesichert wird.

Internationale Rankings und Indizes

Neben den bilateralen Abkommen zwischen Deutschland und Sri Lanka verdeutlichen eine Reihe von Indizes die Stellung und Wahrnehmung von Sri Lanka in der Rechts- und Wirtschaftswelt:

Im **Ease-of-Doing-Business Report** der Weltbank erreicht Sri Lanka von 190 Ländern den 100. Platz. Damit liegt der Inselstaat vor Pakistan (136) und Bangladesch (176).¹¹⁷ Auch liegt Sri Lanka mit einem Score von 61.22 von 100 über dem süd-ost-asiatischen Durchschnitt von 56.71. Bei konkreten geschäftspraktischen Punkten, wie der Anzahl der Schritte und der Tage, die zur Gründung eines Unternehmens notwendig sind, liegt Sri Lanka mit Rang 83 weit vor Pakistan (130), Bangladesch (138) und sogar vor dem großen Nachbarn Indien (137). Bis zur Firmengründung in Sri Lanka vergehen 11, in Pakistan 34 Tage. Ein sehr großer Unterschied zwischen den Ländern existiert in der Kategorie "Baugenehmigungen", wobei Sri Lanka 101 Plätze vor Pakistan und 74 Plätze vor Bangladesch liegt. Bei der Abwicklung von Insolvenzverfahren liegt Sri Lanka (92) abgeschlagen hinter Pakistan (53) aber immer noch vor Bangladesch (153) und Indien (108). "Um Rechtsunsicherheiten zu mindern, sollten Investoren bei kritischen Fragestellungen anwaltlichen Rat einholen und eine sorgfältige und lückenlose Dokumentation (beispielsweise schriftliche Bestätigung statt mündlicher Zusage) führen", empfiehlt die AHK.

Weiter belegt Sri Lanka beim dem von der „The Heritage Foundation“ in 2019 durchgeführten **Index-of-economic-freedom** (Index der wirtschaftlichen Freiheit) den 115. Platz von 180 verglichenen Ländern.¹¹⁸

Im **Global Competitiveness Report** des Wirtschaftsforum (WEF) erreichte Sri Lanka im Jahr 2019 Rang 85 von 140 Ländern. Damit liegt das Land hinter Indien (Rang 58) aber immer noch vor Pakistan (Rang 107) und Bangladesch (Rang 103). Allerdings stieg Sri Lanka vier Plätze im Vergleich zum Vorjahr ab. Im Index haben vor allem Gesundheitswesen, Infrastruktur und Marktgröße Sri Lankas gut abgeschnitten. Während die Effizienz des Arbeitsmarktes, makroökonomische Rahmenbedingungen und Produktmarkt als unzureichend eingestuft wurden.¹¹⁹

Im vom United Nations Development Programme durchgeführten Human Development Report aus 2018 belegt Sri Lanka beim Human Development Index von 189 Ländern den 76. Platz.¹²⁰ Dieser Index berücksichtigt den Zustand der menschlichen Entwicklung, aktuelle Bedingungen sowie langfristige Trends.

Sri Lanka nimmt im Rahmen des von Transparency International erarbeiteten **Corruption-Perception-Index** (Korruptions-Wahrnehmungs-Index) aus 2018 den 89. Von 180 Rängen ein, im regionalen Vergleich steht das Land im Vergleich zu Indien (78. Rang), Pakistan (117. Rang), Bangladesch (149. Rang) und Thailand (99.

¹¹⁷ The World Bank

¹¹⁸ 2019 Index of Economic Freedom. 2019

¹¹⁹ World Economic Forum. 2018.

¹²⁰ United Nations Development Programme. 2018.

Rang) eher überdurchschnittlich dar.¹²¹

Sri Lanka belegt bei dem vom World Justice Project erstellten **Rule-of-Law-Index** aus dem Jahr 2019 von 126 Ländern mit Blick auf die Beschränkungen der Regierungsbefugnisse, Fehlen von Korruption, der Einhaltung von Grundrechten, Ordnung und Sicherheit, Durchsetzung der Vorschriften, Ziviljustiz und Strafjustiz den 63. Rang.¹²² Diese solide Einstufung ließ unlängst im Zusammenhang mit der oben dargelegten Verfassungskrise im Jahr 2018 erkennen, dass das Wirken von Recht und Gesetz und der Gewaltenteilung in Sri Lanka auch in einem Krisenfall stattfindet.

Im von der Bertelsmann Stiftung erstellten **Transformation-Index** aus dem Jahr 2018 schneidet Sri Lanka mit einem Rang 33 von 129 untersuchten Ländern überdurchschnittlich gut ab.¹²³ In diesem Report wird nicht nur das Wirtschaftswachstum von über 4,5 % in den zurückliegenden Jahren 2016 und 2017 berücksichtigt, sondern auch die neue Regierung ab 2015 unter Präsident Sirisena und seine Unternehmungen der Erosion der Demokratie unter seinem Vorgänger entgegenzuwirken. Der Report zeigt auf, dass Sri Lanka mit einem 32. Platz im Bereich der wirtschaftlichen Veränderung oder dem 41. Platz im Bereich der politischen Veränderung (von erneut 129 Länder) gut abschneidet.

Gesetzliche Rahmenbedingungen für Geschäfte

Im Folgenden wird kurz auf wissenswerte und zu beachtende gesetzliche Rahmenbedingungen für Geschäftsbeziehungen bzw. -modalitäten, v.a. Geschäftsformen, anwendbares Recht und Steuerregelungen in Sri Lanka eingegangen. Für detailliertere Informationen steht Ihnen die AHK Sri Lanka jederzeit auf Anfrage zur Verfügung.

Investments in Sri Lanka

Im Investitionsbereich ist in Sri Lanka in fast allen Bereichen der Wirtschaft komplett ausländisches Eigentum erlaubt. Es sind keine Restriktionen für die Repatriierung von Gewinn, Gebühren, Kapital und Devisengeschäften in Bezug auf Kontokorrentzahlungen in Kraft.

Dafür gibt es Mechanismen, welche internationale und lokale Investoren schützen sollen. Sowohl Artikel 157 der Verfassung als auch bilaterale Investitionsschutzabkommen garantieren die Sicherheit von Investitionsschutzverträgen. Sri Lanka ist Gründungsmitglied der MIGA, welche eine Investitions-Garantieagentur der Weltbank ist.¹²⁴

Gesellschaftsformen in Sri Lanka

In Sri Lanka werden grundsätzlich drei Unternehmensformen unterschieden:¹²⁵ Die Proprietorships (Einzelunternehmen), Partnerships (Partnerschaften) und Companies (Gesellschaften). Grundsätzlich ist es ratsam bei einer Unternehmensgründung in Sri Lanka eine Gesellschaft in Form der Privaten Gesellschaft mit

¹²¹ Transperancy International. 2018

¹²² World Justice Project. 2019

¹²³ Bertelsmann Stiftung. 2018

¹²⁴ BOI. 2016

¹²⁵ AHK Sri Lanka „Exportbericht Sri Lanka Dezember 2018“ (S. 30). 2018

beschränkter Haftung zu gründen (Pvt. Ltd.), da diese Form eine beschränkte Haftung ermöglicht und am ehesten mit der deutschen GmbH vergleichbar ist.

Hingegen ist bei den PROPRIETORSHIPS (*Einzelunternehmen*) die Unternehmensform auf einen Akteur beschränkt und hat geringe formelle Anforderungen und kann steuerlich vorteilhaft sein. Da diese jedoch nicht als „legal entities“ gelten, haftet der Alleinunternehmer im Haftungsfall mit all seinem persönlichen Vermögen.

Bei den sog. PARTNERSHIPS (*Partnerschaften*) schließen sich Partner gemeinschaftlich zusammen, um durch Kombination Ihrer Fähigkeiten und Stärken ein gemeinsames Ziel zu verfolgen und dadurch den Erfolg des Unternehmens zu fördern. Auch hierbei handelt es sich nicht um eine „legal entity“. Dass führt dazu, dass die Partner einzeln ihre Ansprüche geltend machen müssen und ggf. auch persönlich verklagt werden. Die Partner haften gemeinschaftlich und individuell für die Erfüllung ihrer Pflichten. Somit besteht auch bei dieser Unternehmensform ein erhöhtes Risiko der persönlichen Haftung. Am ehesten kann die „Partnership“ daher mit einer dt. GbR verglichen werden.

Die COMPANIES (*Gesellschaften*) stellen juristische Personen dar, sie haben neben den Gesellschaftern eine eigene Rechtspersönlichkeit. Die Gründungsformalitäten sind umfangreicher als bei den zuvor genannten Gesellschaften. Der Companies Act No. 7 of 2007 sieht verschiedene Gesellschaftsformen vor. Die häufigste Ausgestaltung ist eine private Gesellschaft mit beschränkter Haftung (Pvt. Ltd.), welche Ähnlichkeiten mit einer deutschen GmbH aufweist.

Vergaberecht

Im vergaberechtlichen Rahmen gilt es zunächst zu beachten, dass Sri Lanka nicht Mitglied des Government Procurement Agreement (GPA) unter der WTO ist und daher auch nicht die WTO-Vereinbarung über Regeln und Verfahren zur Beilegung von Streitigkeiten (the Dispute Settlement Agreement) anwendbar ist.¹²⁶

Ein e-procurement-System besteht in Sri Lanka nicht, ist aber geplant. Vergabeverfahren ziehen sich teilweise, unter anderem auf Grund von Einsprüchen gegen die Auswahl des erfolgreichen Bieters, über mehrere Jahre. Gegenwärtig besteht ein „appeal board“ als Einspruchsmöglichkeit nur bei Vergabeverfahren auf Kabinettschene (CACP level). Zur Verbesserung des Vergabeverfahren hat die National Procurement Commission bereits Änderungsvorschläge unterbreitet. Es bleibt abzuwarten, ob und in welchem Maße diese umgesetzt werden.¹²⁷

Vertrags- und Gewährleistungsrecht

Das sri-lankische Vertragsrecht ist Teil des „Law of Obligation“ und ist daher seinem Ursprung her dem Roman Dutch Law zuzuordnen.¹²⁸ Nichtsdestotrotz finden sich auch große Einflüsse des englischen Rechts. Vertragsfreiheit und Vertragstreue bilden auch in Sri Lanka die Grundsätze des Vertragsrechts. Eckpfeiler eines Vertrags sind: Angebot, Annahme, Rechtsbindungswille, Gegenleistung, Geschäftsfähigkeit, freier

¹²⁶ WTO. „Dispute Settlement“

¹²⁷ AHK Sri Lanka „Exportbericht Sri Lanka Dezember 2018“ (S. 34). 2018

¹²⁸ AHK Sri Lanka „Exportbericht Sri Lanka Dezember 2018“ (S. 24). 2018

Willensentschluss und das Nichtbestehen gesetzlicher Verbote. Dabei muss die Gegenleistung nicht zwingend in Geld bestehen. Im Rechtsverkehr zwischen Geschäftsleuten wird ein Handeln mit Rechtsbindungswille angenommen. Als Grund für die Beendigung eines Vertrages kommen Erfüllung, Vereinbarung, Rechtskraft oder Vertragsbruch in Betracht. Vertragsbrüchen kann durch Schadensersatz, Verpflichtung zur Leistung, Rücktritt, gerichtliche Verfügung oder Wiederherstellung des ursprünglichen Zustands (restitutio in integrum) Abhilfe geleistet werden.

Für Einzelheiten stehen die Veröffentlichungen „Contract Law in Sri Lanka“ und „Sales Law of Sri Lanka“ auf der Webseite der AHK Sri Lanka zur Verfügung.

