



Bundesministerium
für Wirtschaft
und Energie



MITTELSTAND
GLOBAL
MARKTERSCHLIESSUNGS-
PROGRAMM FÜR KMU

Zielmarktanalyse Kolumbien

Nachhaltige Mobilität und Logistik

Kooperationspartner



Durchführer



Impressum

Herausgeber

Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi)
Öffentlichkeitsarbeit
11019 Berlin
www.bmwi.de

Text und Redaktion

Dr. Linda von Delhaes-Guenther
Paul Smerda
Katharina Heymann
Lucas Wiegand
Sophie Schiefer
Thorsten Kötschau
Diana Pantaleón

redaktionelle Bearbeitung

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

Deutsch-Kolumbianische Industrie- und Handelskammer
Cra. 13 # 94-40
Bogotá, Kolumbien

Stand

November 2021

Die Studie wurde im Rahmen des BMWi-Markterschließungsprogramms für das Projekt Nachhaltige Mobilität und Logistik in Kolumbien 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.

Inhalt

Executive Summary	6
1 Kolumbien: Sozioökonomische, politische und gesellschaftlich-kulturelle Faktoren	8
1.1 Land und Bevölkerung	8
1.1.1 Geografie und Klima	8
1.1.2 Bevölkerung, Sprachen und Religion	9
1.1.3 Geschichte.....	10
1.2 Wirtschaft.....	11
1.2.1 Wirtschaftsleistung.....	11
1.2.2 Wirtschaftliche Struktur.....	16
1.2.3 Außenhandel und Investitionen	18
1.2.4 Herausforderungen der kolumbianischen Wirtschaft.....	19
1.3 Politik	20
1.3.1 Politisches System und Innenpolitik	20
1.3.2 Außenpolitik und diplomatische Beziehungen	20
1.3.3 Konflikt: Drogenhandel und -bekämpfung.....	22
1.3.4 Konflikt: Guerilla und Paramilitärische Gruppen	22
1.4 SWOT- Analyse	22
2 Nachhaltige Mobilität in Kolumbien.....	24
2.1 Aktuelle Situation in der kolumbianischen Mobilitätsbranche.....	25
2.1.1 Straßennetz in Kolumbien	25
2.1.2 Bahnnetz in Kolumbien.....	27
2.1.3 Flughäfen und Luftverkehr	29
2.1.4 Seehäfen und Schiffsverkehr	31
2.1.5 Öffentliche Verkehrsmittel	33
2.1.6 Fahrradverkehr.....	33
2.1.7 Elektromobilität.....	34
2.2 Infrastrukturmanagement, Transport und Logistik.....	36
2.3 Verkehrssicherheit	36
2.4 Energieversorgung und Stromnetz	36
2.5 Der lokale Markt für Mobilitätslösungen in Kolumbien	37
2.5.1 Lokales kolumbianisches Angebot an Mobilitätslösungen.....	37
2.5.2 Lokale Nachfrage nach Mobilitätsdienstleistungen	38
2.6 Chancen für deutsche Mobilitätsunternehmen in Kolumbien	39
3 Markteintritt in die kolumbianische Mobilitätsbranche.....	42
3.1 Markteintrittsstrategien in der Mobilitätsbranche.....	42
3.2 Relevantes Rechtssystem, Handelsvorschriften und Wareneinfuhr.....	43
3.2.1 Handelsvorschriften	43

3.2.2	Wareneinfuhr.....	45
4	Businesskultur in Kolumbien	46
5	Branchenrelevante Messen und Kongresse	48
5.1	Branchenrelevante Messen.....	48
5.2	Branchenrelevante Kongresse	48
6	Relevante Adressen und Institutionen	49
6.1	Deutsche und Europäische Einrichtungen	49
6.2	Ministerien und staatliche Einrichtungen.....	50
6.3	Kolumbianische Branchenverbände und Einrichtungen.....	50
7	Quellen	51

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Karte Kolumbien.....	8
Abbildung 2: Verteilung der Bruttowertschöpfung nach Wirtschaftssektor (2020).....	17
Abbildung 3: Handelsabkommen Kolumbien.....	19
Abbildung 4: Straßennetz Kolumbien.....	26
Abbildung 5: Schienennetz Kolumbien.....	28
Abbildung 6: Ausbau Binnenschifffahrt, Häfen und Zugnetz.....	32
Abbildung 7: Markenverteilung Elektroautos.....	35

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Länderinformationen.....	9
Tabelle 2: Die 12 größten Metropolregionen Kolumbiens.....	10
Tabelle 3: Wirtschaftsdaten Deutschland und Kolumbien im Vergleich.....	12
Tabelle 4: Doing-Business Rating.....	14
Tabelle 5: Regionale Verteilung wichtiger Wirtschaftszweige in Kolumbien.....	17
Tabelle 6: Außenhandel (Waren) Kolumbiens.....	18
Tabelle 7: Außenhandel Deutschland Kolumbien (2021).....	19
Tabelle 8: SWOT Analyse Kolumbien (Stand: Juni 2021).....	23
Tabelle 9: Investitionspläne Flughäfen.....	30

Abkürzungsverzeichnis:

AEC	Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia – Ejército del Pueblo „Revolutionäre Streitkräfte Kolumbiens – Volksarmee 5, 10, 21, 22
Asociación de Estados del Caribe 20	
ANDI	FDN
Asociación Nacional de Empresarios de Colombia 14, 50	Financiera del Desarrollo Nacional) 6, 40
BIP	GTAI
Bruttoinlandsprodukt 11, 12, 14, 15, 16, 17, 23, 37, 54	Germany Trade & Invest 5, 10, 11, 12, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 23, 24, 26, 28, 30, 35, 36, 37, 38, 39, 41, 42, 44, 47, 48, 52, 53, 54
CAF	IWF
Corporacion Andina de Fomento 30	Internationaler Währungsfonds 5, 15, 16
CAN	kWh
Comunidad Andina de Naciones, dt. Andengemeinschaft 19, 20, 49	Kilowattstunde 35
CEPAL	OECD
Wirtschaftskommission für Lateinamerika und die Karibik (spanisch)	engl. Organisation for Economic Co-operation and Development 5, 19
Comisión Económica para América Latina y el Caribe 14	ÖPNV
CISG	Öffentlicher Personennachverkehr 6, 39
United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods 42	S.A.S
COP	Sociedad por Acciones Simplificada 28, 43
Kolumbianischer Peso 9, 12, 33, 57	SITP
CPI	Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá (dt. öffentliches integriertes Transportsystem von Bogota) 33
Corruption Perception Index 12	SWOT
DIAN	Strengths-Weaknesses-Opportunities-Threats 22, 23, 54
Departamento de Impuestos y Aduanas Nacionales 44	TCV
ELN	Valle del Cauca 6, 40
Ejército de Liberación Nacional (dt. Nationale Befreiungsarmee) 10, 21, 22	TEU
EU	Twenty Foot Equivalent Unit). 30, 37
Europäische Union 13, 19, 20, 21, 22, 23, 48	UNASUR
FARC	Union Südamerikanischer Nationen 10, 20
FARC	

UNSPSC

United Nations Standard Products and Services Code 41

UPME

Unidad de Planeación Minero Energética 34

USD

US-Dollar 6, 12, 14, 15, 16, 17, 18, 20, 24, 26, 27, 28, 30,
31, 36, 37, 38, 39, 40, 57

Executive Summary

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

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 Prozent verzeichnen. Zwar brach die Wirtschaft im Jahr 2020 aufgrund der Coronapandemie um 6,8 Prozent ein, allerdings erwartet das Wirtschaftsforschungsinstitut Fedesarrollo dieses Jahr bereits wieder ein Wirtschaftswachstum von rund 4,8 Prozent. Insbesondere in den kommenden Jahren ist laut einer Prognose des Internationalen Währungsfonds (IWF) mit einem jährlichen Wachstum von 4 Prozent zu rechnen.¹ Damit liegt Kolumbien weit über dem Durchschnitt seiner Nachbarländer. Des Weiteren profitierte Kolumbien in den vergangenen Jahren laut Standard and Poor's sowie Moody's von seiner hohen Investitionssicherheit und liegt laut Weltbank im Punkt Investitionsschutz an erster Stelle in Lateinamerika.

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

Ein besonderer Schwerpunkt liegt dabei auf der nachhaltigen Mobilität, besonders in den großen Städten des Landes. So wird in der Hauptstadt eine Art Hybridantrieb angestrebt. Aufgrund enormer Staus und sehr hoher Feinstaubbelastung besteht in der Stadt Bogotá, die zudem laut Weltbank über den fünftschlechtesten Verkehr weltweit verfügt, besonderer Handlungsbedarf in Richtung nachhaltige Mobilität. Neben der Mobilitätstechnik wird daher im Rahmen des Umbaus des Stadtverkehrs auch erhöhter Bedarf an Verkehrsleitsystemen und Straßenbeleuchtung bestehen.

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

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

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

Die nationale Regierung hat den rechtlichen Rahmen dafür gelegt, dass in Zukunft vermehrt nachhaltige Mobilitätssysteme eingeführt werden. Bedeutende Investitionen werden insbesondere in die Elektromobilität im ÖPNV getätigt werden. Für die Erneuerung der Busflotten von 15 Städten wird mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von 2,02 Mrd. USD gerechnet. Experten der Nationalen Planungsabteilung gehen von der Anschaffung von 5.660 Elektrobussen in den Jahren 2021-2026 aus.

Diese Bedarfe sind wie folgt aufgeteilt:

- i. Doppelgelenkbusse: 937 Einheiten, 17 Prozent

¹ GTAI, 2021, <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/wirtschaftsumfeld/wirtschaftsausblick/kolumbien/wirtschaft-im-andenstaat-wieder-auf-wachstumskurs-255268>

- ii. Gelenkbusse 383 Einheiten, 7 Prozent
- iii. Standardbusse 1.665 Einheiten, 29 Prozent
- iv. Busetones 2.675 Einheiten, 47 Prozent

Da nicht nur die Erneuerung der bereits bestehenden Busse notwendig ist, sondern auch eine größere Anzahl an Bussen benötigt wird, um der wachsenden Nachfrage in den kommenden Jahren Rechnung zu tragen, sollen weitere 2,16 Mrd. USD in schätzungsweise 5.900 Elektrobusse investiert werden.

In den kommenden Jahren werden ebenfalls hohe Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur getätigt. Im Folgenden werden einige der umfangreichsten Projekte dargestellt.

