



Bundesministerium
für Wirtschaft
und Energie



MITTELSTAND
GLOBAL
MARKTERSCHLIESSUNGS-
PROGRAMM FÜR KMU



Bauindustrie und Infrastruktur in Kolumbien

Zielmarktanalyse Kolumbien 2020

Durchführer:



Deutsch-Kolumbianische
Industrie- und Handelskammer
Cámara de Industria y Comercio
Colombo-Alemana

Impressum

Herausgeber

Deutsch-Kolumbianische Industrie und Handelskammer
Cra. 13 # 94-40
Bogotá, Kolumbien
info@ahk-colombia.com

Text und Redaktion

Deutsch-Kolumbianische Industrie und Handelskammer
Cra. 13 # 94-40
Bogotá, Kolumbien
info@ahk-colombia.com
(Vanessa Friese)

Gestaltung und Produktion

Deutsch-Kolumbianische Industrie und Handelskammer

Stand

Mai 2020

Bildnachweis

Siehe Quellenangaben

Die Studie wurde im Rahmen des BMWi-Markterschließungsprogramms für das Projekt Geschäftsanbahnung Kolumbien 2020 Bauwirtschaft erstellt und aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie gefördert.

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.

I. Inhaltsverzeichnis

Contenido

1. Executive Summary	8
2. Länderprofil Kolumbien	9
2.1 Kurzer Überblick.....	9
2.2 Wirtschaft, Entwicklung und Struktur.....	10
3. Bauwirtschaftssektor	21
4. Hochbau	23
4.1 Gewerblicher Bau / Gewerbebau.....	24
4.2 Industriebauten und Lagerhallen	25
4.3 Einkaufszentren	25
4.4 Bürogebäude	25
5. Tiefbau	26
5.1 Straßenbau	27
5.2 Flughäfen.....	30
5.3 Schienenverkehr	31
5.4 Schienennahverkehr	31
5.5 Häfen und Binnenschifffahrt.....	32
6. Baustoffe und Baumaschinen	34
6.1 Beton.....	34
6.2 Zement	34
6.3 Baumaschinen.....	35
7. Nachhaltige Mobilität	37
7.1 Aktuelle Situation	37
7.2 Öffentliche Verkehrsmittel	37
7.3 Fahrrad, E-Fahrrad und E-Rollerverkehr.....	38
7.4 Elektrische Busse.....	38
7.5 Elektromobilität für Autos.....	39
8. Große Bauprojekte in Kolumbien	40
8.1 Hochbau.....	40
8.2 Tiefbau	40
8.3 Zukünftige Bauprojekte in Kolumbien.....	42
8.4 Öffentliche Ausschreibungen.....	43
8.5 Branchenrelevante Messen in Kolumbien	44

8.5.1	Hochbau und Tiefbau	45
8.5.2	Nachhaltige Mobilität	45
8.6	Marktchancen für deutsche Unternehmen	46
8.7	Stärken-Schwächen-Analysen	47
9.	Allgemeine Rahmenbedingungen.....	49
9.1	Rechtliche Grundlagen für Geschäftsbeziehungen	49
9.2	Steuerregelungen	50
9.3	Zollbestimmungen	50
9.4	Weitere Vertriebswege	50
9.5	Verhandlungspraxis in Kolumbien.....	51
9.6	Grundsätzliche Verhaltensweisen	51
10.	Schlussbetrachtung	53
11.	Wichtige Kontakte.....	54
12.	Quellenverzeichnis.....	59

II. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Karte Kolumbien	9
Abbildung 2: Wirtschaftswachstum Kolumbiens in % (erstes Semester 2019).....	11
Abbildung 3: Hauptlieferanten Kolumbiens 2018, Anteil in %.....	12
Abbildung 4: Entwicklung der Arbeitsplätze in der Baubranche (2018 - 2019).....	¡Error! Marcador no definido.
Abbildung 5: Hauptabnehmerländer Kolumbiens 2018	18
Abbildung 6: Baubeteiligung der einzelnen Departamentos	21
Abbildung 7: BIP 2019 im Vergleich: Bogotá und National.....	22
Abbildung 8: Für den Wohnungsbau lizenzierte Wohnflächen in Bogotá.....	23
Abbildung 9: Lizensierter Wohnbereich im Nicht- Sozial- und Sozialwohnungsbausektors (2011 – 2019).....	24
Abbildung 10: Verteilung der Baulizenzen im Nichtwohnungsbau 2019 in %	24
Abbildung 11: Anzahl der genehmigten Quadratmeter im Nichtwohnungsbereich in Bogotá.....	25
Abbildung 12: Geplantes Straßennetz bis 2035.....	29
Abbildung 13: Ausbau Binnenschifffahrt, Häfen und Zugnetz	33
Abbildung 14: Entwicklung der Produktionskosten im Wohnungsbausektors (11/2008 – 11/2019)	34
Abbildung 15: Grauzementproduktion	35
Abbildung 16: Aufgliederung des Gebäudebaus	40

III. Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Vergleich Basisdaten Kolumbien – Deutschland.....	9
Tabelle 2: Kolumbianische Wirtschaftsindikatoren.....	10
Tabelle 3: Doing-Business Rating Mai 2019.....	13
Tabelle 4: Entwicklung der Außenwirtschaft Kolumbiens.....	17
Tabelle 5: Geplante Investitionen im Tiefbau 2015 - 2035	¡Error! Marcador no definido.
Tabelle 6: Übersicht Globales Ranking der sechs besten Länder Lateinamerikas.....	27
Tabelle 8: Investitionspläne Flughäfen.....	¡Error! Marcador no definido.
Tabelle 9: Auswahl großer zukünftiger Bauprojekte in Kolumbien	42
Tabelle 10: Die neusten Ausschreibungen in der Infrastrukturbranche	44
Tabelle 11: SWOT-Analyse Kolumbien (Dezember 2019).....	48
Tabelle 12: Übersicht über Gesellschaftsformen in Kolumbien (Eigendarstellung).....	¡Error! Marcador no definido.

IV. Abkürzungsverzeichnis

ANDI Asociación Nacional de Empresarios de Colombia	Industrieverband
ANI Agencia Nacional de Infraestructura	Nationale Infrastrukturagentur
Aeronautica Civil	Flughafenaufsichtsbehörde
Camacol Cámara Colombiana de la Construcción	Kolumbianische Handelskammer
Capal Conference on Asian Pacific American Leadership	Wirtschaftskommission für Lateinamerika
DANE Departamento Administrativo Nacional de Estadística	Statistikamt Kolumbien
Destatis	Statistisches Bundesamt Deutschland
DNP Departamento Nacional de Planeación	Nationale Planungsbehörde Kolumbiens
FDN Financiera de Desarrollo Nacional	Nationale Entwicklungsbank
FMI Fondo Monetario Internacional	Internationaler Währungsfond
GTAI Germany Trade and Invest	Deutsche Wirtschaftsförderungsgesellschaft
Invías Instituto Nacional de Vías	Nationales Verkehrsinstitut
NAMA Acciones de Mitigación Nacionalmente Apropriadas	Entwicklungs- und Nachhaltigkeitsministerium
RUNT Registro Unico Nacional de Tránsito	Einheit des Transportministeriums
UPME Unidad de Planeación Minero Energética	Energie- und Bergbauministerium

1. Executive Summary

Kolumbiens geographische Lage zwischen Zentral- und Südamerika und der Zugang zu zwei Weltmeeren verleihen dem Land eine besonders gute Ausgangslage für internationale Handelsbeziehungen und gewährleisten eine schnelle Erreichbarkeit aller Kontinente. Zudem erlebt das Land seit einigen Jahren ein robustes Wirtschaftswachstum. Dies trägt neben dem großen Binnenmarkt und der bevorzugten geographischen Lage dazu bei, dass ausländische Unternehmen vermehrt Kolumbien als Hub für die Region nutzen oder bereits vorhandene Geschäftsaktivitäten ausbauen.

Die Sicherheitslage hat sich in Kolumbien in den vergangenen Jahren deutlich verbessert, und bis zur Coronakrise wuchs die Wirtschaft stetig und der Staat erzielte hohe Einnahmen durch Erdölexporte und Bergbauabgaben. Die Folgen der Coronakrise haben diese positiven Entwicklungen zumindest kurzfristig gebremst. Für die Zukunft sehen die Prognosen der Experten nichtsdestotrotz positiv aus. Seit 2010 konnte das Land ein durchschnittliches Wirtschaftswachstum von 3,6% verzeichnen.¹ Damit liegt Kolumbien weit über dem Durchschnitt seiner Nachbarländer. Des Weiteren profitierte Kolumbien in den vergangenen Jahren laut Standard and Poors's sowie Moody's von seiner hohen Investitionssicherheit und liegt laut Weltbank im Punkt Investitionsschutz an erster Stelle in Lateinamerika.

Allerdings ist die mangelhafte Verkehrsinfrastruktur eines der größten Hindernisse für die wirtschaftliche Entwicklung. Denn nur mit leistungsfähigen Verkehrswegen kann Kolumbien seine günstige Lage in Lateinamerika mit Zugang zum Pazifik und Atlantik nutzen und sich als Drehscheibe für den Handel in der Region weiter etablieren. Aus diesem Grund plant die Regierung rund 70 Mrd. USD an Investitionen für die Verbesserung des Tiefbaus und der Verkehrsinfrastruktur, vor Allem für den Ausbau des Autobahnnetzes und der öffentlichen Verkehrsmittel. Bis 2035 soll damit das größte Infrastrukturpaket der kolumbianischen Geschichte finanziert und der Ausbau von Autobahnen, Schienennetzen, Wasserstraßen, Häfen und Flughäfen vorangetrieben werden. Der Bau von Wohnungen, Lagerhallen, Bürogebäuden, Hotels, Einkaufszentren und Schulen boomt ebenfalls und wird durch die Coronakrise voraussichtlich nur kurzzeitig unterbrochen.

In den vergangenen Jahren war die Bauwirtschaft der am stärksten wachsende Wirtschaftssektor Kolumbiens, was laut Germany Trade & Invest (GTAI) auch weiterhin so bleiben wird. 2016 verzeichnete der Bausektor ein Plus von 4,4%, für die nächsten fünf Jahre prognostiziert GTAI ein jährliches Wachstum von 4,6%. Vorangetrieben wird das Branchenwachstum von mehreren Infrastrukturprojekten, wie dem Baubeginn der Metrolinie 1 in Bogotá, dem Megaprojekt Autobahnen Vierte Generation, der Reaktivierung des Zugnetzes von Antioquia (Strecke Botero - Puerto Berrío) und dem Ausbau des Hafens Antioquia (Río Atrato). Dies steigert die Attraktivität Kolumbiens für Unternehmen des Bauwirtschaftssektors.²

Für deutsche Unternehmen könnten vor allem Aufträge im Bereich Tunnel-, Hafen- und Flughafenbau sowie dem Sektor Smart Mobility und die Zulieferung von speziellen Baumaterialien, -maschinen oder Verkehrstechnologie interessante Möglichkeiten bieten.

Kolumbien wird auch weiterhin einer der interessantesten Märkte Lateinamerikas bleiben. Die Stärken liegen in der auf makroökonomische Stabilität und Wachstum ausgerichteten Wirtschaftspolitik, der immer konsumfreudigeren Bevölkerung (drittgrößte Bevölkerung Lateinamerikas) mit einer wachsenden Mittelschicht, einem teilweise noch unerschlossenen Rohstoffreichtum und der sich seit 2002 stetig verbessernden Sicherheitslage.³

Die COVID-19 Pandemie traf aber auch Kolumbien stark. Anfang März wurde der erste Fall in Bogotá diagnostiziert. Daraufhin sprach der Staatspräsident Ivan Duque am 23. März eine landesweite Quarantäne aus. Dies führte ebenfalls zu einem Stillstand nahezu aller Wirtschaftssektoren mit Ausnahme der Geschäfte, die den Grundbedarf garantieren, z. B. Supermärkte und Apotheken. Seit dem 27. April wurde die Quarantäne etwas gelockert und der Bausektor sowie einige Unternehmen im Industriesektor, unter strengen Vorgaben, wieder geöffnet. Die Quarantäne wurde bis zum 11. Mai verlängert, Flughäfen und Busterminals bleiben aber erst einmal bis einschließlich zum 31. Mai geschlossen. Am 3. Mai 2020 wies Kolumbien 7.285 bekannte Fälle auf, davon befanden sich 2.846 in der Hauptstadt Bogotá.

¹ Statista, 2020

² GTAI, 2019 (c)

³ GTAI, 2019 (f)

2. Länderprofil Kolumbien

2.1 Kurzer Überblick

Tabelle 1: Vergleich Basisdaten Kolumbien – Deutschland

Basisdaten	Kolumbien	Vergleichsdaten Deutschland
Fläche (km ²)	1.138.910	357.022
Einwohner (Millionen)	2019: 50,3	2019: 83
Bevölkerungsdichte (Einwohner/km ²)	2019: 45,4	2019: 232,4
Bevölkerungswachstum (%)	2019: 1,2	2019: 0,4
Geschäftssprachen	Spanisch, Englisch	Deutsch, Englisch
Rohstoffe agrarisch	Forstprodukte, Garnelen, Gemüse, Ölsamen, Kakaobohnen, Zuckerrohr, Mais, Tabak, Reis, Bananen, Schnittblumen, Kaffee	Geflügel, Schwein, Rinder, Milchprodukte, Kohl, Obst, Zuckerrüben, Gerste, Weizen, Kartoffeln
Rohstoffe mineralisch	Smaragde, Kupfer, Gold, Nickel, Eisenerz, Kohle, Erdgas, Erdöl	Baustoffe, Salz, Pottasche, Uran, Nickel, Kupfer, Eisenerz, Erdgas, Lignit, Kohle
Mitglied in internationalen Wirtschaftszusammenschlüssen und -abkommen	Aladi, Andengemeinschaft, Caricom (Beobachter), CELC, IWF, Mercosur (assoziiert), Pazifikallianz, SELA, UNCTAD, Union Latina, WTO, OECD (seit 2020)	EU; IWF; OECD; UNCTAD; UNIDO; Weltbank; WTO

Quellen: GTAI, 2019 (a) und (b)

Geographie

Kolumbien liegt im Nordwesten Südamerikas mit Grenzen zu Venezuela, Brasilien, Peru, Ecuador und Panama. Es ist das einzige Land Südamerikas, das sowohl an den Atlantischen (1.600 km Küste) als auch an den Pazifischen Ozean (1.300 km Küste) grenzt. Mit einer Fläche von 1,1 Mio. km² ist das Land etwa drei Mal so groß wie Deutschland.⁴

Kolumbien wird von den Anden in die westlichen, die zentralen und die östlichen Kordilleren geteilt. Zwischen diesen Bergketten liegen die großen Flüsse Rio Magdalena und Rio Cauca sowie im Westen der Rio Atrato. Diese Flüsse münden in die Karibik. Insgesamt leben in Kolumbien etwa 50 Millionen Menschen. Wegen des starken Zuzugs von Venezolanern in den vergangenen Jahren kann die Gesamtbevölkerungszahl nicht mit absoluter Gewissheit angegeben werden. Die Hauptstadt Bogotá (2.640 Meter ü. d. M.) ist mit über 8,4 Mio. Einwohnern die größte Stadt Kolumbiens und das politische, wirtschaftliche und kulturelle Zentrum des Landes. Insgesamt ist Kolumbien in 32 Departamentos untergliedert. Wichtige Ballungszentren neben Bogotá sind Medellín, die karibische Küstenregion mit den Städten Barranquilla, Cartagena und Santa Marta, Cali im Südwesten sowie die an der venezolanischen Grenze liegende Stadt Cúcuta.⁵

Abbildung 1: Karte Kolumbien



Quelle 1: Welt-Atlas

⁴ GTAI, 2019 (a)

⁵ GTAI, 2019 (b); Destatis, 2019

2.2 Wirtschaft, Entwicklung und Struktur

Kolumbien hat in der Vergangenheit gezeigt, dass die Wirtschaftslage trotz schwieriger externer und interner Faktoren stabil bleibt. So konnte die kolumbianische Wirtschaft in den vergangenen Jahren eine positive Wirtschaftsentwicklung vorweisen. Ein dynamischer Agrarsektor, niedrige Zinsen und hohe Investitionen kurbelten die Wirtschaft an.⁶ Insgesamt verläuft die Entwicklung der kolumbianischen Wirtschaft positiv (siehe Tabelle 2). Das kolumbianische BIP betrug 2019 343,2 Mrd. USD und wird für 2020 laut GTAI auf 343,2 Mrd. USD geschätzt. Die Investitionen lagen 2018 bei 21,2% des BIP und werden für 2019 auf 21,8% und für 2020 auf 22,1 des BIP prognostiziert. Trotz wachsender Wirtschaft steigt Kolumbiens Arbeitslosenquote: In den letzten beiden Jahren betrug diese 9,7%. Vor der Coronakrise lag die Prognose für die Arbeitslosenquote für das Jahr 2020 bei 9,5%, wegen der Auswirkungen der Krise geht man derzeit von einer Arbeitslosenquote in Höhe von ca. 15,1% aus. Eine Studie ergab, dass 80% der Kolumbianer wegen der Krise über ein geringeres Einkommen verfügen und insgesamt ca. 15 Millionen Arbeitsplätze von der Krise betroffen sind, sei es wegen Kurzarbeit, Entlassung oder anderer Gründe. Ohne den Coroneffekt sind dies positive Zahlen für ein Land, in dem vor nicht allzu langer Zeit eine Quote von 20% üblich war.⁷ Der Armutsindex wurde von 49,7% im Jahr 2002 auf 17,8% im Jahr 2016 reduziert. 2017 lag der Armutsindex bei 26,9% und sank in den Jahren 2018 und 2019 laut dem Statistikamt DANE auf 19,6%.⁸ Die Inflationsrate Kolumbiens lag im Jahr 2019 bei 3,52%. Der Bruttoschuldenstand des kolumbianischen Staates betrug 2018 50% des BIP. Mit -2,2% des BIP verzeichnet Kolumbiens Regierung ein negatives Finanzierungssaldo des Staates.⁹

Tabelle 2: Kolumbianische Wirtschaftsindikatoren

	2013	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Bruttoinlandsprodukt BIP							
BIP (Mrd. USD)	260,72	293,32	313,91	314,5	331,0	327,9	320,0*
Wachstum in %	4,9	3,1	2,1	1,4	2,6	3,4*	-2,4*
Investitionen							
Investitionen (% vom BIP)	27,8	29,6	27,8	27,5	21,2	22,3	-9,3*
Arbeitslosigkeit							
Arbeitslosenquote	8,4	8,6	9,2	9,4	9,7	9,7	15,1*

* Prognose

Quelle: GTAI, 2019 (a); GTAI, 2020 (a); Economist Intelligence Unit, 2020; FMI, 2020; ANDI, 2017; ANDI, 2019

2.2.1. Wirtschaft und Entwicklung Kolumbiens

Die Wachstumsmotoren der kolumbianischen Wirtschaft im Jahr im Jahr 2019 waren die Sektoren Konsum und Investition. Kolumbien ist nach Brasilien der zweitgrößte Markt in Südamerika. Je nach Berechnungsgrundlage ist die kolumbianische Wirtschaftskraft bereits größer als die von Argentinien.¹⁰ So stieg der Privatkonsum von 3,6% im Jahr 2018 auf 4,7% im Jahr 2019 an. Das Vertrauen in- sowie ausländischer Investoren führte zu steigenden Bruttoanlageinvestitionen: von 0,8% im Jahr 2018 auf 4,6% im Jahr 2019. Das neue Finanzierungsgesetz, welches am 1.1.2020 in Kraft trat, verstärkt den Investitionsanreiz zusätzlich. So verzeichnet Kolumbien ein Zuwachs von über 20% im Bereich der Investitionen.¹¹ Abbildung 2 zeigt das prozentuale Wirtschaftswachstum der einzelnen Sektoren im Vergleich (Jahr 2018 – 1. Halbjahr 2019).

Insbesondere zwei Aspekte beeinflussen das Wachstum des Landes positiv. Zum einen das stabile makroökonomische Umfeld und zum anderen die Anpassung an internationale Standards bei Inflation und Leitzins. Die Inflation betrug 2019 3,8% und wird für 2020 auf 3,4% geschätzt.¹² Laut der EOIC-Umfrage (Encuesta de Opinión Industrial Conjunta) des Industrieverbandes ANDI hatten die Unternehmer im

⁶ Vgl. El Colombiano, 2018 (a); GTAI, 2019 (f)

⁷ Vgl. GTAI, 2019 (a)

⁸ Vgl. ANDI, 2019; DANE, 2019 (e); DANE, 2017; GTAI, 2018; GTAI, 2019 (a)

⁹ Vgl. Destatis, 2019

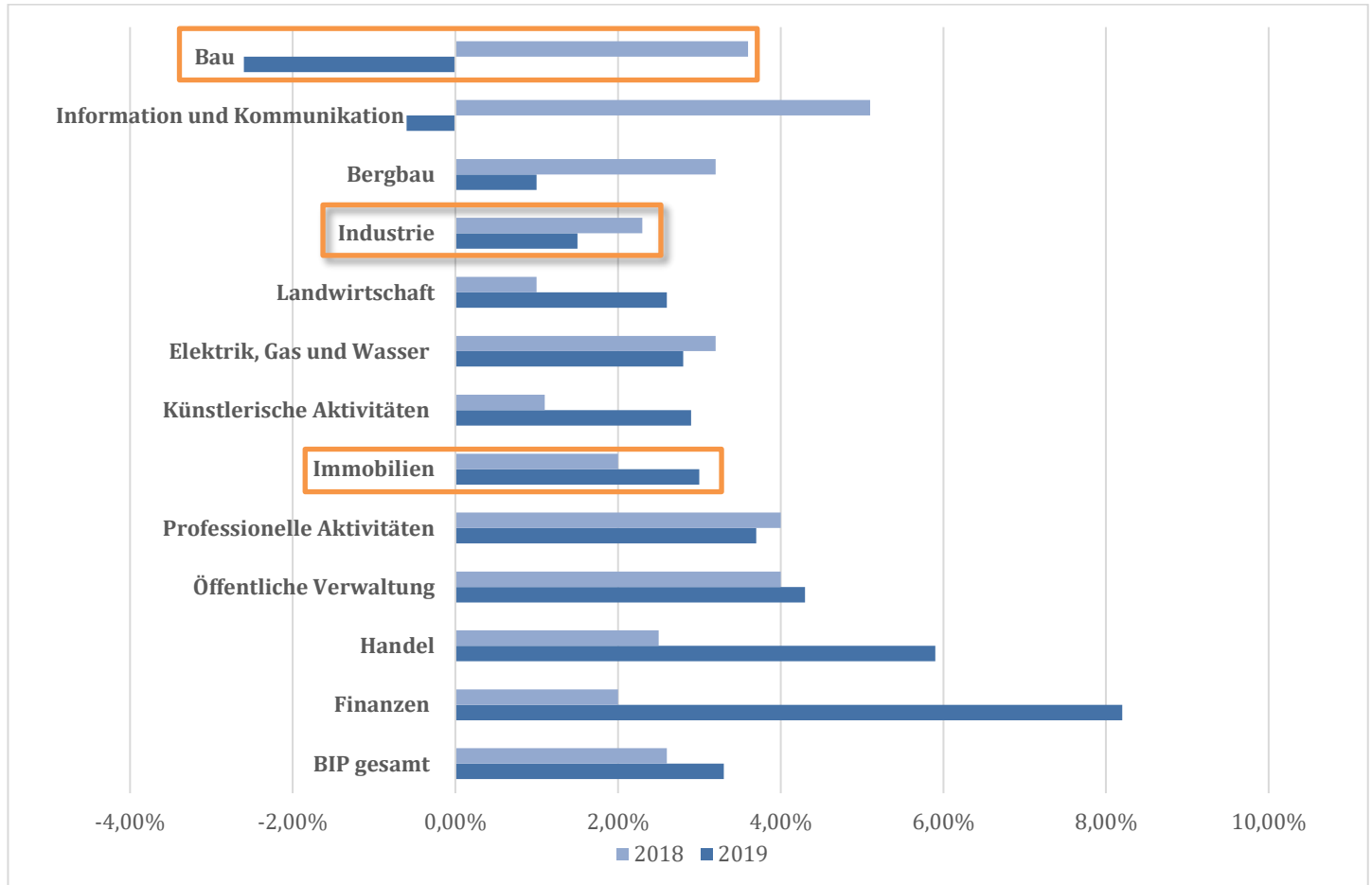
¹⁰ Vgl. GTAI, 2019 (f)

¹¹ Vgl. ANDI, 2019

¹² Vgl. ANDI, 2019; Camacol, 2019 (b)

Jahr 2019 mit dem volatilen Peso, hohen Rohstoffpreisen, fehlender Nachfrage, aggressiven Vertriebsstrategien, hohen Logistikkosten, Schmuggel, Ungewissheit bezüglich der Fiskalpolitik, fehlenden Arbeitskräften und ausstehenden Forderungen zu kämpfen.¹³

Abbildung 2: Wirtschaftswachstum Kolumbiens in % (erstes Halbjahr 2019)



Quelle 2: Eigendarstellung; Camacol

In den vergangenen Jahren investierten die kolumbianischen Unternehmen insbesondere in Technologiemodernisierung, in die Modernisierung ihres Maschinenparks, in neue Innovationsprojekte und in die Ausweitung der Produktionsanlagen sowie in die Produktionsdiversifizierung. Zu Beginn des Jahres 2020 macht sich bereits bemerkbar, dass die Unternehmen wegen der Coronakrise deutlich weniger investieren werden, als in den vergangenen Jahren. So hat beispielsweise das sich zu knapp 90% in staatlicher Hand befindliche Öl-, Gas- und Kohleunternehmen Ecopetrol im März 2020 angekündigt, seine Investitionspläne in diesem Jahr um 1.2 Mrd. USD zu senken.¹⁴

Importe

Die Importe Kolumbiens im Jahr 2019 nahmen gegenüber 2018 um 2,9% zu. Diese wurden vor allem durch den Einkauf von Rohstoffen für die Industrie angetrieben.¹⁵ Zu den Hauptlieferländern Kolumbiens gehörten die USA und China gefolgt von Mexiko, Brasilien und Deutschland (siehe Abbildung 3).¹⁶

¹³ Vgl. ANDI, 2020

¹⁴ Vgl. La Republica, 2020

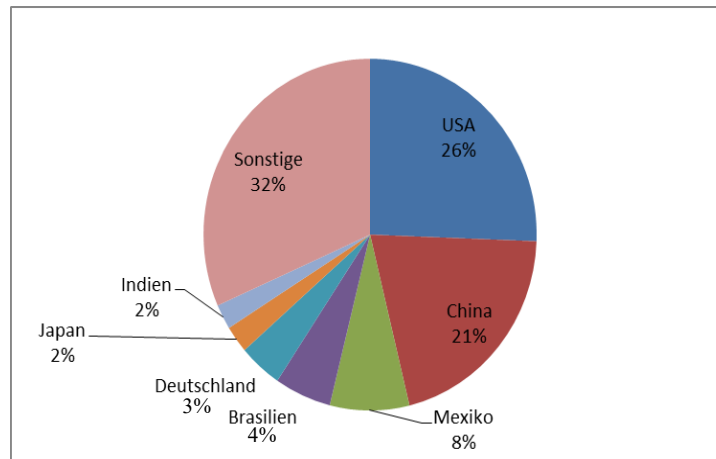
¹⁵ Vgl. DANE, 2019 (d); ANDI, 2019; ANALDEX, 2019

¹⁶ GTAI 2019 (c)

Die Exporte von Deutschland nach Kolumbien beliefen sich für das Jahr 2019 laut GTAI auf 1.9 Mrd. Euro. In erster Linie exportierten deutsche Unternehmen Maschinen und Anlagen (341,2 Mio. USD), pharmazeutische Erzeugnisse (283,6 Mio. USD), Automobile bzw. Kfz-Teile (173,3 Mio. USD) und Flugzeuge (150,9 Mio. USD) nach Kolumbien.¹⁷ Die Importe aus Deutschland stellten 3,8% der gesamten Wareneinfuhren Kolumbiens dar.