Zunächst gilt es zu beachten, dass mangels Ratifizierung des Übereinkommens der Vereinten Nationen über Verträge über den internationalen Warenkauf, das UN-Kaufrecht im Rahmen von Verträgen mit Parteien aus Sri Lanka nicht zur Anwendung kommt.¹²⁹

Schließlich ist eine Garantie nicht wesentlicher Bestandteil eines Vertrags. Eine Garantieverletzung gewährt dem Betroffenen daher lediglich das Recht auf Schadensersatz, er kann sich aufgrund dessen nicht vom Vertrag lösen.

Unabhängig davon verpflichtet sich der Verkäufer durch den Kaufvertrag dem Käufer das Eigentum und den Besitz an der Sache zu verschaffen. Die Sache muss frei von Sach- und Rechtsmängeln sein. Andernfalls hat der Käufer einen Anspruch auf Schadensersatz.

Ist der Kaufvertrag mit einer Bedingung geschlossen worden, zu dessen Erfüllung sich der Verkäufer verpflichtet hat, so steht es dem Käufer frei, entweder auf die Bedingung zu verzichten oder sich zu entscheiden, die Verletzung der Bedingung als Verletzung einer Garantie zu behandeln. Dies führt dazu, dass der Vertrag wirksam bleibt.

Der Käufer ist jedoch verpflichtet die Vertragsverletzung durch den Verkäufer als Garantieverletzung zu behandeln und kann Schadensersatz nur dann verlangen, wenn die Bedingung von dem Kaufvertrag nicht trennbar ist (einheitlicher Vertrag) und der Käufer die Sache bereits (teilweise) akzeptiert hat, oder der Kaufvertrag auf spezielle Ware gerichtet ist, deren Eigentum bereits auf den Käufer übergegangen ist.

Sicherheiten und Sicherungsmittel

In Sri Lanka gibt es im Wesentlichen zwei Sicherungsmittel im Rahmen von Erwerbsgeschäften, zum einen das Pfandrecht, zum anderen die Bankgarantie.¹³⁰

Im Hinblick auf die Sicherheit des Eigentumsvorbehaltes gilt zu beachten, dass dieser im sri-lankischen Rechtssystem keine Anwendung findet.

In Sri Lanka ist das **Pfandrecht** des Verkäufers das Recht, die Ware so lange zu behalten, bis der Kaufpreis bezahlt oder angeboten wurde und unterscheidet sich damit vom deutschen Pfandrecht. Streng genommen gewährt es dem Verkäufer jedoch kein Eigentum an der Ware. Das Pfandrecht des Verkäufers ist eine Beschränkung der Pflicht die Ware zu liefern, wie Sec. 27 des Sale of Goods Ordinance sie festlegt.

¹²⁹ AHK Sri Lanka „Exportbericht Sri Lanka Dezember 2018“ (S. 24). 2018

¹³⁰ AHK Sri Lanka „Exportbericht Sri Lanka Dezember 2018“ (S. 35). 2018

Folgende Voraussetzungen müssen dazu erfüllt sein:

- Der Verkäufer darf gem. Sec. 38 noch nicht bezahlt worden sein. Erst wenn der ganze Kaufpreis bezahlt worden ist oder angeboten wurde, hat der Käufer einen Anspruch auf Löschung des Pfandrechts.
- Gem. Sec. 40 (a) ist der Verkäufer grundsätzlich nicht zum Pfandrecht berechtigt, wenn die Ware auf Kredit gekauft wurde.
- Der Verkäufer muss im Besitz der Ware sein. Das Pfandrecht gewährt dagegen kein Recht auf Wiedereinräumung des Besitzes, wenn dieser einmal aufgegeben wurde.

Der Verlust des Pfandrechts kann auf vier Wegen erfolgen:

- sobald der Kaufpreis bezahlt oder angeboten wurde
- wenn der Verkäufer die Ware zwecks Übermittlung an den Käufer einem Frachtführer oder einem anderen Verwahrer übergibt, ohne sich dabei das Verfügungsrecht vorzubehalten
- wenn der Käufer oder sein Vertreter gesetzmäßig Besitz an der Ware erwirbt oder
- wenn darauf verzichtet wird (Sec. 42).

Bei der **Bankgarantie** verpflichtet sich eine Bank zur Zahlung eines bestimmten Betrages an den Begünstigten, wenn der Auftraggeber der Garantie eine vereinbarte Leistung oder eine Zahlung nicht erbringt. Garantien sind auf der ganzen Welt verbreitet und kommen sowohl bei inländischen als auch bei grenzüberschreitenden Geschäften zur Anwendung. Bankgarantien sind auch ein gutes Argument in Verhandlungen. Denn eine Bank wird nur dann eine Garantie ausstellen, wenn sie die Bonität und Lieferfähigkeit des Auftraggebers gründlich geprüft hat.

Gerichts- und Schiedsgerichtsbarkeit

Sri Lanka folgt weitgehend dem angelsächsischen Recht. Die Prozessführung auf dem ordentlichen Gerichtsweg ist allerdings überaus langwierig und für Ausländer zumeist mit sehr hohen Kosten verbunden.¹³¹ Es empfiehlt sich daher, eine Schiedsgerichtsklausel in den Vertrag aufzunehmen, sowie die Beilegung von Streitfällen im Vergleichswege.

In der Kategorie „Enforcing Contracts“ belegt Sri Lanka laut dem Doing Business-Report 2019 der Weltbank trotz leichter Verbesserung lediglich Platz 164 von 190 untersuchten Ländern.¹³²

Sri Lanka ist am 9. April 1962 dem New Yorker Übereinkommen über die Anerkennung und Vollstreckung ausländischer Schiedssprüche beigetreten. Dieses ist das wichtigste internationale Übereinkommen in Fragen der Schiedsgerichtsbarkeit. Deutschland ist diesem 1961 beigetreten. Danach ist zwischen den Ländern eine privatrechtliche Schiedsrechtsvereinbarung möglich und durch die gegenseitige Anerkennung die Vollstreckung gewährleistet. Zuständiges Schiedsgericht in Sri Lanka ist das Arbitration Center des Instituts für die Förderung des Handelsrechts und Praxis (ICLP) in Colombo.

Es kann im Vertrag mit Ihrem ausländischen Vertragspartner natürlich trotz der o.a. Fakten die Zuständigkeit

¹³¹ AHK Sri Lanka „Exportbericht Sri Lanka Dezember 2018“ (S. 37). 2018

¹³² The World Bank. „Ease of Doing Business Ranking & Ease of Doing Business Score“. 2019

der Internationale Handelskammer (ICC) oder eines anderen Schiedsgerichts verhandelt werden. Die ICC ist eine weltweit vertretene Organisation und hat aus historischem Zufall heraus ihren Sitz in Paris.¹³³

Steuerregelungen

Durch Reformen wie die Liberalisierung von Kernsektoren und Änderungen im Rechtssystem (insbesondere im Steuer- und Zollrecht) versucht die Regierung die Wirtschaft zu stabilisieren.¹³⁴ Der Reformkurs verläuft aufgrund von Spannungen innerhalb der Regierungskoalition jedoch schleppend und Ergebnisse werden sich erst mit der Zeit zeigen. Mit Ad-hoc-Zöllen oder der Auferlegung von indirekten Steuern als Reaktionen auf die aktuellen wirtschaftlichen Probleme wird das Wirtschaftswachstum gehemmt. Steuererhöhungen wirken zwar dem hohen Budgetdefizit entgegen, jedoch stellen sie gleichzeitig auch ein Risiko für den privaten Konsum sowie für die Geschäftstätigkeit von Unternehmen dar.

Am 1. April 2018 trat ein neues Steuergesetz (Inland: Revenue Act) in Kraft, welches die Regelungen zu Einkommenssteuer vereinfachen und fairer machen soll. Zudem soll das neue Steuergesetz die sri-lankische Wirtschaft v.a. in Anbetracht von zukünftigen Naturkatastrophen widerstandsfähig machen. Die Mehrwertsteuer (VAT) beträgt 15 %, Exporte und internationale Transportdienstleistungen werden nicht besteuert. Die Verbrauchersteuer fällt für Produkte wie Mineralwasser, Spirituosen, Bier, Kraftfahrzeuge, Zigaretten und gewisse Haushaltsartikel an. Sie reicht von 5 % bis 120 % und wird auch oft in Form eines fixen Betrags (Rupien pro Einheit) erhoben.

Die Unternehmenssteuer ist zweigeteilt: Firmen, die ein zu versteuerndes Einkommen von weniger als LKR 5 Mio. (EUR 25.164) verzeichnen und Risikokapitalgesellschaften werden mit 12 % besteuert. Der Großteil der anderen Unternehmen wird mit 28 % besteuert: Börsen- und nichtbörsen-notierte Unternehmen, Banken, Holdingfirmen sowie Unternehmen, dessen steuerbares Einkommen LKR 5 Mio. (EUR 25.164) übersteigt.

Ansässige Unternehmen, welche ihre Hauptgeschäftsstelle in Sri Lanka haben, werden mit ihrem weltweiten Einkommen steuerpflichtig. Der Standardsteuersatz in Sri Lanka beträgt 28 %. Steuersätze von 8 % - 40 % fallen je nach wirtschaftlicher Tätigkeit an: Z.B. für börsen- und nichtbörsennotierte Unternehmen mit einem steuerbaren Einkommen unter fünf Millionen LKR und Venture Capital Unternehmen beträgt der Steuersatz 12 %. Gewinne aus Exporten, Tourismus und der Bauindustrie werden ebenfalls mit 12 % besteuert. Der Steuersatz für KMUs beträgt 10 % und für Beteiligungen 8 %. Unternehmen, die mit Alkohol und Tabak handeln, sowie Lotterie- und Spielindustrie werden mit 40 % besteuert.

Nicht ansässige Unternehmen müssen lediglich das Einkommen versteuern, welches von Sri Lanka aus generiert wird. Für die Einkommenssteuer hat das Land ein Selbstbewertungssystem eingeführt. Bei einer Firma, die als ausländische Gesellschaft registriert ist, wird für Einkommenssteuerangelegenheiten als nicht ansässig betrachtet. Die Kapitalertragssteuer beträgt bei Dividenden 0 %, 10 % oder 15 %, bei Zinsen 2,5 %-

¹³³ ICC. „Weltweit vernetzt - Chancen für Unternehmen“

¹³⁴ AHK Sri Lanka „Exportbericht Sri Lanka Dezember 2018“ (S. 36). 2018

15 % und bei Lizenzen 10 %.¹³⁵

4. Technische und logistische Voraussetzungen und Verfahren, Zollinformationen

Im folgenden Kapitel werden sowohl die technischen und logistischen Voraussetzungen in Sri Lanka als auch gängige Verfahren dargestellt. Weiter wird ein Überblick über das Zollregime gegeben. Sri Lanka hat das Einfuhrregime stark liberalisiert, Importe werden besteuert: Einfuhrzoll, MwSt., Hafen und Flughafenabgaben fallen an.

4.1 Technische und logistische Voraussetzungen und Verfahren

Die logistischen Voraussetzungen sind mit den Häfen in Colombo und in Hambantota, dem Bandaranaike International Airport, einer landesweiten Bahninfrastruktur und einem Straßennetz – mit gewissen regionalen Unterschieden – vorhanden. Dabei verschafft sich der Standort Sri Lankas durch seine strategische Lage Wettbewerbsvorteile (vgl. Abbildung 2). Im folgenden Abschnitt soll die bereits vorhandene Infrastruktur dargestellt und geplante Projekte mitsamt ihrer Finanzierung präsentiert werden.