- i. Das Projekt des Pendlerzugs Valle del Cauca (TCV) befindet sich noch in der Vorbereitungsphase und hat seine Vormachbarkeitsstudien abgeschlossen. Sein Hauptsponsor ist die Regierung vom Valle del Cauca. Das FDN (Financiera del Desarrollo Nacional) definiert derzeit die Bedingungen für die Auftragsvergabe für die Machbarkeitsstudien und die technische Struktur des Projekts, die im ersten Quartal 2021 in Auftrag gegeben werden soll.
- ii. Das Projekt des Eisenbahnkorridors La Dorada-Chiriguaná wird von der ANI gesponsert und befindet sich in der letzten Phase seiner Strukturierung durch das FDN.
- iii. Das Projekt Metroligero Avenida 80 Medellín hat im Laufe des Jahres 2020 bedeutende Fortschritte gemacht, so dass es zusätzlich zu den technischen Studien bereits die Genehmigung von Finanzmitteln der Nation und der Stadt Medellín hat. Aus diesem Grund und in Anbetracht der Tatsache, dass die Empresa Metro de Medellín über umfangreiche vertragliche Erfahrungen mit dieser Art von Projekten verfügt, bietet dieses Projekt kurzfristig interessante Möglichkeiten.
- iv. Das Projekt des Ausbaus der U-Bahn von Bogotá, die Linie Engativá-Suba, wird durch das Bürgermeisteramt der Stadt über die Empresa Metro de Bogotá verantwortet. Das Projekt besteht in der Erweiterung des U-Bahn-Systems im Westen der Stadt. Am Ende des ersten Quartals 2021 soll die Vormachbarkeitsphase abgeschlossen werden.
- v. Das Projekt Tren Cercanías Norte Bogotá (Regiotram Norte) wird von der Regierung des Bundesstaates Cundinamarca über die regionale Eisenbahngesellschaft gesponsert. Ende Ende 2019 wurde das Projekt Regiotram de Occidente vergeben, das Bogotá mit Funza-Mosquera-Madrid und Facatativá verbindet. Es wird an einem ähnlichen Projekt gearbeitet, um eine neue Linie im Norden zu bauen, die Zipaquirá erreichen wird. Gegenwärtig werden Fortschritte bei den Machbarkeitsstudien und der Strukturierung des Projekts erzielt.
- vi. Für die Entwicklung des Projekts Antioquia-Eisenbahn ist die "Promotora Ferrocarril de Antioquia" zuständig, ein 2016 gegründetes Unternehmen, dessen Partner öffentliche Einrichtungen sind: das Gouverneursamt des Bundesstaates Antioquia (28 Prozent), das Institut für die Entwicklung von Antioquia (24 Prozent), der Großraum Valle del Aburrá (24 Prozent) und das Unternehmen Metro de Medellín (24 Prozent). Das Projekt ist ein regionales Bestreben, das darauf abzielt, das Eisenbahnnetz von Antioquia zu rehabilitieren und zu modernisieren und Fracht vom Zentrum des Departements zum Magdalena Medio (Puerto Berrio) zu befördern, wo sie per Schiff oder Zug zu den Häfen am Atlantik fahren kann.

1 Kolumbien: Sozioökonomische, politische und gesellschaftlich-kulturelle Faktoren

1.1 Land und Bevölkerung

1.1.1 Geografie und Klima

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



Abbildung 1: Karte Kolumbien

<https://www.liportal.de/kolumbien/ueberblick/#c2640>

Kolumbien ist mit einer Fläche von 1,138 Mio. km² über dreimal so groß wie Deutschland, liegt im Zentrum Lateinamerikas und verfügt über Grenzen mit Panama, Venezuela, Brasilien, Peru und Ecuador.² Das Land hat ca. 2.900 km Küste, davon sind 1.600 km am atlantischen und 1.300 km am pazifischen Ozean. Wie man in Abbildung 1 erkennen kann, ist Kolumbien in 32 Provinzen gegliedert mit Bogotá als „Distrito Capital“. Sie sind verantwortlich für die wirtschaftliche und soziale Entwicklung in ihrer jeweiligen Gebietskörperschaft.³ Diese sogenannten „departamentos“ bestehen aus weiteren Gemeinden, die jeweils von einem „alcalde“, einem Bürgermeister, geführt werden.⁴

Durch den Nationalen Entwicklungsplan 2018-2022, den Fahrplan der Regierung für die Amtszeit des derzeitigen Präsidenten, werden verschiedene soziale, politische und ökonomische Aspekte hervorgehoben. So sollen u.a. Armut und Ungleichheit bekämpft, die Wirtschaft stimuliert und die Bildung verbessert werden. Ein weiterer wichtiger Fokus liegt auf der Umwelt und Nachhaltigkeit. Es soll in den Schutz des Klimas und Kolumbiens natürlicher Ressourcen investiert werden. Regenwälder sollen nicht durch Drogenhandel, illegale Aneignung von Land oder eine ungeordnete Ausdehnung der

Landwirtschaft zerstört werden. Insgesamt werden drei Milliarden US-Dollar für den Umweltschutz und nachhaltiges Wachstum eingesetzt.⁵ Auch ist der Plan dahingehend ausgelegt, die in der Agenda 2030 festgelegten Sustainable Development Goals zu erreichen (mehr zur Agenda 2030 in 2.2.1).

² Auswärtiges Amt, 2019, <https://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/laender/kolumbien-node/kolumbien/201514>

³ Auswärtiges Amt, 2019, <https://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/laender/kolumbien-node/-/212762>

⁴ Kolumbien.de, 2019, <https://kolumbien.de/politik/>

⁵ Colombiareports, 2019, <https://colombiareports.com/colombias-president-duque-launches-4-year-development-plan/>

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

Offizieller Name	Republik Kolumbien - República de Colombia
Staats- und Regierungsform	Präsidentialdemokratie; Kongress mit zwei Kammern: Senat und Repräsentantenhaus
Staatsoberhaupt und Regierungschef	Iván Duque Márquez, seit 7. August 2018. Amtszeit vier Jahre. Nächste Präsidentschaftswahlen im Frühjahr 2022.
Hauptstadt	Bogotá
Amtssprache	Spanisch; 65 indigene Sprachen; Englisch auf San Andrés und Providencia.
Bevölkerung	50,3 Mio. (2019)
Landeswährung	Kolumbianischer Peso (COP) 1COP=0,00023 EUR (Stand: 03.11.2021)
Telefonvorwahl	+57

Tabelle 1: Länderinformationen

Quelle: Auswärtiges Amt⁶

1.1.2 Bevölkerung, Sprachen und Religion

In Kolumbien leben rund 50 Mio. Menschen. Somit ist Kolumbien das zweitbevölkerungsreichste Land Südamerikas. Die räumliche Verteilung der Bevölkerung ist sehr ungleichmäßig. In der Andenregion, dem zentralen Hochland, leben rund 75 Prozent der Gesamtbevölkerung, während nur 20 Prozent die karibische Küstenregion und 5 Prozent die Region der Pazifikküste, Orinoco, die Inseln und das Amazonas-Gebiet besiedeln.

Kolumbiens Bevölkerung besteht aus 58 Prozent Mestizen, 2 Prozent Weißen, 14 Prozent Nachfahren von Schwarzen und Weißen, 4 Prozent Afrokolumbianern, 3 Prozent Zambos und 1 Prozent indigener Bevölkerung.⁷ Diese indigene Bevölkerung in Kolumbien ist wiederum unterteilt in 87 verschiedene ethnische Gruppen mit über 64 verschiedenen Sprachen.⁸

Das Bevölkerungswachstum ist jahrzehntelang gesunken und lag schließlich 2012 bei 0,9 Prozent. Seitdem konnte jedoch wieder ein erhöhtes Wachstum verzeichnet werden, welches im Jahr 2018 1,5 Prozent und im Jahr 2019 1,2 Prozent und im Jahr 2020 1,1 Prozent betrug.⁹

Der Großteil der Bevölkerung lebt in Städten, wie etwa der Hauptstadt Bogotá, in deren Metropolregion rund 9,9 Mio. Menschen angesiedelt sind.¹⁰ Bogotá gilt als das wirtschaftliche und politische Zentrum Kolumbiens. Diese Region gilt als eine der am schnellsten wachsenden Metropolen Südamerikas. Dies zeigt sich auch an der Masse der dort in den letzten Jahren entstandenen Einzelhandelsgeschäfte und Shopping Malls. Zudem entwickelt sich der Tourismus immer weiter. Die Region ist geprägt von einer Vielzahl kleiner Unternehmen, die etwa 87 Prozent der Wirtschaftsunternehmen in der Region ausmachen. Bogotá ist jedoch auch Sitz für große Unternehmen, wie Ecopetrol, Comcel, Terpel oder ExxonMobil de Colombia. Zusätzlich ist dort auch die größte kolumbianische Bank angesiedelt, Bancolombia, sowie die kolumbianische Börse (Bolsa de Valores de Colombia). Durch den internationalen Flughafen ist Bogotá innerhalb Kolumbiens auch ein guter Ausgangspunkt für den internationalen Handel. Die Stadt ist jedoch nicht nur Verkehrsknotenpunkt, sondern auch das Kultur- und Wirtschaftszentrum des Landes mit Universitäten, Museen und Hochschulen.

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

Weitere Großstädte Kolumbiens sind Medellín, Cali, Barranquilla und Cartagena. Ihre Metropolregionen sind in Tabelle 2 dargestellt. Medellín ist mit rund 4 Mio. Einwohnern in der Metropolregion (ca. 2,4 Mio. in der Stadt) die zweitgrößte Region nach dem

⁶ Auswärtiges Amt, 2019 <https://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/laender/kolumbien-node/kolumbien/201514>

⁷ LIPortal, 2019, <https://www.liportal.de/kolumbien/ueberblick/>

⁸ LIPortal, 2019, <https://www.liportal.de/kolumbien/gesellschaft/>

⁹ Worldbank, 2019, <https://databank.worldbank.org/reports.aspx?source=2&country=COL>

¹⁰ DANE, 2021, www.dane.gov.co/files/investigaciones/poblacion/proyepobla06_20/Municipal_area_1985-2020.xls

¹¹ Fachgruppe Geld, 2019, <https://www.fachgruppe-geld.de/artikel/622/>

Hauptstadtbezirk. Branchenschwerpunkte liegen hier im Bereich Textil, Konfektion, Chemie, Nahrung und Tabak. Cali, als drittgrößte Stadt Kolumbiens, ist bekannt als das ökonomische, industrielle und landwirtschaftliche Zentrum im Südwesten Kolumbiens.¹²

Rang	Metropolregion	Einwohner (2020)
1	Bogotá	9.886.678
2	Medellín	3.952.494
3	Cali	3.151.710
4	Barranquilla	2.123.081
5	Cartagena	1.382.015
6	Bucaramanga	1.160.243
7	Cúcuta	892.732
8	Pereira	717.94
9	Santa Marta	716.569
10	Villavicencio	641.634
11	Ibagué	638.494
12	Valledupar	594.677

Tabelle 2: Die 12 größten Metropolregionen Kolumbiens

Quelle: Statistikamt Kolumbien¹³

Spanisch ist offizielle Landessprache. Als Geschäftssprache gilt daneben auch zunehmend Englisch.¹⁴ Sprachen ethnischer Minderheiten werden in den jeweiligen Regionen als zweite Amtssprache anerkannt. Insgesamt existieren 65 indigene und 2 kreolische Sprachen in Kolumbien.¹⁵

Hauptreligion im Land, die von 80 Prozent der Bevölkerung praktiziert wird, ist der römische Katholizismus.¹⁶ Die starke Dominanz der Kirche zeigt sich nicht nur in ihrem Einfluss auf die kolumbianische Gesellschaft, sondern auch in ihrem Einfluss auf die Politik. So spielt die Konfessionszugehörigkeit bei der Stimmabgabe häufig eine Rolle. Die übrigen 20 Prozent der Bevölkerung setzen sich zusammen aus der wachsenden protestantischen Minderheit sowie synkretischen Mischformen, die ihren Ursprung in den von Indigenen und Afrokolumbianern ausgeübten Kulturen und indigenen Religionen, denen allerdings nur 1 Prozent der Bevölkerung angehören.¹⁷

1.1.3 Geschichte

Durch die Herrschaft des im Jahre 1904 gewählten Präsidenten Rafael Reyes entstand nach langer Zeit der politischen Unruhen und der spanischen Kolonialherrschaft eine neue Ordnung und der Handel und die Produktivität des Landes wurden weiter ausgebaut. Bis 1942 stand Kolumbien unter der Führung der Liberalen, wie Olaya Herrera, Alfonso López und Eduardo Santos. Im Jahr 1948 entfachte sich jedoch ein weiterer Bürgerkrieg durch die Ermordung des liberalen Führers Jorge Eliecer Gaitán. Dies war der Beginn von Unruhen, Krieg und Militärdiktatur. Im Jahr 1957 entstand schließlich die Nationale Front, ein Zweiparteienbündnis aus Liberalen und Konservativen, welches das Land für 20 Jahre regierte.