Mit insgesamt 52,7 Mrd. USD lagen Kolumbiens Importe 2019 etwas über dem Niveau von 2018 (51,2 Mrd. USD).

Abbildung 3: Hauptlieferanten Kolumbiens 2019, Anteil in %



Quelle: Eigendarstellung; GTAI 2020

Prognose für das Jahr 2020 – nach der COVID-19 Pandemie

Nach einem Anstieg des Bruttoinlandsproduktes (BIP) in Höhe von 3,3% im Jahr 2019 sagte der IMF voraus, dass die Wirtschaft Kolumbiens im Jahr 2020 um 3,6% wachsen könnte, was über den Erwartungen für die anderen Länder der Region Lateinamerika lag. Laut der GTAI droht Kolumbien wegen der Coronakrise und des Ölpreisschocks in diesem Jahr jedoch eine Rezession. Trotzdem sagen Experten voraus, dass Kolumbien die Situation wirtschaftlich besser überwinden wird als die übrigen Länder Lateinamerikas. Dies liegt an der positiven Ausgangslage und der rechtzeitig ergriffenen Maßnahmen der kolumbianischen Regierung zur Eindämmung des Virus. Prognosen für die BIP-Entwicklung 2020 reichen derzeit von -0,4% (Institute of International Finance) bis -2,7% (Economist Intelligence Unit). Analysten gehen derzeit davon aus, dass das Land relativ schnell aus der Rezession kommen wird und ab 2021 bereits wieder um 2% oder mehr wachsen könne.

Vor der Krise befand sich Kolumbiens Wirtschaft in einer guten Verfassung. Dies ist einer anpassungsfähigen Geldpolitik, höheren Finanzausgaben der Regionalregierungen, einem soliden Privatkonsum, dem Anstieg der öffentlichen Ausgaben, dem neuen Infrastrukturprogramm (u. a. 4G - Ausbau der Autobahnen) und dem Finanzierungsgesetz zu verdanken. Die Wirtschaftskommission für Lateinamerika CEPAL betont, dass Kolumbien und Guatemala die einzigen Länder Mittel- und Südamerikas seien, die keine extreme Verlangsamung des Wirtschaftswachstums erlebt hätten. Kolumbiens Wirtschaft wachse daher am stärksten, trotz einer sich verlangsamenden Wirtschaft und der starken Immigration aus dem Nachbarland Venezuela. Hauptmotoren des wirtschaftlichen Aufschwungs seien der Konsum und ausländische Direktinvestitionen. Letztere stiegen zwischen Januar und September 2019 um 25% und beliefen sich auf 10,8 Mrd. USD. Insgesamt machen die ausländischen Direktinvestitionen 4,57% des kolumbianischen BIPs aus und werden für 2020 auf 7.5 Mrd. USD geschätzt.¹⁸

Die Hauptprobleme Kolumbiens, soziale Ungerechtigkeit, Armutsbekämpfung und niedrige Exporte, bleiben weiterhin bestehen und werden durch die Coronakrise noch zusätzlich verschärft. Laut dem Industrieverband ANDI stehen besonders die Konsolidierung der

¹⁷ Comtrade, 2020

¹⁸ Vgl. El Espectador, 2020; Construcción Pan-Americana, 2020

Wirtschaft und deren Wachstum im Vordergrund. Die zu Jahresbeginn verabschiedete Steuerreform „Ley de Financiamiento“ soll neue Investoren anlocken und die Wettbewerbsfähigkeit Kolumbiens weiter steigern. Zudem sollen die Exporte angekurbelt werden. Weitere Herausforderungen bleiben ebenso in den Bereichen Infrastruktur, Institutionen, Humankapital, Kapitalmarkt, Innovation, Erleichterung zur Geschäftsgründung, Korruptionsbekämpfung, Kriminalität und vor allem in der Informalität bestehen.¹⁹

Rankings

Die wirtschaftspolitischen Anstrengungen Kolumbiens spiegeln sich ebenfalls in den Bewertungen internationaler Institutionen wider. So zeugt der aktuelle Doing Business Report der World Bank (Stand Mai 2019) vom guten Geschäftsklima und hohen Investitionsschutz. Von einer Bewertungsskala 1 (beste Qualifikation) bis 190 (niedrigste Qualifikation) nimmt Kolumbien weltweit Platz 67 ein.²⁰ Die Tabelle 3 zeigt die einzelnen Kriterien.

Tabelle 3: Doing-Business Rating (Mai 2019)

	Kolumbien	Mexiko
Kriterien		
Ease of Doing Business Rank	67	60
Rank within group	3	1
Firmengründung	11	14
Umgang mit Baugenehmigungen	11	12
Zugang zu Strom	11	20
Grundstücksregistrierung	3	12
Krediterhalt	2	2
Schutz von Kleininvestoren	1	4
Steuerzahlung	21	12
Grenzüberschreitender Handel	25	4
Vetragsdurchsetzung	31	2
Insolvenzregelung	2	3

Quelle 3: Doing Business, 2019

Allgemein erhält die Region Lateinamerika und Karibik von dem Doing Business Report der World Bank für das Jahr 2020 eine Punktebewertung von 59,1. Das Jahr davor waren es 58,8 Punkte. Im Regionalen Ranking Lateinamerika und Karibik (nach Einkommen gelistet) steht Kolumbien hinter Mexiko auf Platz zwei. Kolumbien selbst erhielt 2019 69,2 Punkte, für das Jahr 2020 werden 70,1 Punkte prognostiziert. Von 32 kolumbianischen Städten belegt die Stadt Manizales Platz eins, gefolgt von Pereira und Bogotá.²¹

In ihrem Haushaltsplan (Marco Fiscal de Mediano Plazo 2019-2020) war die Regierung für das Jahr 2020 von einem durchschnittlichen Erdölpreis von 67,50 USD pro Barrel sowie von einem Wechselkurs von 3.129 COP je 1 USD ausgegangen. Unter anderem durch die Coronakrise ist der Erdölpreis jedoch deutlich gesunken (Ende April 2020: ca. 25 USD pro Barrel), was einen für die Regierung negativen Effekt auf den Wechselkurs hatte (28. April: 4.035 COP je 1 USD), der die Rückzahlung von Schulden in USD erheblich erschwert. Hinzu kommen die gestiegenen Sozialausgaben zur Abmilderung der Coronakrise. Kolumbiens Staatsschuldenquote war schon vor der Krise mit rund 55 % des BIP relativ hoch. Aus diesen Gründen stufte die Ratingagentur Fitch Kolumbien am 1. April 2020 auf BBB- herab.²²

Kolumbien befindet sich laut des Corruption Perceptions Index 2019 (von 180 Ländern) auf Platz 96 (im Jahr 2018 auf Rang 99).²³

¹⁹ Vgl. ANDI 2019

²⁰ Doing Business, 2019

²¹ Doing Business, 2019

²² GTAI, 2020 (a)

²³ Transparency International, 2019

Währung

Die kolumbianische Währung ist der kolumbianische Peso. Ein Euro entsprach 2019 im Jahresdurchschnitt 3.769,783 kolumbianischen Pesos (im weiteren Textverlauf mit „kol. Pesos“ abgekürzt). Im Jahr 2018 lag der kolumbianische Peso durchschnittlich bei 3.488,85 kol. Pesos für einen Euro. Im Vergleich zum Vorjahr 2018 stieg der kolumbianische Peso damit um 7,4 % an. 2017 betrug der Wechselkurs 3.329,382 kol. Pesos für einen Euro.²⁴ In den ersten vier Monaten 2020 lag der der Durchschnitt bei 4.134,125 kol. Peso für einen Euro.²⁵

²⁴ GTAI, 2019 (a)

²⁵ Banco de la República, April 2020

2.2.2 Struktur

Gesellschaftsstruktur

Die Altersstruktur in Kolumbien wird von GTAI für 2020 wie folgt prognostiziert: Bevölkerung zwischen 0-14 Jahren: 22,2%; 15-24 Jahren: 17,0%; 25 -64 Jahren: 51,7%; 65 Jahren und älter: 9,1%. Dies zeugt von einer jungen Bevölkerung mit potenziell höherer Kaufkraft (Stand 2019).²⁶ 2019 betrug die Geburtenrate in Kolumbien 14,7 Geburten pro 1.000 Einwohner, die Fertilitätsrate wurde auf 1,8 Geburten pro Frau geschätzt.²⁷ Kolumbiens Urbanisierungsgrad wurde 2018 bei der Volkszählung auf 77,7% geschätzt.²⁸ Bogotá (Bevölkerung: 8,24 Mio.), Medellín (Bevölkerung: 2,9 Mio.) und Cali (Bevölkerung: 2,4 Mio.) stellen die wirtschaftlich bedeutendsten Ballungs- und Industriezentren des Landes dar.²⁹

Die kolumbianische Gesellschaft wurde infolge des Gesetzes 142 aus dem Jahr 1994 in sechs Sozialschichten, sogenannte „Estratos“, eingeteilt.³⁰ Ziel der Bevölkerungsaufteilung in Sozialschichten ist es, die Lebensqualität von Familien zu klassifizieren und u. a. den Steuersatz zu regeln, der von den Einwohnern bezahlt werden muss. Die Einwohner Kolumbiens werden nach Wohngebietszonen und nicht nach Einkommen in die Estratos eingeteilt. Die Bevölkerung Bogotás war 2017 folgendermaßen aufgeteilt: es dominierte die einkommensschwache Gesellschaftsschicht (Estratos 1 und 2) mit 50,52%, darauf folgte die Mittelschicht (Estratos 3 und 4) mit 44,94%, gefolgt von der Oberschicht (Estratos 5 und 6) mit 4,54%.³¹ Die Estratos 1 bis 3 erhalten vom kolumbianischen Staat Vorteile und präferentielle Tarife in den Bereichen Gesundheit, Versorgung, Nutzung öffentlicher Dienstleistungen, Solidarfonds und sozialen Investitionen. Diese werden von der oberen Einkommensschicht (Estratos 5 und 6) durch erhöhte Steuerzahlungen finanziert. Estrato 4 muss keine Subventionen der unteren Sozialschichten beisteuern, erhält aber im Gegenzug auch keine Subventionen.³²

Arbeitsmarkt

Die kolumbianische Zeitung „El Nuevo Siglo“³³ erklärte die folgenden Arbeitssektoren zu den zukunftssträchtesten des Jahres 2019: das Bauwesen, die IT-Branche/Digitale Märkte, E-Business, Petroleum und Gas sowie die Agrarindustrie. Platz eins belegt das Bauwesen, welches 2018 mehr als 100.000 neue Arbeitsplätze generiert hat und ein jährliches Wachstum von 7,4% verzeichnet. Dem Bauwesen folgt der Sektor IT und Digitale Märkte. Wie bereits in den beiden vorangegangenen Jahren wird auch für diesen Sektor ein positives Wachstum für das Jahr 2020 vorausgesagt. An dritter Stelle folgt das E-Business. Durch das Gesetz 527 aus dem Jahre 1999 wurde der elektrische Handel via digitale Plattformen von der kolumbianischen Regierung gestärkt und gefördert, sodass Kolumbien als Vorreiter auf diesem Gebiet in Lateinamerika gilt. Die Wirtschaftssektoren Petroleum und Gas liegen auf Platz vier, da durch die wieder verstärkte On/Off Shore (Erd-)Ölförderung spezialisierte Arbeitskräfte, vor allem Ingenieure mit dem Schwerpunkt Produktion und Förderung, gesucht werden. Die Folgen des geringeren Ölpreises u. a. bedingt durch die Coronakrise sind noch nicht absehbar. Auf Platz fünf befindet sich die Agrarindustrie. Die kolumbianische Regierung setzt auf die weitere Professionalisierung und Industrialisierung des einheimischen Agrarsektors. Neben der eigentlichen Agrarindustrie wird der professionelle, medizinische Cannabis-Anbau als rentabler Markt für die Zukunft betrachtet, da bereits jetzt große Investitionen in diesem neuen Sektor getätigt werden.

Abbildung 4 zeigt die Entwicklung der Arbeitsplätze in der Baubranche zwischen 2018 und 2019. Wie man der Abbildung entnehmen kann, gab es einen sehr starken nationalen Zuwachs seit September 2019.

²⁶ Vgl. DANE, 2019 (a)

²⁷ GTAI, 2019 (a)

²⁸ Vgl. DANE, 2019 (a)

²⁹ GTAI, 2019 (a)

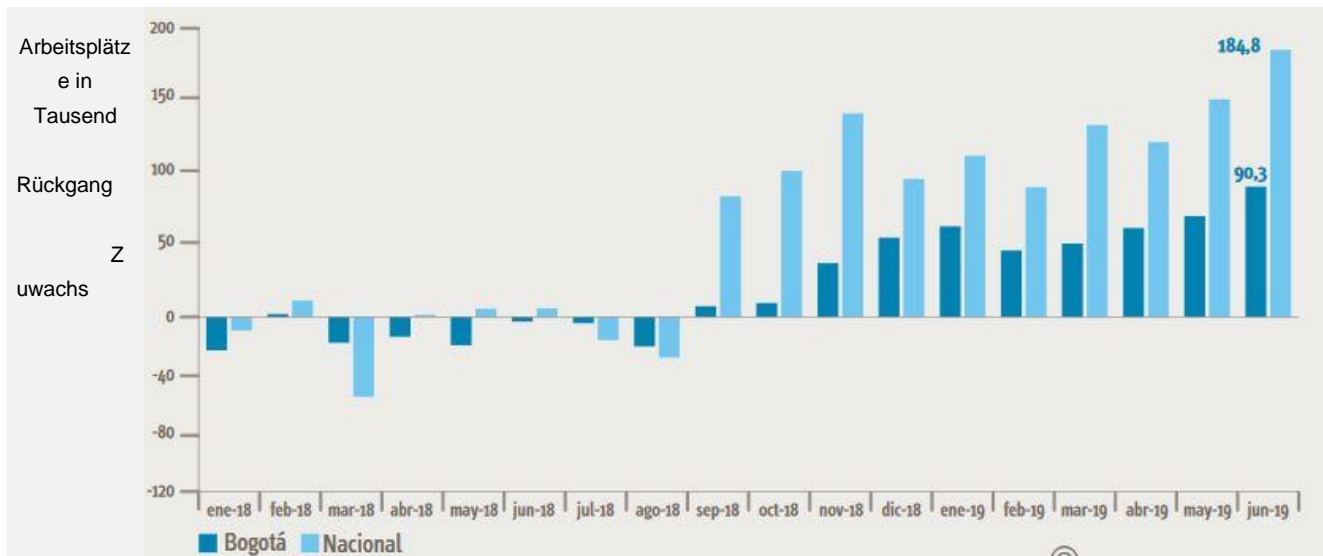
³⁰ DANE, 2019 c

³¹ GTAI, 2019

³² DANE, 2019 (c)

³³ El Nuevo Siglo, 2019 (a)

Abbildung 4: Entwicklung der Arbeitsplätze in der Baubranche (2018 - 2019)



Quelle 4: Camacol, 2019 (a), S.10

Politik und Sicherheit

Der aktuelle Staatspräsident Kolumbiens ist Ivan Duque Marquez von der rechtskonservativen Partei Centro Democratico. Am 7. August 2018 hat er seine Amtszeit angetreten. In Kolumbien wird der Präsident alle vier Jahre direkt gewählt und kann seit Kurzem nur noch einmal wiedergewählt werden. Er ist gleichzeitig das Staatsoberhaupt, der Regierungschef und der Oberbefehlshaber der Streitkräfte.

Die Sicherheit in Kolumbien konnte unter der Präsidentschaft von Álvaro Uribe Vélez (2002 - 2010) deutlich verbessert werden. Durch das Konzept der „demokratischen Sicherheit“ (Erhöhung von Militär- und Sicherheitsausgaben und einer engen Zusammenarbeit mit den USA bei der Bekämpfung des Drogenhandels) gelang es der ehemaligen Regierung, den Binnenkonflikt Kolumbiens mit der FARC-Guerilla (Bewaffnete Revolutionäre Streitkräfte Kolumbiens) und paramilitärischen Gruppen weitgehend in abgelegene (Grenz-) Regionen des Landes zu verlagern.

Das Friedensabkommen mit der FARC wurde im Jahr 2016 erfolgreich abgeschlossen und unterschrieben und soll die Sicherheit des Landes vor allem in den abgelegenen Regionen verbessern. Das Abkommen befindet sich derzeit in der Umsetzungsphase, stellt aber auf Grund von Umsetzungsschwierigkeiten einen Risikofaktor für die politische Stabilität des Landes dar. Zudem wurden bereits über 100 ehemalige Guerilleros ermordet. Zahlreiche Kämpfer sind daher wieder in den Untergrund gegangen.³⁴

Zunehmende Bedrohung geht heute von neuen kriminellen Banden aus, die sich teilweise aus früheren Paramilitärs zusammensetzen. Hinzu kommen die ELN und Dissidenten der FARC, die sich dem Demobilisierungsprozess nicht angeschlossen haben und die von der FARC zuvor kontrollierten Drogengebiete übernahmen. Diese Gruppen finanzieren sich großteils durch Drogengeschäfte. Kolumbien ist das Land mit der größten Kokainproduktion weltweit. Die kriminellen Banden finden in den Nachbarländern (vor allem in Venezuela) ein sicheres Rückzugsgebiet, weshalb sich die Sicherheitslage in den ländlichen Grenzgebieten verschlechtert hat.

Insgesamt ist das Gewaltniveau im Land jedoch stark gesunken. Ein weiteres innenpolitisches Problem stellen die Morde von Schwerkriminellen an Personen dar, die sich in den von Drogen- und Gewaltkriminalität beherrschten Gebieten für soziale Belange oder den Schutz der Menschenrechte einsetzen.³⁵

Laut GTAI stellt die venezolanische Flüchtlingswelle ein weiteres Risiko für die Wachstumsprognose dar. Laut der UN-Flüchtlingskommission UNHCR kamen bereits 1,6 Millionen venezolanische Flüchtlinge nach Kolumbien (Stand: Oktober 2019), die

³⁴ Auswärtiges Amt, 2019 (b); GTAI, 2019 (f)

³⁵ Auswärtiges Amt, 2019 (b); GTAI, 2019 (f)

Dunkelziffer könnte noch höher liegen.³⁶ Neben einer drohenden humanitären Katastrophe würden die erhöhten Flüchtlingszahlen auch Kolumbiens Gesundheitssystem, aber vor allem den Arbeitsmarkt überbelasten. Im März 2019 wurde mit 10,8 % bereits die höchste Arbeitslosenquote seit acht Jahren erreicht.

Laut Einschätzung des Auswärtigen Amts ist die Sicherheitslage in Bogotá und den übrigen kolumbianischen Großstädten (Medellín, Cali, Barranquilla, Cartagena und Santa Marta) vergleichbar mit anderen Metropolen Lateinamerikas. Zwar besteht weiterhin die Gefahr von gewalttätigen Auseinandersetzungen. Insbesondere in den Grenzregionen sowie in den ländlichen und dünn besiedelten Gebieten mit schwacher Infrastruktur ist die staatliche Kontrolle nicht gewährleistet. Allerdings wurden in den letzten Jahren keinerlei terroristische Anschläge auf touristische Ziele verzeichnet, und auch die Sicherheitslage der Straßen zwischen den wichtigsten Städten ist gut, sodass die Haupttrouten tagsüber ohne Probleme befahren werden können.³⁷ In einer Umfrage der AHK aus dem Jahr 2019 nannten die Unternehmen als Risiko für ihr Geschäft in Kolumbien nicht die physische Sicherheit. Besorgt waren die Unternehmen vielmehr wegen der Währungsschwankungen und der zum Teil fehlenden Rechtssicherheit.

2.3 Außenhandel

Der wirtschaftsliberale Kurs der kolumbianischen Regierungen der vergangenen Jahre zeigt sich u. a. in den Verhandlungen und dem Abschluss von Freihandelsabkommen mit einzelnen Staaten oder Staatenbündnissen. So wurden vor allem unter dem vorherigen Präsidenten Juan Manuel Santos (August 2010 bis August 2018) zahlreiche Freihandelsabkommen abgeschlossen. Handelsabkommen mit der Europäischen Union (EU) und den USA erleichtern den Warenaustausch. So kommt ein Großteil der deutschen Produkte inzwischen zollfrei in das Land. Nach Angaben der Weltbank ist der von Kolumbien auf alle importierten Güter erhobene Zollsatz zwischen 2010 und 2017 im Durchschnitt von 9% auf 4,4% gesunken. Der neue Präsident Iván Duque (seit August 2018 im Amt) schlägt einen neuen Wirtschaftskurs ein: mit Antidumping-Maßnahmen möchte er die einheimische Wirtschaft schützen, neue Handelsabkommen wird er nicht abschließen. Dafür möchte die neue Regierung die bestehenden Handelsabkommen besser ausnutzen.³⁸ Auf der Agenda des neuen Präsidenten stehen neben der Privatisierung öffentlicher Unternehmen auch die Senkung der Unternehmensbesteuerung, die Schaffung steuerlicher Anreize für den Agrar- und Rohstoffsektor sowie der Stärkung der kreativen Industrie („Economía Naranja“).³⁹

2019 betragen die Exporte Kolumbiens 39,5 Mrd. USD (alle Zahlen FOB), die Importe beliefen sich auf 52,7 Mrd. USD⁴⁰. Die Tabelle 4 zeigt die Entwicklung der Außenwirtschaft Kolumbiens in den letzten sieben Jahren.

Die deutschen Exporte nach Kolumbien stiegen 2019 um 11%. Somit kann sich Deutschland innerhalb der EU weiterhin als Hauptlieferant mit 1,9 Mrd. USD behaupten⁴¹. 2019 beliefen sich die kolumbianischen Exporte nach Deutschland auf 755 Millionen USD und wiesen somit ein Minus von 22% im Vergleich zum letzten Jahr auf.⁴²

Im Jahr 2019 verzeichnete Kolumbien ein Handelsbilanzdefizit von 11,7 Mrd. USD (FOB). Dieses ist höher als im Jahr 2018 (6,1 Mrd. USD [FOB]).⁴³

Tabelle 4: Entwicklung der Außenwirtschaft Kolumbiens

Außenwirtschaft	2000	2010	2013	2015	2016	2017	2018	2019	Jan-Feb 2020
Ausfuhren (Mio. USD FOB)	13.158	39.713	58.826	36.018	31.768	37.881	41.831	38.501	8.756
Einfuhren (Mio. USD FOB)	10.997	38.153	56.620	51.598	42.849	43.972	48.944	50.270	7.888

Quelle 5: DANE, 2020; ANALDEX, 2019

³⁶ UNHCR, 2019

³⁷ Für weitere Informationen zu Reise- und Sicherheitshinweise hilft das Auswärtige Amt weiter: http://www.auswaertiges-amt.de/sid_B7B0C6BAF0728A6E5FAE8305434C273C/DE/Laenderinformationen/00-SiHi/Nodes/KolumbienSicherheit_node.html

³⁸ Vgl. GTAI 2019 (d)

³⁹ Vgl. GTAI 2019 (f)

⁴⁰ Vgl. ANALDEX, 2020

⁴¹ Vgl. DANE, 2020 (d)

⁴² GTAI, 2020

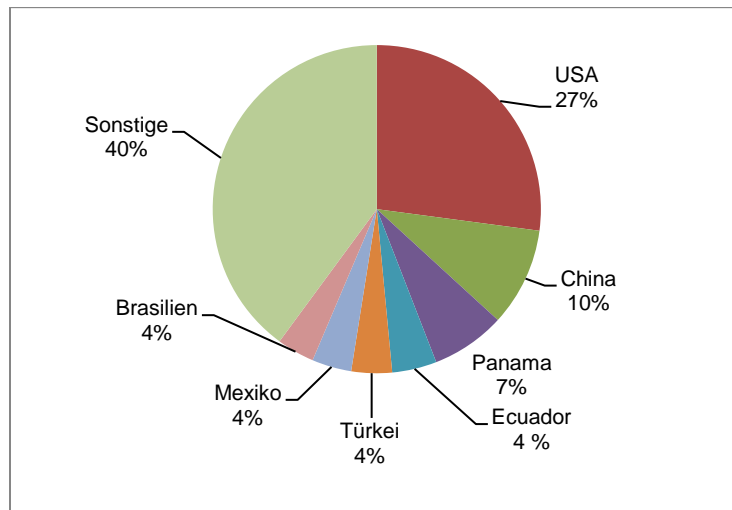
⁴³ Vgl. DANE, 2020 (d)

Exporte

Mit 14 Handelsabkommen verfügt Kolumbien über einen bevorzugten Zugang zu 47 Ländern mit mehr als 1,5 Mrd. Verbrauchern u. a. in die USA, die EU, nach Brasilien, Mexiko, Chile und Peru. Dies in Verbindung mit seiner privilegierten geographischen Lage macht das Land zu einem beliebten Logistikhub in der Region. Dies spiegelt sich in dem gut ausgebauten Flug- und Schiffverkehr wider: Von 32 Airlines werden mehr als 1.700 Fluglinien für den Transport von Gütern in rund 400 Städten bereitgestellt. Der internationale Flughafen El Dorado in Bogotá mobilisiert mit 520.000 Tonnen die größte Menge an Frachtgut in ganz Lateinamerika. Über die kolumbianischen Häfen bieten derzeit 28 Reedereien mehr als 3.000 Routen nach 500 Reisezielen weltweit an. Die Häfen Kolumbiens bearbeiten pro Jahr ca. 25.000 Schiffe mit 2,1 Mio. Containern und 127 Mio. Tonnen an Fracht.⁴⁴

Im Jahr 2019 wurden Waren im Wert von 38,5 Mrd. USD exportiert, 9,8% weniger als 2018 (41,8 Mrd. USD). Abbildung 5 zeigt die Hauptabnehmerländer kolumbianischer Exporte. Die beiden wichtigsten Abnehmerländer von kolumbianischen Exporten sind die USA und China. Traditionell sind Hauptwarengruppen für kolumbianische Exporte vor allem mineralische Brennstoffe, Mineralöle und Erzeugnisse, Kaffee, Tee, Mate und Gewürze, Perlen, Edelsteine, Schmucksteine, Edelmetalle, Schmuck, Münzen, Kunststoffe und Waren daraus, Pflanzen und Blumen.⁴⁵

Abbildung 5: Hauptabnehmerländer Kolumbiens 2019



Quelle: Eigendarstellung; GTAI, 2020 (a)

Es ist der kolumbianischen Regierung ein Anliegen, weiterhin an der Diversifizierung der ausgeführten Güter zu arbeiten. Kolumbien weist mit Ausnahme einer kurzen Periode mit einer positiven Außenhandelsbilanz in den Jahren 2011 und 2012 ein kontinuierliches Handelsdefizit auf. 2015 lag dieses bei fast -20%, konnte bis 2018 aber auf -9,39% reduziert werden.⁴⁶ Die Exporte nach Deutschland beliefen sich 2019 auf 755 Mio. USD und machten nur 1,9% der kolumbianischen Gesamtexporte aus.

Wirtschaftliche Beziehungen zu Deutschland

Deutschland ist Kolumbiens wichtigster Handelspartner innerhalb der EU. Zudem produzieren einige deutsche Unternehmen in Kolumbien, zum Teil für die gesamte Region.

⁴⁴ Procolombia, 2017

⁴⁵ Vgl. DANE, 2019 (d); ANDI, 2019; GTAI (a), Destatis, 2019

⁴⁶ Vgl. ANDI, 2019 (b); Destatis, 2019

Die wichtigsten wirtschafts- und entwicklungspolitischen Abkommen zwischen Deutschland und Kolumbien sind:

- Handelsabkommen vom 9. November 1957
- Kapitalschutzabkommen vom 8. April 1962
- Doppelbesteuerungsabkommen für Schifffahrts- und Luftfahrtunternehmen vom 10. September 1968
- Luftverkehrsabkommen vom 25. November 1968
- Rahmenabkommen über Technische Zusammenarbeit vom 26. Mai 1998
- Rahmenabkommen über Finanzielle Zusammenarbeit vom 12. Juli 2012
- Freihandelsabkommen zwischen der EU und Kolumbien vom 1. August 2013

Schwerpunkte der Entwicklungszusammenarbeit sind Friedensentwicklung und Krisenprävention sowie Umwelt- und Ressourcenschutz. Kolumbien ist ein Kooperationsland der deutschen Entwicklungszusammenarbeit, sodass sich in Kolumbien auch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit mit Projekten im Umwelt- und Klimaschutz engagiert. Kolumbien ist ein Schwerpunktland der Internationalen Klimaschutzinitiative.