Häfen

Größter Hafen ist der **Port of Colombo** mit seinen existenten drei Terminals CICT, SAGT und JCT mit aktuell 7,2 Mio. TEUs Containerumschlag. 2018 hatte der Hafen Colombo die Wachstumsrate (+15,6%) im Bereich Container. Der geplante ECT-Terminal wird zusätzlich 3 Mio. TEUs Containerkapazitäten zur Verfügung stellen. Wie bereits unter 1.1 erläutert, ist die Weiterentwicklung des CICT-Terminals nach Westen geplant, um den Zugang für sog. Ultra Large Container Vessels zu auszubauen.¹³⁶

Zudem gibt es den **Hambantota International Port**, der für 99 Jahre an ein Joint Venture der China Merchant Port Holding (85%) und der Hafenbehörde Sri Lankan Port Authority (15%) vermietet ist.¹³⁷ Der Hafen von Hambantota liegt aufgrund seiner strategischen Lage auf einer Route, die von schätzungsweise 60.000 Schiffe jährlich genutzt werden könnte.

Er ist ein für die Zukunft bedeutender Hafen. Derzeit verfügt der Hafen über 198.000 TEUs Containerkapazitäten und wird als RORO-Hub für Einfuhr und Transshipment von Fahrzeugen genutzt. Weiterhin sollen in den nächsten Jahren maritime und logistische Dienstleistungen ausgebaut und entwickelt werden. Aktuell werden bereits Services wie Crew-Wechsel, Versorgungsdienstleistungen, Ersatzteile, Hafenzulagen, Reparaturen und Ähnliches für Frachtschiffe angeboten. Innerhalb der nächsten drei Jahren ist der Bau eines LNG Terminals angedacht. Auch ist die Konstruktion von Lagerdepots, die sich somit zwischen den zwei großen Lager- und Speicherzentren in Singapur und Fujairah befinden würden, angedacht. Ein errichtetes Service Center auf dem Hafengelände bietet Unterstützungsmöglichkeiten bezogen auf Investmentkonzessionen an Investoren an. HIPG hat seine RORO-Services in den letzten zwei Jahren verdoppelt, seine Hafendienstleistungen diversifiziert und bietet somit Containerumschlag, Fracht-, Passagier-

¹³⁵ Santander Trade Portal. 2018

¹³⁶ Board of Investment Sri Lanka & Colombo Port Authority

¹³⁷ Board of Investment Sri Lanka & Colombo Port Authority

, Bulk- und Lagerhandling an.

Neben den angebotenen maritimen Services besteht der Plan, dass Hambantota sich zu einem der führenden Logistikverkehrsknotenpunkte in der Region entwickelt. Das Gebiet für die hafenbezogene Industrie erstreckt sich auf 3,5 km². 50 km² Landfläche außerhalb des Hafengebiets wurde für ein Industriegebiet deklariert. Investitionen für die Highway-Anbindung und Versorgungsinfrastruktur des Gebiets sind bereits in Planung. Der Hafen ist zudem in der Nähe des Flughafens in Mattala lokalisiert.

Tabelle 4 veranschaulicht weitere Kennzahlen des Hafens in Hambantota.

Tabelle 4: Der Hafen von Hambantota in Zahlen

Container	198.000 TEUs
Stückgut	950.000 tons
Schüttgut	2,5 Mio. t (beinhaltet 1,6 Mio. t Zement)
Ro-Ro	396.000 Einheiten
Kapazität	Anlegen von 12 Frachtschiffen
LPG-Terminal	Totale Lagerung: über 60.000 m ³

Der Hambantota International Port hat kürzlich eine Ausschreibung an Sinopec Fuel Oil Sales Co. Ltd. (Sinopec). **SINOPEC** hat Fuel Oil Sri Lanka Co. Ltd im Juli 2019 in Hambantota gegründet, Rohöl soll in IMO kompatibles Benzin mit geringem Schwefelgehalt umgewandelt werden. Der Aufbau großer Bunkerkapazitäten, Ziel bis 2020 (Produktionskapazität 10 Mio. Tonnen) ist geplant. An dieser Ausschreibung haben 23 Interessenten aus Singapur, China, Indien, Dubai und Sri Lanka teilgenommen. Das Hauptgeschäftsfeld von Sinopec umfasst Heizöl, Destillatprodukte, Flüssigerdgas, verflüssigtes Erdölgas, Asphalt, chemische Produkte, Schiffsreparatur- und Schiffszubehör, Tanklagerdesign und -bau. Sinopec Fuel Oil Sales Company soll den Hambantota Port als ein weiteres Schiffskraftstoffversorgungszentrum für den globalen Schiffsverkehr bewerben, um den Vorteil der strategischen Lage des Hambantota Port voll auszuschöpfen.

Nach dem aktuellen Trend wird schwefelarmes Heizöl (LSFO) mit einem Schwefelgehalt von 0,5% im Jahr 2020 der wichtigste Schiffskraftstoffe sein. In diesem Zusammenhang soll Sinopec die Versorgung des Hafens in Hambantota mit LSFO sicherstellen, so dass der Hafen bis zum vierten Quartal 2019 alle Schiffe im Indischen Ozean bedienen kann.¹³⁸

Der **Trincomalee Hafen** ist ein natürlicher Tiefseehafen. Er ist Basis für sri-lankische Flotten und die sri-lankische Air Force. Neben Sydney ist der Hafen von Trincomalee der zweigrößte Naturhafen der Welt. Die verfügbare Wasser- und Landfläche ist ungefähr 10-mal so groß wie die des Hafens in Colombo. Er gilt als sehr sicher und ist auch bei schweren Wetterbegebenheiten für alle Arten von Schiffen gut anzusteuern. Der

¹³⁸ Dially FT. "Sinopec wins bid to operate tank farm at Hambantota Port". 2019

Hafen besteht aus einem inneren und einem äußeren Teil. Der innere Teil verfügt über ca. 2000 ha Wasserfläche und rund 2500 ha Landfläche.¹³⁹

Die SLPA führt derzeit die administrative Kontrolle über den Hafen aus. Der Hafen in Trincomalee wird benutzt, um Massen- und Stückgut sowie hafenbezogene industrielle Aktivitäten einschließlich Schwerindustrie und Landwirtschaft durchzuführen. Unter dem Namen Trincomalee Port City Project soll der Hafen u.a. als Logistikzentrum erweitert werden. Der dazu benötigte Bebauungsplan ist dafür schon abgeschlossen, sodass das bisher ungenutzte Land im Hafengebiet für das Projekt verwendet werden kann. SLPA plant, international und lokal für die Ausschreibung von potenziellen Investoren für den Industriepark und die Tourismuszone im Rahmen des Trincomalee Port City Development Project zu werben. Der Entwurf der Ausschreibung wurde einem Projektausschuss übertragen.¹⁴⁰

Flughafen und Luftfrachtlogistik

Der **Bandaranaike International Airport** liegt 32,5 km nördlich von Colombo und wird von der Airport und Aviation Services (Sri Lanka) Ltd. betrieben. Im Jahr 2018 wurden dort knapp 11 Mio. Passagiere abgefertigt und ca. 270.000 MT Luftfrachtverkehr fanden statt. Aktuell besteht der Flughafen aus zwei Terminals zur Passagierabfertigung, wovon eines zuletzt 2012 eröffnet wurde, und dem Cargo Terminal, das seit dem Jahr 2009 in Betrieb ist. Das Cargo Air Terminal wird bis zum Jahr 2021 ausschließlich von Sri Lankan Air Cargo betrieben.¹⁴¹

Der Flughafen von Colombo strebt weitere Expansionen sowie Terminalerweiterungen an. Im Moment findet ein Projekt zum Bau eines mehrstöckigen Terminalgebäudes mit Parkhaus und neuen Rollwegen statt, welches voraussichtlich in 2020 fertiggestellt wird. Es bestehen jedoch noch weitere Pläne zur Erweiterung des Terminals 1 und Modernisierung des Flughafens, um den immer weiter ansteigenden Touristenstrom zu handhaben. Auch ein Flughafentransfer steht noch aus.¹⁴²

Bahninfrastruktur

Eine Bahninfrastruktur ist bereits - weitgehend aus der Kolonialzeit Englands - landesweit vorhanden. Darüber hinaus werden diverse Projekte im Hinblick auf den Ausbau des Bahnverkehrs angestrebt. Dabei sollen in Zukunft bessere und schnellere Anbindungen vorhanden sein, durch den Bau von neuen Linien und der Ausbau des Signal- und Telekommunikationsnetzes. Soweit bereits konkrete Projekte betroffen sind, wird für weitere Informationen auf das Kapitel 2.3 verwiesen.

Laut Stand November 2018 weist Sri Lanka ein Liniennetz mit neun Linien auf. 2018 wurde mit der Sri Lankan Railway ein Gesamtumsatz von LKR 6.442,15 Mio. (EUR 32.510.763) erzielt, welches sich um 7 % zum Vorjahr (2017: LKR 5.972,62 Mio. (EUR 30.147.783)) erhöhte. Der gesamte Gewinn in 2018 belief sich auf LKR 23.307,80 Mio (EUR 117.802.426). Die Anzahl der Reisenden im Jahr 2017 belief sich auf

¹³⁹ Sri Lanka Ports Authority. "Trincomalee Port"

¹⁴⁰ Global Security. "Sri Lanka Navy - Trincomalee Harbor"

¹⁴¹ AHK Sri Lanka. "The hub of South Asia". 2018

¹⁴² Airport and Aviation Services (Sri Lanka) Limited. 2018

125,94 Mio., welche eine insgesamt Strecke von ca. 6.482,32 Mio. km zurücklegten.¹⁴³ Dies erhöhte sich in 2018 auf 6,968,19 Mio. km, was einen Aufschwung von 7,5 % aufweist, ebenso wie die Passagierzahl auf 126,62 Mio. anstieg. In 2017 befanden sich auf Sri Lankas Schienen 74 Lokomotiven, 77 Stromaggregate, 835 Personenwägen und 860 Waggons. Die auf den Schienen transportierte Fracht belief sich in 2017 auf 1,83 Mio. t und ging im Jahr 2018 auf 1,72 Mio. t zurück.¹⁴⁴

Die Anbindung der ländlichen Gebiete Sri Lankas wird sich sehr verbessern. Die Regierung sichert die Finanzierung durch die ADB zu. Insgesamt geht es um die Sanierung von 3.400 km von ländlichen Straßen.

Straßennetz

Laut von der ADB veröffentlichten Zahlen, fällt 95 % des inländischen Personenverkehrs und 98 % des Frachtverkehrs auf die Straße.¹⁴⁵ Das Land besitzt 16.000 km Provinzstraßen und 80.000 km Ortsstraßen. Der Zustand dieser Straßen ist bedeutend schlechter als der des nationalen Straßendurchschnitts und bringt höhere Fahrkosten und eine längere Fahrtzeit mit sich. Trotz starker Absichten, Fernstraßendefizite aufzulösen kam es nur langsam zu Sanierungen und so können die meisten dieser Straßen nicht bei jedem Wetter befahren werden. Regierungszahlen zeigen auf, dass 3.000 km nationaler Straßen ein Verkehrsvolumen von 10.000 Fahrzeugen pro Tag. Aufgrund des Wirtschaftswachstums und dem damit verbundenen Frachttransport, nimmt die Straßenverschlechterung ebenso zu. Dies hat nun zu einer Priorisierung von Straßenverbesserungen geführt. Bisher hat das Ländliche-Infrastruktur-Entwicklungsprogramm, eine LKR 13,3 Mrd. (EUR 66.937.789) teure Initiative des Staates, mehr als 20.44 ländliche Straßenbauprojekte gefördert (Stand März 2018).

Im letzten Jahrzehnt hat die ADB Sri Lanka vor allem hinsichtlich Infrastrukturprojekte sehr unterstützt.¹⁴⁶ Ein USD 150 Mio. Darlehen aus 2005 wurde zum Überholen von 270 km nationaler Straßen verwendet. Auch wurde ADBs Fokus auf Straßenverbesserungsmaßnahmen nach dem Ende des Bürgerkriegs auf die Verbesserung der nationalen Straßenverbindung gelegt. Daneben ist das erst im August das USD 161 Mio. Darlehen der ADB für den Eisenbahnsektor zu erwähnen, vgl. 2.3.