Einflussfaktoren, wie die kubanische Revolution und Verteilungsgerechtigkeit, führten in Kolumbien zur Bildung von Guerillagruppen, paramilitärischen Selbstverteidigungstruppen und zum Wachstum von Drogenkartellen. Die Kriminalität stieg in diesen Jahren rapide an. Die Konfliktsituation zwischen rechtsextremen paramilitärischen Gruppen und linken Rebellen, meist finanziert durch Drogengelder, prägten das Land. Dies zog Folgen, wie Korruption, Drogenhandel und zahlreiche Tote, mit sich. Nach vielen Verhandlungsversuchen zur Lösung des Konflikts wurde die Armee ausgebaut und die militärischen Aktionen gegen die Guerilla der FARC und die Ejército de Liberación Nacional (ELN, dt. Nationale Befreiungsarmee) unter Alvaro Uribe (2002-2010) ausgedehnt. So konnten sie aus vielen Landesteilen verdrängt werden.

¹² AHK Kolumbien, 2019, <http://www.ahk-colombia.com/kolumbien/staedte/>

¹³ DANE, 2021, www.dane.gov.co/files/investigaciones/poblacion/proyepobla06_20/Municipal_area_1985-2020.xls

¹⁴ GTAI, 2019, http://www.gtai.de/GTAI/Content/DE/Trade/Fachdaten/MKT/2016/05/mkt201605028010_159510_wirtschaftsdaten-kompakt--kolumbien.pdf?v=4

¹⁵ Kolumbien.de, 2019, <https://kolumbien.de/sprache/>

¹⁶ Auswärtiges Amt, 2019, <https://www.auswaertiges-amt.de/de/aussepolitik/laender/kolumbien-node/kolumbien/201514>

¹⁷ LIPortal, 2019, <https://www.liportal.de/kolumbien/gesellschaft/#c6084>

Der kolumbianische Staat, der sich seit der Verfassung von 1991 als sozialer Rechtsstaat in Form einer unitarischen Republik als dezentralisiert, partizipativ und pluralistisch bezeichnet, leidet immer noch an den starken sozio-ökonomischen, kulturellen und regionalen Ungleichheiten innerhalb der Gesellschaft.¹⁸¹⁹

In 2008 wurde die Union Südamerikanischer Nationen (UNASUR) nach dem Vorbild der Europäischen Union gegründet. Ursprüngliche Mitglieder waren Argentinien, Bolivien, Brasilien, Chile, Ecuador, Guyana, Kolumbien, Paraguay, Peru, Suriname, Uruguay und Venezuela. Die Machtübernahmen vieler rechtsgerichteter Regierungen in südamerikanischen Staaten haben diese zahlreiche Integrationsprojekte rückgängig gemacht, bestehende regionale Institutionen geschwächt und die Austritte ihrer Länder vorangetrieben. Aktive Staaten sind derzeit nur noch Bolivien, Guyana, Surinam, Uruguay und Venezuela (zu Kolumbiens Austritt mehr unter 2.3.2).

Das Friedensabkommen, welches im September 2016 von dem damaligen Staatspräsidenten Santos und FARC-Führer Rodrigo Londoño unterschrieben wurde, wurde vom kolumbianischen Volk im Oktober 2016 abgelehnt. Weitere Verhandlungen führten im November zu einem Abkommen, welches von beiden Kammern des Kongresses akzeptiert wurde. Die FARC gründeten Ende 2017 eine eigene politische Partei.²⁰ Der aktuelle Präsident ist der konservative Präsident Iván Duque, welcher mit 53,95 Prozent der Stimmen gegen den linken Kandidaten Gustavo Petro gewann.²¹

1.2 Wirtschaft

1.2.1 Wirtschaftsleistung

Durch die günstige Lage Kolumbiens im Zentrum Südamerikas profitiert das Land von vielen Handelswegen für den Ex- und Import. Ein weiterer wirtschaftlicher Vorteil ist der Reichtum an natürlichen Ressourcen, wie Erdöl, Erdgas, Steinkohle und Edelsteinen. Trotz dieses Reichtums an Ressourcen wurden Wachstum und Entwicklung des Landes durch interne Konflikte, Kriminalität sowie Vetternwirtschaft geschwächt. Die Sicherheitslage hat sich allerdings seit 1990 stetig verbessert.²²

Zwischen 2004 und 2007 wuchs Kolumbiens Wirtschaft um durchschnittlich 6,2 Prozent. Die internationale Wirtschaftskrise beeinflusste die Entwicklung negativ, dies war jedoch nur von kurzer Dauer. Im Jahr 2010 konnte die Entwicklung wieder an Dynamik gewinnen und so lag das Wachstum bei 4,4 Prozent, ein Jahr später stieg es auf 6,6 Prozent.²³

Im Jahr 2015 gab es einen erneuten Dämpfer, verursacht durch die sinkenden Rohstoffpreise, von welchem sich Kolumbiens Wirtschaft momentan wieder erholt. Dieser Aufschwung wird gestützt durch die höheren Erdölpreise und die niedrigen Zinsen.²⁴ Das Wirtschaftsforschungsinstitut Fedesarrollo erwartete vor der Coronakrise für die Jahre bis 2021 ein Wachstum von durchschnittlich über 3 Prozent.²⁵ Im Jahre 2023 sollte die Wirtschaft sogar um rund 4 Prozent wachsen.²⁶

Gründe des steigenden BIP sind der wieder ansteigende Konsum der Haushalte, der 2017 durch eine Erhöhung der Mehrwertsteuer gesunken war sowie die auf im Jahr 2018 3,2 Prozent gesunkene Inflationsrate. Zusätzlich verstärkt das Bevölkerungswachstum durch die Zuwanderung aus Venezuela den Haushaltskonsum. Der Absatz von mittel- und langlebigen Gütern wie Kfz, Möbel, Kleidung und Haushaltselektronik soll nun wieder angekurbelt werden.²⁷

Ein weiterer Grund des steigenden BIP sind die höheren Einnahmen aus Rohstoffexporten, Infrastrukturprojekten und der wachsende Agrarsektor.

In folgender Tabelle 3 werden das BIP, die Inflation und die Arbeitslosenquote im Vergleich zwischen Deutschland und Kolumbien in den Jahren 2015-2019 vor der Coronapandemie dargestellt.

¹⁸ Transamerika, 2019, <http://www.transamerika.org/pages/kolumbien/geschichte.php>

¹⁹ Länder-Lexikon, 2019, https://www.laender-lexikon.de/Kolumbien_Geschichte

²⁰ LIPortal, Kolumbien, 2019, <https://www.liportal.de/kolumbien/geschichte-staat/>

²¹ Tagesschau.de, 2019, <https://www.tagesschau.de/ausland/kolumbien-stichwahl-107.html>

²² Kolumbien.de, 2019 <https://kolumbien.de/wirtschaft/>

²³ Auswärtiges Amt, 2019, <https://www.auswaertiges-amt.de/de/ausenpolitik/laender/kolumbien-node/-/201518>

²⁴ GTAI, November 2018, <http://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/Maerkte/Branchen/branchencheck.t=branchencheck--kolumbien-juni-2018.did=1929810.html#container>

²⁵ GTAI, November 2018, <https://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/Maerkte/Wirtschaftsklima/wirtschaftsausblick,t=wirtschaftsausblick-winter-2017--kolumbien.did=1844730.html#container>

²⁶ GTAI, Mai 2019, <https://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/Maerkte/Wirtschaftsklima/wirtschaftsausblick,t=wirtschaftsausblick--kolumbien-mai-2019.did=2312054.html>

²⁷ GTAI, Mai 2018, <https://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/Maerkte/Wirtschaftsklima/wirtschaftsausblick,t=wirtschaftsausblick--kolumbien-mai-2018.did=1928918.html?view=renderPrint>

Kategorie	Land	2015	2016	2017	2018	2019	2020
BIP-Wachstum (in Prozent)	Deutschland	1,7	1,9	2,2	1,4	0,6	-4,9
	Kolumbien	3,05	2,04	1,77	2,7	3,3	-6,8
BIP pro Kopf (in €)	Deutschland	37.094	38.059	39.259	40.339	39.110	40,071
	Kolumbien	5.572	5.308	5.789	6.118	5.438	/
Inflationsrate (in Prozent)	Deutschland	0,3	0,5	1,7	1,9	1,4	0,4
	Kolumbien	5	7,51	4,31	3,2	4,3	2,5
Arbeitslosenquote (in Prozent)	Deutschland	6,4	6,1	5,7	5,2	5,0	3,8
	Kolumbien	8,93	9,2	9,3	9,1	10,5	15,4

Tabelle 3: Wirtschaftsdaten Deutschland und Kolumbien im Vergleich

Quelle: World Bank²⁸ und GTAI²⁹

Kolumbien verzeichnete in den letzten Jahren ein sehr instabiles BIP-Wachstum. Nach der Krise im Jahr 2016 zeichnete sich jedoch eine Stabilisierung der Konjunktur ab. Das BIP-Wachstum Kolumbiens übersteigt das Wachstum in Deutschland, außer im Jahr 2017. Gleichzeitig verfügt das Land jedoch nur über rund ein Sechstel des BIP pro Kopf Einkommens im Vergleich zu Deutschland. Die Inflationsraten beider Länder näherten sich im Zeitverlauf immer stärker aneinander an. Gab es 2015 noch einen Unterschied von fast 5 Prozentpunkten, ist dieser im Jahr 2018 auf 1,3 Prozentpunkte abgesunken. Die Arbeitslosenquote in Kolumbien war in den letzten Jahren relativ stabil und pendelt seit 2012 zwischen acht und zehn Prozent, während Deutschlands Arbeitslosenquote bis zum Pandemiebeginn kontinuierlich sank. Bedingt durch die Coronapandemie lag die Arbeitslosenquote in Kolumbien im Jahr 2020 bei einem Rekordhoch von rund 16,1 Prozent. Laut verschiedener Prognosen wird jedoch bis ins Jahr 2026 mit einem starken Rückgang auf rund 10 Prozent gerechnet.³⁰

Im Korruptionswahrnehmungsindex, dem Corruption Perceptions Index (CPI), von Transparency International schnitt Kolumbien in 2020 mit einem Wert von 39 (0=sehr korrupt, 100=sehr integer) im internationalen Vergleich mittelmäßig ab. Im regionalen Vergleich lag Kolumbien gleichauf mit Ecuador, der Türkei, und Serbien,³¹ Peru und Panama.³² Auch wenn die Volksabstimmung über die Maßnahmen zur Korruptionsbekämpfung im August 2018 aufgrund mangelnder Wahlbeteiligung scheiterte, war dies ein wichtiger Schritt in Richtung gesunder Demokratie.³³ Transparency International gibt an, dass die breite Ablehnung des jüngsten Steuerreformvorschlags der Regierung zu breiteren Protesten gegen die anhaltenden sozialen, politischen und wirtschaftlichen Ungerechtigkeiten führte. Die Regierung hatte diese nicht ausreichend angegangen, auch nicht durch Versuche, wie die "Nationale Konversation" im November 2019, die Präsident Ivan Duque vorgeschlagen hatte. Zusätzlich wurden die Bürger durch die Pandemie, die eine nie dagewesene Gesundheits- und Wirtschaftskrise ausgelöst hat, stark belastet. Dies spiegelt sich bei mehr als 21 Millionen Menschen wider, welche von Armut betroffen sind sowie der verschärften sozialen Ungleichheit.³⁴

Der kolumbianische Peso ist die offizielle Währung der Republik Kolumbien. Der Wechselkurs für 10000 COP entwickelte sich zwischen Januar 2015 und Juni 2021 von 3,90 USD auf 2,72 USD. In diesen 77 Monaten fiel er um 30,2 Prozent.