Das Freihandelsabkommen zwischen der EU und Kolumbien sowie Peru ist am 1. August 2013 in Kraft getreten.

Die Zölle auf deutsche Importe sinken jährlich oder fallen ganz weg. Allerdings beklagen deutsche Firmen, dass die Bürokratie von Seiten Kolumbiens noch immer sehr schleppend sei. So sei es teilweise schwierig, die angeforderten Lizenzen für bestimmte Produkte zu bekommen. Zudem sei die Bürokratie nicht einheitlich, sodass manche Zollbeamten, vor allem in kleineren Grenzorten und dem Pazifikhafen Buenaventura, oft willkürlich handeln.⁴⁷

2.4 Investitionensklima und –förderungen

Die Bruttoanlageinvestitionen stiegen im 2019 laut dem Statistikamt DANE um 4,3%⁴⁸ und lagen damit über dem allgemeinen Wirtschaftswachstum. Die Investitionen allgemein stiegen 2019 um 4,3% an, für das kommende Jahr wird aber Minus ein von 9,3% prognostiziert, welches der Corona-Pandemie zu verschulden ist.⁴⁹ Die neue Steuerreform „Ley de Financiamiento“ regte Unternehmen zu höheren Investitionen an, doch leider konnte Wohnungsbausektor nicht davon profitieren. Die Investitionen lagen im Jahr 2019 bei -7,2%.⁵⁰

Laut der GTAI rechnet der kolumbianische nationale Entwicklungsplan für den Zeitraum von 2019 bis 2022 mit insgesamt 358 Mrd. USD an Investitionen, von denen zwei Drittel vom Staat und ein Drittel von privater Hand finanziert werden sollen. 70,7 Mrd. USD sollen in den Bereich Bildung fließen, 51,1 Mrd. USD in die Gesundheit, 40 Mrd. USD in Energie und Bergbau, 28 Mrd. USD in den Transportsektor, 21,5 Mrd. USD in den Wohnungsbau und 21,2 Mrd.USD in den Kreativsektor („Economia Naranja“).⁵¹

Laut der Deutschen Bundesbank stiegen die deutschen Direktinvestitionen (kumulierter Bestand) von 1.3 Mrd. Euro (2018) auf 2.4 Mrd. Euro (2019).⁵² Zu den größten deutschen Investoren in Kolumbien gehören Bayer, B.Braun, DHL, Fresenius Medical Care, Hamburg Süd, Henkel und Siemens.

Allgemein haben sich die ausländischen Direktinvestitionen seit 2003 gut entwickelt. 2013 wurde mit 16,2 Milliarden USD das jemals höchst registrierte Niveau der Auslandsinvestitionen erreicht, 2017 waren es 14 Milliarden. 25% der Direktinvestitionen entstanden durch den Transport- und Kommunikationssektor, 22% durch den Erdölsektor und 18% durch das verarbeitende Gewerbe. Laut der GTAI investierten die USA im Jahr 2019 (2,6 Mrd. USD) am meisten, gefolgt von Spanien (2,4 Mrd. USD) und der Schweiz (1,2 Mrd. USD).⁵³ Deutschland liegt mit Investitionen in Höhe von 246 Mio. USD auf Platz 15 des Rankings (Stand 2020).

⁴⁷ Vgl. GTAI, 2019 (d)

⁴⁸ DANE, 2020

⁴⁹ Economist Intelligence Unit, 2020

⁵⁰ Vgl. GTAI, 2020

⁵¹ Vgl. GTAI, 2019 (c)

⁵² Vgl. Deutsche Bundesbank, 2020

⁵³ Vgl. GTAI, 2020

Investitionsförderungen in Kolumbien⁵⁴

In Kolumbien bestehen keine Sonderbegünstigungen für ausländische Investoren, sie werden wie die lokalen Investoren behandelt. Für die Förderung von Investitionen hat die Regierung Freihandelszonen eingerichtet und Steuervergünstigungen geschaffen.

Freihandelszonen

Freihandelszonen, in Kolumbien Zonas Francas genannt, sind das wichtigste Instrument der Investitionsförderung und stehen auch den Tochtergesellschaften ausländischer Unternehmen offen. Die Zonas Francas können aus mehreren Unternehmen (Zonas Francas Permanentes, ZFP) oder aus nur einem Unternehmen bestehen (Zonas Francas Permanentes Especiales, ZFPE). In den Freizonen gilt ein Körperschaftsteuersatz von 20%, außerhalb ihrer Gebietsgrenzen liegt der Körperschaftsteuersatz bei 32% für das Jahr 2020. Im Jahr 2021 wird der Körperschaftsteuersatz 31% und ab 2022 30% betragen. Seit dem 31.12.2012 kommt noch die Einkommensausgleichsteuer CREE von 9% hinzu, die auch für Unternehmen innerhalb der Freizonen gilt, sofern sie nach diesem Datum errichtet wurden. In den Zonas Francas profitieren Unternehmen zudem von einer Mehrwertsteuerbefreiung und einer Zollfreistellung auf Rohstoffe aus dem Ausland, die für eine Warenfertigung in der Freizone bestimmt sind.

Steuerbegünstigungen

Folgender Zusammenhang in Bezug auf die Steuerbegünstigung ist zu beachten: „Für kleine Gesellschaften, einschließlich Tochtergesellschaften ausländischer Unternehmen (maximal 50 Mitarbeiter), die neu gegründet werden, gilt folgender progressiver Körperschaftsteuersatz (Gesetz 1429 von 2010): 0% während der ersten beiden Jahre, 6,25% im dritten Jahr, 12,50% im vierten Jahr und 18,75% im fünften Jahr. Ab dem sechsten Jahr gilt der normale Steuersatz von 25%.

Es gibt sektorenspezifische Steuerbegünstigungen für Hoteldienstleistungen, Ökotourismus, Verkauf von Energie aus regenerativen Quellen oder Software. Für Unternehmen, auf die diese Anwendung finden, gilt ein Steuersatz von 0%.

⁵⁴ Vgl. GTAI, 2018 (b)

3. Bauwirtschafts

3.1 Bauwirtschaft während der Coronakrise

Am 23. März 2020 hat der kolumbianische Präsident Ivan Duque Márquez eine landesweite Quarantäne ausgerufen. Somit wurden nahezu sämtliche wirtschaftlichen Aktivitäten stillgelegt (ausgenommen Sektoren, die den Grundbedarf deckten). Am 27. April 2020 durfte der Bauwirtschaftssektor als erster Sektor wieder seine Aktivitäten unter strengen Maßnahmen und sanitären Auflagen aufnehmen. Vor dem 27. April 2020 durften nur solche Infrastrukturprojekte fortgeführt werden, deren Bau aus Gründen der Sicherheit und Statik nicht unterbrochen werden durften. Der Hochbau steht noch komplett still, mit Ausnahme von der Errichtung von Kliniken.

Die Nationale Planungsbehörde (Departamento Nacional de Planeación) hat angegeben, dass alle geplanten Infrastrukturprojekte und Investitionen für den Bausektor beibehalten werden. Es wurde ausdrücklich gesagt, dass es keine Einbußen durch das Coronavirus in diesem Sektor geben würde.⁵⁵

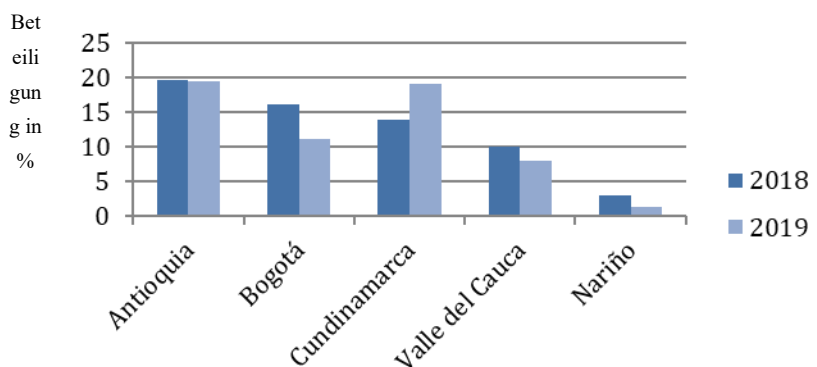
3.2 Bauwirtschaft allgemein

Der Bauwirtschaftssektor ist der drittgrößte Wirtschaftssektor Kolumbiens. Sein Anteil am BIP 2019 sank im Vergleich zum Vorjahr 2018 (3,6%) auf 2,6%. In den Jahren 2019 und 2020 werden insgesamt 40 Milliarden USD in Energie und Bergbau und 21,5 Milliarden USD in den Wohnungsbau investiert. Durch die Baubranche werden 7,3% der formalen Beschäftigung generiert.⁵⁶

2018 generierte der Bausektor 184.800 neue formelle Arbeitsplätze und beschäftigte somit 47,6% der in Kolumbien (formell und legal) Beschäftigten. Seit September 2018 nahm die Anzahl der Arbeitsplätze in der Baubranche stetig zu, wurde durch die Coronakrise jedoch unterbrochen. Bogotá verdeutlicht dieses Wachstum: von insgesamt 4,2 Mio. legal Beschäftigten sind 7,3% in der Bauindustrie angestellt, was 306.000 Arbeitsplätzen entspricht. Diese setzten sich laut der Baukammer Camacol folgendermaßen zusammen: 167.000 in der Konstruktion von Gebäuden, 147.000 in der Konstruktion von Wohnhäusern und 20.000 in der Konstruktion von Gewerblichem Bau. Allerdings ist der Bedarf an Arbeitskräften nur zu 61,8% gedeckt.⁵⁷ Im Zeitraum August bis Oktober 2019 waren 6,9% der Beschäftigten in der Bauindustrie beschäftigt.⁵⁸

Mit der Vergabe von zwei Mega-Projekten im Jahr 2019, dem Autobahnprogramm Vierte Generation (4G) (18 Mrd. USD) und dem Bau der ersten Metrolinie in Bogotá (4,5 Mrd. USD) wird die Bauwirtschaft Kolumbiens weiter angekurbelt. Dass der Bausektor einer der stärksten Wirtschaftssektoren Kolumbiens ist, verdeutlichen folgende Werte: 68,7% der besiedelten Gebiete befinden sich gerade im Umbau, 21,6% haben den Umbau bereits beendet und 9,7% sind gerade dabei, die Baustellen zu beenden (Stand Juli – September 2019). Abbildung 6 zeigt die fünf Departamentos Kolumbiens, in denen die Baubeteiligung am stärksten ist.⁵⁹

Abbildung 6: Baubeteiligung der einzelnen Departamentos



Quelle 6: DANE, 2019 (f)

⁵⁵ Vgl. DNP (2020)

⁵⁶ Vgl. Camacol, 2019 (a)

⁵⁷ Vgl. Camacol, 2019 (b)

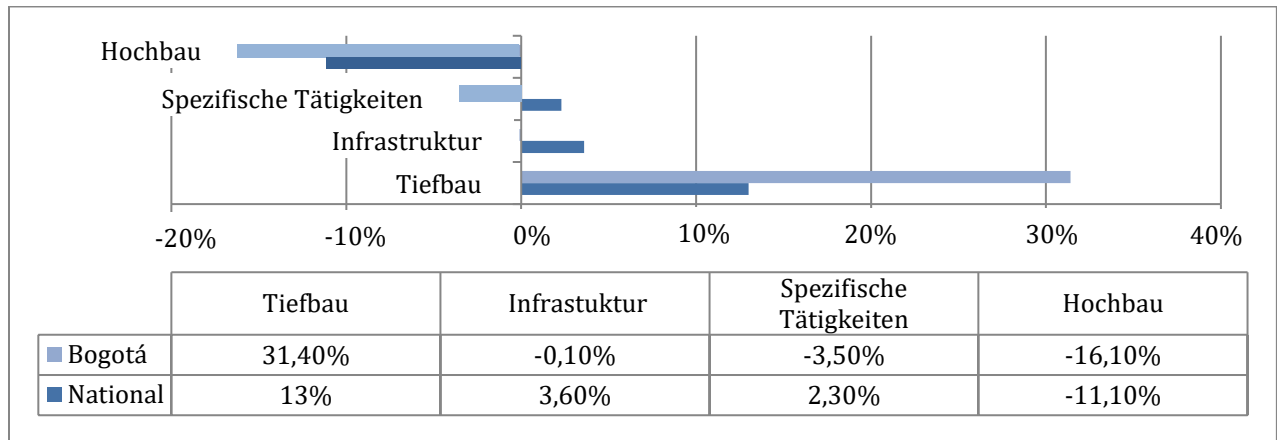
⁵⁸ Vgl. DANE, 2019 (f)

⁵⁹ Vgl. DANE, 2019 (f)

Um die laufenden Infrastrukturprojekte zu realisieren, investiert die kolumbianische Regierung von 2019 bis 2025 rund 36,6 Mrd. USD. Die Investitionen verteilen sich wie folgt: Autobahnen und Straßen (24,3 Mrd. USD), öffentlicher Nahverkehr (8 Mrd. USD) sowie Flughäfen, Häfen und Binnenschifffahrt (4,3 Mrd. USD).⁶⁰

Die Daten des Statistikamtes DANE belegen, dass das Jahr 2019 (bis zum dritten Quartal) deutlich besser verlief als das Vorjahr. So stellt der Bausektor 3,3% des BIP 2019 dar, 2018 waren es nur 2,6%. Abbildung 8 zeigt die wichtigsten Sektoren der Bauindustrie und ihre prozentualen Veränderungen. Die Zementproduktion verzeichnete ebenfalls ein Wachstum von 2% im Jahr 2019 auf 5,8%. Dieses Wachstum übertrug sich ebenfalls auf den Lieferbeton, der von -0,3% im Jahr 2018 auf 3,7% im Jahr 2019 anstieg.⁶¹

Abbildung 7: BIP 2019 im Vergleich: Bogotá und National



Quelle 7: Eigendarstellung; Camacol, 2019 (b)

Ingesamt sind die Ausgaben für Bauprojekte im dritten Semester 2019 um 12,4% gestiegen. Der Sektor des Straßenbaus (Autobahnen und Schnellstraßen), erhöhte Straßen sowie Tunnel und unterirdische Baustellen stieg um 13,3%. Ingenieurskonstruktionen (inkl. Stadien, Sporteinrichtungen und Parkanlagen) verzeichneten mit 41,9% das stärkste Wachstum des gesamten Bausektors. Die Sektoren Bergbau und Turbinen (7,4%) sowie der Sektor Wasserkonstruktionen, Aquädukte, Staudämme und Häfen (7,0%) wuchsen in geringerem Maße. Mit -6,0% ist der Sektor der Eisenbahnlinien, Landebahnen und Massentransportverbindungen der einzige Sektor, der ein negatives Wachstum aufzuweisen hatte.⁶²

⁶⁰ Vgl. GTAI, 2019 (e)
⁶¹ Vgl. DANE, 2019 (f)
⁶² Vgl. DANE, 2019 (f): 22

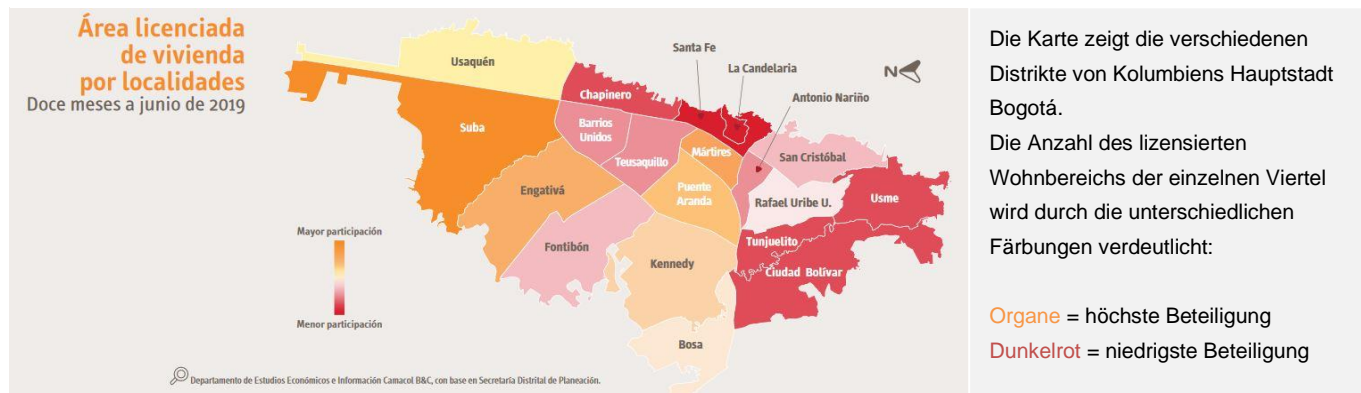
4. Hochbau

Die Baugenehmigungen für Hochbauprojekte stiegen im ersten Quartal 2019 insgesamt um 3,9%, im März 2019 sogar um 25,4%. Im Jahr 2019 stiegen die Baugenehmigungen für Hochbauprojekte insgesamt um 4%. In den Bereichen Handel, Industrie und Wohnungsbau wird mit einem weiteren Wachstum gerechnet, vorbehaltlich der Folgen der Coronakrise. Die Regierung von Staatspräsident Iván Duque startete im November 2018 ihre sozialen Wohnungsbauprogramme Casa Digna Vida Digna (Renovierung von 600.000 Wohnungen) und Semillero de Proprietarios (Bau von 200.000 neuen Sozialwohnungen). Insgesamt geht der Trend im Wohnungsbausektor auf nationaler Ebene in Kolumbien 2019 jedoch leicht zurück (-2,7%). Von Juni 2018 bis Juni 2019 wurden insgesamt 25.043 Baugenehmigungen erteilt und 156.697 neue Wohneinheiten auf den Markt gebracht, was einem jährlichen Wachstum von 3,3% entspricht.⁶³

In der Hauptstadt Bogotá legte der Wohnungsbau deutlich zu. Die Baugenehmigungen stiegen um 62,3%, darunter vorgestellte Bauprojekte (+19,4%), begonnenen Projekte (+0,7%) und verkaufte Projekte (+1%). Dies verdeutlicht einmal mehr, dass es die ländliche Bevölkerung immer stärker in urbane Gegenden, vor allem in die Hauptstadt zieht. Auf nationalem Niveau stieg der Verkauf von Wohneinheiten um 1,7% (entspricht 169.038 Wohneinheiten). Bei 62,6% dieser Einheiten handelt es sich um Sozialwohnungen. Diese werden durch das Programm „Mi Casa Ya“ gefördert, wodurch dieser Sektor weiterhin ansteigt (+19,1%, entspricht 14.403 Bauprojekten). Auf nationalem Niveau stieg der Sozialwohnungsbau um 2,1% an. Besonders Bogotá (+49,9%) sowie die Departamentos Cundinamarca (+12,7%) und Atlántico (+60,5%) stehen mit ihrem jährlichen Wachstum in diesem Sektor heraus.⁶⁴

Abbildung 8 veranschaulicht die für den Wohnungsbau ausgewiesenen Flächen in Bogotá.

Abbildung 8: Für den Wohnungsbau ausgewiesenen Flächen in Bogotá



Quelle 8: Camacol, 2019 (a), S.18

Kolumbienweit betrachtet sinkt die Anzahl neuer Wohnbauprojekte um 6,5%, vor allem in den Departamentos Risaralda und Norte de Santander.⁶⁵ Insgesamt entschleunigte sich das Wachstum des Wohnungsbaus auf 5,7% (nationales Niveau, Stand 2019).

Im Vergleich zum Sozialwohnungsbau erfährt der Nicht-Soziale-Wohnungsbau in der gleichen Periode 2019 einen heftigen Rückgang (-22,0%, entspricht 10.640 Bauprojekten).⁶⁶ Laut der Camacol-Statistik von Juni 2019 wurden insgesamt 11,754 Mio. Quadratmeter für den Nicht-Sozialen-Wohnungsbau genutzt, wovon alleine auf Bogotá 1,544 Mio. Quadratmeter entfielen. Mit jeweils über einer Mio. Quadratmetern belegen die Departamentos Antioquia (2,597 Mio. Quadratmeter), Cundinamarca (1,418 Mio. Quadratmeter) und Valle de Cauca (1,28 Mio. Quadratmeter) die weiteren Plätze. Der Nicht-Soziale-Wohnungsbau wächst deutlich schwächer als der Soziale Wohnungsbau. So verzeichnet der Departamento Santander als einziger in diesem Sektor ein Wachstum im zweistelligen Bereich (33,3%). Der Rückgang ist deutlich höher, wie die Entwicklungen in den Departamentos Huila (-39,7%), Nariño (-34,4%) und Magdalena (-32,0%) zeigen.

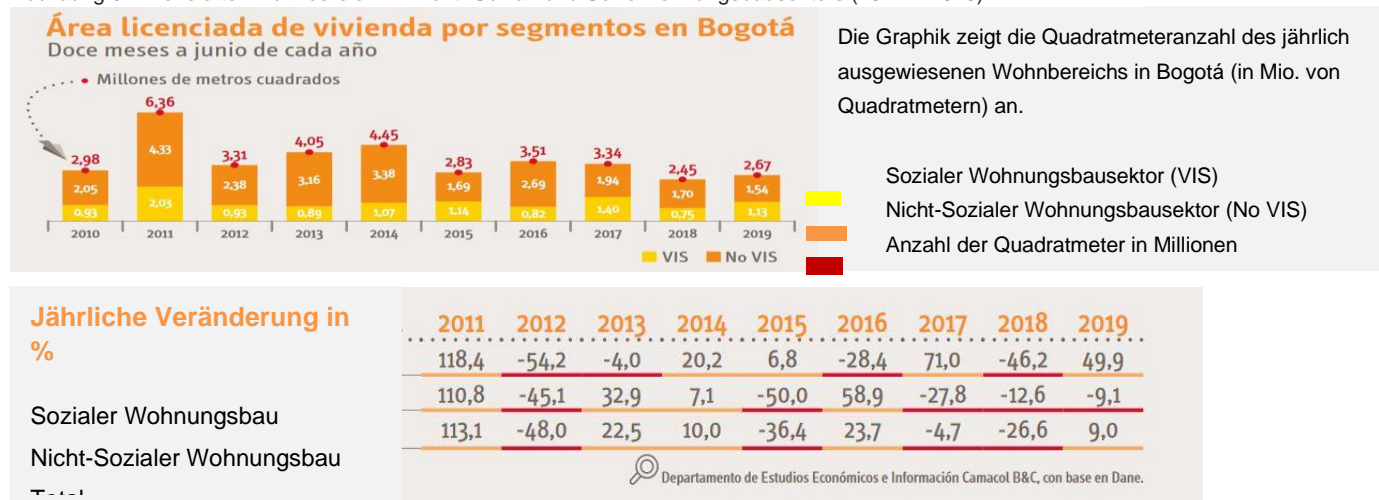
⁶³ Prosperidad social, Casa digna vida digna, 2018

⁶⁴ Vgl. Camacol, 2019 (a)

⁶⁵ Vgl. Camacol, 2019 (a) und (b)

⁶⁶ Vgl. Camacol, 2019 (a)

Abbildung 9: Lizensierter Wohnbereich im Nicht- Sozial- und Sozialwohnungsbausektors (2011 – 2019)

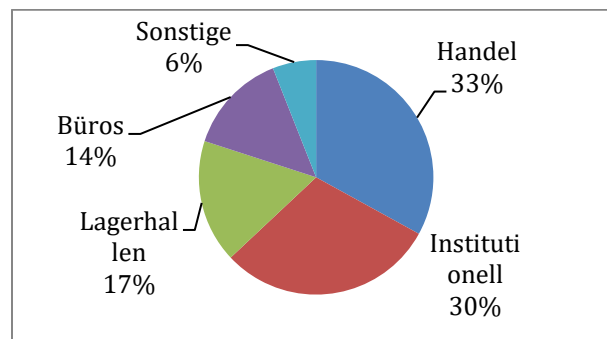


Quelle 9: Camacol, 2019 (a), S.18

4.1 Gewerbebau

Unter den gewerblichen Bau fallen Bauarbeiten für den Handel, Bildung, Hotels, Krankenhäuser, Büroräume, Industrie sowie religiöse, gesellschaftliche und freizeithliche Bauten. Während der letzten drei Jahre wurde vor allem in den Bau von Einkaufszentren, Büroräumen und Industriebauten investiert. Abbildung 10 gibt einen Überblick.⁶⁷

Abbildung 10: Verteilung der Baulizenzen im gewerblichen Bau 2019 in %



Quelle 10: Camacol, 2019 (a)

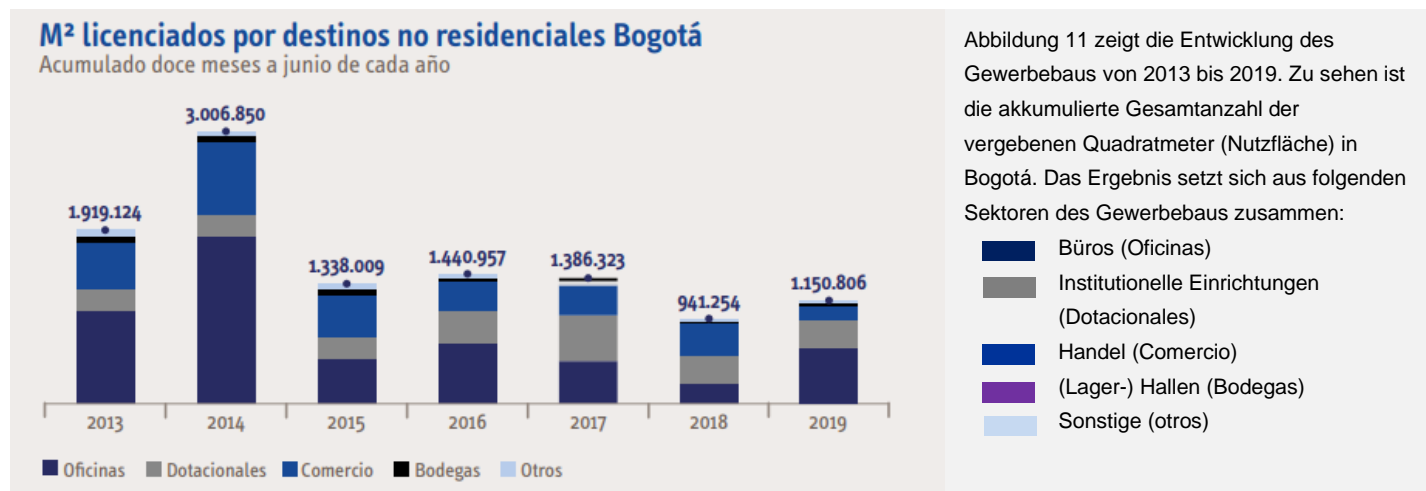
Der gewerbliche Bau wuchs im vergangenen Jahr um 166,6% und erhielt 25,8% aller vergebenen Baulizenzen. Dies entspricht 5.697.874 Quadratmetern an vergebener Baufläche. Antioquia (912.040 m²), Cundinamarca (652.386 m²) und Valle de Cauca (577.213 m²) gehören zu den Departamentos Kolumbiens mit der höchsten Baugebietsvergabe. Die niedrigste Baugebietsvergabe fand in den Departamentos Nariño (68.403 m²), Córdoba (69.314 m²) und Sucre (69.748 m²) statt. Das stärkste jährliche Wachstum im Nichtwohnungsbau verzeichnet mit +80% Sucre, mit +54% Norte de Santander und mit +36% Atlántico. In den Departamentos Meta (-51%), Córdoba (-48%) und Nariño (-42%) war der Rückgang am stärksten.⁶⁸ Die Sektoren (Lager-) Hallen (-19,9%), andere (-13,8%), Handel (-4,5%) und Institutionelle Einrichtungen (-0,7%) erlebten einen Rückgang bei der Bebauung von Flächen des Nichtwohnungsbaus. Insgesamt sank die nationale Bebauung dieses Sektors aber nur um 1%, da der Bürosektor um 73,1% wuchs.