Eines der aktuell wichtigsten Projekte ist das von der ADB gesicherte Integrated Road Investment Programme (IRIP), welches 2014 initiiert wurde. So soll hierbei die ländliche Anbindung und wirtschaftliches Wachstum durch Straßenbau ermöglicht werden.

Im Rahmen der zweiten Phase des IRIP genehmigte das Kabinett im August 2017 Nutzungspläne der ADB-Finanzierung für die Sanierung von 3400 km Landstraßen und 340 km Nationalstraßen in vier Provinzen. Dabei liefert die ADB ein USD 800 Mio. Dollar flexibles Investitionsprogramm zur Modernisierung der Straßen in sechs Provinzen. Dies führt zu einer Erhöhung der Finanzierung um USD 900 Mio. durch den Vorstand der ADB im September 2017, um drei weitere Provinzen auszubauen und voraussichtlich bis 2027

¹⁴³ Ministry of Transport and Civil Aviation. 2018

¹⁴⁴ Department of Sri Lanka Railways & Oxford Business Group (p. 139 f.). 2018

¹⁴⁵ ADB. "Sector Road Map"

¹⁴⁶ ADB Fact Sheet. „Asian Development Bank and Sri Lanka Fact Sheet“. 2019

abgeschlossen sein soll. Der Staat plant USD 184,6 Mio. der Gesamtkosten, welche sich auf USD 1,1 Mrd. belaufen, zu decken. Der Zugang zu den benötigten Finanzmitteln hat sich bisher jedoch als schwierig erwiesen und könnte somit den Fortschritt dämpfen.

Der Ausbau der Straßen hat weiterhin Priorität für die Regierung, wie der Mittelzufluss in 2018, mit LKR 4 Mrd. (EUR 20.182.841) für den Ausbau ländlicher Straßen und weitere LKR 10 Mrd. (EUR 50.453.983) für die Fertigstellung des „Central Expressway“, zeigte. Die Regierung versucht den Umfang der externen Investitionen zu erhöhen, um die langfristigen Ziele zu erreichen. Aus diesem Grund engagierte der Staat im Januar 2017 die PPP-Abteilung unter dem Finanzministerium.

Daraufhin folgte die Gründung der SIFCO im Februar 2017, um den Bau neuer Schnellstraßen zu finanzieren. Damit wurden die nötigen Voraussetzungen für weitere Investitionen des Privatsektors geschaffen. SIFCO wird alle zukünftigen Entwicklungen der Autobahnen durchführen, ebenso wie die Projekte und Planungen, welche bereits am Laufen sind. Das Finanzministerium hat erklärt, sobald die Vermögensbasis SIFCO's vorhanden ist, sowohl Kapital von privaten Investoren beschaffen als auch die Finanzierung neuer Projekte unter Nutzung der bestehenden Infrastruktur und der Vermögenswerte als Sicherheiten arrangieren kann. Daraus resultierend bedeutet das, dass die SIFCO-Projekte nicht unter das öffentliche Kreditprogramm fallen und sich damit gute Wege für private Investoren bieten, um zu investieren. Das Finanzministerium wird den Kreditgebern bei Bedarf Garantien bereitstellen, während die Einnahmen der Autobahnen für die Kreditrückzahlung verwendet werden. Die Regierung beabsichtigt, SIFCO zunächst als Übergangsinstrument zu nutzen, welches lokalen Kapitalmarktinvestoren ermöglicht, Investitionen für Infrastrukturprojekte bereitzustellen. Die Zielvision besteht allerdings darin, Investitionen für eine größere Vielfalt von Teilnehmern im Rahmen der PPP zu öffnen, bei dem auch private Akteure die Möglichkeit haben, den Betrieb zu leiten.¹⁴⁷

4.2 Zollinformationen

Sri Lanka ist Mitglied im Harmonized Tariff System, wonach sich der Zoll grundsätzlich aus dem Basiszoll, evtl. einem Zollaufschlag (import duty surcharge), VAT, PAL sowie SRL zusammensetzt. Es gibt verschiedene Zolltarife: Die Basiszolltarife sind 0 % (z.B. Textilien, Pharmazeutika, medizinische Ausrüstung), 2,5 % (Rohmaterialien), 6 % (halbfertige Erzeugnisse), 15 % (Zwischenprodukte) und 28 % (Fertigerzeugnisse, Chemikalien, Agrar- und Nahrungsprodukte). Ein zusätzlicher Zollaufschlag von 15 % betrifft alle Importe außer Zucker.

Der Zollwert bestimmt sich gemäß dem in Sri Lanka seit Anfang 2003 implementierten „WTO-Zollwertabkommen“. Demnach wird der wahre Transaktionswert herangezogen, um den Cost, Insurance and Freight (CIF)-Wert des Gutes als Bemessungsgrundlage zu bestimmen.¹⁴⁸

Die sri-lankische Zollbehörde prüft z.T. sehr genau die Wertangaben bzgl. der einzuführenden Güter. Die Zolldokumente werden oft sehr gründlich geprüft. Die Regierung hat ein umfassendes elektronisches

¹⁴⁷ economynext. „Sri Lanka to set up expressway company“. 2017

¹⁴⁸ AHK Sri Lanka „Exportbericht Sri Lanka Dezember 2018“ (S. 16). 2018

Datensystem eingeführt, welches den Import/-Exportabfertigungsprozeduren beschleunigen soll, dieses ist jedoch noch nicht vollständig in Betrieb. Da das Importregime bzw. die Zollsätze häufigen Veränderungen unterworfen sind, empfehlen wir die Kontaktaufnahme mit der AHK Sri Lanka unter Angabe der 8-stelligen Zolltarifnummer.

Die Europäische Union gewährt unilateral Sri Lanka Zollpräferenzen im Rahmen ihres Schemas allgemeiner Zollpräferenzen gegenüber Entwicklungsländern (APS). Seit dem 19.05.2017 zählt Sri Lanka zu den begünstigten Ländern des Zollpräferenzabkommens der EU GSP+. Die Europäische Union gewährt Sri Lanka wieder spezielle Zollfreiheiten bei der Einfuhr, die am 15.08.2010 wegen der mangelnden Umsetzung von Menschenrechtsbestimmungen der UN schon einmal zurückgenommen wurden. Die Begünstigung gilt gemäß der EU Vorschrift Nr. 978/2012 nur bis 2023 bzw. bis das Pro-Kopf-Bruttonationaleinkommen in Sri Lanka USD 4.306 erreicht. Zurzeit beträgt das BNE USD 3.956 pro Kopf.¹⁴⁹

5. Einstiegs- und Vertriebsinformationen

5.1 Markteintrittsstrategien

Für den Markteintritt kommen eine Reihe von Optionen in Betracht, wie z.B. das Direktgeschäft mit dem Endkunden oder die Gründung einer eigenen unselbstständigen oder selbstständigen Vertriebsgesellschaft im Land, sofern eine Mindestinvestitionssumme von USD 5 Mio. erbracht wird. In diesem Fall kann die Gesellschaft dann zu 100 % von dem ausländischen Investor gehalten werden. Der Vorteil an der Zusammenarbeit mit etablierten Firmen aus Sri Lanka ist deren Expertise hinsichtlich sprachlicher, kultureller und bürokratischer Aspekte. Schließlich richtet sich die Markteintrittsstrategie immer nach dem Einzelfall. Diesbezüglich kann auf eine Beratung der AHK Sri Lanka zurückgegriffen werden, welche sämtliche Faktoren bei ihrer Unterstützung berücksichtigt.

Weitere Möglichkeiten im Rahmen des Markteintritts bestehen mit dem Einsatz eines Handelsvertreters oder Vertragshändlers.

Unternehmensgründung in Sri Lanka

Die Unternehmensgründung in Sri Lanka kann mit Unterstützung der AHK Sri Lanka durchgeführt werden. Bei einer Gründung durch ausländische Muttergesellschaften müssen teilweise notariell beglaubigte und legalisierte Dokumente beigebracht werden. Entsprechend kann der Prozess etwas länger dauern, sollte aber auch in diesem Fall zwei Monate nicht überschreiten. Weder bei einer Limited Liability Company (LLC) noch bei einer Public Limited Company (PLC) wird eine Mindestkapitaleinzahlung fällig.¹⁵⁰

Im Wesentlichen besteht der Ablauf bei der aus bis zu sieben Schritten und ist mit Gebühren verbunden. Zunächst ist die Sicherung eines einzigartigen Unternehmensnamens erforderlich, dann ist die Unterzeichnung der Geschäftsführer und des Gesellschaftssekretär (Company Secretary) des Gesellschaftsvertrages notwendig

¹⁴⁹ Ende 2017

¹⁵⁰ World Bank

bevor die Registrierung beim „Department of the Registrar of Companies“ erfolgen muss, sowie die Veröffentlichung der Unternehmensgründung in der Gazette. Schließlich sind noch eine Reihe von Registrierungen notwendig, wie die Registrierung bei den Steuerbehörden in Form der Tax Identification Number (TIN) von der „Taxpayer Services Unit of Inland Revenue Department“, die Registrierung für die Mehrwertsteuer beim „Inland Revenue Departments“ und schließlich Registrierung beim „Department of Labour“ für den Erhalt einer EPF- und ETF-Nummer.

Insgesamt erfordern die Schritte Gebühren in Höhe von ca. LKR 30.000.¹⁵¹ Dies entspricht etwa EUR 150. Dazu kommen Kosten für Notare und Berater, die den größten Kostenanteil ausmachen. Je nach Branche und Komplexität des Gründungsvorhabens können die Gründungskosten variieren.

5.2 Eintrittshemmnisse

Nichttarifäre Handelshemmnisse

Neben tarifären Hemmnissen (NTM) wie den unter 4.2 erläuterten Zollinformationen, gibt es nichttarifäre Handelshemmnisse. NTMs werden im Wesentlichen durch eine Negativdefinition beschrieben, wonach sie alle anderen politischen Maßnahmen als Zölle umfassen, die potenziell wirtschaftliche Auswirkungen auf den internationalen Warenhandel haben können. Bei den NTMs handelt es sich um komplexe Regeln und vor allem Gesetzestexten, wie in erster Linie technische Handelshemmnisse (TBT), Agreement on Sanitary and Phytosanitary (SPS), Zertifizierungs- oder Prüfanforderungen, Kontingente, Einfuhr- oder Ausfuhrlicenzen, zusätzliche Steuern und Zuschläge, finanzielle Maßnahme und Ursprungsregeln.

Gerade aufgrund dieser Vielschichtigkeit und Komplexität sind die NTMs schwierig zu bewerten.