Seit 2014 hat der kolumbianische Peso im Vergleich zum US-Dollar stark an Wert verloren, was unter anderem auf den Verfall des Ölpreises ab 2014 zurückzuführen ist. 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 ist der Erdölpreis allerdings auch durch die Coronakrise deutlich gesunken (Ende April 2020: ca. 25 USD pro Barrel), was einen für die Regierung negativen Effekt auf den Wechselkurs hatte (28.04.2020: 4.035 COP je 1 USD), der

²⁸ Worldbank 2020, <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD?locations=CO>

²⁹ GTAI 2021: https://www.gtai.de/resource/blob/9074/6fb750f815f8c199554afbcddcd6a278/GTAI-Wirtschaftsdaten_Mai_2021_Deutschland.pdf

³⁰ Statista, 2021, <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/320942/umfrage/arbeitslosenquote-in-kolumbien/>

³¹ Transparency International 2021, <https://www.transparency.org/en/cpi/2020/index/col#>

³² Transparency International, 2019, <https://www.transparency.org/country/COL>

³³ Stuttgarter Nachrichten, 27.08.2018, <https://www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.kampf-gegen-die-korruption-kolumbiens-demokratie-wird-erwachsen.29301c30-4f45-48a0-b7b3-81e660499567.html>

³⁴ Transparency International, 2021, <https://www.transparency.org/en/press/no-more-deaths-and-violence-colombians-need-to-move-toward-an-informed-and-inclusive-dialogue>

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 Prozent des BIP relativ hoch. Aus diesen Gründen stufte die Ratingagentur Fitch Kolumbien am 1. April 2020 auf BBB- herab.³⁵ Auch in nächster Zeit ist ein Wechselkurs, wie er in 2014 (1 USD entsprach 1.870 COP, 1 EUR entsprach ca. 2.500 COP) existierte, nicht zu erwarten. Derzeit entspricht 1 USD ca. 3.652 COP (Stand 02.06.2021) (1 EUR entspricht ca. 4.3465 COP, Stand 02.06.2021).³⁶

Der konservative Präsident Iván Duque dürfte das Unternehmensumfeld durch Steuererleichterungen für Unternehmen noch optimieren. Bis 2022 soll die Unternehmensbesteuerung auf 30 Prozent sinken, nachdem sie noch in 2017 37 Prozent betrug. Trotz dieser Senkung liegt dieser Steuersatz über dem Durchschnitt in Südamerika. Die Aufnahme Kolumbiens in die Organisation of Economic Cooperation and Development im Mai 2018 führte zur Wiederherstellung des Vertrauens potentieller ausländischer Investoren. Es ist mit einem Anstieg von Investitionen zu rechnen. Nicht nur das Land selbst investiert, auch deutsche Firmen, wie etwa SoWiTec, ein weltweit führender Entwickler für Projekte im Bereich Erneuerbare Energien mit einem Büro in Barranquilla, haben den Wert Kolumbiens als neuen Markt erkannt.³⁷ SoWiTec möchte dort die Solar- und Wind-Projektentwicklung vorantreiben und Teil der lokalen Energiematrix werden. Viele ausländische Firmen, primär aus den USA, Kanada, Großbritannien und Spanien, nutzen Kolumbiens Ressourcen und Arbeitskraft. Beispielsweise investiert Kanada in Kolumbiens Bergbau und Bauholzindustrie. Auch China nimmt Kolumbien zunehmend als wirtschaftlich attraktives Land wahr. Ihre Investitionen fokussieren sich auf die Öl- und Infrastrukturindustrie.³⁸

Einen besonderen Fokus setzt Kolumbien seit Regierungsantritt von Duque (7. August 2018) auf regionale Integration. Besonders mit den Partnerländern der Pazifikallianz (Mitgliedstaaten: Chile, Kolumbien, Mexiko, Peru; Assoziierte Mitglieder: Australien, Kanada, Neuseeland, Singapur) hat Kolumbien eine enge Beziehung aufgebaut. Zusätzlich werden die Beziehungen zur Europäischen Union gefördert. Gestützt wird dieses Vorhaben auch seitens der EU, beispielsweise durch Förderung der Armutsbekämpfung. Hier sind in den letzten zehn Jahren deutliche Fortschritte sichtbar. So hat sich seit 2002 der Anteil der Kolumbianer, die unterhalb der nationalen Armutsgrenze leben, fast halbiert.³⁹ Im Human Development Index, einem Indikator, der die humanitäre Entwicklung in Kategorien, wie Lebenserwartung, Bildungsniveau sowie Pro-Kopf-Einkommen misst, belegt Kolumbien Platz 83 (Stand 2020) mit einem Index von 0,767 (1=hoch, 0=gering). Vergleichbare Länder sind Thailand (79), Peru (79) und Brasilien (84). Unter 188 Ländern rangiert Deutschland dabei auf Platz 6 mit einem sehr hohen Wert von 0,947 (Stand 2020).⁴⁰

Kolumbiens nationaler Entwicklungsplan von 2014-2018 priorisierte den Ausbau der Infrastruktur, der Energie- und Bergbauindustrie und der Bildungs- und Gesundheitssysteme. Dies sollte vom Land unter Beteiligung von privaten Unternehmen finanziert werden. Der Plan zielte darauf ab, die Produktivität kolumbianischer Unternehmen zu steigern, die Entwicklung zur Lösung der sozialen Herausforderungen durch Wissenschaft, Technologie und Innovation zu fördern und eine Basis für zukünftige positive Entwicklungen zu schaffen. Diese Basis beinhaltet die Bereitstellung von Infrastruktur-, Logistik- und Transportdienstleistungen für die territoriale Integration. Der nationale Entwicklungsplan wird durch die Agenda 2030 ausgeweitet.⁴¹ Als Mitglied der UN arbeitet Kolumbien an der Durchsetzung und Erfüllung der Agenda 2030, die von den Mitgliedstaaten der UN verabschiedet wurde. Diese beinhaltet 17 Ziele für eine nachhaltige Entwicklung mit 169 Unterzielen. Hierbei stehen nicht nur die ökologische Dimension, sondern auch die wirtschaftlichen und sozialen Aspekte im Vordergrund.

Um den Stand der Umsetzung der Agenda festzustellen, werden die UN-Mitgliedsstaaten dazu aufgefordert, regelmäßige Überprüfungen durchzuführen und diese beim jährlichen High-Level Political Forum durch Voluntary National Reviews vorzustellen. Wie diese Ziele in den nächsten Jahren realisiert werden, bleibt abzuwarten.⁴²

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 2020) vom guten Geschäftsklima und hohen Investitionsschutz. Von einer Bewertungsskala 1 (beste Qualifikation) bis 190 (niedrigste Qualifikation) nimmt Kolumbien weltweit Platz 67 ein.⁴³ Die Tabelle 4 zeigt die einzelnen Kriterien.

³⁵ GTAI, 2020, <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/specials/special/kolumbien/kolumbien-droht-rezession-durch-covid-19--235660>

³⁶ Finanzen.net, Juni 2021, https://www.finanzen.net/waehrungsrechner/kolumbianischer-peso_USD

³⁷ GTAI, 2019, <https://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/Maerkte/Ausgewaehlte-Publikationen/im-fokus-kolumbien-2018.html>

³⁸ Colombia Reports Data, 2019, <https://data.colombiareports.com/colombia-fdi-statistics/>

³⁹ BMZ, 2019, https://www.bmz.de/de/laender_regionen/lateinamerika/kolumbien/index.html

⁴⁰ UN Development Programme, 2021, <http://hdr.undp.org/en/content/latest-human-development-index-ranking>

⁴¹ Social Watch, 2019, <http://www.socialwatch.org/node/17713>

⁴² 2030agenda.de, 14.08.2017, <https://www.2030agenda.de/de/article/schattenberichte-zur-agenda-2030-beim-hlpf-2017>

⁴³ Doing Business, 2019, <https://www.doingbusiness.org/en/rankings>

	Kolumbien	Mexiko
Kriterien		
Ease of Doing Business Rank	67	60
Firmengründung	95	107
Umgang mit Baugenehmigungen	89	93
Zugang zu Strom	82	106
Grundstücksregistrierung	62	105
Krediterhalt	11	11
Schutz von Kleininvestoren	13	61
Steuerzahlung	148	120
Grenzüberschreitender Handel	133	69
Vertragsdurchsetzung	177	43
Insolvenzregelung	32	33

Tabelle 4: Doing-Business Rating

Quelle: World Bank⁴⁴

Allgemein erhält die Region Lateinamerika und Karibik vom „Doing Business Report“ der World Bank für das Jahr 2020 eine Punktebewertung von 59,1. Im Jahr zuvor waren es 58,8 Punkte. Im regionalen Ranking Lateinamerika und Karibik (nach Einkommen gelistet) steht Kolumbien hinter Mexiko auf Platz zwei. Kolumbien selbst bekam in 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.⁴⁵

Kolumbien befindet sich laut des Corruption Perceptions Index 2020 (von 180 Ländern) auf Platz 92 (im Jahr 2018 auf Rang 99).⁴⁶

Nach einem Anstieg des Bruttoinlandsproduktes (BIP) in Höhe von 3,3 Prozent im Jahr 2019 sagte der IMF voraus, dass die Wirtschaft Kolumbiens im Jahr 2020 um 3,6 Prozent wachsen könnte, was über den Erwartungen für die anderen Länder der Region Lateinamerika lag. Aufgrund der Auswirkungen der Corona-Pandemie sank das BIP Kolumbiens im Jahr 2020 um umgerechnet 6,8 Prozent. Das Tempo des Rückgangs verlangsamte sich jedoch. Wie schnell sich das Land erholen wird, hängt vom weiteren Verlauf der Pandemie und dem Verlauf der Impfungen ab. Wichtig für das Wachstum werden die öffentlichen Ausgaben sein. Die wirtschaftliche Erholung wird sich vor allem in der zweiten Jahreshälfte 2021 festigen, da zu diesem Zeitpunkt die schwächste Bevölkerungsgruppe voraussichtlich bereits geimpft sein wird. Eine Beschleunigung des Wohnungsbaus und Verbesserungen auf dem Arbeitsmarkt werden für die wirtschaftliche Erholung wichtig sein. Für 2021 wird ein Wachstum von 4,8 Prozent erwartet, das teilweise durch einen tiefen statistischen Basiseffekt aus dem Jahr 2020 und in geringerem Maße durch die fortschreitende Dynamik der Wirtschaft angetrieben wird. Im Jahr 2022 wird sich der Aufschwung bei 3,8 Prozent konsolidieren, was mehr durch das BIP-Wachstum am Rande und weniger durch die statistische Basis erklärt wird.⁴⁷

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 waren der Konsum und ausländische Direktinvestitionen. Letztere stiegen zwischen Januar und September 2019 um 25 Prozent und beliefen sich auf 10,8 Mrd. USD. Insgesamt machen die ausländischen Direktinvestitionen 4,57 Prozent des kolumbianischen BIP aus und werden für 2020 auf 7.5 Mrd. USD geschätzt.⁴⁸

⁴⁴ Doing Business, 2020, <https://www.doingbusiness.org/en/data/exploreeconomies/mexico>

⁴⁵ Doing Business, 2019, <https://www.doingbusiness.org/en/rankings>

⁴⁷ BBVAResearch, 2021, <https://www.bbvarresearch.com/en/publicaciones/colombia-gdp-of-2020-economic-recovery-continued-at-a-good-pace/>

⁴⁸ Vgl. El Espectador, 2020, <https://www.elespectador.com/economia/colombia-unico-pais-de-la-region-que-crecera-por-encima-del-3-articulo-898528>

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 Wirtschaft und deren Wachstum im Vordergrund. Die 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.⁴⁹

Auswirkungen der COVID-19 Pandemie

Die COVID-19 Pandemie trifft auch Kolumbien stark. Anfang März 2020 wurde der erste Fall in Bogotá diagnostiziert. Daraufhin reagierte die Regierung früh und energisch auf die Gesundheitskrise. Am 17. März 2020 wurde der Notstand ausgerufen sowie am 23. März 2020 vom Staatspräsident Ivan Duque eine landesweite Quarantäne verordnet. Die Quarantänemaßnahmen waren sehr streng und umfassten Mittel wie Ausgeh- und Verkehrssperren, einen Lockdown der Wirtschaft sowie ein Landeverbot für internationale Flüge. Diese Maßnahmen resultierten folglich in einem Stillstand nahezu sämtlicher Wirtschaftssektoren mit Ausnahme der Unternehmen, die den Grundbedarf garantierten. Nachfrageseitig sanken der Haushaltskonsum um 5,8 Prozent und die Investitionen um 21,2 Prozent. Die öffentlichen Ausgaben hingegen wurden im Zuge eines COVID 19 Hilfsprogrammes um 3,7 Prozent gesteigert. Allerdings wird für das laufende Wirtschaftsjahr 2021 wieder ein Wachstum von 4,8 Prozent erwartet.⁵⁰ Ab Ende April wurden die landesweit ausgerufenen Restriktionen sukzessive gelockert. Abhängig von dem Einfluss des Virus in den unterschiedlichen Bundesstaaten und Städten werden in Kolumbien individuelle Maßnahmen getroffen, um die Ausbreitung des Virus zu entschleunigen.