Im Sektor der Institutionellen Einrichtungen gab es in den letzten beiden Jahren eine große Veränderung. Durch das Angebot von flächendeckenderer und besserer Bildung versucht die Regierung die Armut und gesellschaftlichen Unterschiede zu bekämpfen. So wurden über vier Billionen kol. Pesos (ca. 1 Mrd. Euros) in den Bau von Bildungseinrichtungen investiert, weshalb bis Juni 2019 47% der vergebenen Baulizenzen an den Bildungssektor gingen. Es folgten die Sektoren sozialen- und Freizeiteinrichtungen (Social recreacional)

⁶⁷ Camacol, 2017⁶⁸ Camacol, 2019 (a)

(25%), Krankenhäuser (15%), öffentliche Verwaltung (8%) und religiöse Einrichtungen (5%). Im Vergleich zum Vorjahr allerdings verzeichneten die Sektoren Bildung (-26,9%) und Krankenhäuser (-5,3%) einen Rückgang. Insbesondere der Bau von sozialen- und Freizeiteinrichtungen (+137,6%) sticht hervor. Religiöse Einrichtungen (+52,3%) und die Öffentliche Verwaltung (+15,2%) wiesen ebenfalls ein positives Wachstum vor.⁶⁹ Abbildung 11 zeigt die Verteilung der genehmigten Wohnfläche für den gewerblichen Bau.

Abbildung 11: Anzahl der genehmigten Quadratmeter im Gewerblichenbaubereich in Bogotá



Quelle 11: Eigendarstellung; Camacol, 2019 (a)

Abbildung 11 zeigt die Entwicklung des Gewerbebaus von 2013 bis 2019. Zu sehen ist die akkumulierte Gesamtanzahl der vergebenen Quadratmeter (Nutzfläche) in Bogotá. Das Ergebnis setzt sich aus folgenden Sektoren des Gewerbebaus zusammen:

- Büros (Oficinas)
- Institutionelle Einrichtungen (Dotacionales)
- Handel (Comercio)
- (Lager-) Hallen (Bodegas)
- Sonstige (otros)

4.3 Einkaufszentren

Seit dem Jahr 2018 ist im Bereich des Baus von Einkaufszentren wieder eine positive Entwicklung zu beobachten. So begann Anfang 2019 u. a. die Erweiterung des Einkaufszentrums „Plaza de las Américas“ in Bogotá. Die positiven Erwartungen und eine hohe Zuversicht spiegeln sich ebenfalls in den durch den Handel generierten Umsatz und in den geschaffenen Arbeitsplätzen wider. Welchen Einfluss die Coronakrise allerdings auf diesen Sektor haben wird, lässt sich noch nicht abschätzen.

4.4 Bürogebäude

Insgesamt wurden laut der Baukammer Camacol im Zeitraum Oktober 2018 – Oktober 2019 insgesamt 9% (von 3,7 Mio. Quadratmeter) für den Bau von Bürogebäuden vergeben, was ca. 336.406 Quadratmetern entspricht.⁷¹

⁶⁹ CAMACOL, 2019 (a)

⁷⁰ Camacol, 2019 (b)

⁷¹ Camacol, 2019 (b)

5. Tiefbau

Aktuell wird ein Großteil der Güter, mit Ausnahme von Erdöl und Kohle, per Lkw transportiert. Deshalb sollen in den kommenden 20 Jahren vor allem Projekte im Bereich des (Aus-) Baus der Autobahnen, Zugstrecken, Häfen und Flughäfen priorisiert werden. Ziel ist es, bis zum Jahr 2035 einen intermodalen Verkehr in Kolumbien aufzubauen. Dafür werden bereits laufende Programme zum Infrastrukturausbau mit Ergänzungen an fehlenden Stellen verbessert.⁷² Denn die mangelhafte Infrastruktur Kolumbiens, wie zum Beispiel das lückenhafte Autobahnnetz, verursacht immer noch hohe Transportkosten und könnte langfristig Kolumbiens Wettbewerbsfähigkeit einschränken. So berichten zum Beispiel deutsche Logistiker, dass es teurer sei, einen Container von Bogotá an die Küste zu bringen, als von dort weiter nach Hamburg zu verschiffen.

Der Tiefbau wird in den Jahren 2020 - 2021 von den Megaprojekten der ersten Metrolinie in Bogotá (4,3 Mrd. USD) und dem Autobahnausbauprogramm Vierte Generation (4G; 18 Mrd. USD) angetrieben.⁷³ Laut der Vizepräsidentin Kolumbiens bemüht sich die kolumbianische Regierung darum, die Infrastruktur weiterhin auszubauen. Dies spiegelt sich wider in 17 Straßenbauprojekten der ersten bis dritten Generation mit einer Gesamtlänge von 3.600 Kilometern, 29 Straßenbauprojekten der Vierten Generation mit einer Gesamtlänge von 4.900 Kilometern, 16 Flughäfen, einer Bahnstrecke mit 1.600 Kilometern Länge und zwei Lizenzvergaben in diesem Sektor, acht Hafenzonen und 59 Lizenzvergaben in diesem Sektor. Durch bereits in der Vergangenheit durchgeführte Projekte konnte die Beförderung von Passagieren von 13,2 Mio. (2006) auf 35,6 Mio. (2017) und die Beförderung von Gütern von 143 Mio. Tonnen (2010) auf 243 Mio. Tonnen (2017) gesteigert werden.⁷⁴ Der Präsident der kolumbianischen Handelskammer betont, dass für die kolumbianische Regierung vor allem sämtliche Transportwege, die direkt in Verbindung mit dem Außenhandel in Verbindung stehen, Priorität sein sollten. Unter diese Rubrik fallen unter anderem die Routen, welche die Hauptstadt mit der Karibikküste verbinden.⁷⁵

Der Masterplan (Plan Maestro de Transporte Intermodal) sieht insgesamt 153 Projekte im Straßenbau (19.561 km), fünf neue Eisenbahnstrecken (1.769 km), die Schiffbarmachung von acht Flüssen (5.065 km), den Aus- und Neubau von 31 Flughäfen sowie den Ausbau zahlreicher Häfen und deren Zugangskanäle vor. Dafür sind Investitionen von rund 208.460 Mrd. kol. Pesos geplant (etwa 52 Mrd. Euro;), was jährlich rund 1,3% des BIP entspricht. Folgende Tabelle gibt eine Übersicht über die geplanten Investitionen für den intermodalen Verkehr in Mrd. USD.⁷⁶ Da der Zeitrahmen des Masterplans allerdings die Amtsperioden von fünf Präsidenten umfasst, ist Skepsis bei der Kontinuität des Infrastrukturprogramms angebracht. Daher ist der Masterplan eher als Orientierungshilfe für zukünftige Vorhaben zu verstehen als eine konkrete Projektliste.⁷⁷

Tabelle 5: Geplante Investitionen im Tiefbau 2015 – 2035 in USD

	2015-25	2025-35
Straßennetz	26,9	30,9
Flughäfen	5,2	0,4
Eisenbahn	1,4	2,0
Schifffahrtswege	1,2	1,1
Häfen, Kanäle	0,2	0,2
Gesamt	34,9	34,6

Quelle: GTAI, 2016 (a)

Wie die meisten großen Infrastrukturprojekte in Kolumbien werden die Projekte voraussichtlich als Public-Private-Partnerships entwickelt werden und größtenteils von privaten Investoren finanziert. Als öffentlicher Partner soll die nationale Entwicklungsbank „Financiera de Desarrollo Nacional“ (FDN) und das Finanzministerium „Ministerio de Hacienda y Crédito Público“ aufkommen. Für die Durchführung sind je nach Projektart die Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), das Instituto Nacional de Vías (Invías), die Aeronáutica Civil, die Dirección General Marítima und Cormagdalena sowie die jeweiligen Gemeinden und Departamentos zuständig.

⁷² GTAI, 2019 (a)

⁷³ Vgl. GTAI, 2019 (g)

⁷⁴ Vgl. Vicepresidencia, 2019

⁷⁵ Vgl. Portafolio, 2019 (b)

⁷⁶ ANI, 2015

⁷⁷ GTAI, 2019 (a)

Durch die Partnerschaft von öffentlichen und privaten Akteuren erhofft sich die kolumbianische Regierung, ihre Infrastruktur in den kommenden Jahren weitläufig ausbauen zu können. Aus steuerlichen Beschränkungen sind bei einigen Projekten keine APP/PPP möglich, weshalb der Staat ebenfalls die Initiative von Privaten Firmen (Initativas Privadas), auch IP genannt, begrüßt.⁷⁸

Im Performance Index der Weltbank liegt Kolumbien im Jahre 2018 insgesamt auf Platz 58. Bei der Infrastruktur wird Kolumbien mit 2.67 Punkten bewertet. Demnach sei Kolumbiens größter Schwachpunkt das Straßennetz sowie der fehlende Zugverkehr und die fehlende Binnenschifffahrt. Die Häfen und Flughäfen seien für lateinamerikanische Verhältnisse sehr gut ausgebaut.⁷⁹ Folgende Tabelle vergleicht die Leistungsfähigkeit der logistischen Infrastruktur der sechs bestplatzierten Länder Lateinamerikas.

Tabelle 6: Übersicht Globales Ranking der sechs bestplatzierten Länder Lateinamerikas

Land	Platzierung	Punktzahl						
		Insgesamt	Zoll	Infrastruktur	Internationaler Versand	Kompetenz	Tracking and tracing	Pünktlichkeit
Chile	34	3,32	3,27	3,21	3,27	3,13	3,20	3,80
Panama	38	3,28	2,87	3,13	3,31	3,33	3,40	3,60
Mexiko	51	3,05	2,77	2,85	3,10	3,02	3,00	3,53
Brasilien	56	2,99	2,41	2,93	2,88	3,09	3,11	3,51
Kolumbien	58	2,94	2,61	2,67	3,19	2,87	3,08	3,17
Argentinien	61	2,89	2,42	2,77	2,92	2,78	3,05	3,37

Quelle 12: Eigendarstellung; Weltbank, 2019

5.1 Straßenbau

In Kolumbien werden die Landwege in drei Kategorien eingeteilt:⁸⁰

1. Erste Streckennetze (redes primarias): sämtliche Hauptverbindungen zwischen den Hauptstädten der Departamentos, welche den Transport von Konsum- und Produktionsgütern garantieren (entspricht den deutschen Autobahnen).
2. Zweite Streckennetze (redes secundarias): sämtliche Verbindungen zwischen den einzelnen Departamentos sowie die Verbindung zwischen dem zweiten und ersten Streckennetz (entspricht den deutschen Bundesstraßen).
3. Dritte Streckennetze (redes terciarias): sämtliche Verbindungen, die innerhalb der Departamentos existieren und die Departamentos mit ihren Außenbezirken verbinden (entspricht den deutschen Landstraßen und normalen Straßen).

Laut Aussage der Vizepräsidentin Kolumbiens befinden sich 94% der dritten Streckennetze (redes terciarias) in einem schlechten Zustand, sodass 50.000 Kilometer dieser Straßen saniert werden müssen. Aktuell umfasst das kolumbianische Straßennetz 203.667 Kilometer: 16.983 Kilometer des ersten Streckennetzes, 44.400 Kilometer des zweiten Streckennetzes und 142.284 Kilometer des dritten Streckennetzes.⁸¹ Wegen der Überlastung und der schlechten Qualität der Straßen liegt die Durchschnittsgeschwindigkeit eines Lkw bei 25 km/h. Der Masterplan hat das Ziel, eine Fahrgeschwindigkeit von 60 km/h in bergigen Gebieten und 80 km/h auf flachen Strecken zu ermöglichen. Im Jahr 2019 wurden insgesamt 118 Millionen Tonnen auf dem Landweg transportiert. Im Vergleich zum Vorjahr 2018, stellt dies ein Wachstum von 5% bzw. 5,8 Mio. Tonnen dar. Vor allem der Transport von Flüssigkeiten in Gallonen nahm zu. Die meistbefahrenen Strecken waren Medellín - Cúcuta, Bogotá - Cúcuta und Bogotá - Buenaventura. Die erhöhte Nutzung der Landwege kann durch eine bessere Infrastruktur, die Stärkung des Logistiksektors und einer stärkeren Kooperation zwischen den einzelnen Logistikpartnern erklärt werden. Diese wurde von der neuen Regierung durch den Nationalen Entwicklungsplan (Plan Nacional de Desarrollo) vorangetrieben, der die Sicherheit und die Qualität der Straßen sowie den logistischen Service verbessert und garantiert.⁸²

Um das Problem des lückenhaften Autobahnnetzes zu beheben, wurde 2018 das Mega-Projekt Vierte Generation (4G), eines der größten Infrastrukturvorhaben Lateinamerikas, ins Leben gerufen. Insgesamt werden die Ausgaben mit 18 Mrd. USD beziffert. Abbildung 12 gibt eine Übersicht des geplanten Streckennetzes. Das Autobahnprojekt besteht aus 30 Teilstrecken. Das Projekt befindet sich bereits in der Umsetzungsphase. Zwischen Juni und Dezember 2020, sechs Jahre nach der Projektfreigabe, sollen die ersten Strecken fertig sein (Pacífico

⁷⁸ Construcción Pan-Americana, 2020

⁷⁹ Vgl. Weltbank, 2019

⁸⁰ Vgl. INVIAS, 2016

⁸¹ Vgl. Vicepresidencia, 2019

⁸² Vgl. Portafolio, 2020 (b)

2, Girardot - Honda - Puerto Salgar und Cartagena - Barranquilla). Der Bau kommt allerdings nur schleppend voran. So liegen nur einige Strecken im Zeitplan und bei manchen ist die Finanzierung noch immer nicht geklärt. An dem Projekt sind neben lokalen Bauunternehmen auch ausländische Unternehmen beteiligt, meistens in Form von Konsortien mit kolumbianischen Partnern. Zu den ausländischen Unternehmen zählen zum Beispiel Sacyr, Grupo Ortiz, Iridium (alle Spanien), Vinci (Frankreich), OHL (Chile), MECO (Costa Rica), Shikun Binui (Israel), Strabag (Österreich) und Mota Engil (Portugal).⁸³ Neben dem Megaprojekt sollen laut Construcción Pan-Americana zehn neue Straßenprojekte (mind. 4 Mrd. USD an Investitionen) in 2020 begonnen werden.⁸⁴ Im zweiten Halbjahr 2020 sollen die Baulizenzen für acht Autobahnen der fünften Generation vergeben werden, dabei gibt der internationale Infrastrukturverband Kolumbiens (ANI) Investitionssummen im Wert von ca. 6 Mrd. USD an. Der Bau dieser Autobahnen soll Ende 2020 starten.⁸⁵

Der Masterplan sieht vor, durch ein Basisnetz („Red Básica“) die 18 wichtigsten Städte des Landes effizienter mit den Häfen an der Atlantik- und Pazifikküste sowie mit den Nachbarländern Ecuador und Venezuela zu verbinden. Hierzu sollen vier Nord-Süd-Verbindungen (Troncales) entstehen: entlang des Río Cauca (Troncal de Occidente), entlang des Río Magdalena (Troncal Central), zwischen Cúcuta und der Landesmitte (Troncal Oriental) sowie zwischen dem Amazonasgebiet und dem Orinokodelta (Troncal Piedemonte). Acht „Transversales“ verlaufen in Ost-West-Richtung und fünf „Conexiones“ dienen als Verbindungsstrecken.⁸⁶

Der Masterplan für den Intermodalen Transport (Plan Maestro de Transporte Intermodal) teilt die Investitionen in eine erste und eine zweite Dekade auf. Von den Investitionen in der ersten Dekade (2015-2025) entfallen rund 84% auf das Basisnetz und 16% auf die Integrationsnetze. In der zweiten Dekade (2025-2035) steigt der Anteil der Integrationsnetze auf 35%.⁸⁷ Für diesen Ausbau nimmt die Regierung Konsortien in drei Phasen in Auftrag. Die erste Phase hat eine Länge von mehr als 1.100 Kilometern mit einem Investitionsvolumen von mehr als 5,5 Mrd. USD. Folgende Tabelle gibt eine Übersicht über die Strecken und Konsortien: (Kosten in USD, Wechselkurs: 1 USD = 3.900 kol. Pesos).⁸⁸

⁸³ Vgl. GTAI, 2019 (e)

⁸⁴ Vgl. Construcción Pan-Americana, 2020

⁸⁵ BNamericas, Colombia still moving ahead PPP tenders, 2020

⁸⁶ GTAI, 2019 (a)

⁸⁷ GTAI, 2019 (a)

⁸⁸ Plan Maestro de Transporte Intermodal, 2019

Abbildung 12: Geplantes Straßennetz bis 2035



Beschriftung

- ⊙ Hauptstadt
- Stadt

- Aktuelle Straßen
- Geplante Straßen bis 2035
- Geplante Projekte
- Wasserwege

5.2 Flughäfen

Die kolumbianische Regierung verstärkt die Modernisierung und den Ausbau der Flughäfen. Die ANI (Agencia Nacional de Infraestructura) leitet den Umbau der Flughäfen des Landes. Der geplante Neubau eines zweiten Terminals für den Flughafen in Bogotá, der den Namen El Dorado II tragen und 16 Kilometer außerhalb der Stadt gebaut werden soll, zählt zu den größten Bauprojekten Kolumbiens. Ausserdem ist eine Ausweitung des aktuellen Flughafens in Bogotá geplant, dieses Projekt heisst Expansión El Dorado I. Für den Bau von el Dorado II und die Ausweitung von El Dorado I sind insgesamt 3.4 Mrd. USD geplant. Ein weiteres wichtiges Projekt in diesem Bereich ist der Umbau des Flughafens der Küstenstadt Cartagena.

Unter der Privaten Initiative (IP) Aeropuertos del Suroccidente werden Genehmigungen für die Modernisierung und für den Erhalt der Terminals von Cali, Armenia, Ibagué, Neiva y Buenaventura vergeben. Zudem gibt es weitere Projekte wie die Modernisierung der Flughäfen von San Andrés (Aeropuertos Gustavo Rojas Pinilla de San Andrés) und Providencia (El Embrujado de Providencia). Die Modernisierungen der Flughäfen von Medellín, Montería, Carepa, Corozal, Valledupar, Riohacha und Barrancabermeja wurden bereits abgeschlossen. In Santa Marta sollen die Bauarbeiten am neuen Terminal in Kürze beendet werden. Weitere Bauprojekte wie in Rionegro, Barranquilla, Bucaramanga und Cúcuta befinden sich in der Umsetzungsphase.⁸⁹ Neue Projekte sind bislang in diesem Sektor nicht geplant.⁹⁰

Die Investitionen von ca. 5,2 Mrd. USD werden auf folgende Flughäfen aufgeteilt.⁹¹

Tabelle 7: Investitionspläne Flughäfen

Flughafen	Mio. USD	Flughafen	Mio. USD
Bogotá (ED 2 + expansión ED1)	3.423,3	Ibagué	23,3
Medellín (2ª pista + terminal Rionegro)	640,0	Popayán	23,3
Cali	53,3	Florencia	33,3
Barranquilla	26,7	Yopal	50,0
Cartagena	130,0	Quibdó	33,3
Bucaramanga	30,0	Apartadó-Turbo	33,3
Cúcuta	3,3	Mocoa	33,3
Eje Cafetero1	170,0	San José del Guaviare	33,3
Neiva	36,7	Arauca	46,7
Villavicencio	3,3	Pto. Carreño	33,3
Pasto	3,3	Pto. Inírida	33,3
Tunja-Sogamoso	3,3	Mitú	33,3
Santa Marta	10,0	Leticia	56,7
Montería	33,3	San Andrés	146,7
Riohacha	33,3	Buenaventura	26,7
Valledupar	3,3		
GESAMT			5.243,3

Quelle: Plan Maestro de Transporte Intermodal 2019

⁸⁹ Construcción Pan-Americana, 2017 und 2020

⁹⁰ ANI, 2019

⁹¹ Plan Maestro de Transporte Intermodal, 2019:

5.3 Schienenverkehr

Nach Auskunft der kolumbianischen Regierung hat Kolumbien ein nationales Schienennetz von 3.344 Kilometern, von denen derzeit nur 1.375 Kilometer genutzt werden. Auf einer Veranstaltung in Barranquilla im Juli 2019 betonte der Präsident Iván Duque, dass die Erweiterung des Schienenverkehrs eine Priorität seiner Amtszeit sei.⁹²

Laut dem Masterplan sollen in der ersten Dekade (2015-25) 1.189 Kilometer an neuen Zugstrecken gebaut werden. Die geplanten Projekte sind der Tren del Pacífico, der Tren Bogotá-Belencito und der Tren La Dorada – Chiriguaná. In der zweiten Dekade (2025-35) sollen weitere 580 Kilometer gebaut werden und zwar für den Tren del Carare (Belencito-Vizacína) und den Tren San Juan del Cesar-Puerto Dibulla.⁹³

5.4 Schienennahverkehr

Neben dem Güterverkehr wird der Schienennahverkehr ausgebaut. Dies trifft insbesondere auf die Hauptstadt Bogotá zu. So führte bereits 1942 ein Unternehmen unter dem damaligen Bürgermeister erste Studien zum Bau einer Metrolinie in Bogotá durch. Allerdings entschied sich die Regierung damals aufgrund der hohen Kosten gegen den Bau. In den darauffolgenden Jahrzehnten wurde der Plan zum Bau einer Metrolinie immer wieder neu aufgenommen, aber nie umgesetzt, bis 2013 die ersten Entwürfe für eine unterirdische Metrolinie entstanden.⁹⁴ Allerdings ließ 2016 der kurz zuvor gewählte Bürgermeister Enrique Peñalosa eine neue Studie für eine überirdische Metrolinie erstellen. Die erste Linie soll eine Länge von 23,9 Kilometern haben und täglich 900.000 Passagiere befördern.⁹⁵ 2017 wurde die Ausschreibung für den Bau der Metrolinie veröffentlicht. Die Vergabe an das Konsortium, das die Ausschreibung gewonnen hat, fand am 17. Oktober 2019 statt. Letztendlich setzte sich das Konsortium APCA Transmimetro durch, das sich aus den Unternehmen China Harbour Engineering Company Ltd (CHEC) und der Xi'An Rail Transportation Group Company Limited zusammensetzt, die vom brasilianischen Changchun Do Brasil Railway Equipments and Services und einer Tochtergesellschaft von Bombardier unterstützt werden. Die Kosten für den Bau übernimmt zu 70% der kolumbianische Staat und zu 30% die Stadt Bogotá. Die neue Bürgermeisterin Claudia Lopez, die Anfang 2020 ihr Amt antrat, möchte an dem Bau des Megaprojekts festhalten. Durch die COVID-19 Pandemie gibt es aber Verzögerungen bei dem Ausbau der ersten Metrolinie in Bogotá. Man geht von einer Verzögerung von ca. 6 Monaten aus, somit sollte die erste Metrolinie Bogotas laut Lopez 2028 fertig gebaut sein.⁹⁶

Neben dem Bau der Metrolinie in Bogotá soll zudem der Bau mehrerer Straßenbahnen, sogenannter RegioTrams, vorangetrieben werden. In Bogotá soll die Bahn das Zentrum Bogotá mit dem Ort Facatativá westlich der Hauptstadt verbinden.

In Zukunft sollen ebenfalls Stadtbahnen in Medellín (Avenida 80; 1 Mrd. USD) und in Barranquilla (Flughafenverbindung; 562 Mio. USD) entstehen.⁹⁷

Der Bau der ersten Metrolinie in Bogotá wurde bereits im Oktober 2019 vergeben.⁹⁸ Mitte Januar 2020 wurde der Vertrag für die Regiotram des Westens (Regiotram de Occidente) unterschrieben, mit deren Bau noch im Frühjahr 2020 begonnen werden soll. Aufgrund der Coronakrise ist jedoch mit einer Verzögerung zu rechnen. Das kolumbianische Unternehmen Empresa Férrea Regional und das chinesische Unternehmen Civil Engineering Construction Corporation werden das Bauprojekt realisieren. Dieses PPP soll für 26 Jahre bestehen. Die Kosten belaufen sich auf 3,43 Billionen kol. Pesos (ca. 860 Mio. Euros), von denen 1,5 Billionen kol. Peso von der kolumbianischen Regierung und dem Departamento Cundinamarca getragen werden. Nach dreieinhalb Jahren Bauzeit soll die Bahn im Jahr 2024 ihren Betrieb aufnehmen. Die Tram soll Bogotá mit dem westlichen Außenbezirk Sabana verbinden. Dazu gehören die Gemeinden Funza, Madrid, Mosquera und Facatativá, in denen 14% der Gesamtbevölkerung des Departamentos Cundinamarca wohnen. Die Strecke soll eine Gesamtlänge von 40,9 Kilometern haben. Die Gesamtkapazität ist auf 130.000 Fahrgäste pro Tag ausgelegt. Es sollen sich elf Haltestellen in Bogotá befinden und sechs in den Vorstädten. Die Fahrt von Facatativá nach Bogotá würde sich von derzeit knapp 120 Minuten auf 45 Minuten verkürzen. Laut einer Statistik der Zeitung La República beträgt die potenzielle Nutzernachfrage 125.690 Fahrgäste pro Tag.⁹⁹

⁹² Presidencia, 2019

⁹³ ANI, Plan Maestro de Transporte Intermodal, 2019

⁹⁴ El Espectador, 2015 (a)

⁹⁵ Metro de Bogotá: Historia, 2019

⁹⁶ Construcción Pan-Americana, 2020

⁹⁷ Vgl. Portafolio, 2020 (a)

⁹⁸ Vgl. GTAI, 2019 (e)

⁹⁹ Vgl. Portafolio, 2020 (a); La República, 2019

Die RegioTram des Nordens ist ein noch ambitionierteres Bauprojekt als die RegioTram des Westens. Nach ihrer Fertigstellung würde sie über 40 Mio. Fahrgäste pro Jahr transportieren. Beide Bahnen würden den Transport zwischen der Hauptstadt und ihren Außenbezirken erheblich verkürzen. Zudem wäre die Fahrt kostengünstiger.¹⁰⁰ Trotz der COVID-19 Pandemie wird weiterhin an der Durchführung des Projekts festgehalten. Anfang Mai 2020 unterschrieb der Präsident Iván Duque die Durchführung der Machbarkeitsstudie für das Bauprojekt „RegioTram del Norte“. Laut Plan soll die Strecke zwischen Bogotá und Zipaquirá verlaufen und über die Kleinstädte Chía und Cajicá fahren. Viele Bewohner dieser Städte arbeiten in Bogotá und pendeln täglich. Die erste Phase des Projektes RegioTram des Nordens wurde vom britischen Prosperity Fund (ca. 2.5 Millionen Euro) und der Gobernación de Cundinamarca (Regierung des Bundeslandes Cundinamarca, ca. 1.6 Millionen Euro) finanziert. Die Machbarkeitsstudie und das vorläufige Design des RegioTrams wird von der temporären Arbeitsgemeinschaft Egis- Deloitte-Duran & Osorio und dem Konsortium Arco Bogotá Zipa (Coral Delgado & Asociados S.A.S und Ardanuy Sucursal Colombia) durchgeführt.¹⁰¹ Für die Machbarkeitsstudie sind insgesamt 15 Monate eingeplant und der „RegioTram del Norte“ soll 2023 zum Einsatz kommen, durch die aktuelle COVID-19 Pandemie könnte es aber zu Verzögerungen kommen. Laut Regierung soll die geplante Strecke von insgesamt 39,6 Km und 17 Haltestellen zu 100% elektrische Befahren werden.¹⁰² Des Weiteren soll auch das Schnellbussystem „Transmilenio“ in Bogotá erweitert werden.¹⁰³

5.5 Häfen und Binnenschifffahrt

In Kolumbien existieren insgesamt 24.700 Kilometer an Binnenwasserstraßen. Knapp zwei Drittel (18.200 Kilometer) davon sind schiffbar, die übrigen 6.500 Kilometer hingegen nicht. Aktuell wird nur 1% der Güter, die in Kolumbien transportiert werden, über Flüsse transportiert. Zwischen Januar und Mai 2019 waren es insgesamt 90.174 Tonnen. Die Nationale Planungsbehörde Kolumbiens (DNP) gibt an, dass der Gütertransport auf Flüssen um 30% steigen soll. Jährlich werden derzeit ca. 3 Millionen Tonnen an Gütern auf dem größten Fluss Kolumbiens, dem Río Magdalena, transportiert. Bis 2023 soll dies auf 4 bis 6 Millionen Tonnen ansteigen.¹⁰⁴ Cormagdalena investierte 2019 insgesamt 10 Mio. Euro für die Ausarbeitung und Verbesserung der Befahrbarkeit des Río Magdalena.¹⁰⁵

Der Nationale Entwicklungsplan, der von der Regierung des Präsidenten Iván Duque beschlossen wurde, sieht den Ausbau und die Instandhaltung des Binnenschiffsverkehrs vor und arbeitet an neuen (öffentlich-privaten) Ausschreibungen zur Verbesserung der Binnenschifffahrt, u. a. für den Río Magdalena. Dieses Projekt muss zuvor vom Transportministerium beschlossen werden.¹⁰⁶

Die Südamerikanische Entwicklungsbank (CAF) geht davon aus, dass Kolumbien bis 2025 ca. 1 Mrd. USD in seine Häfen investieren muss, um weiterhin international wettbewerbsfähig sein zu können. In den Hafen von Cartagena, dem wichtigsten Hafen Kolumbiens, müssten demnach Investitionen in Höhe von 529 Mio. USD getätigt werden.¹⁰⁷ Der Hafen von Cartagena hat eine jährliche Kapazität von 5,2 Mio. TEU (Twenty Foot Equivalent Unit). Auch die Abwicklung der großen Postpanamax-Schiffe mit bis zu 14.000 TEU ist in dem Hafen möglich. Dies ist insofern wichtig, da sich Cartagena als Umschlaghub für die Region positionieren möchte. Im Jahr 2019 wurden dort allerdings nur ca. 3 Mio. TEU abgefertigt.¹⁰⁸ Der Hafen von Cartagena ist der viertgrößte Containerhafen Lateinamerikas hinter den Häfen Santos in Brasilien, Colón in Panama und Manzanillo in Mexiko.