Für Exporteure, Importeure und politische Entscheidungsträger stellen NTMs auch deshalb eine große Herausforderung dar. Obwohl viele NTMs in erster Linie auf den Schutz der öffentlichen Gesundheit oder der Umwelt abzielen, haben sie auch erhebliche Auswirkungen auf den Handel durch Information, Einhaltung und Verfahrenskosten.¹⁵²

Es scheint, dass die positive Entwicklung der sinken Zölle durch eine Verlagerung hin zu einem Fehlgebrauch der NTMs untergraben wurde. Zudem werden die NTMs trotz ihrer Unerlässlichkeit für den Umweltschutz oder die nationale Sicherheit vielmals als alternative Instrumente für protektionistische Marktzugangsregelungen benutzt.¹⁵³

Trotz internationalen Abkommen wie dem durch die WTO verabschiedeten Übereinkommen über SPS und dem Übereinkommen über TBS, wurden Maßnahmen bzgl. Gesundheits-, Pflanzenschutzmaßnahmen und technischen Handelshemmnissen weltweit zu Zwecken der Handelsbeschränkung eingesetzt und sind zu einer neuen Form des Handelsprotektionismus geworden. Sie wurden als ein wichtiger Faktor für den geringen intraregionalen Handel zwischen südasiatischen Ländern identifiziert. Einer früheren Studie zufolge waren SPS, TBT und andere damit zusammenhängende Maßnahmen für 86 % aller NTMs in südasiatischen Ländern

¹⁵¹ World Bank

¹⁵² UNCTAD. 2018

¹⁵³ International Trade Centre. 2011

verantwortlich.¹⁵⁴

Insbesondere im Hinblick auf die technischen Handelshemmnisse ergibt sich nach dem Report des International Trade Centres (ITC)¹⁵⁵ Folgendes:

Als Gründungsmitglied der WTO ist Sri Lanka Unterzeichner des TBT der WTO, das 1995 mit der Gründung der WTO in Kraft trat. TBT-Maßnahmen umfassen Produktnormen, technische Vorschriften und Prüfungen, Zertifizierungen und andere Verfahren zur Feststellung, ob Produkte den Normen und technischen Vorschriften entsprechen.

Der Hauptzweck des TBT-Abkommens besteht darin, sicherzustellen, dass technische Vorschriften, Normen und Konformitätsbewertungsverfahren keine unnötigen Hindernisse für den internationalen Handel schaffen. Zu diesem Zweck sollten die technischen Vorschriften nicht handelsbeschränkender sein, als es zur Erreichung eines legitimen Ziels erforderlich ist, wobei die Risiken zu berücksichtigen sind, die eine Nichterfüllung mit sich bringen würde. Die legitimen Ziele des TBT-Abkommens sind unter anderem: Nationale Sicherheitsanforderungen, die Verhinderung irreführender Praktiken, der Schutz der Gesundheit oder Sicherheit von Menschen, des Lebens oder der Gesundheit von Tieren oder Pflanzen oder der Umwelt. Die Verpflichtung zur Vermeidung unnötiger Handelshemmnisse gilt auch für Konformitätsbewertungsverfahren. Ein unnötiges Handelshemmnis könnte sich aus strengeren oder zeitaufwändigeren Verfahren ergeben, als es zur Beurteilung der Übereinstimmung eines Produkts mit den nationalen Gesetzen und Vorschriften des Einfuhrlandes erforderlich ist.

In diesem Zusammenhang ergibt sich für Sri Lanka konkret:

Sowohl produzierende Unternehmen als auch Handelsvertreter sind teilweise NTMs bei Vor- und Endwarenimporten betroffen. Die produzierenden Unternehmen betonen die negativen Auswirkungen zusätzlicher Gebühren und Steuern (43 % der gemeldeten NTMs der importierenden produzierenden Unternehmen). Die Konformitätsbewertung (27 % der gemeldeten NTMs aller importierenden Unternehmen) und die Inspektionen vor dem Versand (16 %) machen einen weiteren großen Anteil der gemeldeten NTMs in beiden Unternehmenstypen aus. Technische Anforderungen werden nur von Handelsvertretern erwähnt. Mengenkontrollen und Finanzierungsmaßnahmen stellen die verbleibenden Belastungen für die Einfuhren anderer Produktionsprodukte nach Sri Lanka dar.¹⁵⁶

Konformitätsbewertung, Lizenzierung und Pre-Shipment-Inspektionen

Hier kommt es teilweise zu gehören Verzögerungen (bis zu 6 Monate), Kosten und auch Schwierigkeiten bei der Bereitstellung geeigneter Muster oder wiederholten Tests jeder Sendung. Inländische privatwirtschaftliche Prüfeinrichtungen sind knapp und gelten sogar als teurer und zeitaufwändiger als staatliche Institutionen. Die Auslagerung an internationale Prüfinstitute würde die Kosten und Verzögerungen weiter erhöhen. Eine ähnliche Belastung ergibt sich direkt an der Grenze, wenn importierte Waren scheinbar übermäßig kontrolliert

¹⁵⁴ ADB Report. 2019

¹⁵⁵ International Trade Centre. 2011

¹⁵⁶ International Trade Centre. 2011

werden. Diese physischen Kontrollen der Ladung betreffen insbesondere Produkte, die Chemikalien, Schmuck und Elektronik enthalten.

Gebühren, Steuern und andere ParaTarife

Neben den Tarifen selbst, führen in erster Linie weitere Gebühren und Steuern teilweise zu Hemmnissen für Exporte.

Durch Reformen wie die Liberalisierung von Kernsektoren und Änderungen im Rechtssystem (insbesondere im Steuer- und Zollrecht) versucht die Regierung Sri Lankas die Wirtschaft zu stabilisieren. Steuererhöhungen wirken zwar dem hohen Budgetdefizit entgegen, jedoch stellen sie gleichzeitig auch ein Risiko für den privaten Konsum sowie für die Geschäftstätigkeit von Unternehmen dar.

Am 1. April 2018 trat ein neues Steuergesetz (Inland Revenue Act) in Kraft, welches die Regelungen zu Einkommenssteuer vereinfachen und fairer machen soll. Zudem soll das neue Steuergesetz die sri-lankische Wirtschaft v.a. in Anbetracht von zukünftigen Naturkatastrophen widerstandsfähig machen. Die Mehrwertsteuer (VAT) beträgt 15 %, Exporte und internationale Transportdienstleistungen werden nicht besteuert.

Die Unternehmenssteuer ist zweigeteilt: Firmen, die ein zu versteuerndes Einkommen von weniger als LKR 5 Mio. verzeichnen und Risikokapitalgesellschaften werden mit 12 % besteuert. Der Großteil der anderen Unternehmen wird mit 28 % besteuert: Börsen- und nichtbörsen-notierte Unternehmen, Banken, Holdingfirmen sowie Unternehmen, dessen steuerbares Einkommen LKR 5 Mio. übersteigt.

Ansässige Unternehmen, welche ihre Hauptgeschäftsstelle in Sri Lanka haben, werden mit ihrem weltweiten Einkommen steuerpflichtig. Der Standardsteuersatz in Sri Lanka beträgt 28 %. Steuersätze von 8 % - 40 % fallen je nach wirtschaftlicher Tätigkeit an: Z.B. für börsen- und nichtbörsennotierte Unternehmen mit einem steuerbaren Einkommen unter fünf Millionen LKR und Venture Capital Unternehmen beträgt der Steuersatz 12 %. Gewinne aus Exporten, Tourismus und der Bauindustrie werden ebenfalls mit 12 % besteuert. Der Steuersatz für KMUs beträgt 10 % und für Beteiligungen 8 %. Unternehmen, die mit Alkohol und Tabak handeln, sowie Lotterie- und Spielindustrie werden mit 40 % besteuert.

Nicht ansässige Unternehmen müssen lediglich das Einkommen versteuern, welches von Sri Lanka aus generiert wird. Für die Einkommenssteuer hat das Land ein Selbstbewertungssystem eingeführt. Bei einer Firma, die als ausländische Gesellschaft registriert ist, wird für Einkommenssteuerangelegenheiten als nicht ansässig betrachtet. Die Kapitalertragssteuer beträgt bei Dividenden 0 %, 10 % oder 15 %, bei Zinsen 2,5 % - 15 % und bei Lizenzen 10 %.

Im Allgemeinen führen die Struktur, die mangelnde Transparenz und die schiere Anzahl der verschiedenen Gebühren und Steuern zu Verwirrung, insbesondere für KMU.

Verfahrenshindernisse und ein ineffizientes handelsbezogenes Unternehmensumfeld

Bei allen Handelsgeschäften, Exporten und Importen, werden Verzögerungen bei verschiedenen Arten von Verwaltungsverfahren als die größte Belastung für die Unternehmen angesehen.¹⁵⁷ Dies sind beispielsweise informelle Zahlungen und anderes teilweise inkonsistentes Verhalten von Beamten. In den meisten Fällen werden auch bei Exportgeschäften die Zoll- und Hafenbehörden Sri Lankas für diese Verzögerungen verantwortlich gemacht.

5.3 Hinweise zu Finanzierungsmöglichkeiten

Da es immer wieder zu Zahlungsschwierigkeiten kommen kann, wird die Verwendung von gesicherten Zahlungsformen wie bestätigtes und unwiderrufliches Akkreditiv empfohlen.

Zu beachten ist auch die Möglichkeit einer Exportkreditversicherung. Dafür steht das staatliche Exportgarantiesystem Euler Hermes oder KfW/DEG zur Verfügung. Während der private Versicherungsmarkt schwerpunktmäßig im Bereich der sog. „marktfähigen“ Risiken tätig ist, können bei Euler Hermes „nicht marktfähige“ Risiken unter Deckung genommen werden. Als „nicht marktfähig“ gelten Risiken außerhalb der EU und Organisation for Economic Cooperation and Development (OECD) mit Ausnahme von Südkorea, Mexiko und Türkei bzw. wenn die Risikodauer (Produktionszeitraum + Kreditlaufzeit) mehr als zwei Jahre beträgt.¹⁵⁸

Euler-Hermes Exportkreditversicherung

Die Euler Hermes Kreditversicherungs-AG stellt den weltweit führenden Anbieter von Warenkreditversicherungen und anderen produktnahen Finanzdienstleistungen dar und bietet in diesem Rahmen neben den Warenkreditversicherungen Investitionskreditversicherungen und darüber hinaus auch Bürgschaften und Garantien für Unternehmen an.¹⁵⁹ Insbesondere die Bürgschaften und Garantien sollen flexible Alternativen zu Bankbürgschaften zur Sicherung von Liquidität und Geschäftsbeziehungen sein.

Exportkreditgarantien stellen ein zentrales Außenwirtschaftsförderungsinstrument der Bundesregierung dar. Sie sichern Exporteure gegen wirtschaftliche oder politische bedingte Forderungsausfälle ab und ermöglichen in vielen Fällen erst die notwendige Absatzfinanzierung eines Geschäfts. Bereits 1949 beauftragte die Bundesregierung zwei private Unternehmen, die heute Euler Hermes SA und die PWC GmbH mandatorisch mit dem Management der Exportkreditgarantien. Euler Hermes ist bis heute federführend in dieser Partnerschaft.¹⁶⁰

Die sog. Hermesdeckungen stehen grundsätzlich allen deutschen Exportunternehmen zur Verfügung, unabhängig von der Größe des Unternehmens oder des Geschäfts. Als besonders förderungswürdig gelten Geschäfte von kleinen und mittelständischen Unternehmen.

Sri Lanka nimmt im Rahmen der Auslandsgeschäftsabsicherung der Bundesrepublik Deutschland (AGA

¹⁵⁷ International Trade Centre. 2011

¹⁵⁸ Bundesministerium für Wirtschaft und Energie. „Exportkreditgarantien (sogenannte Hermesdeckungen)“

¹⁵⁹ Euler Hermes Deutschland

¹⁶⁰ AGAPortal.de

Portal) bei den Länderkategorien die Kategorie 6 von 7 ein, wobei die Kategorie 7 die negativste Einstufung darstellt. Diese Klassifizierungen sollen das Länderrisiko widerspiegeln. Nach dem System der Teilnehmer umfasst das Länderrisiko das Transfer- und Konvertibilitätsrisiko (d.h. das Risiko, das eine Regierung Kapital- oder Devisenkontrollen auferlegt, die ein Unternehmen daran hindern, seine Landeswährung in eine Fremdwährung umzuwandeln und/oder Gelder an Gläubiger im Ausland zu transferieren) und Fälle höherer Gewalt (z.B. Krieg, Enteignung, Revolution, innere Unruhen, Überschwemmungen, Erdbeben).¹⁶¹

Im Hinblick auf weitere Landesinformationen kann festgestellt werden, dass bzgl. kurzfristigen Geschäften/APG-Länderbestimmungen keine formellen Deckungseinschränkungen bestehen, bei mittel- und langfristigen Geschäften Deckungsmöglichkeiten lediglich von Fall zu Fall und bei nicht ausreichender Bonität des ausländischen Bestellers sind Banksicherheiten erforderlich.