Laut des IWF brach die Wirtschaft des Landes im Jahr 2020 durch die Corona-Pandemie um 6,8 Prozent ein. Viele Sektoren, insbesondere der Tourismus, Einzelhandel und die Gastronomie litten unter dem fünfmonatigen strikten Lockdown in der Phase von März bis August 2020. Auch die Bauwirtschaft sowie der Rohstoffsektor waren stark betroffen. Kolumbien stand im internationalen Vergleich bezüglich der Fallzahlen zeitweise auf dem 5. Rang, direkt hinter den vergleichsweise viel größeren Staaten, wie USA, Indien, Brasilien und Russland. Demnach war trotz des strikten Lockdowns die Belastung des Gesundheitssystems besonders hoch, wodurch der Spielraum für Investitionen in den nächsten Jahren beschränkt ist.⁵¹ Neben der zu erwartenden Normalisierung des Wirtschaftslebens ab 2022 soll vor allem auch das Konjunkturpaket „Nuevo Compromiso por el Futuro de Colombia“ das Bruttoinlandsprodukt (BIP) ankurbeln. Es sieht 135 Billionen kolumbianische Peso (37,5 Milliarden USD) vor. Dies entspricht etwa 12,5 Prozent des BIP.

Zu den Branchen mit den stärksten Rückgängen gehörten im Jahr 2020 die Bauwirtschaft und der Rohstoffsektor. Letzterer wurde neben den Einschränkungen der Pandemie auch von fallenden Kohle- und Erdölpreisen getroffen. Der Bereich Handel und Dienstleistungen registrierte einen Einbruch von 15 Prozent, wobei die Untersektoren Lufttransport (-54 Prozent) und Hotel- und Gastgewerbe (-37 Prozent) am meisten betroffen waren.

Das verarbeitende Gewerbe konnte im Dezember 2020 nach neun negativen Monaten in Folge wieder einen Anstieg seiner Produktionstätigkeit vorweisen (+1,5 Prozent gegenüber Dezember 2019). Die Landwirtschaft war als essenzieller Sektor für die Nahrungsmittelproduktion von dem Lockdown ausgenommen und konnte dank einer stabilen Nachfrage 2020 deutlich expandieren. Durch das anlaufende Impfprogramm und aktuell geringere Fallzahlen entspannt sich die Lage in Kolumbien zusehends. Die Einreise und Bewegung im Land unterliegen bestimmten Vorschriften.⁵²

Land- und Seegrenzen Kolumbiens sind zu den Lateinamerikanischen Nachbarstaaten Panama, Ecuador, Peru und Brasilien hin wieder geöffnet.⁵³ Trotz des eingeschränkten Personen- sowie Warenverkehr auf dem globalen Markt während der Pandemie, sowie der aktuellen Disruptionen globaler Lieferketten werden weiterhin Investitionsprojekte im Bereich der Seefahrt umgesetzt und forciert. Trotz Pandemie wurden beim Colombia Investment Summit (CIS), der vom 20.10.2021-26.10.2021 in Bogota stattfand, wurden über 150 Investitionsprojekte im Wert von 6,9 Mrd. EUR für die nahe Zukunft, unter anderem aus dem Bereich des Hafenausbaus und der Hafenmodernisierung, sowie des Ausbaus der Binnenschifffahrt vorgestellt.⁵⁴

⁴⁹ Vgl. ANDI, 2019, http://www.andi.com.co/Uploads/BALANCE_Prozent202019_Prozent20PERSPECTIVAS_Prozent202020_Prozent20FINAL.pdf

⁵⁰ WKO, 2021, <https://www.wko.at/service/aussenwirtschaft/die-kolumbianische-wirtschaft.html>

⁵¹ GTAI, 2021, <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/branchen/branchenbericht/kolumbien/laenderprofil-und-auswirkungen-von-covid-19-580242>

⁵² GTAI, 2021, <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/specials/special/kolumbien/pandemielage-entspannt-sich-235660>

⁵³ <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/specials/special/kolumbien/einschraenkungen-im-personen-und-warenverkehr-541556>

⁵⁴ https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20211019_OTS0120/colombia-investment-summit-kolumbien-peilt-investitionen-in-hoehe-von-acht-milliarden-us-dollar-an-foto

1.2.2 Wirtschaftliche Struktur

Kolumbiens Wirtschaft orientiert sich an marktwirtschaftlichen Grundsätzen, leidet jedoch immer wieder unter Defiziten in der Infrastruktur und der teilweise fehlenden Transparenz des Staates. Wichtige Branchen sind die Landwirtschaft und Industrie, Dienstleistung, Tourismus, Öl- und Erdgasförderung sowie der Bergbau.⁵⁵

Dienstleistungen sowie das verarbeitende Gewerbe machen jedoch im Land den Großteil des Bruttoinlandsprodukts (BIP) aus. Rohstoffe sind wichtig für den Export. Allerdings verzeichnet Kolumbiens Wirtschaftsstruktur derzeit eine Veränderung. Während der Bergbau und das verarbeitende Gewerbe an Bedeutung verlieren, setzt das Land zunehmend auf Landwirtschaft und Digitalisierung. Ein gesteigerter Konsum kurbelt die Wirtschaft an. Die großen Metropolen sind die relevanten Wirtschaftszentren, während entlegene Regionen tendenziell arm und strukturell schwach sind.

Mit rund 50 Millionen Einwohnern bietet das Land den drittgrößten Markt in Lateinamerika direkt hinter Brasilien und Mexiko. Die Volkswirtschaft Kolumbiens erwirtschaftete im Jahr 2019 insgesamt 323,8 Milliarden USD. Damit belegte Kolumbien laut des Internationalen Währungsfonds (IWF) im internationalen Vergleich Platz 38, sowie innerhalb des Lateinamerikanischen Kontinents den 4. Platz.⁵⁶

Ein wichtiger Bestandteil des verarbeitenden Gewerbes ist insbesondere die Erzeugung von chemischen und pharmazeutischen Produkten. Bedeutende Industriezentren in diesen Bereichen liegen in den großen Metropolen des Landes Bogotá, Medellín und Cali sowie in den Küstenstädten Cartagena und Barranquilla. Die Chemie- und Pharmaindustrie sind allerdings auch von Importen abhängig, gerade aus Deutschland. Insgesamt sind die Importe von Konkurrenzprodukten im verarbeitenden Gewerbe seit 2015 leicht zurückgegangen.

Vor allem die Abwertung des Pesos aufgrund der niedrigen Erdölpreise kommt dem verarbeitenden Gewerbe zugute. Der Sektor fokussiert sich durch eine erhöhte Wettbewerbsfähigkeit vermehrt auf die lokale Produktion und Exporte. Bei den Exporten des verarbeitenden Gewerbes sind insbesondere die Rohstoffverarbeitung und Produktion von Nahrungsmitteln sowie die Verarbeitung von Metallen relevant. Durch die Corona-Pandemie musste das verarbeitende Gewerbe mit 8 Prozent jedoch den stärksten Einbruch seit 1999 hinnehmen.

In den vergangenen Jahren hat sich der Anteil des Dienstleistungssektors am BIP konstant erhöht und lag Ende 2020 bei über 60 Prozent. Die größten Dienstleistungszweige sind der öffentliche Sektor (18,1 Prozent) sowie Handel, Transport und Gastgewerbe (zusammen 17,3 Prozent) und der Immobiliensektor (8,7 Prozent). Jedoch hat insbesondere der Technologie- und Fintechsektor in den letzten Jahren an Relevanz gewonnen.

Nachdem die Ausgaben der Privathaushalte pandemiebedingt zurückgingen, sollen sie 2021 wieder um rund 4 Prozent steigen - ein Trend, der sich bereits vor Beginn der Corona-Pandemie deutlich abzeichnete. Dies dürfte sich positiv auf den gesamten Dienstleistungssektor auswirken.

Weiter gilt der Agrarsektor als neuer Wachstumstreiber in Kolumbien. Seit 2010 erhöhte sich die Wertschöpfung um knapp 40 Prozent. Auch der Anteil am Export hat sich seitdem fast verdoppelt. Der Anteil am BIP lag Ende 2020 mit 7 Prozent wesentlich höher als jener des Rohstoffsektors (4 Prozent). Zusätzlich hat der niedrige Peso die Wettbewerbsfähigkeit der kolumbianischen Landwirtschaft erhöht. Kolumbien gehört weltweit zu den fünf größten Exporteuren von Kaffee, Bananen, Palmöl und Schnittblumen. Produkte mit höheren Margen wie Avocados, exotische Früchte und medizinisches Cannabis sowie Investitionen in der Digitalisierung und der Erschließung neuer Agrarflächen könnten künftig das Wachstum der Branche weiter vorantreiben.

Für den Rohstoffsektor ist vor allem die Öl- und Gasförderung essenziell. Durch den niedrigen Ölpreis ist der Anteil des Rohstoffsektors am BIP im letzten Jahr jedoch geschrumpft. Auch der Anteil der Rohstoffexporte am Gesamtexport ist seit 2018 deutlich zurückgegangen. Hauptexportgüter sind weiterhin Öl und Kohle. Im weltweiten Vergleich ist Kolumbien viertgrößter Exporteur von Steinkohle. Zwar hat sich eine niedrigere internationale Nachfrage nach Steinkohle negativ auf den Sektor ausgewirkt,

⁵⁵ Auswärtiges Amt, 2019, <https://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/laender/kolumbien-node/-/201518>

⁵⁶ GTAI, 2021, <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/wirtschaftsumfeld/wirtschaftsstruktur/kolumbien/landwirtschaft-im-wachstum-632226>

allerdings gibt es weiterhin Investitionen in den Öl- und Bergbau. So gewinnt auch der Goldsektor durch Investitionen aus China zunehmend an Bedeutung.

Umgerechnet ein Viertel der kolumbianischen Wirtschaftskraft lässt sich auf den Hauptstadtbezirk Bogotá zurückführen. Die Amazonasregion und der Osten des Landes sind dagegen strukturell schwach sowie stark abhängig vom Bergbau und der Ölproduktion. In Tabelle 5 wird die regionale Verteilung wichtiger Wirtschaftszweige in Kolumbien weiter erläutert.