Seit Juli 2019 ist die französische Sportmarke Decathlon eine Partnerschaft mit Kühne und Nagel eingegangen und belegt einen eigenen kleinen Hafenterminal mit 23.000 Quadratmetern im Hafen von Cartagena.¹⁰⁹

Insgesamt wurden von den kolumbianischen Häfen laut der Hafenaufsichtsbehörde Superintendencia de Puertos y Transporte 2019 128,5 Mio. Tonnen verschifft. Zu den wichtigsten Logistikzentren für Seefracht zählten neben der Karibikküste (verschifft 2019: 124,5 Mio. Tonnen) der Pazifikhafen Buenaventura (3,5 Mio. Tonnen).¹¹⁰

Abbildung 13 gibt unter anderem einen Überblick der Häfen Kolumbiens.

¹⁰⁰ Cámara de Comercio Bogotá, 2019

¹⁰¹ El Tiempo, 2020

¹⁰² El Tiempo, 2020

¹⁰³ Vgl. GTAI, 2019 (e)

¹⁰⁴ Portalportuario, 2019

¹⁰⁵ Portafolio, 2020

¹⁰⁶ Portalportuario, 2019

¹⁰⁷ Ventura Group, 2019

¹⁰⁸ Prof. Dr. Gordon Wilmsmeier, Kühne Professorial Chair in Logistics, 2020

¹⁰⁹ Kühne und Nagel, 2019

¹¹⁰ Supertransporte, 2020

Abbildung 13: Ausbau Binnenschifffahrt, Häfen und Zugnetz



- ⊙ Hauptstadt
- Stadt
- Schienennetz (in Betrieb)
- Schienennetzprojekt erste Dekade
- Schienennetzprojekt zweite Dekade
- ⚓ Dekade

Quelle 14: Plan Maestro de Transporte Intermodal: 60, 61

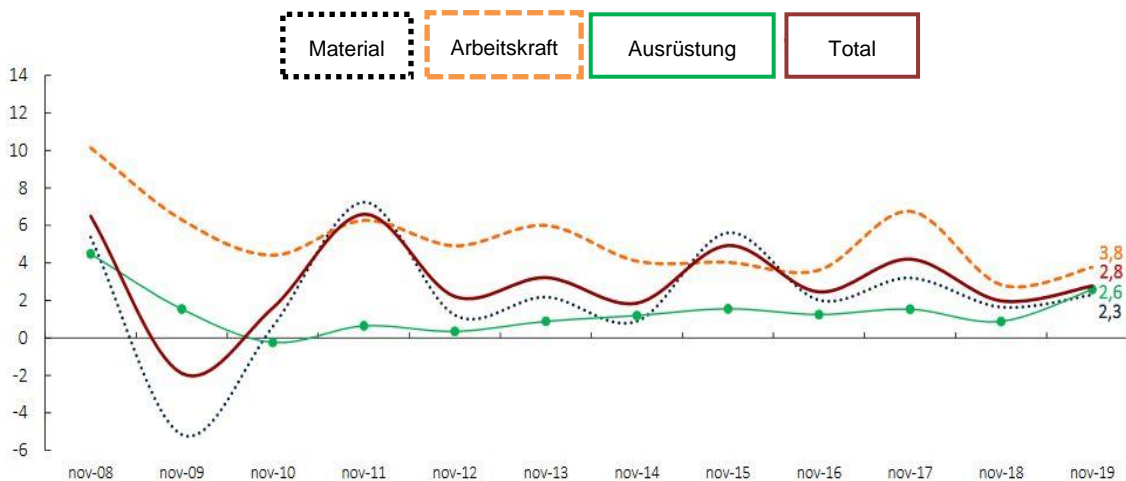
6. Baustoffe und Baumaschinen

Wie auch in anderen Sektoren hatte die Abwertung des Pesos einen großen Einfluss auf die Importe des Bausektors. Gleichzeitig birgt dies eine Chance für den Export und für die Auslandsinvestitionen. Die Nachfrage nach Baumaterialien im Hochbausektor hat in den letzten Jahren stetig zugenommen. Von 2007 bis 2018 hat sich die Nachfrage nach Baumaterialien verdoppelt. Somit lag die Nachfrage nach Baumaterialien 2018 bei knapp 7 Mrd. Euro und es wird davon ausgegangen, dass dieser Bedarf bis 2023 auf ca. 9 Mrd. Euro ansteigen wird.

Eine Studie der Baukammer Camacol von November 2019 besagt, dass die Kosten für den Wohnungsbau im Vergleich zu der Vorjahresperiode um 2,8% gestiegen sind. So erhöht sich der Preis von Materialien um 2,5%, der Arbeitskraft um 3,7% und der Maschinen um 1,5%.

Abbildung 14 veranschaulicht die Entwicklung der einzelnen Kostenfaktoren in diesem Sektor.

Abbildung 14: Entwicklung der Produktionskosten im Wohnungsbausektors (11/2008 – 11/2019)



Quelle 15: Eigendarstellung; Camacol, 2019 (b)

6.1 Beton

Im dritten Quartal 2019 betrug die Produktion von vorgemischtem Beton 604.000 Kubikmeter. Die Zugangslieferung von vorgemischtem Beton sank im September 2019 um 1%, stieg jedoch um 1,6% im Vergleich zur Vorjahreszeitraum. Insgesamt verzeichnet der Zeitabschnitt zwischen beiden Perioden ein positives Wachstum von 3,9%. Der Rückgang 2019 kann durch eine verringerte Jahresproduktion in Bogotá (-11,0%), Bolívar (-38,8%) und Tolima (-23,3%) erklärt werden. Dagegen verzeichneten die Departamentos Santander (+41%), Cundinamarca (+24,8%) und Antioquia (+9,3%) ein positives Wachstum im Vergleich zum Vorjahr.¹¹¹

6.2 Zement

Unterschiedliche Unternehmen bauen ihre Produktionsstätten aus, darunter das Unternehmen Cemex. Es investiert rund 340 Mio. USD in eine neue Zementfabrik in Maceo (Departamento Antioquia). Mit dieser neuen Fabrik wird das Unternehmen Produktionskapazitäten von einer Mio. Tonnen pro Jahr vorhalten. Die Unternehmen Cementos San Marcos und Cementos Patriota haben ihre Produktionsstätten

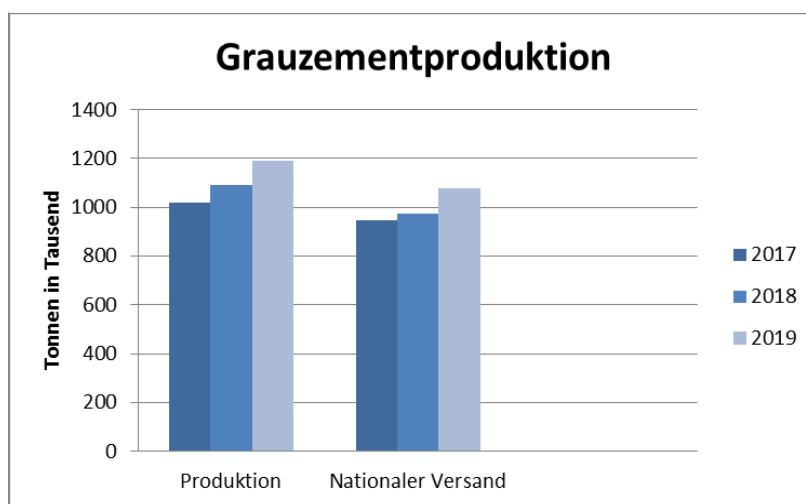
¹¹¹ DANE, 2019 (f)

ebenfalls erneuert und ausgebaut. Das kolumbianische Unternehmen Argos erweitert seine Produktionsstätten währenddessen auch außerhalb Kolumbiens, wie beispielsweise in den USA und Zentralamerika.

Auch das kolumbianische Unternehmen Corona stieg im Jahr 2019 in die Herstellung von Zement ein, in dem es mit dem spanischen Hersteller Cementos Molins das Unternehmen Alión gründete. Die erste gemeinsame Produktionsstätte wurde in Sonsón (Antioquia) errichtet und hat eine Kapazität von anderhalb Millionen Tonnen pro Jahr.¹¹²

Im Oktober 2019 stieg die Produktion von Grauzement um 2,5% (1.135.274 Tonnen) an. Von Oktober 2018 bis Oktober 2019 stieg die Zementproduktion um 4,5% an. Zwischen beiden Zeiträumen fand eine Steigerung der Zulieferung von 3,8% statt.¹¹³ Abbildung 15 veranschaulicht die Produktion und den nationalen Versand von Grauzement in den Jahren 2017 bis 2019.

Abbildung 15: Grauzementproduktion



Quelle 16: Eigendarstellung; Valora Analytik, 2020

Die Nachfrage nach Grauzement betrug im Oktober letzten Jahres 1.110.886 Tonnen. Dies stellt ein Wachstum von 2,6% im Vergleich zum Vorjahr dar. Der Zuwachs konnte vor allem durch effizientere Logistik erzielt werden.

6.3 Baumaschinen

Die Einfuhren von Baumaschinen haben in den letzten Jahren stark zugenommen. Lagen die Einfuhren von Baumaschinen 2016 noch bei ca. 144 Millionen USD stiegen diese 2019 auf 225 Millionen USD an. Hauptsächlich werden diese Maschinen aus Brasilien, den USA und Japan importiert. Deutschland belegte 2019 Platz sechs (9 Mio. USD).¹¹⁴

Der Markt für Baumaschinen konzentrierte sich 2019 in Kolumbien auf die Andenregion, die Atlantikküste und die Umgebung Medellins. Die Bauunternehmen in diesen Regionen kauften rund 90% der importierten Maschinen. In diesen Regionen konzentrieren sich auch die größten Bauprojekte des Landes.¹¹⁵

Die Nachfrage nach Baumaschinen in Kolumbien wird laut des kolumbianischen Entwicklungsplans von 2018-2022, der vom Regierungspräsidenten Iván Duque und der Nationalen Entwicklungsbehörde entworfen wurde, stark ansteigen, vor allem wegen der Autobahn-Projekte 4G und 5G sowie des Baus weiterer Tunnel und Brücken.¹¹⁶

¹¹² El Espectador, 2019

¹¹³ Vgl. DANE, 2019 (f)

¹¹⁴ Treid Colombia, 2020

¹¹⁵ Treid, 2020 (a): 14

¹¹⁶ Centro Virtual de Negocios, 2019

Kolumbien erleichtert ausserdem die Einfuhr von Baumaschinen durch die bestehenden Freihandelsabkommen und eine Einfuhrsteuer von 0% für einige der Maschinen. Ausserdem ist der Bedarf von Baumaschinen in Kolumbien noch lange nicht gedeckt. 2018 gaben 84% der Unternehmen aus dem Sektor an, nicht ausreichend ausgestattet zu sein.¹¹⁷

¹¹⁷ SICEX, 2019

7. Nachhaltige Mobilität

7.1 Aktuelle Situation

Die zunehmende Feinstaubbelastung, Staus und der Zuzug vom Land in die Stadt veranlassen die kolumbianische Regierung zu Investitionen in die öffentlichen Verkehrsmittel. Alternative Verkehrsmittel, wie elektrische Fahrräder und elektrische Roller spielen dabei eine immer wichtigere Rolle, da sie eine umweltfreundliche Alternative zu den traditionellen Verkehrsmitteln Auto und Bus bieten und eine schnelle(re) Fortbewegung garantieren. Das Schnellbusnetzwerk Transmilenio in Bogotá wird konsequent ausgebaut. Zudem sollen vermehrt klimafreundliche Busse eingesetzt werden. Neben Investitionen in nachhaltige urbane Mobilität liegt der Fokus ebenfalls auf nachhaltigen Verkehrskonzepten, wie einer Optimierung der Verkehrsmittel, der Verkehrsleitsysteme und der Straßenbeleuchtung. Die neue Bürgermeisterin Bogotás Claudia Lopez hat sich auf die Fahnen geschrieben, den ÖPNV (U-Bahn, Busse, Straßenbahnen) sowie u. a. die Fahrradwege weiter auszubauen.

So investiert die kolumbianische Regierung derzeit 3,5% seines BIPs in den Aus- und Neubau seines Verkehrsnetzes. Den Investitionsumfang verdeutlichen folgende Projekte: Masterplan „Intermodaler Transport“ (Ausbau/Erneuerung von Straßennetz, Flughäfen und Kanälen; ca. 56,4 Mrd. USD), Bau der Metrolinie 1 in Bogotá (ca. 4,3 Mrd. USD), Regiotram del Occidente (in Bogotá, ca. 1 Mrd. USD) und die Erweiterung der Metrolinie in Medellín (ca. 787 Mio. USD). In den nachhaltigen Transport wird ebenfalls investiert. So gibt es ein Programm zur Förderung von Elektrofahrzeugen (NAMA Fonds, 18,5 Mio. USD) und zur Förderung von neuen und sauberen Lastkraftwagen (122 Mio. EUR).¹¹⁸

Die steigende Nutzung von (E-) Fahrrädern und der Boom von E-Rollern sowie die hohe Auslastung der Fahrradwege verdeutlichen die lokale Nachfrage nach schnelleren und ökologischeren Transportalternativen. Vor allem in Bogotá spielen die Fortbewegungsmittel eine immer wichtigere Rolle, da das öffentliche Bussystem inzwischen überlastet ist und der Straßenverkehr keine (schnellere) Alternative bietet.

7.2 Öffentliche Verkehrsmittel

Das wichtigste öffentliche Verkehrsmittel in der Stadt sowie auf dem Land in Kolumbien ist der Bus. In den vergangenen Jahren wurde das bereits existierende Schienennetz vernachlässigt und es fahren kaum Züge. Aus diesem Grund ist das Streckennetz der Busse gut ausgebaut, sodass fast jede Stadt ihren eigenen Busbahnhof hat und selbst die entlegensten Orte mit dem Bus erreicht werden können. Die Hauptstadt Bogotá ist wie in Politik und Wirtschaft auch bei dem Verkehr der Hauptknotenpunkt. Falls man es eilig haben sollte, sollte man für größere Distanzen nicht den Fernbus, sondern das Flugzeug nehmen. Denn auf Grund der drei Gebirgsketten, welche Kolumbien vom Süden nach Norden durchziehen, können Landstreckenfahrten sehr lange dauern (Bsp.: Bogotá – Cartagena: 21h – 25h; Bogotá – Medellín: 9h – 12h).

Es sind ebenfalls unterschiedliche Busgrößen vertreten: große Reisebusse fahren in die größeren Städte, Minibusse in die nähergelegenen Kleinstädte und Dörfer. Innerhalb der Städte gibt es kleine Busse, die sog. „busetas“. In den Großstädten gibt es noch zusätzlich Minibusse, auch colectivos genannt. Sie bieten eine schnelle und günstige Verbindung zwischen wichtigen Knotenpunkt in der Stadt und dem Umland.

In Kolumbien gibt es bis jetzt nur eine einzige Metrolinie. Diese befindet sich nicht wie meist angenommen in der Hauptstadt Bogotá, sondern in der inzwischen zweitgrößten Stadt Medellín. 1955 begann der Bau der Metrolinie, 2020 soll die Metro um eine weitere Linie ausgebaut werden. Zudem hat Medellín drei Seilbahnen. Im Bereich des öffentlichen Verkehrs gilt die Stadt als Vorbild für Kolumbien.

In Bogotá, wo in Kürze die ersetzende Metrolinie entstehen soll, entschied sich seinerzeit der damalige Bürgermeister für den Bau des Schnellbussystems Transmilenio. Die mehrteiligen Busse haben größtenteils ihre eigene Busspur und sind deshalb vor allem während der Rush Hour das deutlich schnellere Verkehrsmittel im Vergleich zum Taxi oder eigenem Auto. Allerdings sind die Busse zu den Stoßzeiten extrem ausgelastet.

¹¹⁸ GTAI, 2020

Der Taxiservice gehört in Kolumbien zu den öffentlichen Verkehrsmitteln, auch wenn sie in Privatbesitz sind. So gibt es einheitliche und vorgeschriebene Taxipreise. Daher ist Taxifahren verhältnismäßig günstig. Bei seriösen Fahrern wird der Preis nach dem Taxameter berechnet.

Weitere Informationen zu en Bauprojekten Metrolinie 1 in Bogotá und der Regiotram finden Sie in den Kapiteln 5.4: Nahstreckenverkehr, 8.2: Große Bauprojekte in Kolumbien, Unterpunkt Tiefbau, Schienenverkehr und Straßenbahn sowie unter 8.3: Zukünftige Bauprojekte in Kolumbien, Nachhaltige Mobilität.

7.3 Fahrrad, E-Fahrrad und E-Rollerverkehr

Bogotá ist die Stadt mit dem größten Netz an Fahrradwegen in ganz Lateinamerika. So wurden in den letzten vier Jahren 100 Kilometer an neuen Fahrradwegen gebaut, weitere 20 Kilometer befinden sich in der Bauphase. Ende 2019 verzeichnete Bogotá insgesamt 560 Kilometer an Fahrradwegen. Mit diesem Streckennetz ist Bogotá Vorreiter für urbanes Radfahren in ganz Lateinamerika. Neben durch Plastikkörper oder Farbmarkierungen abgetrennten Fahrradwegen gibt es auch Fahrradbrücken, „ciclopuentes“ genannt. Sie erleichtern die Überfahrt von Hauptstraßen oder Flüssen, ohne dass die Radfahrer anhalten oder absteigen müssen. Eine der wichtigsten Fahrradbrücken Bogotá (Avenida Américas mit Carrera 68) wurde zum Teil von 21.000 Radfahrern pro Tag genutzt. Laut der Zeitung Portafolio wuchs die Anzahl der täglichen Fahrradfahrten in Bogotá innerhalb der letzten vier Jahre von 635.000 Fahrten auf 878.000 Fahrten. Die letzte Zählung belief sich auf 1,2 Mio. Fahrten täglich. Die Verbindungen zwischen den einzelnen Fahrradwegen soll weiter verbessert werden. Zudem sollen neue Fahrradwege entstehen. Neben Ausbau und Erhalt der Radwege stellt die bessere Verkehrssicherheit für Radfahrer eine weitere Herausforderung dar. Durch intensivere Nutzung der Radwege soll bis 2030 76,29 Kilotonnen an CO₂ und bis 2050 181,75 Kilotonnen CO₂ eingespart werden.¹¹⁹

Seit Februar 2019 gibt es eine neue Application für Fahrradfahrer, „Calcula tu Ruta en Bici“ (Berechne deine Fahrradrouten), mit der man je nach individuellen Bedürfnissen seine eigene Fahrradstrecken berechnen lassen kann. Die Strecken werden in verschiedene Schwierigkeitsstufen unterteilt. Dauer und Distanz werden ebenfalls angezeigt. Die App schlägt Routen auf Fahrradwegen und normalen Straßen vor. Zudem werden Angaben zu verfügbaren Fahrradparkplätzen und den Kosten gemacht. Für den „Tag ohne Auto“ (Día sin Carro) gibt es eine extra Version.¹²⁰

Um Stau und Luftverschmutzung zu reduzieren, sind viele Bürger auf Alternativen zu Auto und Bus umgestiegen. So gewinnen elektrische Fortbewegungsmittel, wie das elektrische Fahrrad und der elektrische Roller, immer mehr an Beliebtheit. Bogotá's ursprüngliches Fahrradnetz wird inzwischen nicht nur von Fahrrädern genutzt, sondern auch von elektrischen Rollern. Anders als in anderen Ländern, in denen das elektrische Fahrrad den Markt erobert hat, bevorzugen die Kolumbianer den elektrischen Roller.

Das Unternehmen Grin ist seit 2018 auch in Bogotá vertreten. Mit seiner Alternative des e-Rollers möchte das Unternehmen den Transport verbessern und gleichzeitig die Umwelt schonen. Die Vorteile des e-Scooters gegenüber dem normalen Transport liegen auf der Hand: Registrierung und Zahlung laufen über eine App und man braucht keinen eigenen Roller zu kaufen, sondern leiht ihn sich an einer der vielen Stationen (Cafés und Restaurants) aus. Durch einen QR Code wird dieser dann entsperrt. Man zahlt mit Rappi Credits oder mit der Kreditkarte. Fällig ist eine Zulassungsgebühr von 3.200 COP (ca. 0,80 Euro), eine Entsperrungsgebühr von 1.500 COP (ca. 0,40 Euro) plus die Nutzungsdauer. Im Februar 2020 betragen die Kosten pro genutzter Minute 450 COP (ca. 0,10 Euro). Die e-Scooter von Grin können eine Geschwindigkeit von bis zu 20 Km/h erreichen und sind nur auf bestimmten Strecken zugelassen.

Neben Grin möchte auch Uber den E-Scooter-Markt für sich entdecken.

7.4 Elektrische Busse¹²¹

Im Dezember 2019 wurden die ersten elektrischen SITP-Busse eingeweiht. Insgesamt sollen bis Ende 2020 483 E-Busse in Betrieb genommen werden. Betrieben werden diese von der Konzession „Este Es Mi Bus“ („Das ist mein Bus“) und verkehren in den Departamentos Usme, Fontibón und Suba. Neben dem elektrischen Antrieb profitieren sie von vier Sicherheitskameras im Bus. Ziel des

¹¹⁹ Portafolio, 2020 (e)

¹²⁰ El Espectador, 2019 (c)

¹²¹ Transmilenio, 2019

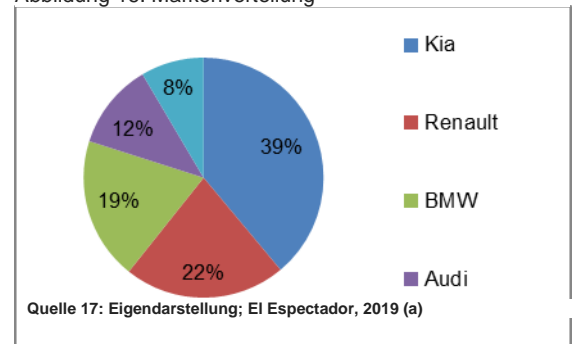
damaligen Bürgermeisters Enrique Peñalosa ist bzw. war es, in Bogotá schrittweise die größte elektrische Busflotte Lateinamerikas in Betrieb zu nehmen. Das erste Exemplar wurde von der chinesischen Firma „Yutong“ produziert und von dem brasilianischen Unternehmen „Busscar“ in Pereira zusammengebaut. Vorläuferprojekt der elektrischen Busse war der Kauf von 1.441 Bussen mit Erdgas (Euro VI Emission) und Diesel (Euro V)-Antrieb.

7.5 Elektromobilität für Autos

Die Elektromobilität gewinnt in Kolumbien immer mehr an Attraktivität. So wurden laut der Verkehrsministerium RUNT zwischen Januar 2011 und Oktober 2018 insgesamt 781 E-Autos registriert und allein im Jahr 2019 923 Elektroautos verkauft. Insgesamt stellen die Elektroautos allerdings nur 0,02% der Gesamtanzahl der Autos in Kolumbien dar. Abbildung 16 veranschaulicht die Markendistribution der in Kolumbien gekauften elektrischen Fahrzeuge.¹²²

Mit der Verabschiedung des Mobilitätsgesetzes „La Ley de 1964“ wurden weitere Anreize für den Kauf eines E-Autos geschaffen. Die kolumbianische Regierung hat es sich zum Ziel gesetzt, dass es sich bis 2025 bei mindestens 10% der registrierten Fahrzeuge um Elektroautos handeln solle. Der Nationale Entwicklungsplan (Plan Nacional de Desarrollo) besagt, dass bis 2035 sogar alle öffentlichen Verkehrsmittel entweder elektrisch oder Zero-Emissions (Cero emisiones) sein sollten. Die Europäische Union und England haben ihre Unterstützung bezüglich der Finanzierung bereits zugesagt.¹²³

Abbildung 16: Markenverteilung



Hohe Kosten, Käuferunsicherheit und Gerüchte schränken den Kauf von E-Autos leider ein. Nicht ausreichende Aufladestationen gehören ebenfalls zu den Mängeln. Um dem entgegenzuwirken, möchte die kolumbianische Regierung noch unentschlossene Käufer mit ein paar Vorteilen zum Kauf anregen. So bringt der Kauf eines elektrischen Fahrzeuges in Zukunft folgende wirtschaftliche Vorteile: Begünstigungen bei der Kfz-Steuer (diese darf nicht die 1% des Käuferwerts des Fahrzeuges überschreiten) und 10% Rabatt bei der Haftpflichtversicherung. Nicht-wirtschaftliche Anreize sind die Aufhebung von Fahrverboten, wie dem von dem Nummernschild abhängigen Fahrverbot „Pico y Placa“ oder das Fahrverbot am „Tag ohne Auto“. Es sollen zudem mehr bevorzugte Parkplätze entstehen und der Ausbau von Ladestationen vorangetrieben werden.¹²⁴

Um die Akzeptanz und den Vertrieb von E-Autos in Kolumbien zu erhöhen, erhält die kolumbianische Regierung zusätzliche Unterstützung von der Beratungs- und Entwicklungsagentur NAMA. Mit deren Hilfe wird ein neues Konzept für die Implementierung Kolumbiens Elektroverkehr ausgearbeitet, sodass bis 2024 eine nachhaltige Nachfrage entstehen soll und E-Autos ebenbürtig mit Diesel-Autos sind. Technische und regulatorische Standards sollen verbessert und die Akzeptanz der E-Autos bei Kolumbianern erhöht werden. Ein weiteres Ziel ist die Vereinheitlichung der Auto-Ladestationen.