Deutsche Investitions- und Entwicklungsgesellschaft (DEG)

Die Deutsche Investitions- und Entwicklungsgesellschaft GmbH (DEG) finanziert als Entwicklungsbank Investitionen privater Unternehmen in Entwicklungsländern und Schwellenländern und ist eine Tochtergesellschaft der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) Bankengruppe. Die Aufgabe der DEG ist es, privatwirtschaftliche Strukturen durch langfristige Projekt- und Unternehmensfinanzierung zu fördern, um dadurch die Grundlage für ein nachhaltiges Wirtschaftswachstum und eine dauerhafte Verbesserung der Lebensbedingungen zu schaffen. Die Finanzierungen werden zu marktorientierten Konditionen gewährt.¹⁶²

So bietet die DEG Projektfinanzierungen, insbesondere für Infrastrukturprojekte, welche eine flexible und langfristige Finanzierung und umfassendes Wissen über die Gegebenheiten vor Ort bedürfen. Dabei profitieren Kunden der DEG bei Investitionen in Schwellen- und Entwicklungsländern von einem großen Netzwerk in dem jeweiligen Land. Die DEG stellt beispielsweise langfristige Darlehen bereit mit einem Zinssatz, welcher sich marktorientiert aufgrund des Projekt- und Landesrisiko bemisst. Ebenso besteht die Möglichkeit der Beteiligungen, bei welchen die DEG das Wachstum mit Eigenkapital unterstützt und die Beteiligung auf Holdingebene oder sogar auf Projektebene stattfindet.¹⁶³ Darüber hinaus präsentiert die DEG weitere Finanzierungsmöglichkeiten wie die Mezzanin-Finanzierungen und darüber hinaus weitere gezielte Förderprogramme für Projektfinanzierungen.¹⁶⁴

Bank- und Finanzwesen

Das Bank- und Finanzwesen Sri Lankas umfasst u.a. große Finanzinstitute, wie die Zentralbank von Sri Lanka, lizenzierte Geschäftsbanken (LCBs), lizenzierte Spezialbanken (LSBs), registrierte Finanzunternehmen (RFCs), Spezialleasinggesellschaften (SLCs), Primärhändler (PDs), Pensions- und Vorsorgefonds, Versicherungsunternehmen, ländliche Banken und Handelsbanken. Auch sind Hauptfinanzmärkte wie Devisenmarkt, Kapitalmarkt, Kreditmarkt und informelle Finanzmärkte in Sri Lanka

¹⁶¹ OECD. 2017

¹⁶² KfW DEG. 2019

¹⁶³ KfW DEG. 2019

¹⁶⁴ KfW DEG. 2019

vorhanden.

Folgende Tabelle 5 soll einen Überblick über Geschäftsbanken geben.

Tabelle 5: Geschäftsbanken in Sri Lanka

Private Geschäftsbanken	Staatliche Geschäftsbanken	Entwicklungsbanken	Wichtige Auslandsbanken
Hatton National	People's Bank	Merchant Bank of Sri Lanka	Citibank N.A.
Commercial Bank Ceylon	Bank of Ceylon	Development Finance Corporation of Ceylon	Deutsche Bank AG (Investment Bank)
Sampath Bank		People's Merchant Bank	Hong Kong & Shanghai Banking Corp,
National Trust Bank		National Development Bank	American Express Bank

6. Anhang

6.1 Öffentliche Unternehmen

Sri Lankan Ports Authority (SLPA)	
No 19, Chaithya Road Colombo 01	Tel: +94 112 42 12 31 Fax: +94 112 42 12 01 Email: info@slpa.lk Web: www.slpa.lk

Airport & Aviation Services (Sri Lanka) Limited	
Bandaranaike International Airport, Katunayake	Tel: +94 11 226 4444 Fax: +94 11 225 9435 Email: comments@airport.lk Web: www.airport.lk

Ceylon Motor Traders Association (CTMA)	
50, Nawam Mawatha, Colombo 02	Tel: +94 11 5588836 Email: info@chamber.lk Web: www.cmta.lk

Sri Lankan Railways	
Olcott Mawatha Colombo 01	Tel: +94 11 242 1281 Fax: +94 11 2446490 Email: gmr@railway.gov.lk Web: www.railway.gov.lk

SriLankan Airlines Ltd.	
Airline Centre, Bandaranaike International Airport Katunayake	Tel: +94 19 7335555 Fax: +94 19 7335122 Email: feedback@srilankan.lk Web: www.srilankanr.lk

6.2 Private Unternehmen

SL Mobility	
14, Jayawardana Mawataha Dehiwala	Tel: +94 11 2733596 Fax: +94 11 2733594 Email: info@slmobility.com Web: http://slmobility.com

Ceylon Oxygen Ltd. (COL)	
50 Sri Pannananda Mawatha Colombo 15	Tel: +94 11 2524381 Fax: +94 11 4615272 Email: customer.services@ceylonoxygen.com Web: http://www.linde.lk/en/about_col/index.html

ThermalR Industries Pvt. Ltd.	
	Tel: +94 777358765 Email: sasiranga@uom.lk

6.3 Verwaltung

Ministry of Transport & Civil Aviation	
7th Floor, Sethsiripaya Stage II Battaramulla	Tel: +94 112 187 200 Fax: +94 112 865 093 Email: mintransport@sltnet.lk Web: www.transport.gov.lk

Ministry of Megapolis & Western Development	
17th and 18th Floors, "SUHURUPAYA", Subhuthipura Road Battaramulla	Tel: +94 112 864 770 Fax: +94 112 887909 Email: pujithah@gmail.com Web: www.megapolism.in.gov.lk

Ministry of Ports & Shipping & Southern Development	
--	--

19, Chaithya Road Colombo 01	Tel: +94 112439352 Email: mpsasec@slpa.lk Web: www.portmin.gov.lk
---------------------------------	---

Urban Development Authority (UDA)

6th and 7th floor „Sethsiripaya“ Battaramulla	Tel: +94 11 287 3637 E-Mail: info@uda.gov.lk Web: www.uda.gov.lk
---	---

6.4 Verbände

Automobile Association of Ceylon

40 Sir Mohamed Macan Makar Mawatha P.O. Box 338 Colombo 03	Tel: +94 11 242 1528, +94 11 232 0454 Fax: +94 11 244 6074 E-Mail: aacmotor@sltnet.lk Web: www.aaceylon.lk
--	--

Sri Lanka Shippers' Council

50 Nawam Mawatha, Colombo 02	Tel: +94 11 2392840 Fax: + 94 11 2449352 E-Mail: slsc@chamber.lk Web: www.shipperscouncil.lk
---------------------------------	--

Sri Lanka Finance Association (SLFA)

Department of Finance University of Sri Jayewardenepura Gangodawila Nugegodo	Tel: +94 11 280 1118 E-Mail: info@slfa.lk Web: www.slfa.lk
---	---

6.5 Förderinstitutionen

Asian Development Bank (ADB)

201, De Saram Place Colombo 10	Tel: +94 11 4455455 Fax: +94 11 4455499
-----------------------------------	--

Sri Lanka	Web: www.adb.org/sri-lanka
-----------	---

DFCC Bank PLC	
73/5, Galle Road, Colombo 3	Tel: +94 11 235 0000 Fax: +94 11 244 0376 E-Mail: info@dfccbank.com Web: www.dfcc.lk

Weltbank	
6th Floor, Hilton Colombo 2, Chittampalam A. Gardiner Mawatha Colombo 02	Tel: +94 11 556 1300 E-Mail: infosrilanka@worldbank.org Web: www.worldbank.org

6.6 Spezialisierte Kanzleien, Unternehmensberatungen und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften

ERNST & YOUNG	
201, De Saram Place Colombo 10 Sri Lanka	Tel: +94 11 2463500 Fax: +94 11 2697369 Web: https://www.ey.com/lk/en/home

Jayasinghe & Co.	
Chartered Accountants 94/12, 2nd Lane, Kirulapone Avenue, Colombo-05, Sri Lanka	Tel: +94 11 2512069 Fax: +94 11 2512400, 2512514 Email: audit@ajco.lk , tax@ajco.lk Web: http://ajco.lk/

KPMG	
No: 32A Sir Mohamed Macan Markar Mawatha Colombo 3, Sri Lanka Mailing address: P.O. Box 186 Colombo Sri Lanka	Tel: +94 11 5426 426 Fax: +94 11 2445 872 Web: https://home.kpmg.com/xx/en/home.html

NIHAL HETTIARACHCHI & COMPANY

"RNH House", No. 622B,
Kotte Road, Kotte. Sri Lanka

Tel: +94 114 975999/ +94 114511473

Email: info@nh-co.lk

Web: <https://nh-co.lk/>

PRICEWATERHOUSECOOPERS (PwC)

100, Braybrooke Place
Colombo 2
Sri Lanka

Tel: + 94 117719700, 117719838

Fax: + 94 112303197

Web: <http://www.pwc.lk/>

CHAMBERS COLOMBO

65C, Level 7
Dharmapala Mawatha
Colombo 7
Sri Lanka.

Tel: +94 112 434 493, +94 115 330 229

Fax: +94 115 330 228

Mobil: +94 777 311 563, +94 714 969 696

Email: lawyers@chamberscolombo.com;
chambers@vinet.lk; admin@chamberscolombo.com

Website: <http://www.chamberscolombo.com>

D. L. & F. DE SARAM

No.47, C.W.W. Kannangara Mw. (Alexandra Place),
Colombo 7, Sri Lanka

Tel: +9411-2695782/ +9477-7891696

Email: desaram@desaram.com,
savantha@desaram.com

Web: <http://www.desaram.com/>

JULIUS & CREASY Attorneys-at-Law & Notaries Public

41 Janadhipathi Mawatha
Colombo 1
9/5, Tambiah Avenue
Off Independence Avenue
Colombo 7

Tel: +94-11-2422601-5

Fax: +94-11-2446663, +94-11-2435451

Email: juliusc@lankacom.net

Web: www.juliusandcreasy.com

NEVILLE ABEYRATNE Attorney- at- Law, Presidents Counsel

No. 137, Nagahawatte Road

Dalugama

Kelaniya

Tel: + 94 11 2912566, +94 11 2917632

Mobil: + 94 777 313 516

Fax: + 94 11 2917446

Email: abeyratneneville@yahoo.com**SUDATH PERERA ASSOCIATES**

No 5, 9th Lane

Nawala Road

Nawala, Rajagiriya

Tel: +94 11 7559944

Fax: + 94 11 7559948

Email: spalegal@sltnet.lk,
sudath@sudathpereraassociates.comWeb: <http://www.sudathpereraassociates.com/>