Regionale Verteilung wichtiger Wirtschaftszweige in Kolumbien	
Wirtschaftszweig	Regionen
Pharmazeutika	Bogotá, Barranquilla, Cali
(Petro-)Chemie	Bogotá, Cartagena, Barrancabermeja
Lebensmittel und Getränke	Bogotá, Medellín, Cali, Barranquilla
Textil	Bogotá, Medellín,
Bauwirtschaft	Bogotá, Medellín,
Energie	Barranquilla, Medellín, Cali, Bogotá, La Guajira
Öl & Gas, Bergbau	Bogotá, Medellín, Meta, Casanare, Magdalena Medio
Logistik	Bogotá, Medellín, Cartagena, Barranquilla, Buenaventura
Finanzen und Versicherungen	Bogotá, Medellín

Tabelle 5: Regionale Verteilung wichtiger Wirtschaftszweige in Kolumbien

Quelle: GTAI ⁵⁷

Nach Bogotá gelten Medellín (Textil, Bau, Finanzen, Technologie) und Cali (Petrochemie) als die größten Städte des Landes. Die Küstenstädte Barranquilla und Cartagena sind Logistikzentren. Dadurch profitieren Sie jeweils von der künftig geplanten Schiffbarmachung des Rio Magdalena sowie Instandsetzung des Canal del Dique. Die rohstoffreichen Staaten Casanare und Meta weisen das höchste Pro-Kopf-BIP auf. Wirtschaftliche Schlusslichter dagegen sind die schwach besiedelten Bundesstaaten Vichada, Vaupés und Chocó im Osten und an der Pazifikküste.⁵⁸

Die nachstehende Abbildung 4 verdeutlicht die Verteilung der Bruttowertschöpfung nach Sektoren in der kolumbianischen Wirtschaft. 65,5 Prozent werden demnach im Dienstleistungsbereich erwirtschaftet, einer der Hauptwachstumstreiber in den letzten Jahren durch den wachsenden Tourismus- und Finanzdienstleistungssektor. 26,1 Prozent werden im Produktionsbereich erwirtschaftet und 8,4 Prozent im Landwirtschaftssektor.

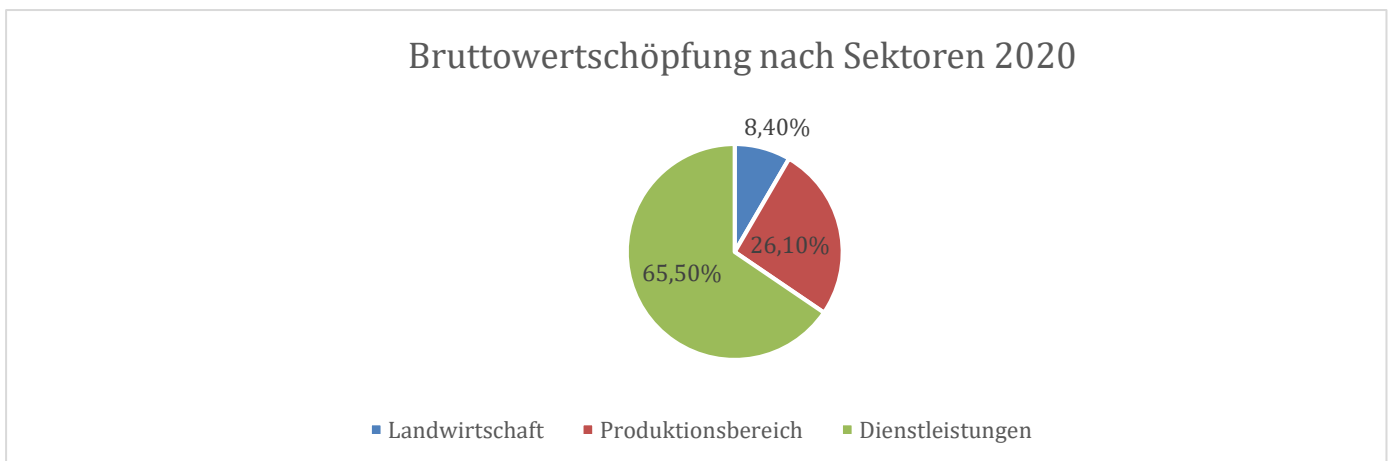


Abbildung 2: Verteilung der Bruttowertschöpfung nach Wirtschaftssector (2020)

Quelle: WKO ⁵⁹

Kohle und Erdöl gehören zu den wichtigsten Exportgütern Kolumbiens. Kolumbien ist achtgrößter Kohleproduzent der Welt und bedeutendster Kohleexporteur Lateinamerikas. Durch die steigenden Weltmarktpreise nahmen die Ausfuhren in 2017 um ganze 59 Prozent zu, 2018 stagnierten sie bei ca. 7,45 Milliarden US Dollar (17,7 Prozent der Exporte). Erdöl als wichtigstes Exportgut

⁵⁷ GTAI, 2021, <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/wirtschaftsumfeld/wirtschaftsstruktur/kolumbien/landwirtschaft-im-wachstum-632226>

⁵⁸ GTAI, 2021, <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/wirtschaftsumfeld/wirtschaftsstruktur/kolumbien/landwirtschaft-im-wachstum-632226>

⁵⁹ WKO, 2020, <https://wko.at/statistik/laenderprofile/lp-kolumbien.pdf>.

verzeichnete in den Jahren 2005 bis 2015 einen deutlichen Aufschwung, welcher jedoch durch den Rückgang des Erdölpreises gedämpft wurde. 2018 machten die Ausfuhren von Erdöl(produkten) mit 16,8 Milliarden US Dollar ca. 40 Prozent der Exporte aus.⁶⁰ Anfang 2019 stieg die Erdölproduktion um 4,7 Prozent an.⁶¹ Dies trägt u.a. zu einer Erhöhung der Investitionen der Unternehmen bei. Beispielsweise zeigt sich dies bei den Investitionen in Maschinen und Anlagen.⁶²

Für die nächsten Jahre sind zahlreiche Investitions- und Bauvorhaben geplant. So investiert das Land zum Beispiel in den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Als eines der größten Infrastrukturprojekte in Lateinamerika gilt das Autobahnprogramm „Vierte Generation“ mit Investitionen von 17 Milliarden USD. Es sollen bis zu 7.000 Kilometer gebaut werden. Ziel ist es hier, die Anbindung an die Häfen der Karibik und der Pazifikküste zu verbessern. Zudem soll die erste Metrolinie in der Hauptstadt Bogotá gebaut werden. Hier ist ein Investitionsvolumen von 4,4 Milliarden USD geplant.

Außer der Verkehrsinfrastruktur profitiert auch die Branche der erneuerbaren Energien von weiteren Investitionen und Bauvorhaben. Ausländische Unternehmen wie das italienische Unternehmen Enel Green Ower, das ein Gesamtinvestitionsvolumen von 244 Millionen USD plant, investieren in Kolumbiens Energiebranche. Auch deutsche Unternehmen eröffnen neue Standorte, z.B. in Barranquilla für Projekte im Bereich Solar- und Windkraft. Dieser Ausbau der erneuerbaren Energien fordert natürlich auch den Ausbau von Stromübertragungsnetzen, in welchen Anfang 2018 circa 174 Millionen USD investiert wurden.⁶³

1.2.3 Außenhandel und Investitionen

Der Fokus der Ausführgüter der kolumbianischen Wirtschaft liegt auf Erdöl und Kohle. Damit ist das Land stark abhängig vom Preis dieser Rohstoffe.

Außenhandel (Waren) (Mio. USD, Abweichungen durch Rundungen)						
	2017	%	2018	%	2019	%
Einfuhr	46,1	2,7	51,2	11,2	52,7	2,9
Ausfuhr	37,8	21,7	41,8	10,8	39,5	-5,6
Saldo	-8,3		-9,4		-13,2	

Tabelle 6: Außenhandel (Waren) Kolumbiens

Quelle: GTAI⁶⁴

Wie in Tabelle 6 zu sehen ist, weist Kolumbien eine negative Handelsbilanz auf, was bedeutet, dass es ein größeres Volumen importiert als exportiert. Kolumbien importierte im Jahr 2019 Gütern im Wert von 52,7 Mio. USD, exportierte Waren im Wert von 39,5 Mio. USD.

Hauptexportprodukte sind mineralische Brennstoffe wie Erdöl (32,9%), Kohle (14,4%), Nahrungsmittel (13,1%) und Chemische Erzeugnisse (7,9%). Eingeführt nach Kolumbien wurden Chemische Erzeugnisse (19,7%), Nahrungsmittel (10,2%) und Elektronik (10,0%).⁶⁵

Kolumbiens Außenhandel ist stark auf die USA konzentriert. Die USA war auch im Jahr 2019 mit 25,4 Prozent aller Einfuhren und 31,1 Prozent aller Ausfuhren der bedeutendste Handelspartner des Landes.⁶⁶

Eine Zusammenfassung der Kennzahlen der wirtschaftlichen Beziehung zu Deutschland wird in Tabelle 7 dargestellt. Deutschland kaufte Waren im Wert von 696,9 Mio. EUR im Jahr 2019. Die größten Anteile machten dabei Erzeugnisse der Landwirtschaft, Kohle

⁶⁰ DANE, 2019, https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/comercio_exterior/exportaciones/2019/expo_tra_notra_jul19.xlsx

⁶¹ GTAI, 2019, <https://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/Maerkte/Branchen/branchencheck.t=branchencheck--kolumbien-mai-2019.did=2312048.html#lGas-Erkundung-von-Kolumbiens-OffshoreVorkommen-beginnt->

⁶² vgl. ebd.

⁶³ GTAI, 2019, https://www.gtai.de/GTAI/Content/DE/Trade/Fachdaten/PUB/2018/07/pub201807178000_21060_im-fokus:-kolumbien-im-wandel.pdf?v=1

⁶⁴ GTAI, 2021: https://www.gtai.de/resource/blob/179930/263f34a802f6647d81bac66a875e8bae/GTAI-Wirtschaftsdaten_Mai_2021_Kolumbien.pdf

⁶⁵ GTAI, 2021: https://www.gtai.de/resource/blob/179930/263f34a802f6647d81bac66a875e8bae/GTAI-Wirtschaftsdaten_Mai_2021_Kolumbien.pdf

⁶⁶ GTAI, 2021: https://www.gtai.de/resource/blob/179930/263f34a802f6647d81bac66a875e8bae/GTAI-Wirtschaftsdaten_Mai_2021_Kolumbien.pdf

sowie Nahrungs- und Futtermittel aus. Im Jahr 2020 wurden Waren im Wert von 1.325,0 Mio. EUR von Deutschland nach Kolumbien exportiert. Die größten deutschen Ausfuhrüter waren chemische Erzeugnisse (40,7 Prozent), Maschinen (18,7 Prozent), und Kfz und -teile (8,1 Prozent).^{67/68}

Außenhandelsbeziehungen Deutschlands zu Kolumbien (Mio. Euro, Abweichungen durch Rundungen)						
	2018	%	2019	%	2020	%
Dt. Einfuhr	931,6	-24,1	696,9	-25,2	726,7	4,3
Dt. Ausfuhr	1.481,3	-10,8	1.715,4	15,8	1.325,0	-22,8
Saldo	549,7		1.018,6		598,4	

Tabelle 7: Außenhandel Deutschland Kolumbien (2021)

Quelle: GTAI⁶⁹

Kolumbien verfügt über ein Netz von Handelsabkommen mit den Staaten Südamerikas, den USA, Kanada und der EU. Weitere Abkommen werden zurzeit beispielsweise mit Japan, Australien und Neuseeland verhandelt. Mit Chile, Mexiko und Peru gehört Kolumbien der Pazifik Allianz an und ist auch Mitglied der Andengemeinschaft (CAN), einer internationalen Organisation bestehend aus den weiteren Mitgliedsstaaten Bolivien, Ecuador und Peru, die die wirtschaftliche, politische und soziale Integration dieser Länder zum Ziel hat. Kolumbien wurde zudem in 2018 in die OECD aufgenommen.⁷⁰ Die folgende Abbildung 7 der Exportförderungsagentur ProColombia zeigt die 60 Länder, mit welchen Kolumbien Handelsabkommen geschlossen hat.