Laut einer Studie der Unidad de Planeación Minero Energética (UPME) überwog 2016 der Verbrauch von Benzin (40%) deutlich dem Verbrauch von Elektrizität (0,06%). Zudem bestätigt das kolumbianische Gesundheitsministerium, dass 80 % der Luftverschmutzung von Fahrzeugabgasen verursacht werden. Um die Luftverschmutzung in den Städten zu reduzieren und somit die Lebensqualität zu steigern, beschränkt sich die kolumbianische Regierung nicht allein auf den privaten Sektor. So soll in Bogotá mit 600 Bussen die größte E-Busflotte Kolumbiens entstehen. Die Kosten werden auf 2,5 Bio. Kol. Pesos geschätzt. Im privaten Sektor ist die kolumbianische Bierbrauerei „Bavaria“ Vorreiter: 2019 nahmen sie in Bogotá und in Medellín 12 E-Lkws in Betrieb. Bis 2021 sollen 200 E-Lkws im Dienst sein, was 20% ihrer gesamten Lkws entspräche. Durch diese Maßnahmen möchte das Unternehmen bis 2025 seine CO₂-Emissionen um 25% senken.¹²⁵

¹²² El Espectador, 2019 (a)

¹²³ El Espectador, 2019 (a) und (b)

¹²⁴ El Espectador, 2019 (b)

¹²⁵ El Espectador, 2019 (a) und (b)

8. Große Bauprojekte in Kolumbien

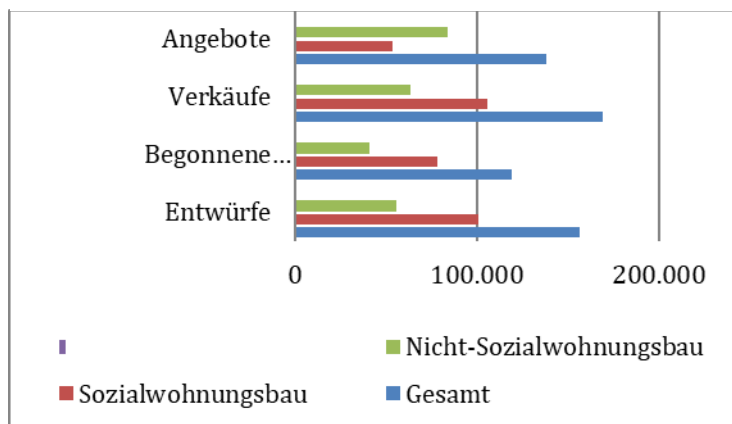
In Kolumbien wird seit geraumer Zeit in den Hochbau investiert, aber auch der Tiefbau und der Infrastrukturausbau werden mit hohen Investitionen vorangetrieben. So initiierte die kolumbianische Regierung in den letzten Jahren folgende Großprojekte:

8.1 Hochbau

Wohnungsbau

Die Branchenkammer Camacol unterteilt die Projekte des Wohnungsbaus in vier Kategorien: Entwürfe, begonnene Projekte, Angebote und zum Verkauf stehende Projekte. In dem Zeitraum von November 2018 – November 2019 wurden insgesamt 156.697 Bauprojekte geplant. Davon befinden sich 100.949 Projekte im Wohnungsbau und 55.748 Projekte im Nicht-Wohnungsbau.

Abbildung 17: Aufgliederung des Gebäudebaus



Quelle 18: Eigendarstellung; Camacol, 2019 (b)

8.2 Tiefbau¹²⁶

Straßenbau

Mit 29 Streckenabschnitten und einer Gesamtlänge von 7.000 Kilometern startete das Projekt „Vierte Generation von Autobahnkonzessionen 4G“. Es handelt sich dabei laut GTAI um das größte Infrastrukturprogramm Lateinamerikas. Die Investitionssumme beträgt rund 18 Mrd. USD. Die meisten Streckenabschnitte sind bereits vergeben. Die Koordinierung des Projekts liegt bei der Nationalen Infrastrukturagentur ANI.

Brücken¹²⁷

Eine der wichtigsten Baustellen war die Brücke „Pumarejo“. Sie wurde im Dezember 2019 eingeweiht, verläuft über dem Río Magdalena und verbindet die zwei Haupthandelsrouten Atlantik und Magdalena. Der Bau begann 2015 und wurde Ende Dezember 2019 fertig gestellt. Mit 2.173 Meter Länge und 38 Metern Breite ist sie die zweite breiteste Brücke der Welt und einer der grössten Lateinamerikas. Die Investitionen beliefen sich auf 800.000 Mio. kol. Pesos.

¹²⁶ Vgl. GTAI, 2019 (c) und (f)

¹²⁷ Vgl. Construcción Pan-Americana, 2019 (a)

2019 wurden des Weiteren folgende Brücken fertig gestellt: Die Brücke Sangoyaco in Mocoa ist 27 Metern lang, die Baukosten beliefen sich auf 3.500 Mio. kol. Pesos (1.051.888 USD). Die Brücke „Río espejo“ mit 114 Metern Länge und Investitionen von 10.000 Mio. kol. Pesos. Zudem wurden dieses Jahr im Oktober die Brücken „Cauca y Tapias“ fertiggestellt. Beide Brücken gehören zu dem Projekt „Straßenverbindung Pazifik 3“ (conexión vial Pacífico 3). Die Brücke Cauca hat 288 Meter Länge, die Brücke Tapias 200 Meter Länge.

Laut der ANI befinden sich momentan zehn weitere Projekte in der Umsetzungsphase. Die meisten von ihnen sollen noch im Jahr 2020 fertiggestellt werden, sollte die durch das Coronavirus ausgelöste Krise dies nicht verzögern. Unter ihnen das Viadukt Río Sucio (Strecke Bucaramanga - Barrancabermeja - Yondó) sowie die Brücke Guáitara, die Teil der Autobahnstrecke der Vierten Generation Rumichaca – Pasto sein wird. Weitere Bauprojekte sind die Brücke Río Coello in Tolima (1. Halbjahr 2020), die Brücke Combeiba, die Brücke Pipiral (September 2020) und die Brücke Cauca (gehört zu der Pazifik Verbindung 2) (Oktober 2020). Für das Jahr 2021 soll das Viadukt Río sucio (Bucaramanga – Barrancabermeja – Yondó) ebenso beendet werden wie die Brücke des Hafens Puerto Berrío (Magdalena 2).

Schienenverkehr und Straßenbahn

Zu den bedeutendsten Projekten gehört der Bau der Metrolinie 1 in Bogotá, die 24 Kilometer lang sein und 16 Stationen haben soll. Die Ausschreibung fand bereits im September 2019 statt. Die Investitionssumme wird auf 4,3 Mrd. USD geschätzt. Drei neue Strecken des BRT-Systems Transmilenio (Bogotá) wurde 2019 vergeben und sollen 2020 in Betrieb genommen werden. Die Investitionssumme beträgt rund 1,5 Mrd. USD. Eine neue Stadtbahn, die RegioTram (Bogotá - Facativá), mit 45 Kilometern Strecke soll 2023 in Betrieb genommen werden.

Häfen¹²⁸

Es gibt zwei neue Hafenprojekte an der Karibikküste: Der Hafen Pisisi und der Hafen von Antioquia. Beide Häfen existieren bereits, sollen aber ausgebaut werden. Die Projekte wurden bereits genehmigt. Der Hafen Pisisi liegt in der Nähe zu Panama an der Karibikküste. Die Rechte für diesen Hafen wurden für die kommenden 30 Jahre vergeben. Die Zusammenschluss Sociedad Portuaria de Turbo Pisisi S.A wird ca. 130 Mio. USD in das Projekt investieren. Während dem ersten Jahr nach der Fertigstellung wird eine Kapazität von 300.000 Tonnen erwartet. Diese soll bis 2049 auf bis zu 1,7 Mio. Tonnen gesteigert werden.

Der Hafen Antioquia befindet sich in einer Flussmündung des Río Atrato (Departamento Turbo). Die Vereinbarungen über dem Aus- und Umbau des Hafens bestehen zwischen dem Nationalen Infrastrukturverband ANI (Agencia Nacional de Infraestructura) und der Sociedad Puerto Bahía Colombia de Urabá – Puerto Antioquia (Aktionäre: PiO, GSM, Unibán, BBT, Cmath und El Idea) und belaufen sich auf 220 Mio. USD. Die Finanzierung von 480 Mio. USD steht bislang noch aus. Das Hafenprojekt gehört zu den wichtigsten Infrastrukturprojekten, da es vor allem den Handel ins Landesinnere verbessern soll. Nach dem Ausbau soll der Hafen Antioquia die gleichen Dimensionen wie die Häfen Buenaventura und Cartagena haben, sodass man jährlich 6,6 Mio. Tonnen verschiffen kann. Containerschiffe mit bis zu 366 Meter Länge, 14,5 Meter Tiefe und einem Frachtvolumen bis zu 14.000 TEUS. Die Fertigstellung ist für Mai 2020 angesetzt, die Rechte wurden für erst 30 Jahre bereits vergeben.

Die Häfen werden fluvialen / Binnengewässer Zugang zu dem karibischen Meer haben und der Hafen Antioquia wird durch ein zusätzliches Straßennetz mit der Pazifikküste verbunden werden. Beide Hafenprojekte sollen Kolumbien mit der Welt verbinden, den Transport von Gütern vereinfachen und somit Kolumbien langfristig einen Vorteil als Standbein für ausländische Firmen und ihre Direktinvestitionen bieten. Laut dem Bericht der Konferenz des Handels und der Infrastruktur der Vereinten Nationen (Unctad) befindet sich Kolumbien in Bezug auf sein Schifffnetzwerk und seine Hafenausstattung mit 50,1 Punkten nur knapp hinter Panama (56,6 Punkten).

Flughäfen

Bei den Flughäfen Cali, Neiva, Armenia, Ibagué, Buenaventura, Cartagena und San Andrés steht die Vergabe für neue Terminals noch aus. Die Regierung hofft, dass sich bald eine öffentlich-private Partnerschaft (APP) bildet.

¹²⁸ Vgl. Portafolio, 2019 (b); Construcción Pan-Americana, 2020 und 2019 (b) und 2018

8.3 Zukünftige Bauprojekte in Kolumbien¹²⁹

Tabelle 8: Auswahl großer zukünftiger Bauprojekte in Kolumbien

Vorhaben	Investitions- summe (in Mio. USD)	Projektstand	Anmerkungen
Bausektor			
Tiefbau allgemein			
Kläranlage Canoas (Bogotá)	1.510	Finanzierung ist geklärt. Die Vergabe soll im 1. Halbjahr 2020 stattfinden. Die Inbetriebnahme ist für 2025 geplant.	Soll 70% des Abwassers der Hauptstadt reinigen. Versorgungsbetriebe Bogotá www.acueducto.com.co
Ausbau der Goldminen Gramalote (Bundesstaat Antioquia)	1.200	Wirtschaftlichkeitsstudien wurde in Auftrag gegeben. Finanzierung und Projektvergabe sind noch nicht geklärt.	Unternehmen AngloGold Asanti (Südafrika, 51%) und B2Gold (Kanada, 49%)
Ausbau der Goldmine Soto Norte (Bundesstaat Santander).	1.200	2019 die Umweltlizenz beantragt. Finanzierung und Projektvergabe sind noch nicht geklärt.	Minesa (Eigentümer Mubadala Investment Company)
Straßenbau			
Vierte Generation von Autobahnkonzessionen (4G)	18.000	Alle Strecken als PPP vergeben und größtenteils im Bau. Finanzierung von zehn Strecken noch ausstehend.	30 Strecken mit einer Gesamtlänge von 7.000 Kilometern. Infrastrukturagentur ANI: www.ani.gov.co
Schiennetzwerk			
Reaktivierung des Zugnetzes von Antioquia	910	Finanzielle Strukturierung soll 2019 geklärt werden	Strecke Botero - Puerto Berrío Insgesamt beträgt das Schienennetz 81 km, zwei weitere Strecken geplant. Weitere Angaben zu der Vergabe sind noch nicht bekannt.
Metrolinie 1 Bogotá	4.300	Bau und Betrieb im Oktober 2019 an Harbour Engineering Company, Xi'an Metro Company (beide China) und Bombardier (Kanada) vergeben.	24 km mit 16 Stationen. Hauptsächlich oberirdisch. Metro de Bogotá S.A. www.metrodebogota.gov.co
Metrolinie 3 (Medellín)	787	Finanzierung ist ungeklärt. Die Stadt Medellín verlangt 70% Finanzierung durch die Zentralregierung.	Ebenerdig entlang der Avenida 80. Metro de Medellín: www.metrodemedellin.gov.co
Regiotram de Occidente (Bogotá)	1.049	Bau und Betrieb im Dezember 2019 an China Civil Engineering Construction Corporation vergeben	39,6 Kilometer zwischen Stadtzentrum Bogotá und der Gemeinde Facatativá. Anschluss an Metrolinie 1.

¹²⁹ Portafolio, 2019 (b); GTAI, 2019 (e)

Zwei neue Strecken der BRT-Systems Transmilenio (Bogotá)	977	Die Vergabe verzögert sich, da die neue Bürgermeisterin vorab eine Überprüfung durchführen möchte.	Strecke: Avenida Ciudad de Cali – Avenida 68 Transmilenio S.A.
Zugstrecke „La Dorada - Chiriguana“ (Bundesstaat Caldas - Cesar)	750	Strukturierung bis Mitte 2020 durch Konsortium GCA – SETEC	521 Kilometer Länge. Realisierung durch ANI www.ani.gov.co und FDN www.fdn.gov.co
Flughäfen			
Campo de Vuelo Aeropuerto El Dorado / Zweiter internationaler Flughafen Bogotá (El Dorado II)	1.200	Soll als PPP vergeben werden; Zeitrahmen steht noch nicht fest	Ist eine private Investition (IP) Westlich der Stadt in den Gemeinden Madrid und Facatativá auf 1.980 Hektar; Infrastrukturagentur ANI http://www.ani.gov.co
Aeropuerto Cartagena Rafael Núñez	600	Machbarkeitsstudien; Baubeginn 2020 geplant	Ist eine private Investition (IP) 80 Kilometer; 2 weitere Strecken geplant; Promotora Ferrocarril de Antioquia http://www.ferrocarrilantioquia.com

Quelle: Eigendarstellung; Portafolio, 2019 (b); GTAI, 2019 (e)

8.4 Öffentliche Ausschreibungen

Von der nationalen Infrastrukturagentur ANI werden öffentliche Bauaufträge im Infrastrukturbereich vergeben. Sie ist zuständig für Konzessionen im Straßenbau, im Schienenverkehr und für Flughäfen. Für überregionale, staatlich finanzierte Straßeninfrastrukturvorhaben ist das Invías (Instituto Nacional de Vías) verantwortlich. Der Kompetenzbereich der nationalen Flugaufsichtsbehörde Aeronautica Civil liegt im Flughafenbau.¹³⁰

Die Regierungen von Departamentos und Kommunen sind mit ihren jeweiligen Einrichtungen aktiv. Im „Sistema Electrónico de Contratación Pública“ werden sämtliche Institutionen veröffentlicht. Die Klassifikation entspricht dem United Nations Standard Products and Services Code (UNSPSC). Die Liste gibt auch Auskunft darüber, ob es sich um eine Direktvergabe oder um eine Ausschreibung handelt. Der Präsenz vor Ort wird bei der Bewerbung um staatliche Aufträge, mindestens in Form eines Kontaktbüros, vorausgesetzt.¹³¹

Die kolumbianische Entwicklungsbank Findeter veröffentlicht regelmäßig die neusten Ausschreibungen der Infrastrukturprojekte. Unter den aktuellen Ausschreibungen befinden sich folgende Projekte:¹³²

¹³⁰ GTAI, 2015 (a): 5

¹³¹ GTAI, 2020

¹³² Vgl. Findeter, 2020. Weitere Informationen zu aktuellen Ausschreibungen finden Sie unter:

<https://www.findeter.gov.co/loader.php?IServicio=Convocatoria&ITipo=ultimasConvocatorias> oder <https://www.findeter.gov.co/en/#>

Tabelle 9: Die aktuellen Ausschreibungen im Infrastruktursektor

Projekt	Aktivität	Ziel	Region in Kolumbien	Investitionssumme	Ausschreibungsdatum
Abwasserkanal	Ausführung der Bauarbeiten	Zweite Bauphase der Optimierung des Abwassersystems und Bau einer Kläranlage für den Departamentos Bajó Baudó	Chocó – Bajo Baudo	4,207,687,813.00 kol. Pesos	28.01.2020
Wasserleitungen	Ausführung der Bauarbeiten	Ausbau eines Aquäduktes in den ländlicheren Regionen	Quindío - Montenegro	3,402,051,924.00 kol. Pesos	29.01.2020
Nicht-Wohnugsbau	Ausführung der Bauarbeiten	Revision, Validierung, Justierung, Komplementierung von Studien, Entwürfe, Aufbau eines Handwerksmarkt für einen Bauernmarkt	Archipelago de San Andrés, Viertel Rock Hole	1,071,875,431.00 kol. Pesos	10.01.2020
Straßenbau	Ausführung der Bauarbeiten	Erarbeitung der Diagnose und Ausführung von Wartungs- und Sanierungsarbeiten der Fußgängerwegen Spratt Bight und Genny Bay	Archiélago de San Andrés, Providencia und Santa Catalina	1,771,420,020.00 kol. Pesos	09.01.2020

Quelle 19: Eigendarstellung; findeter, 2020

Weitere Informationen zu den einzelnen Projekten finden Sie in den entsprechenden Bausektoren oder auf der nationalen Ausschreibungsdatenbank der kolumbianischen Regierung Colombia Compra Eficiente.¹³³

8.5 Branchenrelevante Messen in Kolumbien

Der Wirtschaftsstandort Bogotá verfügt über eine attraktive Kongress- und Messeinfrastruktur, die sich dem Bedarf des Marktes anpasst. So wurde 2017 das Konferenzzentrum Ágora Bogotá eröffnet. Mit über 18 Konferenzsälen auf knapp 65.000 m², einer ausgebauten Messeinfrastruktur, nahegelegenen Übernachtungsmöglichkeiten und dem sehr gut angebundenen internationalen Flughafen El Dorado ist es eines der attraktivsten Messegelände Lateinamerikas.¹³⁴ Die Messegesellschaft Corferias in Bogotá betreibt nicht nur das größte Messegelände der Andenregion, sie organisiert auch einen dichten Veranstaltungskalender mit verschiedenen Fachmessen von regionaler Bedeutung.¹³⁵ Allgemein gehört Kolumbiens Hauptstadt zu einen der bedeutendsten Messestandorte Lateinamerika. Weitere Messegelände befinden sich in den Städten Medellín, Cali, Cartagena und Barranquilla. Aufgrund des Coronavirus wurden jedoch sämtliche Messen, die in diesem Jahr in Kolumbien geplant waren, abgesagt. Das von Corferias betriebene Messezentrum in Bogotá wurde wegen der Krise in ein Krankenhaus mit 2.000 Betten umgewandelt.

¹³³ <https://www.colombiacompra.gov.co/colombia-compra/secop>

¹³⁴ Ágora Bogotá

¹³⁵ Corferias, 2020; Weite Informationen zu dem aktuellen Veranstaltungskalender finden Sie unter: https://corferias.com/index.cfm?doc=calendario_ferial&ids=4&intAno=2020&intIdioma=1&StrIdioma=es

8.5.1 Hochbau und Tiefbau

Congreso Internacional de la Infraestructura – Cartagena

In Cartagena (Karibikküste) findet alljährliche der internationale Kongress der Infrastruktur statt. Der Kongress ist das wichtigste Ereignis in Kolumbien in Bezug auf Infrastruktur.¹³⁶

Expoconstrucción y Expodiseño – Bogotá

Expoconstrucción ist die größte Messe der Region, die den Fortschritt und das Wachstum der Baubranche, der Infrastruktur, der Architektur und des Designs fördert. Sie findet alle zwei Jahre statt (letztes Mal im Mai 2019) und ist bekannt für ihre Vielzahl an Ausstellern (500) und Besuchern (57.000), ihr akademisches Programm und ihre Generierung von neuen nationalen und internationalen Geschäften.¹³⁷

Expocamacol – Medellín

Seit 50 Jahren veranstaltet die kolumbianische Baukammer Camacol in Medellín die Messe Expo Camacol. Während den vier Ausstellungstagen im Jahr 2018 wurde die Messe mit 417 nationalen und internationalen Ausstellern von über 55.000 Interessenten besucht.

Feria Internacional Industrial de Bogotá (FIB)

Die FIB ist die wichtigste internationale Industriemesse Kolumbiens. 2018 beherbergte sie über 700 Aussteller und Teilnehmer aus 27 Ländern (Europa, Asien, Lateinamerika). Sie findet normalerweise alle zwei Jahre in Bogotá statt, wurde dieses Jahr jedoch wegen der COVID-19 Pandemie abgesagt.¹³⁸

M&M – Bogotá

Auf dieser Messe findet man alles zur Holzweiterverarbeitung, von Maschinen, über Farben und Klebstoffen. Die Teilnehmerzahl wird auf 14.000 geschätzt, darunter u.a. Möbelhersteller, Tischler, Maler, Architekten und Ingenieure aus der Andenregion. Sie findet alle zwei Jahre statt. 2018 waren Aussteller von 16 Ländern vertreten, die Besucherzahlen wurden mit 13.473 Besuchern angegeben.

Congreso Internacional de la Construcción con Acero – Medellín

Vom 19. bis 21. Juni 2019 fand zum siebten Mal der Internationale Kongress der Stahlkonstruktion statt. In einem zwei jährigen Turnus werden auf der Messe die neuesten Entwicklungen und Trends im Stahlbau präsentiert.¹³⁹

8.5.2 Nachhaltige Mobilität

TRAFIC Latinoamérica, Smart Mobility, Sustainability & Innovation – Medellín

Diese Messe tagte vom 13.06 – 15.06.2019 in Medellín. Ziel war es, urbane Mobilität, Stadtplanung und neue Technologien zu verbinden und dadurch zukunftsweisende Lösungen zu finden. Die Stadt Medellín ist der ideale Austragungsort dieser Veranstaltung, da es weltweit eine der beeindruckendsten Entwicklungen im Bereich nachhaltiger Mobilität und Stadtplanung vollzogen hat. Mit über 60 Messeständen und über 4.000 Besuchern startete die Messe im Jahr 2019 in ihre erste Version. Im Vordergrund standen die Verbesserung der städtischen Lebensqualität, neue Technologien wie z.B. Kontrollsysteme für den Verkehr sowie für die Verkehrssicherheit und neue Transportmittel. Der kolumbianische Verkehrsminister hat an der Veranstaltung ebenfalls teilgenommen. Medellín hat sich sowohl als Messestandort als auch als Referenz für Nachhaltigkeit, Mobilität und Innovationen in der Region etabliert.¹⁴⁰

Feria FISE, 9º Encuentro Latinoamericano de Energía – Medellín

Die Messe für die Elektroindustrie findet seit 2006 alle zwei Jahre statt. Sie richtet sich an nationale sowie internationale Aussteller und wird unter anderem von der Handelskammer Medellíns organisiert. Die letzte Messe tagte Anfang Dezember 2019.¹⁴¹

Expo Solar – Medellín

¹³⁶ Infraestructura, 2020; Weite Informationen zu der Messe finden Sie unter: <http://www.infraestructura.org.co/15congreso/>

¹³⁷ Expoconstrucción, 2019; Weitere Informationen finden sie unter <https://expoconstruccionyexpodiseño.com/en>

¹³⁸ Fib, 2020; Weite Informationen zu der Messe fib finden Sie unter: <https://feriainternacional.com/en/>

¹³⁹ Congreso Internacional de la Construcción con Acero ,2019; Weitere Informationen unter <https://construyored.com/eventos/185-congreso-internacional-de-la-construccion-con-acero>

¹⁴⁰ Caracol, 2019; Weitere Informationen finden Sie auf der Website des kolumbianischen Veranstalters "Plaza Mayor Medellín" oder unter <http://traficlatinoamerica.com/> oder <https://plazamayor.com.co/eventos/trafic-latinoamerica-2019/?lang=en>

¹⁴¹ FISE, 2019; Weitere Informationen unter: <https://www.fise.co/en>

Messe über Elektromobilität, Energieeffizienz, Photovoltaik, Solaranlagen und LED-Beleuchtung. Sie ist die wichtigste Messe ihrer Art in Kolumbien und findet normalerweise jedes Jahr statt. 2019 wurde die Messe von 15.000 Besuchern aufgesucht, und rund 200 Aussteller waren vertreten.¹⁴²

LATAM Mobility Summit – Medellín

Die internationale Messe für nachhaltige Mobilität findet jedes Jahr in Medellín statt. Gegründet wurde diese 2016 und spezialisierte sich auf Transport und Mobilität in Lateinamerika, weshalb sie neben Kolumbien auch in Mexiko, Brasilien und Chile stattfindet.

Encuentro Internacional de Movilidad Eléctrica – Bogotá

Das “Energy World Council Colombia, Innovation Driving Through Transition” fand vom 06 – 07.11.2019 in Kolumbien (Bogotá) statt. Die Messe sticht durch ihr vielfältiges Angebot hervor: von internationalen Ausstellern über die Präsentation von Start-up-Unternehmen, einer Testfahrestrecke bis hin zu Testfahrten in der Stadt wird alles angeboten. Der kolumbianische Ableger des Weltenergierats (Consejo Mundial de Energía Colombia) schafft durch diese Veranstaltung einen Ort für Diskussionen zwischen Regierung, Unternehmen und akademischen Institutionen über die elektrische Mobilitätsentwicklung mit Fokus auf das Unternehmertum und Innovationen.¹⁴³

Feria de Transporte Verde – Medellín

Zum dritten Mal tagte im Jahr 2019 die Messe des grünen Transportes in Medellín. Expertenvorträge und Mitmachaktionen schärfen während der zwei Tage das ökologische Verständnis der Besucher und machen auf die Gefahren durch den Klimawandel aufmerksam.¹⁴⁴

Feria ExpoBike – Bogotá

Die Fahrradmesse ExpoBike fand Mitte November 2019 bereits zum sechsten Mal in Bogotá statt. Hundert nationale und internationale Aussteller waren vertreten und präsentierten Marktneuheiten in Bezug auf Fahrradbekleidung, spezielle Technik und Equipment. Die Messe verzeichnete 36.000 Besucher und ist somit die Größte Ihresgleichen in Kolumbien und die drittgrößte Messe dieser Art in Lateinamerika.¹⁴⁵

8.6 Marktchancen für deutsche Unternehmen

Die größten Investitionen im Bereich Bauwirtschaft fließen in den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Bis 2035 will die Regierung laut dem Masterplan für den intermodalen Verkehr rund 70 Mrd. USD ausgeben. In den Vergabeprozessen für Infrastrukturprojekte wurden bislang noch keine deutschen Baufirmen berücksichtigt. Das österreichische Unternehmen Strabag nimmt am Bau der Autopistas al Mar 1 teil. Nach Auskunft der ANI ist aber ein späterer Anschluss an eines der Konsortien, die es in die Vorqualifizierung geschafft haben, durchaus möglich. Daher empfiehlt es sich, Kontakt zu den Unternehmen aufzunehmen, die sich direkt um eine der Konzessionen beworben haben. Die meisten ausländischen Unternehmen kooperieren mit lokalen Bauunternehmen, welche ihre Bauanteile an fast fertiggestellten Straßen verkaufen. Der Gewinn wird wiederum in neue Straßenprojekte investiert.¹⁴⁶

Neben den Straßenbauprojekten sind auch der Tunnel- und Brückenbau, der Ausbau des Schienennetzes sowie der Häfen, der Binnenschifffahrt und der Flughäfen relevant. Besonders beim Tunnelbau und dem Schienennetz ist laut Aussage der ANI deutsche Expertise gefragt.¹⁴⁷ Gute Chancen für deutsche Unternehmen bestehen außerdem als Zulieferer von speziellen Baumaterialien, Maschinen und Verkehrstechnologie. Ziel der kolumbianischen Regierung ist die Etablierung eines besseren Systems für die Strukturierung und die Organisation im Bereich Verkehr, der Ausbau und die Sanierung des Straßennetzes sowie der Ausbau von Busspuren. Im Bereich Logistik sind besonders Anbieter mit modernen Lösungen für das Fuhrparkmanagement und der Routenplanung gefragt. Das Know-how deutscher Logistikunternehmen, mit Deutschland als einer der führenden Logistikstandorte mit innovativer Verkehrsindustrie, ist hier besonders gefragt. Gerade für kleine und mittelständische Unternehmen sind die guten Aussichten. Daher gilt es, diese Chancen in Kolumbien zu erkennen und frühzeitig zu nutzen, denn Kolumbien ist ein Markt mit hohem Bedarf, den es auszuschöpfen gilt.