7. Quellenverzeichnis

- 2019 *Index of Economic Freedom*. “Sri Lanka”. 2019. <https://www.heritage.org/index/country/srilanka>
- adaderana.lk*. “Taxes and fees on vehicles revised”. 2019. <https://www.adaderana.lk/news/53616/taxes-and-fees-on-vehicles-revised>
- ADB Fact sheet*. “Asian Development Bank and Sri Lanka: Fact Sheet” 2019. <https://www.adb.org/publications/sri-lanka-fact-sheet>
- ADB*. “Potential exports and nontariff barriers to trade”. *ADB*. 2019. <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/497651/sri-lanka-exports-nontariff-barriers-trade-study.pdf>
- ADB*. “Sector Road Map”. <https://www.adb.org/sites/default/files/linked-documents/42254-014-sri-ssa.pdf>
- ADB*. 2019. <https://www.adb.org/projects/tenders>
- AGAPortal.de*. <https://www.agaportal.de/exportkreditgarantien/grundlagen/grundzuege>
- AHK Sri Lanka*. “Newsletter Mai 2019“. *Delegation of German Industry and Commerce in Sri Lanka*. 2019
- AHK Sri Lanka*. “The hub of South Asia”. 2018
- AHK Sri Lanka*. „Exportbericht Dezember 2018“. 2018
- Airport and Aviation Services (Sri Lanka) Limited*. “BIA phase II Stage 2”. 2018. https://www.airport.lk/aasl/developments/BIA_phase-II_Stage-2.php
- Airport and Aviation Services (Sri Lanka) Limited*. „Tenders“. 2018. https://www.airport.lk/aasl/reach_us/tenders.php
- Amali Mallawaarachchi. “Colombo Light Rail is first step to 21st Century Sri Lanka – PM”. *Daily News*. 2019. <http://www.dailynews.lk/2019/07/04/local/190187/colombo-light-rail-first-step-21st-century-sri-lanka-pm>
- Anishka De Zylva. “The Paris Agreement on Climate Change and Sri Lanka”. *LKI*. 2017 <https://www.lki.lk/publication/the-paris-agreement-on-climate-change-and-sri-lanka/>
- Auswärtiges Amt*. „Deutschland und Sri Lanka: bilaterale Beziehungen“. 2019 <https://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/laender/srilanka-node/-/212260>
- Auswärtiges Amt*. „Sri Lanka: Innenpolitik“. 2019. <https://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/laender/srilanka-node/-/212314>
- Auswärtiges Amt*. „Sri Lanka: Reise- und Sicherheitshinweise“. 2019. https://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/laender/srilanka-node/srilankasicherheit/212254#content_0
- BAMF*. „Länderinformationsblatt Sri Lanka (Juni 2014)“. 2014 http://www.bamf.de/SharedDocs/MILO-DB/DE/Rueckkehrfoerderung/Laenderinformationen/Informationsblaetter/cfs_sri-lanka-dl_de.pdf?__blob=publicationFile
- Bertelsmann Stiftung*. „BTI 2018 | Sri Lanka Country Report“. 2018. <https://www.bti-project.org/de/berichte/laenderberichte/detail/itc/lka/>
- Board of Investment Sri Lanka*. “Why Sri Lanka - Economic Overview / Sri Lanka Facts & Figures,” 2016. http://www.investsrilanka.com/why_sri_lanka/supportive_government_policies.
- Board of Investment*. <http://investsrilanka.com/>

Bundesministerium der Finanzen. “Sri Lanka: Staatenbezogene Informationen“.

https://www.bundesfinanzministerium.de/Web/DE/Themen/Steuern/Internationales_Steuern/Staatenbezogene_Informationen/Sri_Lanka/sri_lanka.html

Bundesministerium für Wirtschaft und Energie. „Exportkreditgarantien (sogenannte Hermesdeckungen)“.

<https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Artikel/Aussenwirtschaft/exportkreditgarantien.html>

Business Times. „Sri Lanka plans to phase out the gas-powered vehicles“. 2017.

<http://www.sundaytimes.lk/171210/business-times/sri-lanka-plans-to-phase-out-the-gas-powered-vehicles-271929.html>

Central Bank of Sri Lanka. <https://www.cbsl.gov.lk/>

Chandeepta Wettasinghe. „Lanka IOC to set up electric vehicle charging points at existing filling stations“.

Daily Mirror. 2017. <http://www.dailymirror.lk/article/Lanka-IOC-to-set-up-electric-vehicle-charging-points-at-existing-filling-stations-138825.html>

Chaturanga Samarawickrama. “Vehicle prices up after Budget“. *Daily Mirror*. 2019.

http://www.dailymirror.lk/front_page/Vehicle-prices--up-after-Budget/238-163498

CHEC Port City Colombo (Pvt) Ltd. “Port City Project sustainability beyond philanthropy“. 2017.

<http://www.portcitycolombo.lk/press/2017/10/23/port-city-project-sustainability-beyond-philanthropy.html>

ChinaDaily. “Belt and Road projects: Past, present, future“. *CISION PR Newswire*. 2019.

<https://www.prnewswire.co.uk/news-releases/belt-and-road-projects-past-present-future-895893520.html>

Chrishanthi Christopher. “Vehicles, engines must conform to European emission standards: Environment Ministry“. *the Sunday Times*. 2018.

<http://www.sundaytimes.lk/180715/news/vehicles-engines-must-conform-to-european-emission-standards-environment-ministry-302591.html>

CIA. “The World Factbook South Asia: Sri Lanka“. 2012. <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ce.html>

CICT. “CICT invests over \$ 10 m towards green infrastructure at Colombo Port“.

<http://www.cict.lk/read/news/3>

Climate Change Secretariat. “Readiness Plan for Implementation of Intended Nationally Determined Contributions (INDCs)2017 – 2019“. *Ministry of Mahaweli Development and Environment*. 2016.

http://www.climatechange.lk/Publications_2016/Readiness%20Plan%20For%20INDCS%20In%20Sri%20Lanka.pdf

Colombo Gazette. “China involved in almost 40% of Sri Lankan construction projects“. 2018.

<http://colombogazette.com/2018/06/29/china-involved-in-almost-40-of-sri-lankan-construction-projects/>

Colombo Gazette. “Electric tuk tuks manufactured in Sri Lanka ready by 2020“. 2018.

<http://colombogazette.com/2018/07/23/electric-tuk-tuks-manufactured-in-sri-lanka-ready-by-2020/>

Colombo Gazette. „Hambantota Port confident of losing white elephant tag“. 2019.

<https://colombogazette.com/2019/06/12/hambantota-port-confident-of-losing-white-elephant-tag/>

Colombo Page News Desk. “Bangladesh, Sri Lanka to expedite FTA“. *Colombo Page*. 2017

http://www.colombopage.com/archive_17B/Sep07_1504796291CH.php

Connie Tan Hui Ann. “Sri Lankan hoteliers bet big on Northern Province’s beaches, history for tourism growth“.

CNBC. 2016. <https://www.cnbc.com/2016/05/11/sri-lankan-hoteliers-bet-big-on-northern-provinces-beaches-history-for-tourism-growth.html?&qsearchterm=in%20the%20northern%20part%20mostly%20live%20tamils>

- Daily FT*. “Development of Indian Ports and its impact on Sri Lankan Port performance”. 2018. <http://www.ft.lk/shippingaviation/Development-of-Indian-Ports-and-its-impact-on-Sri-Lankan-Port-performance/21-657361>
- Daily FT*. “FDI projects worth \$ 4.6 bn approved: Malik”. Ashwin Hemmathagama. 2019. <http://www.ft.lk/top-story/FDI-projects-worth-4-6-b-approved-Malik/26-685285>
- Daily FT*. “Tripartite agreements for Port City investments”. 2019. <http://www.ft.lk/top-story/Tripartite-agreements-for-Port-City-investments/26-670863>
- Daily Mirror*. “First-ever electric tuk-tuk launched in Sri Lanka”. 2019. http://www.dailymirror.lk/business__main/First-ever-electric-tuk-tuk-launched-in-Sri-Lanka/245-164638
- Daily Mirror*. “Port City to attract US\$ 13 bn investment from 2018: company“. 2017. <http://www.dailymirror.lk/article/Port-City-to-attract-US-bn-investment-from-company--126579.html>
- Daily Mirror*. “Tripartite agreement signed for CIFC”. 2016. <http://www.dailymirror.lk/114044/Tripartite-agreement-signed-for-CIFC>
- Daily News*. “Minister launches 20-year railway development plan”. 2018. <http://www.dailynews.lk/2018/05/14/local/150762/minister-launches-20-year-railway-development-plan>
- DailyFT*. Adam Collins und Pabasara Kannangara. „The International Monetary Fund and Sri Lanka“. 2019. <http://www.ft.lk/opinion/The-International-Monetary-Fund-and-Sri-Lanka/14-673511>
- Damien Kingsbury. “Sri Lanka has a history of conflict, but these attacks are different”. *ABC Australia*. 2019. <https://www.abc.net.au/news/2019-04-23/who-bombed-sri-lanka-and-why/11037380>
- Deana Claessen. “Eco-friendly Tuk Tuk: An Invention by Engineer Sasiranga De Silva”, *Pulse*. 2019. <http://www.pulse.lk/everythingelse/the-eco-friendly-tuk-tuk-sasiranga-de-silva/>.
- Department of Commerce*. “Pakistan – Sri Lanka Free Trade Agreement (PSFTA)” http://www.doc.gov.lk/index.php?option=com_content&view=article&id=30&Itemid=155&lang=en
- Department of Sri Lanka Railways*. <http://www.railway.gov.lk/>
- Deutsche Welle*. „Sri Lanka: Neuer Präsident steht für Reformen“. 2015. <https://www.dw.com/de/sri-lanka-neuer-pr%C3%A4sident-steht-f%C3%BCr-reformen/a-18182194>
- Daily FT*. “Govt. ups tax on small and eco-friendly cars”. 2018. <http://www.ft.lk/top-story/Govt--ups-tax-on-small-and-eco-friendly-cars/26-660137>
- Daily FT*. “Sinopec wins bid to operate tank farm at Hambantota Port”. 2019. <http://www.ft.lk/top-story/Sinopec-wins-bid-to-operate-tank-farm-at-Hambantota-Port/26-676536>
- Divya Hundlani und Ganeshan Wignaraja. „Sri Lanka-Singapore FTA: A new dawn?”. *DailyFT*. 2018. <http://www.ft.lk/business/Sri-Lanka-Singapore-FTA--A-new-dawn-/34-647906>
- DW*. “Sri Lanka will Todesstrafe vollstrecken“. 2019. <https://www.dw.com/de/sri-lanka-will-todesstrafe-vollstrecken/a-49418640>
- economynext*. “Colombo financial centre in Sri Lanka to be governed by British law: Finance Minister”. 2016. https://economynext.com/Sri_Lanka_s_Colombo_financial_centre_to_be_governed_by_British_law__Finance_Minister-3-4337-17.html
- economynext*. „Sri Lanka to set up expressway company“. 2017. https://economynext.com/Sri_Lanka_to_set_up_expressway_company-3-7414-.html
- Embassy and Consulates of Sri Lanka in Germany*. “Kultur und Geschichte”. 2019. <https://www.srilanka-botschaft.de/de/sri-lanka/kultur-und-geschichte.html>