Abbildung 3: Handelsabkommen Kolumbien

Quelle: ProColombia⁷¹

1.2.4 Herausforderungen der kolumbianischen Wirtschaft

Auch wenn die kolumbianische Wirtschaft den Einbruch der Benzinpreise überstanden hat, stehen dem Land noch einige Herausforderungen bevor. Die neue Regierung muss den anhaltenden wirtschaftlichen Aufschwung festigen, indem sie die Grundlage

⁶⁷ Außenwirtschaftsportal Bayern, 2019, <https://www.auwi-bayern.de/Suedamerika/Kolumbien/export-import-statistik.html>

⁶⁸ GTAI, Wirtschaftsdaten Kompakt, Mai 2021, https://www.gtai.de/resource/blob/179930/263f34a802f6647d81bac66a875e8bae/GTAI-Wirtschaftsdaten_Mai_2021_Kolumbien.pdf

⁶⁹ GTAI, 2021, https://www.gtai.de/resource/blob/179930/263f34a802f6647d81bac66a875e8bae/GTAI-Wirtschaftsdaten_Mai_2021_Kolumbien.pdf

⁷⁰ Auswärtiges Amt, 2019, <https://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/laender/kolumbien-node/-/201518>

⁷¹ ProColombia, 2020, https://de.slideshare.net/pasante/colombia-presentation-for-2019?from_action=save

für den weiteren Ausbau der Wirtschaftsleistung schafft. Dabei sind vor allem nachhaltige Lösungen gefragt, damit das Land nicht nur von Investitionen und dem Bevölkerungswachstum abhängt.

Durch Reformen, Vereinfachung des Steuersystems und Einsatz neuer Technologien (z.B. bargeldloses Zahlen) muss zudem die Steuerhinterziehung, Schwarzarbeit und Korruption bekämpft werden. Eine weitere Herausforderung ist die Integration landwirtschaftlicher Gebiete, um so die flächenübergreifende Ungleichheit zu mildern. Dies erfordert den umfassenden Einsatz öffentlicher Mittel und die Förderung der industriellen Landwirtschaft.⁷²

Kolumbiens Arbeitsproduktivität ist eine der niedrigsten in Lateinamerika. Die OECD schätzt, dass vier Fünftel der Einkommenslücke zwischen dem OECD-Durchschnitt und Kolumbien auf die geringe Arbeitsproduktivität zurückzuführen ist. Gründe sind beispielsweise das Verarbeitende Gewerbe, dessen Anteil an der Wirtschaftsleistung seit 2007 rückläufig ist, seit 1950 jedoch einen relativ konstanten Beschäftigungsanteil von durchschnittlich 12 Prozent hat.⁷³ Ein weiterer Grund ist die mangelnde Qualität des Bildungsangebots, welches in den nächsten Jahren verbessert werden muss.⁷⁴

1.3 Politik

1.3.1 Politisches System und Innenpolitik

Kolumbien ist eine Präsidialdemokratie. Dem Präsidenten kommt die Aufgabe des Staatsoberhauptes, Regierungschefs und des Oberbefehlshabers der Streitkräfte zu. Alle vier Jahre finden direkte Wahlen statt, wobei seit 2015 eine Wiederwahl ausgeschlossen ist. Eine weitere Aufgabe des Präsidenten ist die Ernennung und Verabschiedung des Kabinetts. Der Kongress besteht aus dem Senat und Repräsentantenhaus, wird ebenfalls alle vier Jahre gewählt und ist die gesetzgebende Gewalt. 102 Senatoren werden über landesweite Listen in den Senat gewählt, während 166 Provinzvertreter durch regionale Listen als Mitglieder des Repräsentantenhauses bestimmt werden.⁷⁵

Kolumbiens 32 Provinzen und das Hauptstadtbezirk werden von einem Gouverneur und Provinzrat regiert. Die Amtszeit dieser beträgt ebenfalls jeweils vier Jahre.

Die Gesetzesbringung erfolgt unter anderem durch die Mitglieder des Kongresses, die Regierung, den Obersten Gerichtshof, den Staatsrat und durch den Obersten Rat der Justiz. Auch eine Bürgerinitiative kann einen Gesetzesvorschlag vorbringen, solange diese mindestens 5 Prozent der Wahlberechtigten entspricht. Im Normalfall gilt die einfache Mehrheit, für bestimmte Gesetze sind andere Mehrheiten nötig.⁷⁶

Das Recht auf Meinungsäußerung ist in Kolumbien gesetzlich gesichert. Allerdings kommt es zu viel Kritik, da die starke Medienkonzentration auf wenige Eigentümer Selbstzensur und Interessenskonflikte begünstigt.⁷⁷

Dazu kommt, dass es in den letzten Jahren immer wieder zu tödlichen Übergriffen auf Menschenrechtsverteidiger und Demonstranten kam, welche laut Kritikern nicht genau untersucht beziehungsweise verfolgt wurden. Besonders nach der Unterzeichnung des Friedensvertrags in 2016 kam es zunehmend zu tödlichen Angriffen auf Kolumbiens Zivilgesellschaft.⁷⁸

1.3.2 Außenpolitik und diplomatische Beziehungen

Der neue Präsident Duque (seit 7. August 2018 im Amt) führt seine Außenpolitik mit dem Außenminister Carlos Holmes Trujillo, einem erfahrenen Berufsdiplomaten, fort. Sie setzen auf ein besonders enges Verhältnis zu den Ländern der Pazifik Allianz. Hier wurden in kurzer Zeit sichtbare Integrationsfortschritte erreicht. Ein weiterer Raum, der für Kolumbien sowohl politisch als auch wirtschaftlich immer wichtiger wird, ist der asiatisch-pazifische Raum. Kolumbien ist Mitglied der Andengemeinschaft (CAN), der Vereinigung Karibischer Staaten (AEC) und war Mitglied der UNASUR, welche laut einer Ankündigung (Ende August 2018) verlassen werden sollte. Der Rückzug wurde im Februar 2019 rechtskräftig. Grund seien die unüberwindbaren Differenzen in Bezug auf die politische und ökonomische Vision innerhalb der Gemeinschaft gewesen. Besonders Venezuela wird von Kolumbien stark

⁷² BBVA Research, 2.07.2018, <https://www.bbva.com/en/publicaciones/the-economic-challenges-faced-by-the-new-colombian-president/>

⁷³ KfW, 19.09.2019, <https://www.kfw.de/PDF/Download-Center/Konzernthemen/Research/PDF-Dokumente-Schwellenländer-Check/SC-Ausgabe-22-Kolumbien-September-2019.pdf>

⁷⁴ The Worldfolio, 2015, <http://www.theworldfolio.com/news/colombias-economic-success-is-still-facing-challenges-/3748/>

⁷⁵ Auswärtiges Amt, 2019, <https://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/laender/kolumbien-node/-/212762>

⁷⁶ GTAI, März 2019, <https://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/Recht-Zoll/Wirtschafts-und-steuerrecht/recht-kompakt,t=recht-kompakt-kolumbien.did=1447510.html>

⁷⁷ Presseportal, 16.10.2015, <https://www.presseportal.de/pm/51548/3149116>

⁷⁸ Amnesty International, 21.11.2018, <https://www.amnesty.de/allgemein/pressemitteilung/kolumbien-kolumbien-menschenrechtsschutz-muss-vorrang-haben-vor>

kritisiert. Ein Grund dafür ist die Flüchtlingskrise, die sich auf Kolumbien auswirkt. Derzeit halten sich mehr als 1 Mio. venezolanischer Flüchtlinge in Kolumbien auf.

Mit den Vereinigten Staaten von Amerika unterhält Kolumbien ein enges Verhältnis. Das Freihandelsabkommen mit den USA wurde bereits im Frühjahr 2012 verabschiedet. Durch große Projekte der Drogen- und Kriminalitätsbekämpfung, die in großem Umfang von den USA gefördert wurden, verfestigte sich die Beziehung der USA zu Kolumbien. Beispielsweise wurde das Projekt „Peace Colombia“, welches die vorhandenen Verbesserungen der Sicherheit im Land unterstützt, ehemalige Kombattanten reintegriert sowie Rechtsstaatlichkeit ausbaut, durch einen jährlichen Beitrag der USA von USD 450 Mio. mitfinanziert.

Die Europäische Union (EU) ist an der Lösung zur Überwindung des Binnenkonflikts involviert und fördert die kolumbianische Regierung bei Maßnahmen zur Armutsbekämpfung. In erster Linie geht es der EU um die Gewährleistung der Menschenrechte und die Unterstützung des Friedensprozesses. Letzteres wird durch einen Treuhandfonds der EU über 95 Mio. EUR unterstützt. Das Freihandelsabkommen mit der EU ist am 1. August 2013 in Kraft getreten.

Zwischen Deutschland und Kolumbien besteht seit langem eine zunehmend enge Beziehung. Im Februar 2019 bereiste Bundespräsident Frank-Walter Steinmeier das Land und Ende April/Anfang Mai 2019 besuchte Bundesaußenminister Heiko Maas Kolumbien. Im Bereich der Entwicklungszusammenarbeit stehen vor allem die Schwerpunkte Friedensentwicklung und Krisenprävention, Umwelt- und Ressourcenschutz sowie nachhaltige Wirtschaftsentwicklung im Fokus.⁷⁹

Deutschland gilt als wichtigster Handelspartner Kolumbiens aus der EU und verfügt über eine Reihe von Abkommen mit Kolumbien. Die wichtigsten werden vom Auswärtigen Amt wie folgt gelistet:⁸⁰

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

Als Gründungsmitglied nimmt Kolumbien eine aktive Rolle in den Vereinten Nationen ein. Darüber hinaus spielt die Mitgliedschaft der Vereinten Nationen eine Schlüsselrolle bei der Ausführung des Friedensabkommens mit der FARC und bei den Friedensgesprächen mit der ELN-Guerilla.⁸¹

Die Wirtschaft zeigt sich gegenüber dem neuen konservativen Präsidenten Iván Duque optimistisch, da er den wirtschaftsliberalen Kurs der vorherigen Jahre fortsetzen möchte. Er ist bestrebt das Wirtschaftsumfeld zu verbessern, zum Beispiel durch Steuererleichterungen für Unternehmen. Gleichzeitig möchte er die Marktöffnungspolitik seines Vorgängers Santos, der während seiner achtjährigen Amtszeit zahlreiche Handelsabkommen geschlossen hat, nicht weiterführen. Trotzdem strebt Duque einen Abbau der Verwaltung beim Import zahlreicher Produkte an, da die ausgeprägte Bürokratie von ausländischen Unternehmen häufig als Hemmnis für den Import nach Kolumbien genannt wird.⁸²

Iván Duque hatte schon während seiner Präsidentschaftswahl bekannt gemacht, dass er den historischen Friedensvertrag mit der FARC zu Teilen ändern möchte. Er hält ihn für zu nachsichtig gegenüber ehemaligen FARC-Mitgliedern. Einige Ex-Guerilleros wiederum werfen der Regierung vor, ihre Verpflichtungen nicht zu erfüllen. Dies lässt Experten befürchten, dass der Friedensprozess im Lande möglicherweise gefährdet sei. Im August 2020 kündigte Duque an, militärisch gegen mehrere ehemalige hochrangige FARC-Anführer vorzugehen. Diese hatten vorher bekannt gegeben, den bewaffneten Kampf drei Jahre nach dem Friedensabkommen wiederaufzunehmen.⁸³

⁷⁹ Auswärtiges Amt, 2019, <https://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/laender/kolumbien-node/-/201522>

⁸⁰ Auswärtiges Amt, 2019, <https://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/laender/kolumbien-node/-/201522>

⁸¹ Auswärtiges Amt, 2019, <https://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/laender/kolumbien-node/-/212760>

⁸² Der Spiegel, 2019, <https://www.spiegel.de/politik/ausland/kolumbien-praesident-ivan-duque-kuendigt-militaereinsatz-gegen-ex-farc-anfuhrer-an-a-1284362.html>

⁸³ Vgl. ebd.