Im Bereich der nachhaltigen Mobilität ist Kolumbien ein sehr attraktiver Sektor, da die Investitionen in diesem Bereich noch am Anfang stehen. Die kolumbianische Regierung setzt mit einer neuen Steuerreform neue Anreize für Käufer. Aber auch für Importeure lockt eine

¹⁴² Feria Expo Solar, 2020; Weitere Informationen unter: <https://feriaexposolar.com/en/home-3/>

¹⁴³ World Energy Council, 2019; Weitere Informationen unter: <https://www.energycolombia.org/>

¹⁴⁴ Feria de Transporte Verde, 2019; Weitere Informationen unter: <https://www.feriatransporteverde.com/>

¹⁴⁵ Portafolio, 2019 (c)

¹⁴⁶ Construcción Pan-Americana, 2020

¹⁴⁷ GTAI, 2020

Mehrwertsteuer von 14% auf Elektro- und Hybridfahrzeuge (die MwSt. für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor beträgt weiterhin 19%). Marktführer auf dem Elektrofahrzeugmarkt sind die südkoreanischen und französischen Hersteller Kia und Renault. Allerdings haben BMW, Audi und Mercedes-Benz zusammen den gleichen Marktanteil wie der südkoreanische Marktführer Kia (jeweils 39%). Von den bereits genannten deutschen Automarken verzeichnet Mercedes-Benz den höchsten Absatz in Kolumbien. Dies liegt vor allem an den guten Verkaufszahlen des GLC, der A-Klasse und der C-Klasse.

Auch die Nachfrage nach elektrischen Autos wächst, allerdings nicht im selben Maße wie die Nachfrage nach elektrischen Fahrrädern oder elektrischen Rollern (City Scooter). Die kolumbianische Stadtbevölkerung sehnt sich nach alternativen Transportmöglichkeiten, die zugleich eine umweltfreundliche und schnellere Alternative zu den herkömmlichen Transportmitteln Auto, Taxi und Bus bieten.

Für Investitionen in die nachhaltige Mobilität ist neben der Hauptstadt Bogotá die Stadt Medellín ein besonders attraktiver Standort. Die wachsende Bedeutung dieser Stadt verdeutlicht der Standortwechsel der Mobilitätsmesse TRAFIC, welche nach 15 Jahren in Madrid im Jahr 2019 zum ersten Mal in Medellín stattfand (genauere Info zu der Messe finden Sie in dem Kapitel 8.5.2). Die Stadt punktet mit einer stabilen Sicherheitslage, einer modernen und umweltfreundlichen Stadtplanung, alltagstauglicher Mobilität und einem wachsenden urbanen Umweltbewusstsein. Für deutsche Unternehmen bieten sich gute Chancen in den Bereichen Stadtplanung, Energie und Beleuchtung, Müllverarbeitung und Recycling, aber auch Systeme für die Verkehrskontrolle und die Verkehrssicherheit, Straßeninfrastruktur sowie Straßenbeschilderung. Im Vergleich zu Medellín wächst der Sektor Verkehrssicherheit in Bogotá etwas stärker. Aufgrund der hohen Anzahl an Verkehrstoten und der sich verschärfenden gesetzlichen Vorschriften steigt die Nachfrage nach Sicherheitstechnik. Diese wird bisher zum Großteil durch Importe gedeckt.

Kolumbien konnte in den vergangenen Jahren immer mehr ausländische Unternehmen dafür gewinnen, sich an hiesigen Bauprojekten zu beteiligen. Hierzu zählen u. a. das staatliche chinesische Unternehmen China Harbor Engineering Co. sowie das britische Unternehmen John Laing Group Plc. Dieses hat zu Beginn des Jahres 2020 30% der Strecke Kakao (Ruta de Cacao) für 80 Mio. USD gekauft, welche zu den Autobahnen der Vierten Generation gehört. Der für Lateinamerika zuständige Direktor der John Laing Group Alex Yew bestätigte, dass dies nicht deren einzige Beteiligung an einem Infrastrukturprojekt in Kolumbien bleiben werde.¹⁴⁸

Kolumbien hat seine Stellung innerhalb Lateinamerikas deutlich verbessert und wird als Investitionsstandort immer beliebter. Das Land ist aus ökonomischer Sicht inzwischen für viele deutsche Unternehmen ein attraktiverer Standort als Chile, Argentinien oder Brasilien geworden. Rund 200 deutsche Unternehmen, darunter auch viele Mittelständler, haben eine eigene Niederlassung in Kolumbien und ca. 300 weitere deutsche Unternehmen bedienen den kolumbianischen Markt mithilfe von Distributoren. Das liegt u. a. daran, dass sich die kolumbianische Wirtschaft in der Entwicklungsphase befindet, die meisten Märkte noch nicht komplett erschlossen sind und sich noch viele Investitionsmöglichkeiten bieten. Zudem wächst die kolumbianische Bevölkerung und mit ihr die konsumfreudige Mittelschicht. Woran es Kolumbien fehlt ist vor allem Fachwissen, Baumaschinen und spezielles Equipment. Dies bietet deutschen Unternehmen gute Möglichkeiten. Allerdings muss man den Währungskurs im Auge behalten, der sich für deutsche Exporte in den vergangenen Monaten nachteilig entwickelt hat.

¹⁴⁸ Valora Analytik, 2019

8.7 Stärken-Schwächen-Analysen

Tabelle 10: SWOT-Analyse Kolumbien (Februar 2020)

Strengths (Stärken)	Weaknesses (Schwächen)
<ul style="list-style-type: none"> ● Jährliches Wirtschaftswachstum von 3% bis 2030 prognostiziert ● Handelsabkommen mit EU und USA ● Günstige geografische Lage mit Zugang zu Atlantik und Pazifik ● Eignet sich für deutsche Firmen gut als Standbein in der Region da große Rohstoffvorkommen, großer Binnenmarkt und Marktgröße ● Stabiles makroökonomisches Umfeld ● Weit entwickelten Finanzsektor 	<ul style="list-style-type: none"> ● Korruption, Bürokratie, Willkür und Missmanagement ● Politische Lage zum Teil instabil (Friedensabkommen, Venezuela) ● Hohe Transportkosten aufgrund mangelnder Infrastruktur ● Industrie und Landwirtschaft international kaum wettbewerbsfähig ● Exporte stark abhängig von Rohstoffpreisen ● Hohe Einkommensungleichheit ● Hoher (juristischer, technischer und administrativer) Aufwand für Teilnahme an öffentlichen Ausschreibungen ● Wechselkursschwankungen
Opportunities (Chancen)	Threats (Risiken)
<ul style="list-style-type: none"> ● Enormes Potenzial für Bergbau und Agrarindustrie ● Bessere Verkehrsinfrastruktur dank hoher Investitionen ● Steuersenkungen für Unternehmen verbessern Geschäftsumfeld ● Abwertung des Pesos begünstigt Export ● Geschäftschancen für deutsche Unternehmen in vielen Sektoren ● Gleichberechtigte Teilnahme ausländischer Unternehmen an Ausschreibungen ● Bessere Sicherheitslage dank Frieden mit Guerillagruppen 	<ul style="list-style-type: none"> ● Noch stärkere Abhängigkeit der Wirtschaft von Rohstoffen ● Flüchtlingskrise wegen humanitärer Katastrophe in Venezuela ● Proteste der Bevölkerung wegen sozialer Ungleichheit ● Korruption und mangelnde Planung hemmen Infrastrukturausbau ● Abwertung des Pesos verteuert Import ● Sinkende Nachfrage nach Erdöl und Kohle verringert Exporteinnahmen

Quelle 20: Eigendarstellung; GTAI, 2020

9. Allgemeine Rahmenbedingungen

9.1 Rechtliche Grundlagen für Geschäftsbeziehungen

Unternehmen, die dauerhaft in Kolumbien geschäftlich tätig sein möchten, müssen eine Gesellschaft in Kolumbien gründen oder einen Vertriebspartner vor Ort haben. Im Folgenden sehen Sie eine Übersicht über die verschiedenen Gesellschaftsformen:

Tabelle 11: Übersicht über die Gesellschaftsformen in Kolumbien (Eigendarstellung)

	Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Ltda.	Aktiengesellschaft, S.A.	Vereinfachte Aktiengesellschaft, S.A.S.
Name und Gründung	Der Name muss den Zusatz „Limitada“ oder „Ltda.“ beinhalten und vor dem Notar beurkundet werden.	Der Name muss „S.A.“ beinhalten und vor dem Notar beurkundet werden.	Der Name muss „S.A.S.“ beinhalten, kann entweder vor einem Notar beurkundet werden, oder durch eine private Urkunde gründet werden.
Gesellschafter	Mindestens zwei, maximal 25.	Mindestens fünf Aktionäre. Keiner davon darf mehr als 95% der Aktien besitzen.	Ein Aktionär, der 100% der Aktien besitzen darf.
Haftung	Haftung bis zur Höhe der Einlage, mit Ausnahme von arbeitsrechtlichen und steuerrechtlichen Forderungen.	Haftung bis zur Höhe der jeweiligen Einlagen für die Verbindlichkeiten der Gesellschaft.	Haftung bis zur Höhe der jeweiligen Einlage für die Verpflichtungen der Gesellschaft.
Geschäftsführung	Die Leitung und Geschäftsführung stehen der Gesellschafterversammlung zu. Die Geschäftsführung kann einem Geschäftsführer überlassen werden.	Vier Organe: Hauptversammlung (min. einmal im Jahr), Direktorium, gesetzlicher Vertreter (Geschäftsführer) und Abschlussprüfer.	Hauptversammlung (Ausübung der Rechte) und gesetzliche Vertreter (darf auch der einzige Aktionär sein).
Grundkapital	Das Kapital wird in Anteile mit dem gleichen Nennwert aufgeteilt und ist bei der Gesellschaftsgründung vollständig einzuzahlen. Es gibt kein Mindestkapital.	Das Kapital wird in Namensaktien desselben Nennwertes zerlegt. Es dürfen auch Vorzugsaktien ausgegeben werden, die unter normalen Umständen kein Stimmrecht gewähren. Es gibt kein Mindestkapital.	Das Kapital wird in Namensaktien desselben Nennwertes zerlegt. Es können Vorzugsaktien ausgegeben werden, die unter normalen Umständen kein Stimmrecht gewähren. Es gibt kein Mindestkapital.
Abschlussprüfer	Ist nicht erforderlich, es sei denn die jährlichen Einnahmen übersteigen 1,5 Mrd. kol. Pesos (ca. 405.000 Euro; Stand 28.08.2019).	Verpflichtend, von der Hauptversammlung zu ernennen.	Bedarf keines Abschlussprüfers, es sei denn ihre Einnahmen überschreiten für ein Kalenderjahr den Betrag von 1,5 Mrd. kol. Pesos (ca. 405.000 Euro; Stand 28.08.2019).

9.2 Steuerregelungen

Alle Gesellschaften mit Sitz im Inland unterliegen der Körperschaftsteuerpflicht und sind mit ihrem gesamten Einkommen steuerpflichtig, unabhängig davon, ob die erwirtschafteten Einkommen im In- oder Ausland erzielt wurden. Nur die Zweigniederlassung wird ausschließlich auf der Grundlage ihres Inlandseinkommens besteuert.¹⁴⁹

Die Körperschaftsteuer beträgt zurzeit 32%, im Jahr 2021 31% und ab dem Jahr 2022 30%. Gesellschaften, die als vereinfachte Aktiengesellschaften (S.A.S.) gegründet werden, können von folgenden Steuererleichterungen während der ersten fünf Jahre profitieren: 9% für die ersten zwei Jahre, 15% für das dritte Jahr, 21% für das vierte Jahr und 27% für das fünfte Jahr. Nach dem sechsten Jahr unterliegt die Gesellschaft der üblichen Höhe der Körperschaftsteuer, das heißt 33%.¹⁵⁰ Bei einem Gewinn von mehr als 800 Mio. COP (ca. 188.000 EUR, Stand 03.05.2020) muss eine zusätzliche Steuer von 6% bezahlt werden.¹⁵¹

Zusätzlich gibt es noch die Umsatzsteuer, die Finanztransaktionssteuer, die Gewerbesteuer, die Grundsteuer und die Registersteuer. Die Mehrwertsteuer liegt bei 19%. Des Weiteren ist zu beachten, dass es zwischen Kolumbien und Deutschland kein Doppelbesteuerungsabkommen gibt.

9.3 Zollbestimmungen

Der kolumbianische Zolltarif folgt dem harmonisierten Zollschemata (NABANDINA). Der Zoll wird vom CIF-Wert (cost, insurance, freight) berechnet. Die Zollsätze bewegen sich zwischen 0 und 20%. Nur für Pkw gibt es Ausnahmen bis 35%. Außerdem wird beim Großteil der eingeführten Waren eine Mehrwertsteuer erhoben, die vom CIF-Wert plus Zoll berechnet wird und je nach Warenart zwischen 0% und 35% beträgt.

Um Schwierigkeiten bei der Verzollung der Ware zu vermeiden, müssen die Anweisungen des Importeurs bzw. Vertreters genau beachtet werden. Die Begleitpapiere bzw. Markierungen müssen im Wortlaut exakt übereinstimmen und müssen in Spanisch und im Wortlaut des kolumbianischen Zolltarifs verfasst sein. Um das Verfahren zur Zollfreigabe der Waren durchzuführen, sollte der Importeur einen von der kolumbianischen Steuerbehörde (DIAN) autorisierten Zollagenten bevollmächtigen. Bei der Nationalisierung von Waren mit einem Wert von mehr als 1.000 US\$ muss eine autorisierte Firma (Sociedad de Intermediación Aduanera – SIA) eingeschaltet werden. Anderenfalls kann das Verfahren direkt vom Importeur durchgeführt werden. Für ihre Dienstleistungen verrechnen die Firmen zwischen 0,4% und 0,6% des CIF-Werts des Imports.¹⁵²

Werden die Waren über den Seeweg geliefert, muss für die Nationalisierung das Bill of Landing (B/L) im Original vorgelegt werden, ebenso wie die originale Handelsrechnung, die Packliste und das Ursprungszeugnis. Die Rechnung muss die Daten des Exporteurs, die Bestimmungen der INCOTERMS 2010, die Währung, eine Beschreibung der Güter und die Angaben zum Wert aller Güter sowohl einzeln als auch im Gesamtwert beinhalten. Falls die Rechnung auf CIF-Wert ausgestellt wird, muss zudem der Anteil der Versicherung und der Fracht von der Versicherungsgesellschaft angegeben werden. Alternativ kann der Wert der Versicherung und der Fracht auch in der Rechnung angegeben werden.

Um Waren zu nationalisieren, die über den Luftweg importiert werden, kommt statt des B/L der Leitfaden zur Luftfracht zur Anwendung. Für den Zoll wird nur ein indossiertes Original mit einer vom Importeur unterschriebenen Ermächtigung benötigt. Diese ermöglicht es dem Zollagenten, das Zollverfahren durchzuführen. Die Packliste muss in den Gewichts-, Maß- und Inhaltsangaben und der Anzahl der Packstücke mit der Handelsrechnung übereinstimmen.¹⁵³

9.4 Weitere Vertriebswege

¹⁴⁹ Gallego Abogados, 2019

¹⁵⁰ Régimen Tributario Colombiano: 114

¹⁵¹ Régimen Tributario Colombiano: 114

¹⁵² Schryver, 2019

¹⁵³ Procolombia, 2019

Der Handelsvertreter unterstützt als lokaler Vermittler, der bereits potentielle Geschäftspartner und Kunden kennt und beim Aufbau der Beziehungen mitwirkt. Dies ist vor allem wichtig, weil Kolumbianer mehr Wert auf die persönliche Beziehung als die Geschäftsbeziehung legen. Um Beratung, Service, Ersatzteilhaltung, Lagerhaltung und schnelle Reaktionen auf Kundenanliegen zu ermöglichen, ist es notwendig, einen Vertreter vor Ort zu haben. Den Vertriebspartner kann man alternativ auch als Distributor beauftragen. So importiert dieser die Ware auf eigene Rechnung und verkauft sie selbständig weiter.

Wenn die deutsche Firma am kolumbianischen Markt noch nicht bekannt ist, sind Messeauftritte sinnvoll. Diese sind vor allem für persönliche Kontakte wichtig und nicht, um Geschäfte abzuschließen.

9.5 Verhandlungspraxis in Kolumbien¹⁵⁴

Die Geschäftskultur Kolumbiens variiert von Region zu Region. In den Großstädten wie Bogotá und Medellín ist diese eher formell und konservativ im Vergleich zu Städten mit heißem Klima wie Cali oder an der Karibikküste, wo sie eher locker ausfällt. Aber auch in Bogotá wird die Beziehung nach dem ersten Treffen freundschaftlich. Die persönliche Beziehung ist entscheidend für den Geschäftserfolg in Kolumbien. Wenn sich die Geschäftspartner nicht auf einer persönlichen Ebene sympathisch und vertraut sind, führt dies oft dazu, dass kein Geschäft zustande kommt.

Seriösität, Pünktlichkeit und ein ordentliches Auftreten wird von Deutschen erwartet. Sie sollten dabei allerdings zugänglich und nicht unnahbar sein. Vorsichtig und indirekt sollte Kritik geäußert werden, da Kolumbianer zu einer positiven Grundhaltung tendieren und gerne über Dinge sprechen, die gut laufen. Bevor es an die Korrekturen geht, sollte geklärt werden, dass niemand Schuld hat, weil Kolumbianer ungern zugeben, dass sie etwas nicht wissen, können oder möchten.

In Kolumbien beginnt der Arbeitstag meist sehr zeitig und ist lange. Es ist normal, dass Konferenzen und Arbeitstermine um 8 Uhr oder Arbeitsfrühstücke um 7 Uhr stattfinden.

9.6 Grundsätzliche Verhaltensweisen¹⁵⁵

Kolumbianer sind sehr höflich und zuvorkommend, sodass es auf Deutsche manchmal fast schon übertrieben wirkt. Diese Höflichkeit sollte übernommen, ein arrogantes Auftreten und offene Zweifel an der Kompetenz des Geschäftspartners hingegen vermieden werden.

Frauen haben im Geschäftsleben eine starke Stellung. Sie sind ebenbürtige Verhandlungspartnerinnen, erwarten aber auch, dass ihnen beispielsweise die Tür aufgehalten oder in den Mantel geholfen wird. Deutsche Frauen haben im kolumbianischen Geschäftsleben keine Probleme und werden respektiert. Dabei sollten sie das zuvorkommende Verhalten kolumbianischer Geschäftspartner freundlich akzeptieren. Sehr wichtig ist ein sehr gepflegtes Äußeres.

Ein konservativer Dresscode ist die Regel bei Geschäftstreffen in Bogotá und Medellín. Herren tragen Anzug und Krawatte, Damen Kostüm oder Hosenanzug. Dabei ist zu beachten, dass Bogotá trotz Äquatornähe aufgrund seiner Höhe über ein gemäßigtes Klima verfügt. Die Sonne scheint aufgrund der Höhe stark, ein Sonnenschutz ist daher sinnvoll bei Außenaktivitäten. Auch ist zu beachten, dass unvorhergesehene Regenschauer auftreten können, bevorzugt am späten Nachmittag. Als Faustregel ist es in den Perioden Dezember bis Februar und Juli bis August trocken, April bis Mai und Oktober bis November regnerisch. Das Klima in Cali und in den Küstenstädten ist heiß, hier ist ein legeres Business Outfit angebracht.

Bevorzugte Gesprächsthemen außerhalb des geschäftlichen Rahmens sind Fragen zum Aufenthalt in Kolumbien und zum Eindruck, den man vom Land hat. Kolumbianer sind stolz auf ihr Land und suchen nach Bestätigung dafür. Sie hören gerne, dass Ausländer einen guten Eindruck von ihrem Land haben und dass es nicht so ist, wie sie es sich vorgestellt hatten, vor allem wenn es der erste Besuch in Kolumbien ist. Sie wissen um Kolumbiens negative Reputation im Ausland verbunden mit Drogen und Gewalt und hoffen, dass sich diese bald ändern wird.

¹⁵⁴ Edwin Schuh, 2020

¹⁵⁵ Edwin Schuh, 2020

Herablassende Äußerungen über kolumbianische Ineffizienz oder Langsamkeit kommen schlecht an, ebenso unpassende Kommentare zu Drogenhandel oder Entführungen. Das Thema ist ernst und viele Kolumbianer haben darunter gelitten oder sind es leid, immer wieder darauf angesprochen zu werden. Interessierte Fragen zur Sicherheitslage oder zum Friedensprozess mit der Guerilla können jedoch durchaus gestellt werden. Auch Staus oder löchrige Straßen können auf humorvolle Weise angesprochen werden. Lieber hören die Kolumbianer jedoch Komplimente über die natürliche Schönheit des Landes, den wirtschaftlichen Aufschwung oder die Freundlichkeit der Menschen. Auch Fußball bietet Gesprächsstoff. Generell sind die Kolumbianer offen und es gibt wenige Tabuthemen, solange eine positive Stimmung erhalten bleibt.

In Kolumbien gibt es viele arbeitsfreie Feiertage (festivos), im Jahr 2020 sind es 20 Feiertage. Dafür haben kolumbianische Arbeitnehmer auch nur einen geringen gesetzlichen Urlaubsanspruch von 15 Tagen. Ungünstige Zeitpunkte für Geschäftstermine sind die Osterfeiertage sowie Weihnachten und Neujahr. Die Feiertage werden meist auf einen Montag verlegt ("puente"), um ein verlängertes Wochenende zu ermöglichen. Dies gilt jedoch nicht für die wichtigsten Feiertage wie die Osterfeiertage oder den Unabhängigkeitstag (20. Juli). Unbedingt sollte man sich bei der Reiseplanung nach Überschneidungen mit Feiertagen erkundigen.

10. Schlussbetrachtung

Kolumbien wird auch weiterhin einer der interessantesten Märkte Lateinamerikas bleiben. Die Stärken liegen in der auf makroökonomische Stabilität und Wachstum ausgerichteten Wirtschaftspolitik, der weiterhin konsumfreudigeren Bevölkerung mit einer wachsenden Mittelschicht, einem noch größtenteils unerschlossenem Rohstoffreichtum und der sich seit 2002 stetig verbessernden Sicherheitslage.¹⁵⁶

Die wirtschaftliche Entwicklung Kolumbiens liegt mit einem durchschnittlichen Wirtschaftswachstum von 3,6% seit 2010 weit über dem Durchschnitt seiner Nachbarländer. Allerdings ist die mangelhafte Verkehrsinfrastruktur eines der größten Hindernisse für die wirtschaftliche Entwicklung des Landes, denn nur mit besseren Verkehrswegen kann Kolumbien seine günstige Lage mit Zugang zum Pazifik und Atlantik nutzen und sich als Drehscheibe für den Handel in der Region etablieren. Aus diesem Grund plant die Regierung rund 70 Mrd. USD in den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zu investieren. Somit wird vor allem der Tiefbau gefördert, wie Sanierung, Neubau und Renovierung von Autobahnen, Tunnel oder Brücken. Aber auch der Bau von Wohnungen, Lagerhallen, Bürogebäuden, Hotels, Einkaufszentren und Klassenzimmern boomt.

Die Bauindustrie ist ein Wachstumsmotor für die Wirtschaft Kolumbiens. Insgesamt legte dieser Sektor 2019 um 4% zu und war damit einer der am stärksten wachsenden Wirtschaftssektoren Kolumbiens. Durch die Baubranche werden zudem 7,3% der formalen Beschäftigung generiert. Das BIP wird für das Jahr 2020 eigentlich auf 343,2 Mrd. USD geschätzt, was einem Wachstum von 3,6% entsprechen würde. Experten gehen durch die COVID-19 Pandemie aber von einer BIP Verminderung von -0,4 und -2,7. Damit würde Kolumbien trotzdem besser durch die Krise kommen als die Nachbarländer¹⁵⁷. Des Weiteren profitiert Kolumbien laut Standard and Poors's sowie Moody's von seiner hohen Investitionssicherheit und liegt laut Weltbank im Punkt Investitionsschutzes auf erster Stelle in Lateinamerika. Das Doing-Business Rating setzt Kolumbien im regionalen Ranking Lateinamerikas und der Karibik (nach Einkommen gelistet) nach Mexiko auf Platz zwei.

Für deutsche Unternehmen bestehen im Bausektor insbesondere Chancen als Zulieferer von speziellen Baumaterialien, Maschinen oder Verkehrstechnologie. Für die weiteren Straßenbauprojekte ist besonders deutsches Knowhow im Bereich Tunnelbau, Logistik und Verkehrstechnologien sowie Verkehrskontrollsysteme gefragt. Bislang wurden allerdings noch keine deutschen Baufirmen bei den Vergabeprozessen berücksichtigt. Um aber trotzdem noch bei den bestehenden Projekten mitzuwirken, besteht die Möglichkeit, Kontakt zu den Firmen aufzunehmen, die sich direkt um eine der Konzessionen beworben haben.

¹⁵⁶ Edwin Schuh, 2020

¹⁵⁷ GTAI 2020

11. Wichtige Kontakte

11.1 Verbände

ACIEM - Asociación Colombiana de Ingenieros

(Verband Kolumbianischer Ingenieure)

Calle 70 No. 9-10 / Bogotá, D.C.

Tel. +57 1 321 7393

E-Mail: portal@aciem.org

Website: <http://www.aciem.org/home/>

ASOCRETO – Asociación Colombiana de Productores de Concreto

(Verband Kolumbianischer Betonhersteller)

Calle 103 No. 15.80 / Bogotá, D.C.

Tel. +57 1 618 0018

E-Mail: asocreto@asocreto.org.co

Website: <http://www.asocreto.org.co/Sitio2/#>

ACOL - Asociación Colombiana de Constructores

(Verband des Kolumbianischen Bausektors)

Cra. 13 No. 13-24, Oficina 320 / Bogotá, D.C.

Tel. +57 1 282 3566

E-Mail: acolcomercial01@gmail.com

Website: <http://www.acol.com.co/contacto.html>

Camacol – Cámara Colombiana de la Construcción

(Kammer der Bauwirtschaft)

Cra. 19 No. 90-10, Piso 2-3, Edificio Camacol / Bogotá, D.C.

Tel. +57 1 743 0265

Website: <http://www.camacol.co/>

CCI – Cámara Colombiana de la Infraestructura

(Kammer der Infrastruktur)

Calle 26 No. 59-41/65, Piso 10 / Bogotá D.C.

Tel. +57 1 605 3030

Website: <http://www.infraestructura.org.co/>

11.2 Regierungsbehörden

ANI – Agencia Nacional de Infraestructura

(Nationale Infrastrukturagentur)

Calle 24A No. 59-42, Edificio T3, Torre 4, Piso 2 / Bogotá D.C.

Tel. +57 1 484 8860

E-Mail: contactenos@ani.gov.co

Website: <http://www.ani.gov.co/>

Departamento Nacional de Planeación

(Planungsabteilung)

Calle 26 No. 13-19, Edificio Fonade / Bogotá, D.C.

Tel. +57 1 381 50000

Website: <https://www.dnp.gov.co/>

INVÍAS - Instituto Nacional de Vías

(Nationales Institut für Straßen)

Carrera 59 # 26-60, Edificio INVÍAS, CAN Bogotá / Bogotá, D.C.

Tel. +57 705 6000

E-Mail: atencionciudadano@invias.gov.co

Website: www.invias.gov.co

Ministerio de Transporte

Avenida El Dorado C.A.N. entre Carreras 57 y 59 / Bogotá, D.C.

Tel. +57 1 595 3596

E-Mail: quejasyreclamos@mintransporte.gov.co

Website: <https://www.mintransporte.gov.co/>

Ministerio de Vivienda

(Wohnungsbauministerium)

Calle 18 No. 7-59 / Bogotá, D.C.

Tel. +57 1 489 7976

Website: <http://www.minvivienda.gov.co/>

11.3 Unternehmen

11.3.1 Hochbau

Amarilo

Calle 90 # 11A – 27 / Bogotá D.C.

Website: <http://amarilo.com.co>

Marval

Cra. 29 No. 45 – 45/ Bucaramanga

Website: <http://www.marval.com.co>

Constructora Colpatria

Carrera 54 A No. 127 A - 45 (Niza) / Bogotá D.C.

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

Constructora Bolívar

Calle 134 #72 – 31/ Bogotá D.C.

Calle 29 Norte #6BN – 22 / Cali

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

Cusezar

Torre CUSEZAR: Av. Cll 116 N° 7 – 15 / Bogotá D.C.