- Euler Hermes Deutschland*. <https://www.eulerhermes.de/>
- EVClub*. “List of normal and rapid charging stations in Sri Lanka for PHEV and EV electric vehicles”. 2019. <https://www.evclub.lk/map/>
- EY Booklet*. 2019. [https://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/ey-tax-facts-2019/\\$File/ey-tax-facts-2019.pdf](https://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/ey-tax-facts-2019/$File/ey-tax-facts-2019.pdf)
- GCP*. 2018. <http://www.globalcarbonatlas.org/en/CO2-emissions>
- Global Security*. “Sri Lanka Navy - Trincomalee Harbor”. <https://www.globalsecurity.org/military/world/sri-lanka/navy-trincomalee-harbor.htm>
- GTAI*. “Investitionsklima in Sri Lanka“. 2019. <https://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/Maerkte/Geschaeftspraxis/investitionsklima-und-risiken,t=investitionsklima-in-sri-lanka,did=2293154.html>
- GTAI.de*. “Wirtschaftsdaten kompakt: Sri Lanka Mai 2019“. 2019. https://www.gtai.de/GTAI/Content/DE/Trade/Fachdaten/MKT/2016/11/mkt201611222029_151140_wirtschaftsdaten-kompakt---sri-lanka.pdf?v=5
- Heena Nazir. „Sri Lanka will in seine Infrastruktur investieren“. *GTAI*. 2019. <https://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/Maerkte/suche,t=sri-lanka-will-in-seine-infrastruktur-investieren,did=2287108.html>
- IMF*. “IMF Executive Board Completes the Fifth Review under Sri Lanka’s Extended Arrangement under the Extended Fund Facility; Grants Waivers of Nonobservance of Performance Criteria and Approves US\$ 164.1 million disbursement and Extension of the Arrangement” 2019. <https://www.imf.org/en/News/Articles/2019/05/13/pr19162-sri-lanka-exec-board-5th-rev-ext-arrange-under-eff-grants-waivers-approves-disburse>
- IMO*. “International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)”. [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx)
- indexmundi*. “Sri Lanka Demographics Profile 2018“. 2012. https://www.indexmundi.com/sri_lanka/demographics_profile.html
- International Trade Center. “List of Importing Markets for a Product Exported by Sri LankaMetadata Product: TOTAL All Products.” Trade Map, 2018. https://www.trademap.org/Country_SelProductCountry_TS.aspx?nvpm=1|144|||TOTAL|||2|1|1|2|1|2|1|
- International Trade Centre*. “Sri Lanka: Company Perspectives – An ITC Series on non-tariff measures”. 2011. http://www.intracen.org/uploadedFiles/intracenorg/Content/Publications/NTM%20Report_Sri%20Lanka.pdf
- KFW DEG*. 2019. <https://www.deginvest.de/International-financing/DEG/>
- LBO*. “Sri Lanka’s vehicle registrations rebounds in Jan 2019”. 2019. <https://www.lankabusinessonline.com/sri-lankas-vehicle-registrations-rebounds-in-jan-2019/>
- Lexas*. “Die Demokratische Republik Sri Lanka“. 2016 https://www.lexas.de/asien/sri_lanka/index.aspx
- Linde*. „Hydrogen Mobility (refueling station) – Technology Update” (S. 9). Singapore 2018
- Maithripala Sirisena. “Section (I) — General/Government Notifications/The National Environmental Act, No. 47 of 1980”. 2018 http://www.imexport.gov.lk/images/pdf/2079-42_E.pdf
- Markus Spieker. „Sri Lanka: Chinas umstrittener neuer Außenposten“. *Das Erste*. 2019. <https://www.daserste.de/information/politik-weltgeschehen/weltspiegel/srilanka-china-100.html>

- Martin Randelhoff. „Wie funktioniert ein Brennstoffzellenfahrzeug?“. *Zukunft Mobilität*. 2014. <https://www.zukunft-mobilitaet.net/77641/zukunft-des-automobils/elektromobilitaet/wie-funktioniert-ein-brennstoffzellenfahrzeug-technik-kritik-bewertung/>
- Millenium Challenge Corporation*. “Sri Lanka Compact”. <https://www.mcc.gov/where-we-work/program/sri-lanka-compact>
- Ministry of Finance*, “Government Notification, The Finance Act, No. 35 2018”
- Ministry of Finance*, “Government Notification, Excise (Special Provisions) Act, No. 13 of 1989”
- Ministry of Mahaweli Development and Environment Sri Lanka*. “Nationally Determined Contributions”. 2016
- Ministry of Transport & Civil Aviation*. “Sri Lanka Transport Board“. 2018. https://www.transport.gov.lk/web/index.php?option=com_content&view=article&id=25&Itemid=145&lang=en#basic-information
- Ministry of Transport & Civil Aviation*. 2018. <https://www.transport.gov.lk/>
- Ministry of Transport and Civil Aviation*. “Progress Report – 2018”. 2018. www.transport.gov.lk/web/images/pdf/progress_english_2018.pdf
- MNPEA*. “Colombo Port City to be transformed into an International Financial Centre“. 2019. <http://www.mnpea.gov.lk/web/index.php/en/news-events/150-colombo-port-city-to-be-transformed-into-an-international-financial-centre.html>
- Nishtha Chadha. „Are Japan and India taking over the Colombo Port?“. *Advocata* 2019 <https://www.advocata.org/commentary-archives/2019/07/08/are-japan-and-india-taking-over-the-colombo-port>
- OECD*. „Country risk classification“. 2017. <http://www.oecd.org/trade/topics/export-credits/arrangement-and-sector-understandings/financing-terms-and-conditions/country-risk-classification/>
- Oxford Business Group*. “Hit the road running: On the back of significant improvements across the nation’s roads, the government secures funding for further upgrades”. 2018
- Pan Mengqi. “Mega project aims to transform city into global center“. *chinadaily.com.cn*. 2019. <http://www.chinadaily.com.cn/a/201904/28/WS5cc502fea3104842260b8d43.html>
- PwC*. “Impact of climate change and global warming”. 2017
- Railway Technology*. “Colombo Light Rail Transit Project”. 2019. <https://www.railway-technology.com/projects/colombo-light-rail-transit-project/>
- Reuters. “Port City to attract US\$ 13 bn investment from 2018: company”. *Daily Mirror*. 2017. <http://www.dailymirror.lk/article/Port-City-to-attract-US-bn-investment-from-company--126579.html>
- Roel Raymond. “The Port City Project: Where Things Stand Now”. *Roar Media*. 2017 <https://roar.media/english/life/in-the-know/the-port-city-project-where-things-stand-now/>
- Rukman Senanayake. “Section (I) – General/Government Notifications/The National Environmental Act, No 47 of 198”. 2003. <http://www.cea.lk/web/images/pdf/airquality/reg1295-11.pdf>
- SAGT*. „Sustainability Contacts and Policies“. <https://www.sagt.com.lk/about-us/sustainability-contacts-and-policies.html>
- Sandun A Jayasekera. “SL to launch Light Rail System soon: Champika”. 2018. <http://www.dailymirror.lk/article/SL-to-launch-Light-Rail-System-soon-Champika-152021.html>

- Sanjeevi Jayasuriya. “Motor traders to formulate long-term mobility plan for country”. *Sunday Observer*. 2019 <http://www.sundayobserver.lk/2019/07/14/business/motor-traders-formulate-long-term-mobility-plan-country>
- Santander*. “Sri Lanka: Foreign Investment”. 2018. <https://en.portal.santandertrade.com/establish-overseas/sri-lanka/investing-3>
- Santander*. “Sri Lanka: Foreign Investment”. <https://en.portal.santandertrade.com/establish-overseas/sri-lanka/investing-3>
- Sasiranga de Silva. “ThermalR Industries Pvt Ltd, Electrifying Tuk Tuks”. 2019.
- Sebastian O. “Sri Lanka: (k-)ein Steuerparadies für ausländische Investoren? RIW 2004, 682 (Heft 9)”. *R&W-Online Datenbank*. <https://online.ruw.de/suche/riw/Sr-Lan-k-ei-Steuerparadi-fu-auslaendisc-Investor-2d3237941d2b88b5c76e948991099ef4?crefresh=1>
- SL Mobility*. “About”. <https://www.slmobility.com/about>
- SL Mobility*. “Project Background” <https://www.slmobility.com/about/project>
- Sri Lanka Customs*. <http://www.customs.gov.lk/>
- Sri Lanka Inland Revenue*. “International Relations - Double Tax Avoidance Treaties”. <http://www.ird.gov.lk/en/publications/sitepages/International%20Relations.aspx?menuid=1401>
- Sri Lanka Port Authority*. <https://www.slpa.lk/index.php>
- Sri Lanka Ports Authority*. “Trincomalee Port”. <https://www.slpa.lk/port-colombo/trincomalee>
- Sri Lanka Railway Forum*. “Colombo Light Rail Transit Project Official Launch”. 2019. <https://slrailwayforum.com/colombo-light-rail-transit-project-official-launch>
- Sri Lanka Tourism Development Authority*. “Monthly Statistical Bulletins 2017”. 2018 <http://www.sltta.lk/monthly-tourist-arrivals-reports-2019>
- Statista*. “Fläche der deutschen Bundesländer (in Quadratkilometern) zum 31. Dezember 2017“. *Statistisches Bundesamt*. 2017 <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/154868/umfrage/flaechе-der-deutschen-bundeslaender/>
- Sunday Times*. „Smoke´em out“. 2007. <http://www.sundaytimes.lk/070204/News/112news.html>
- Taxadvisor*. ”Changes in Taxes as per the Finance Act, No. 35 of 2018“. 2018. <https://www.taxadvisor.lk/article/fa>
- The Nation Thailand*. “Thailand, Sri Lanka to step up efforts for FTA”. 2018 <https://www.nationthailand.com/politics/30350036>
- The World Bank*. “Enforcing contracts”. 2019. <https://www.doingbusiness.org/en/data/exploretopics/enforcing-contracts>
- The World Bank*. “FAQ: Second Equitable Growth and Job Creation Programmatic Development Policy Financing” 2019. <https://www.worldbank.org/en/news/factsheet/2019/06/04/faq-second-equitable-growth-and-job-creation-programmatic-development-policy-financing>
- The World Bank*. “Global Ranking 2018”. 2018. <https://lpi.worldbank.org/international/global>
- The World Bank*. “Sri Lanka Transport Sector Policy Note”. 2012. <https://kumarage.files.wordpress.com/2015/03/2012-r-01-tp-kumarage-a-s-sri-lanka-transport-sector-policy-note-world-bank-111pp.pdf>

- The World Bank*. „Ease of Doing Business in Sri Lanka”.
<https://www.doingbusiness.org/en/data/exploreconomies/sri-lanka#>
- The World Bank*. „Ease of Doing Business Ranking & Ease of Doing Business Score”. 2019.
<https://www.doingbusiness.org/en/data/doing-business-score?topic=enforcing-contracts>
- The World Bank*. 2018. <https://www.worldbank.org/en/about>
- The World Bank*. <https://www.worldbank.org/>
- Trading Economics*. “Sri Lanka – Staatsverschuldung gemessen am BIP“. 2018.
<https://de.tradingeconomics.com/sri-lanka/government-debt-to-gdp>
- Trading Economics*. 2019. <https://tradingeconomics.com/sri-lanka/>
- Transparency International*. “Sri Lanka”. 2018. <https://www.transparency.org/country/LKA>
- TÜV SÜD*. “Wasserstoff und Brennstoffzellen“. <https://www.netinform.de/h2/start.aspx>
- UNCTAD*. “Data on non-tariff measures”. 2018. <https://unctad.org/en/Pages/DITC/Trade-Analysis/Non-Tariff-Measures.aspx>
- UNDP*. „Human Development Indices and Indicators 2018 Statistical Update”. 2018
http://hdr.undp.org/sites/default/files/2018_human_development_statistical_update.pdf
- United Nations Development Programme*. “2018 Statistical Update”. 2018. <http://hdr.undp.org/en/2018-update>
- Volker Pabst. „Sri Lanka übergibt strategischen Hafen an chinesische Firma“. *Neue Zürcher Zeitung*. 2017.
<https://www.nzz.ch/wirtschaft/sri-lanka-uebergibt-strategischen-hafen-an-chinesische-firma-ld.1337708>
- World Economic Forum*. “The Global Competitiveness Report 2018”. 2018.
<https://www.weforum.org/reports/the-global-competitiveness-report-2018>
- World Justice Project*. „WJP Rule of Law Index 2019”. 2019. <https://worldjusticeproject.org/our-work/research-and-data/wjp-rule-law-index-2019>
- World Trade Organization*. 2016. https://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/tif_e/org6_e.htm
- WTO*. „Dispute settlement”. https://www.wto.org/english/tratop_e/gproc_e/disput_e.htm