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

11.3.2 Tiefbau

Constructora Conconcreto

Carrera 6 No. 115 – 65 / Hacienda Santa Bárbara, Of. 308 / Bogotá D.C.

Carrera 43A No. 18Sur-135 / Medellín

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

Construcciones El Cóndor

Carrera 25 #3-45 Piso 3 / Medellín

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

Odinsa

Calle 24A # 59 – 42 / Bogotá D.C.

Carrera 43A # 1A sur – 143 / Medellín

Website: <http://www.odinsa.com/es/>

11.3.3 Zemente und andere Baustoffe**Alion**

Bogotá D.C. und Medellín

Website: <https://alion.com.co/>

Cementos Argos

Bogotá D.C. und Medellín

Website: <http://www.argos.co>

Cemex Colombia

Bogotá D.C.

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

Colcarámica

Cra. 7 32-35 / Soacha / Bogotá D.C.

Website: <http://www.corona.co>

Holcim

Calle 113 No. 7 – 45 / Bogotá D.C.

Website: <http://www.holcim.com.co>

Suministros de Colombia

Carrera 48 No 72 sur – 01 / Sabaneta (Umkreis Medellín)

Website: <http://www.sumicol.com.co>

Sodimac

Bogotá D.C.

Website: <http://www.homecenter.com.co>

11.3.4 Nachhaltige Mobilität**Celsia**

Carrera 43a # 1a sur - 143 Piso 5 Centro Santillana / Medellín

Tel.: +57 (4) 3266600

Website: <https://www.celsia.com/en/>

Empresas Públicas de Medellín (emp)

Oficina Principal

Carrera 58 # 42 – 125, Edificio EPM / Medellín

E-Mail: epm@epm.com.co

Website: <https://www.epm.com.co/site/>

Enel

E-Mail: serviciocodensa@enel.com

Website: <https://www.enel.com.co/en.html>

11.4 Deutsche Einrichtungen

Botschaft der Bundesrepublik Deutschland

Embajada de la República Federal de Alemania

Gebäude Torre Empresarial Pacific P.H.

Calle 110 No. 9-25, Piso 11 / Bogotá, D.C.

Tel. +57 1 423 26 00

Website: <http://www.bogota.diplo.de/Vertretung/bogota/de/Startseite.html>

Deutscher Akademischer Austauschdienst (DAAD)

Cra. 11A No. 93-52 / Bogotá, D.C.

Tel. +57 1 601 9418

E-Mail: info@daad.co

Website: www.daad.co/de/

Deutsch-Kolumbianische Industrie- und Handelskammer

Cra. 13 No. 93-40, Piso 4 / Bogotá, D.C.

Tel. +57 1 651 3777

E-Mail: info@ahk-colombia.com

Website: <http://www.ahk-colombia.com/>

Friedrich-Ebert-Stiftung

FESCOL

Calle 71 N° 11-90 / Bogotá D.C

Tel. +57 1 347 3077

E-Mail: fescol@fescol.org.co

Website: <https://www.fes-colombia.org/>

Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ)

Cra. 13 No. 97-51, Oficina 302 / Bogotá, D.C.

Tel. +57 1 636 1114

E-Mail: giz-kolumbien@giz.de

Website: www.giz.de/de/weltweit/397.html

Goethe-Institut

Cra. 11A No. 93-52 / Bogotá, D.C.

Tel. +57 1 601 1 8600

E-Mail: info@bogota.goethe.org

Website: www.goethe.de/bogota

Heinrich-Böll-Stiftung

Auslandsbüro Kolumbien

Calle 37 No. 15 – 40 / Bogotá, D.C.

Tel.: +57 1 371 9111

E-Mail: co-info@co.boell.org

Website: <https://co.boell.org>

KfW Entwicklungsbank

Cra. 13 No. 97-51, Oficina 202 / Bogotá, D.C.
Tel. +57 316 62691296
E-Mail: info@kfw-entwicklungsbank.de
Website: www.kfw-entwicklungsbank.de

Konrad Adenauer Stiftung

Auslandsbüro Kolumbien
Calle 90 No. 19C-74, Piso 2 / Bogotá, D.C.
Tel. +57 1 743 0947
E-Mail: margarita.cuervo@kas.de
Website: www.kas.de/kolumbien/

11.5 Weitere wichtige Branchenkontakte

Directorio de la Construcción

(Adressenverzeichnis von Lieferanten, Baufirmen, Beratungsunternehmen)
Website: <http://www.directoriocamacol.com/>

Sistema Electrónico de Contratación Pública

(Internetportal für Ausschreibungen des öffentlichen Sektors)
Cra. 7 No. 26-20, Piso 17, Edificio Seguros Tequendama / Bogotá, D.C.
Tel. +57 1 489 7976
E-Mail: soporte@secop.gov.co
Website: <http://www.colombiacompra.gov.co/>

12. Quellenverzeichnis

Ágora Bogotá

Download our portfolio

<https://agora-bogota.com/en>

ANDI, 2019 (a)

Colombia: Balance 2019 y Perspectivas 2020

<http://www.andi.com.co/Home/Noticia/15655-balance-2019-y-perspectivas-2020-para-l> (03.01.2020)

<http://www.andi.com.co/Uploads/BALANCE%202019%20PERSPECTIVAS%202020%20FINAL.pdf> (03.01.2020)

ANDI, 2019 (b)

Colombia: Balance 2018 y Perspectivas 2019

<http://www.andi.com.co/Uploads/ANDI%20-%20Balance%20y%20Perspectivas.pdf> (02.09.2019)

Auswärtiges Amt, 2019 (a)

Deutschland und Kolumbien: bilaterale Beziehungen

<https://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/laender/kolumbien-node/bilateral/201522> (21.10.2019)

Auswärtiges Amt (b)

Politisches Porträt Kolumbien

<https://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/laender/kolumbien-node/politisches-portraet/212762> (21.10.2019)

Construcción Pan-Americana, 2020

Carreteras y aeropuertos activos que impulsan empresas extranjeras en Colombia

<https://www.construccion-pa.com/noticias/carreteras-y-aeropuertos-activos-que-impulsan-empresas-extranjeras-en-colombia/>
(02.01.2020)

Construcción Pan-Americana, 2020

Colombia retrasará construcción del Metro en Bogotá al menos 6 meses

<https://www.construccion-pa.com/noticias/colombia-retrasara-construccion-del-metro-en-bogota-al-menos-6-meses/> (14.04.2020)

Construcción Pan-Americana, 2019 (a)

Colombia culminó siete puentes 'insignia' y faltan 10

<https://www.construccion-pa.com/noticias/colombia-culmino-siete-puentes-insignia-y-faltan-10/> (19.12.2019)

Construcción Pan-Americana, 2019 (b)

Colombia tendrá listo el Puerto Antioquia en mayo del 2022

<https://www.construccion-pa.com/noticias/colombia-tendra-listo-el-puerto-antioquia-en-mayo-del-2022/> (25.03.2019)

Construcción Pan-Americana, 2018

Colombia adjudica construcción y operación de Puerto Pisisí

<https://www.construccion-pa.com/noticias/colombia-adjudica-construccion-y-operacion-de-puerto-pisisi/> (26.12.2018)

Camacol, 2019 (a)

Estudio Oferta y Demandade Vivienda y No Habitacionales

<https://ww2.camacolcundinamarca.co/economico/estudios-de-demanda.html> (10.2019)

Camacol, 2019 (b)

ACTIVIDADEDEIFICADORASegmento Residencialy No ResidencialCifras

<https://ww2.camacolcundinamarca.co/coyuntura-reciente.html> (11.2019)

Cámara de Comercio Bogotá, 2019

Regiotram, proyecto clave para la integración regional: Cámara de Comercio de Bogotá

<https://www.ccb.org.co/Sala-de-prensa/Noticias-CCB/2019/Agosto-2019/Regiotram-proyecto-clave-para-la-integracion-regional-Camara-de-Comercio-de-Bogota> (08.2019)

Caracol, 2019

Medellín es sede de la primera feria de movilidad segura y sostenible en Latinoamérica

<https://noticias.caracoltv.com/antioquia/medellin-es-sede-de-la-primera-feria-de-movilidad-segura-y-sostenible-en-latinoamerica> (13.06.2019)

Cemex, 2019

<https://www.cemexcolombia.com/>

Connective Cities, 2017

Wie ist nach der Planung von Projekten der nachhaltigen Mobilität die Finanzierung zu erreichen?

Praktikerworkshop

<https://www.connective-cities.net/veranstaltungen-details/veranstaltung/wie-ist-nach-der-planung-von-projekten-der-nachhaltigen-mobilitaet-die-finanzierung-zu-erreichen/> (2017)

Corferias, 2020

<https://corferias.com/index.cfm> (2020)

CVN, 2019

Maquinaria Amarilla

<https://www.cvn.com.co/maquinaria-amarilla/> (20.06.2019)

DANE, 2020

Indicadores económicos alrededor de la construcción (IEAC)

<https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/construccion/indicadores-economicos-alrededor-de-la-construccion> (2020)

DANE, 2019 (b)

Boletín Técnico, Indicadores económicos alrededor de la construcción (IEAC)

https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/pib_const/Bol_ieac_IIItrim19.pdf (09.12.2019)

DANE, 2019 (c)

Estratificación Socioeconómica

<https://www.dane.gov.co/index.php/69-espanol/geoestadistica/estratificacion/468-estratificacion-socioeconomica> (02.09.2019)

DANE, 2019 (d)

Comercio internacional

<https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/comercio-internacional> (02.09.2019)

DANE, 2019 (e)

Pobreza Monetaria y Multidimensional en Colombia 2018

<https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/pobreza-y-condiciones-de-vida/pobreza-y-desigualdad/pobreza-monetaria-y-multidimensional-en-colombia-2018> (Stand 2018)

DANE, 2019 (f)

Indicadores Económicos Alrededor de la Construcción (IEAC)

<https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/construccion/indicadores-economicos-alrededor-de-la-construccion> (09.12.2017)

DANE, 2018

Pobreza Monetaria y Multidimensional en Colombia 2018

<https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/pobreza-y-condiciones-de-vida/pobreza-y-desigualdad/pobreza-monetaria-y-multidimensional-en-colombia-2017> (02.09.2019)

DESTATIS, Statistisches Bundesamt, 2019

Kolumbien, Statistisches Länderprofil; Ausgabe 08/2019

https://www.destatis.de/DE/Themen/Laender-Regionen/Internationales/Laenderprofile/kolumbien.pdf?__blob=publicationFile (26.08.2019)

Deutsche Bundesbank, 2020

https://www.bundesbank.de/dynamic/action/de/statistiken/zeitreihen-datenbanken/zeitreihen-datenbank/723452/723452?listId=www_sfdi_oco&tsId=BBFDV.A.DO.CO.SI.PSC.NO.D.F.ALL.EUR.I.V._X._T._Z

Deutsche Bundesbank, 2020

Direktinvestitionsbestände: Verflechtung mit dem Ausland hat 2018 weiter zugenommen

<https://www.bundesbank.de/de/presse/presse-notizen/direktinvestitionsbestaende-verflechtung-mit-dem-ausland-hat-2018-weiter-zugenommen-832078> (30.04.2020)

Dinero, 2018

Rappi inicia el 'boom' de las patinetas eléctricas en Colombia

<https://www.dinero.com/emprendimiento/articulo/los-negocios-de-patinetas-electricas-en-colombia/263113> (11.10.2018)

Dinero, 2020

La chatarrización ya no tiene IVA

<https://www.dinero.com/pais/articulo/como-acceder-al-descuento-de-iva-para-renovar-bus-o-camion/281743> (17.02.2020)

Doing Business, 2019 (a)

Ease of Doing Business rankings

<https://www.doingbusiness.org/en/rankings> (Mai 2019)

Doing Business, 2019 (d)

Subnational Economy Rankings – Colombia

<https://www.doingbusiness.org/en/rankings/colombia> (2017)

Economist Intelligence Unit, 2020

Colombia

<http://country.eiu.com/colombia> (2020)

Edwin Schuh, 2020

Director Colombia, Peru, Ecuador

Germany Trade & Invest

El Colombiano, 2018 (a)

Balance económico de 2018

<http://www.elcolombiano.com/opinion/editoriales/balance-economico-de-2018-DN9953243> (02.09.2019)

El Espectador, 2019 (a)

Movilidad eléctrica en Colombia, una alternativa que toma cada vez más fuerza

<https://www.elespectador.com/noticias/medio-ambiente/movilidad-electrica-en-colombia-una-alternativa-que-toma-cada-vez-mas-fuerza-articulo-879535> (04.09.2019)

El Espectador, 2019 (b)

Una ley para promover la movilidad ecológica

<https://www.elespectador.com/noticias/medio-ambiente/una-ley-para-promover-la-movilidad-ecologica-articulo-871423> (17.07.2019)

El Espectador, 2019 (c)

Distrito lanza aplicación para calcular rutas en bicicleta

<https://www.elespectador.com/noticias/bogota/distrito-lanza-aplicacion-para-calcular-rutas-en-bicicleta-articulo-837546> (02.02.2019)

El Espectador, 2019

Corona entra de lleno en el mercado del cemento

<https://www.elespectador.com/economia/corona-entra-de-lleno-en-el-mercado-del-cemento-articulo-888661> (30.10.2019)

El Espectador, 2020

Colombia, único país de la región que crecerá por encima del 3 %

<https://www.elespectador.com/economia/colombia-unico-pais-de-la-region-que-crecera-por-encima-del-3-articulo-898528> (05.01.2020)

El Nuevo Siglo, 2019 (a)

Los 5 sectores que más aportarán empleo

<https://www.elnuevosiglo.com.co/articulos/01-2019-los-5-sectores-que-mas-aportaran-empleo> (15.01.2019)

El Tiempo, 2019

¿Cómo usar las patinetas eléctricas y en qué sitios de Bogotá hay?

<https://www.eltiempo.com/historias-el-tiempo/patinetas-electricas-en-como-usarlas-388524> (15.07.2019)

El Tiempo, 2020

Despega el segundo tren de cercanías: Regiotram del Norte

<https://www.eltiempo.com/bogota/como-sera-regiotram-del-norte-el-segundo-tren-de-cercanias-de-bogota-y-cundinamarca-490846>
(02.05.2020)

evaneos, 2018

Fortbewegen in Kolumbien?

<https://www.evaneos.de/kolumbien/reisen/tipps/9879-offentlicher-verkehr-in-kolumbien/> (26.06.2017)

Expo Camacol, 2020

<https://www.expocamacol.com/> (2020)

Expoconstrucción, 2019

<https://expoconstruccionyexpodisen.com/en> (2019)

Fedesarrollo, 2019

Tendencia Económica. Informe Mensual de Fedesarrollo. No. 193

<https://www.repository.fedesarrollo.org.co/handle/11445/3706> (07.02.2019)

Feria Expo Solar, 2020

<https://feriaexposolar.com/en/home-3/> (2020)

Feria Internacional Industrial Bogotá, 2020

<https://feriainternacional.com/en/> (2020)

Feria de Transporte Verde, 2019

<https://www.feriatransporteverde.com/> (2019)

Findeter, 2020

Resultado de la Consulta

<https://www.findeter.gov.co/loader.php?IServicio=Convocatoria&ITipo=ultimasConvocatorias> (2020)

FISE, 2019

<https://www.fise.co/en>

FMI, 2020

Gallego Abogados, 2019

Kolumbien – seine rechtlichen Rahmenbedingungen

GOV.CO, 2020

Trafico Portuario Marítimo En Colombia vigencia 2016 a diciembre 2019

<https://www.datos.gov.co/Transporte/Trafico-Portuario-Mar-timo-En-Colombia-vigencia-20/5r3g-zv5z/data> (2020)

Grin, 2020

<https://support.ongrin.com/hc/es> (2020)

GTAI, 2020

Kolumbien droht Rezession durch Covid-19

<https://www.gtai.de/gtai-de/trade/specials/special/kolumbien/kolumbien-droht-rezession-durch-covid-19--235660>

(21.04.2020)

GTAI, 2019 (a)

Wirtschaftsdaten Kompakt Kolumbien

<https://www.gtai.de/gtai-de/trade/broschueren/wirtschaftsdaten-kompakt/kolumbien/wirtschaftsdaten-kompakt-kolumbien-179926>

(26.11.2019)

GTAI, 2019 (b)

Wirtschaftsdaten kompakt –Deutschland

<https://www.gtai.de/gtai-de/trade/broschueren/wirtschaftsdaten-kompakt/deutschland/wirtschaftsdaten-kompakt-deutschland-156580>

(26.11.2019)

GTAI, 2019 (c)

Wirtschaftsausblick - Kolumbien (Mai 2019), Wirtschaft entwickelt sich wieder besser

<https://www.gtai.de/gtai-de/trade/wirtschaftsumfeld/wirtschaftsausblick/kolumbien/wirtschaftsausblick-kolumbien-mai-2019--1024644>

(06.06.2019)

GTAI, 2019 (d)

Richtungswechsel in Kolumbiens Handelspolitik

<https://www.gtai.de/gtai-de/trade/branchen/branchenbericht/kolumbien/richtungswechsel-in-kolumbiens-handelspolitik-21940>

(02.08.2019)

GTAI, 2019 (e)

Megaprojekte in Kolumbiens Verkehrsinfrastruktur

<https://www.gtai.de/gtai-de/trade/branchen/branchenbericht/kolumbien/megaprojekte-in-kolumbiens-verkehrsinfrastruktur-21406>

(10.01.2019)

GTAI, 2019 (f)

SWOT-Analyse - Kolumbien (Mai 2019)

<https://www.gtai.de/gtai-de/trade/wirtschaftsumfeld/swot-analyse/kolumbien/swot-analyse-kolumbien-mai-2019--102448> (06.06.2019)

GTAI, 2019 (g)

Branchencheck - Kolumbien (Mai 2019), Sektorübergreifend eine gute Entwicklung

<https://www.gtai.de/gtai-de/trade/branchen/branchencheck/kolumbien/branchencheck-kolumbien-mai-2019--102452> (06.06.2019)

GTAI, 2018 (a)

Wirtschaftsausblick – Kolumbien (November 2018)

<https://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/Maerkte/Wirtschaftsklima/wirtschaftsausblick.t=wirtschaftsausblick--kolumbien-november-2018,did=2194408.html#container> (13.08.2019)

GTAI, 2018 (b)

Investitionsklima in Kolumbien 2018

<https://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/Maerkte/Geschaeftspraxis/investitionsklima-und-risiken.t=investitionsklima-in-kolumbien.did=1991202.html> (13.08.2019)

GTAI, 2018 (f)

Investitionsklima in Kolumbien, Ausländische Investitionen steigen wieder

<https://www.gtai.de/gtai-de/trade/wirtschaftsumfeld/investitionsklima/kolumbien/investitionsklima-in-kolumbien-14968> (14.09.2018)

Infraestructura, 2020

<http://www.infraestructura.org.co/15congreso/> (2020)

Invest in Bogotá, 2019

Clima de negocios en Colombia y Bogotá

<https://es.investinbogota.org/por-que-bogota/clima-de-negocios-en-colombia-y-bogota> (02.09.2019)

Invest in Bogotá, 2020

Materiales de construcción

<https://es.investinbogota.org/sectores-de-inversion/materiales-de-construccion> (31.03.2020)

INVIAS (Instituto Nacional de Vías), 2019

Clasificación de las Carreteras

<https://www.invias.gov.co/index.php/informacion-institucional/2-principal/2706-clasificacion-de-las-carreteras> (2019)

Kühne & Nagel, 2019

Sports consumers in Latin America duly supplied through partnership between Decathlon and Kuehne + Nagel

<https://newsroom.kuehne-nagel.com/sports-consumers-in-latin-america-duly-supplied-through-partnership-between-decathlon-and--kuehne--nagel/> (29.07.2019)

Latam Mobility Summit, 2020

<https://www.latamobility.com/summits/?lang=en> (2020)

La Nota Económica, 2019

Entre la aceleración local y los nubarrones globales

<http://lanotaeconomica.com.co/economia/para-donde-va-la-economia-nacional-y-global.html> (02.09.2019)

La República, 2019

Regiotram de Occidente fue licitado y empezará preconstrucción en enero de 2020

<https://www.larepublica.co/economia/regiotram-de-occidente-fue-licitado-y-empezara-preconstruccion-en-enero-de-2020-2947478> (24.12.2019)

La República, 2020

Desempeño reciente del sector construcción y perspectivas 2020

<https://www.larepublica.co/analisis/anif-2941063/desempeno-del-sector-construccion-y-perspectivas-2020-2991939> (15.04.2020)

Metro de Bogotá

Historia

<http://metrodebogota.gov.co/historia>

NAMA, 2020

Colombia – Building an Enabling Environment to Develop Electricity-Based Mobility

<https://www.nama-facility.org/projects/colombia-building-an-enabling-environment-to-develop-electricity-based-mobility/> (2020)

Plan Maestro de Transporte Intermodal, 2017

Ministerio de Transporte, Gobierno de Colombia, Vicepresidencia

<http://www.vicepresidencia.gov.co/programas/Documents/PMTI.pdf> (08.09.2017)

Portafolio, 2020 (a)

Listo contrato del Regiotram que iniciaría obras en 3 meses

<https://www.portafolio.co/economia/infraestructura/listo-contrato-del-regiotram-que-iniciaria-obras-en-3-meses-536928> (07.01.2020)

Portafolio, 2020 (b)

El transporte de carga sólida en el país creció 5% en 2019

<https://www.portafolio.co/economia/el-transporte-de-carga-solida-en-el-pais-crecio-5-en-2019-537552> (28.01.2020)

Portafolio, 2020 (c)

Este año entregarán las tres primeras vías 4G completas

<https://www.portafolio.co/economia/infraestructura/movilidad-transporte-este-2020-entregaran-vias-4g-completa-infraestructura-vial-536974> (08.01.2020)

Portafolio, 2020 (d)

Los siete puentes ‘insignia’ ya culminados y los 10 que faltan

<https://www.portafolio.co/economia/infraestructura/los-siete-puentes-insignia-ya-culminados-y-los-10-que-faltan-536643> (17.12.2019)

Portafolio, 2020 (e)

¿Por qué Bogotá lidera el ciclismo urbano en América Latina?

<https://www.portafolio.co/tendencias/por-que-bogota-lidera-el-ciclismo-urbano-en-america-latina-536988> (10.01.2020)

Portafolio, 2020

Refuerzan dragados en los principales puertos del país

<https://www.portafolio.co/economia/infraestructura/refuerzan-dragados-en-los-principales-puertos-del-pais-538914> (10.03.2020)

Portafolio, 2020

Vehículos: el poder de los pesos pesados

<https://www.portafolio.co/tendencias/vehiculos-el-poder-de-los-pesos-pesados-539744> (08.04.2020)

Portafolio, 2020

Exportaciones colombianas cayeron 5,7% en 2019

<https://www.portafolio.co/economia/exportaciones-colombianas-en-2019-537762> (04.02.2020)

Portafolio, 2019 (a)

Producción industrial en Colombia creció 2,9% durante 2018

<https://www.portafolio.co/economia/produccion-industrial-en-colombia-crecio-2-9-durante-2018-526331> (13.08.2019)

Portafolio, 2019 (b)

<https://www.portafolio.co/economia/infraestructura/trazan-hoja-de-ruta-para-obras-que-siguen-a-la-generacion-4g-525761> (14.02.2019)

Portafolio, 2019 (c)

ExpoBike: la vitrina del ciclismo

<https://www.portafolio.co/tendencias/expobike-la-vitrina-del-ciclismo-535089> (29.10.2019)

Portafolio, 2019

Innovación, componente clave para el desarrollo portuario

<https://www.portafolio.co/economia/innovacion-componente-clave-para-el-desarrollo-portuario-535137> (30.10.2019)

Portal Portuario, 2019

Colombia: Plan Nacional de Desarrollo incrementará en 30% el transporte fluvial por el Río Magdalena

<https://portalportuario.cl/colombia-plan-nacional-de-desarrollo-incrementara-en-30-el-transporte-fluvial-por-el-rio-magdalena/> (06.06.2019)

Presidencia, 2019

Presidente Iván Duque aseguró que el Gobierno está listo para participar en la integración regional de la costa Caribe para el tren de cercanías

<https://id.presidencia.gov.co/Paginas/prensa/2019/190711-Presidente-Ivan-Duque-Gobierno-esta-listo-participar-integracion-regional-costa-Caribe-tren-cercanias.aspx> (11.07.2019)

Procolombia, 2019

Cómo Importar Maquinaria en Colombia

<https://www.inviertaencolombia.com.co/como-invertir/como-importar-maquinaria.html> (2020)

Procolombia, 2020

Régimen Tributario Colombiano

https://www.inviertaencolombia.com.co/CAP7-Regimen_Tributario_Colombiano.pdf (2020)

Standard and Poors, 2020

Listado de Calificaciones por Emisor en América Latina de S&P Global Ratings; S. 31

https://www.standardandpoors.com/es_LA/web/guest/regulatory/ratings-lists (15.01.2020)

Super Transporte

Port Traffic Statistics In Colombia

<https://www.supertransporte.gov.co/index.php/superintendencia-delegada-de-puertos/estadisticas-traffic-portuario-en-colombia/> (2020)

TRAFIC, 2019

<http://traficlatinoamerica.com/> oder <https://plazamayor.com.co/eventos/trafic-latinoamerica-2019/?lang=en> (2019)

Transamerika, 2020

Kolumbien

<http://www.transamerika.org/pages/kolumbien.php> (2019)

Transmilenio, 2020

Primer bus eléctrico del SITP ya se encuentra en Bogotá

<https://www.transmilenio.gov.co/publicaciones/151552/primer-bus-electrico-del-sitp-ya-se-encuentra-en-bogota/> (23.12.2019)

Treid Colombia, 2020

<http://www.treid.co/> (2020)

UNCOMTRADE, 2020

Database

<https://comtrade.un.org/data/> (2020)

UNHCR, 2020

GIFMM Colombia: Reporte Situacional - Diciembre 2019 (ES)

<https://data2.unhcr.org/es/documents/download/73776> (12.2019)

Valora Analytik, 2020

Producción y despachos totales de cemento en Colombia aumentaron más de 4% en 2019

<https://www.valoraanalitik.com/2020/01/30/produccion-y-despachos-totales-de-cemento-en-colombia-aumentaron-mas-de-4-en-2019/>
(30.01.2020)

Valora Analytik, 2019

En 2020, John Lain Group comprará nuevas obras de infraestructura en Colombia

<https://www.valoraanalitik.com/2019/10/30/en-2020-john-lain-group-comprara-nuevas-obras-de-infraestructura-en-colombia/>
(30.10.2019)

Ventura Group

Cuánto se debe invertir en los puertos de Colombia

<https://www.venturagroup.com/inversion-puertos-colombia/> (28.08.2019)

Vicepresidencia, 2019

Infraestructura y Competitividad

<https://mlr.vicepresidencia.gov.co/Bloques%20Tematicos/Infraestructura/Infraestructura.html> (2019)

Vicepresidencia, 2020

Infraestructura y Competitividad

<https://mlr.vicepresidencia.gov.co/Bloques%20Tematicos/Infraestructura/Infraestructura.html> (2020)

Vicepresidencia, 2019

Infraestructura e Hidrocarburos, motores de la economía, se comprometen con los Pactos por el crecimiento

<https://mlr.vicepresidencia.gov.co/Paginas/prensa/2019/Infraestructura-e-Hidrocarburos-motores-de-la-economia-se-comprometen-con-los-Pactos-por-el-crecimiento.aspx> (01.11.2019)

Vicepresidencia, 2019

Presidente Iván Duque aseguró que el Gobierno está listo para participar en la integración regional de la costa Caribe para el tren de cercanías

<https://id.presidencia.gov.co/Paginas/prensa/2019/190711-Presidente-Ivan-Duque-Gobierno-esta-listo-participar-integracion-regional-costa-Caribe-tren-cercanias.aspx> (11.07.2019)

Weltbank, 2019

<https://lpi.worldbank.org/> (2019)

World Energy Council, 2019

<https://www.energycolombia.org/movilidadelctrica3/> (2019)

Bildnachweis

Bilder: folotia.com

www.ixpos.de/markterschliessung

www.bmwi.de