1.3.3 Konflikt: Drogenhandel und -bekämpfung

Kolumbien zählt immer noch zu den Ländern mit der größten Kokainproduktion. Schon seit den 1970er Jahren befeuert der Handel mit illegalen Substanzen die Korruption und Kriminalität im Land.

Seit Jahrzehnten gibt es seitens der kolumbianischen Regierung und der USA den Versuch, den Drogenhandel zu bekämpfen. So wurde etwa im Jahr 1999 der Plan Colombia gemeinsam mit den USA ins Leben gerufen. In dieser Zeit wurde nicht mehr zwischen Guerilla und Drogenhandel unterschieden, da die FARC damals zum größten Teil mit Drogengeldern finanziert wurde.

Da der „Plan Colombia“ zwar das Drogengeschäft eindämmte, aber nicht das gewünschte Resultat aufwies, engagierte sich die Regierung seit 2012 für eine liberalere Drogenpolitik. Statt sich auf die repressiv ausgerichtete Drogenbekämpfungspolitik zu fokussieren, steht nun die öffentliche Gesundheit im Mittelpunkt, vor allem da sich Kolumbien nicht nur zum Drogenexporteur, sondern auch zum Drogenkonsumenten entwickelte. Maßnahmen dieser neuen Drogenpolitik sind Investitionen in präventive Maßnahmen, die Stärkung alternativer Geschäftsentwicklungen und die Abschaffung der Todesstrafe für Drogendelikte.

1.3.4 Konflikt: Guerilla und Paramilitärische Gruppen

Die bekanntesten Guerillaorganisationen sind die FARC-EP, das Ejército de Liberación Nacional (ELN) und die Ejército Popular de Liberación (EPL). Zusätzlich gibt es paramilitärische Organisationen, wie die Autodefensas Unidas de Colombia (AUC) und die Bandas Criminales Emergentes (BACRIM).

Die Sicherheitslage in Kolumbien hatte sich jedoch zuletzt gebessert. Grund dafür ist der am 24. November 2016 unterschriebene Friedensvertrag zwischen Regierungsvertretern Kolumbiens und der Guerillagruppe FARC, welcher am 11. Oktober 2017 für verfassungsgemäß erklärt wurde.⁸⁴ Zur selben Zeit gründeten die FARC eine politische Partei. Insgesamt ist das Kriminalitätsniveau in Kolumbien durch verschiedene Demobilisierungsmaßnahmen gewalttätiger Gruppen (AUC, FARC-EP, EPL) im letzten Jahrzehnt zurückgegangen.⁸⁵

Auch nach Angaben des Auswärtigen Amtes hat sich die Sicherheit in Kolumbien zunehmend verbessert. So hält sich die Sicherheitslage in kolumbianischen Großstädten auf dem selben Niveau wie andere Metropolen Lateinamerikas. Gewalttaten, Bandenkriege und die Kriminalität sind zwar immer noch ein großes Thema in Kolumbien, jedoch sind diese mehr in den Grenzregionen oder in ländlichen, dünn besiedelten Gebieten zu finden.

Anschläge auf touristische Ziele - mit Ausnahme des Anschlags auf das Einkaufszentrum in Bogotá 2017 - sind zuletzt nicht vorgekommen. Reisenden wird jedoch empfohlen, sich nicht bei Dunkelheit und vor allem nicht alleine in einsamen Vierteln oder Straßen aufzuhalten, da die Gewaltbereitschaft ab Einbruch der Dämmerung steigt.⁸⁶

1.4 SWOT- Analyse

Im Folgenden werden die Stärken und Schwächen der kolumbianischen Wirtschaft dargestellt, sowie deren Chancen und Risiken präsentiert.

Strengths (Stärken)	Weaknesses (Schwächen)
<ul style="list-style-type: none"> • Großer Binnenmarkt mit 50 Millionen Einwohnern • Jährliches Wirtschaftswachstum von 4 Prozent bis 2026 prognostiziert • Handelsabkommen mit EU und USA • Günstige geografische Lage mit Zugang zu Atlantik und Pazifik • Eignet sich für deutsche Firmen gut als Ausgangspunkt für weitere Geschäftstätigkeiten in der Region • Große Rohstoffvorkommen, großer Binnenmarkt und Marktgröße • Stabiles makroökonomisches Umfeld 	<ul style="list-style-type: none"> • Strukturelle Korruption und Bürokratie • Politische Lage zum Teil instabil (Friedensabkommen, Venezuela) • Hälfte der Arbeitskräfte informell tätig • Hohe Transportkosten aufgrund mangelnder Infrastruktur • Industrie und Landwirtschaft international kaum wettbewerbsfähig • Exporte stark abhängig von Rohstoffpreisen • Hohe Einkommensungleichheit

⁸⁴ Amnesty International, Dezember 2017, <https://www.amnesty.de/jahresbericht/2018/kolumbien>

⁸⁵ Auswärtiges Amt, 2019, <https://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/laender/kolumbien-node/-/212762>

⁸⁶ Auswärtiges Amt, 2019, <https://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/laender/kolumbien-node/kolumbiensicherheit/201516>

<ul style="list-style-type: none"> • Weit entwickelter Finanzsektor 	<ul style="list-style-type: none"> • 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 und Konjunkturprogramm • Steuersenkungen für Unternehmen verbessern Geschäftsumfeld • Multinationale Unternehmen investieren im Land • Schnell wachsender Digitalsektor • Nachholbedarf bei Umwelttechnik und erneuerbaren Energien • Geschäftschancen für deutsche Unternehmen in vielen Sektoren • Gleichberechtigte Teilnahme ausländischer Unternehmen an Ausschreibungen 	<ul style="list-style-type: none"> • Steuerreformpläne, Polizeigewalt und hohe Ungleichheit sorgen für wachsenden Unmut in Bevölkerung • Verschlechterung der Sicherheitslage auf dem Land • Noch stärkere Abhängigkeit der Wirtschaft von Rohstoffen • Flüchtlingskrise wegen humanitärer Katastrophe in Venezuela • Korruption und mangelnde Planung hemmen Infrastrukturausbau • Abwertung des Pesos verteuert Import • Sinkende Nachfrage nach Erdöl und Kohle verringert Exporteinnahmen • Langsames Impfprogramm gegen Covid-19

Tabelle 8: SWOT Analyse Kolumbien (Stand: Juni 2021)

Quelle: GTAI⁸⁷

Die langfristige positive Entwicklung des BIP könnte durch hohe Investitionen in die Infrastruktur kurzfristig noch stärker ausfallen. Zudem werden mittelfristig, durch eine verbesserte Infrastruktur, die Transportkosten innerhalb Kolumbiens sinken und so das Land wettbewerbsfähiger. Derzeit sind die Transportkosten jedoch so hoch, dass es teurer ist einen Container von Bogotá an die Küste zu bringen als von dort weiter nach Hamburg.

Ein Risiko für die gute Wachstumsprognose stellt jedoch die Entwicklung in Venezuela dar. Da Versorgungsengpässe und die immens hohe Inflation das Leben in Venezuela deutlich erschweren, kommt es in Kolumbiens Nachbarland zu einer immer weiter wachsenden Auswanderung. Seit Anfang April 2018 werden immer mehr Geflüchtete in Kolumbien registriert. Der Andrang von mehr als 200.000 Flüchtlingen pro Monat erwies sich als besonders schwierig für ein Land, welches mitten im wackligen Friedensprozess steht.⁸⁸

Geographisch ist Kolumbien exzellent gelegen. Neben dem großen Binnenmarkt im Land selbst, lassen sich Ecuador, Peru, Chile und Zentralamerika gut von Kolumbien aus abdecken. Auch die großen Häfen an der Atlantik- und Pazifikküste bieten Standortvorteile. Durch Handelsabkommen mit der EU und den USA wird der Warenaustausch erleichtert, weshalb ein Großteil der deutschen Produkte zollfrei ins Land gelangen kann.

Probleme im Geschäftsbereich stellen insbesondere die Korruption im staatlichen Sektor und die Bürokratie dar, was aus dem Doing Business-Ranking der Weltbank hervorgeht. Kolumbien liegt derzeit auf Platz 67 von 190.

Der Rohstoffsektor bietet noch hohes Wachstumspotenzial, denn die konventionellen Erdölreserven gehen allmählich zur Neige, weshalb die Regierung Fracking zulassen will. Dies würde die Rohstoffreserven seit 2019 verdreifachen. Daneben werden in Kolumbien große Gold- und Kupfervorkommen vermutet, die bisher noch nicht abgebaut wurden.

⁸⁷ GTAI, Wirtschaftsumfeld, 2021, <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/wirtschaftsumfeld/swot-analyse/kolumbien/standortvorteile-und-hohe-investitionen-bieten-chancen-255274>

⁸⁸ Deutschlandfunk, 2018, https://www.deutschlandfunk.de/fluechtlingskrise-in-lateinamerika-tausende-venezolaner.1773.de.html?dram:article_id=420415

2 Nachhaltige Mobilität in Kolumbien

Allgemein gilt die Infrastruktur derzeit noch als Kolumbiens Schwachstelle. Im Global Competitiveness Report 2019 des World Economic Forum landet Kolumbiens Transportinfrastruktur auf Platz 92 von 141 untersuchten Ländern.

Der Report verzeichnet zusätzlich, dass es in Kolumbien deutlich schwieriger geworden sei, ausländische Arbeitskräfte einzustellen als 2008.⁸⁹ Bei der allgemeinen Wettbewerbsfähigkeit liegt Kolumbien dagegen auf Platz 57 (Stand 2019). Deutschlands Transportinfrastruktur sowie die allgemeine Wettbewerbsfähigkeit liegen auf Platz 7 (Stand 2019).⁹⁰

Aufgrund des jahrzehntelangen Konfliktes in den ländlichen Regionen wurde die Transportinfrastruktur in Kolumbien lange Zeit vernachlässigt. Seit dem Ende des Konfliktes in 2016 hat sich die Sicherheitslage deutlich verbessert, so dass derzeit intensiv in die Infrastruktur investiert wird. Damit soll der durch die schlechte Infrastruktur erreichte Wettbewerbsnachteil, der Kolumbien in der Entwicklung hemmte, beseitigt werden. So sollen neue und bessere Autobahnen entstehen, die die Kosten für Transporte im Inland senken sollen. Neue Häfen an der Karibikküste sollen zudem den internationalen Handel Kolumbiens antreiben. In der Hauptstadt Bogotá soll weiterhin eine Metrolinie entstehen. Mit über 9,9 Millionen Einwohnern gehört die Metropole derzeit noch zu den wenigen Städten dieser Größenordnung weltweit, die nicht über ein Metronetz verfügen.

Das Autobahnprogramm „Vierte Generation (4G)“ bildet den Kern der geplanten Infrastrukturoffensive. Hier sollen 17 Milliarden USD investiert werden. Es gehört damit zu den aktuell größten Infrastrukturprojekten Lateinamerikas. Aufgeteilt auf 32 Teilstrecken sollen im ganzen Land so rund 7000 Kilometer Autobahn neu entstehen oder bestehende Strecken ausgebaut werden. Die Teilprojekte sind als sogenannte Public Private Partnerships (PPP) geplant. Mit dem 4G-Programm sollen die großen Städte im Landesinneren (Bogotá, Medellín und Cali) besser mit den Seehäfen an der Atlantik- und Pazifikküste vernetzt werden. Aufgrund der geographischen Lage Kolumbiens in den Anden, werden zur Verkürzung der Reisezeiten zahlreiche Tunnel- und Brückenbauten notwendig sein. Diese umfassen eine Gesamtlänge von 142 km an Tunneln bzw. 151 km an Brücken. Mit 9,8 Kilometern Länge wird in der Provinz Antioquia der längste Tunnel Lateinamerikas entstehen. Die Autobahnbrücke zwischen Cartagena und Barranquilla wird mit 4,7 Kilometern Gesamtlänge zukünftig außerdem die drittlängste Brücke Lateinamerikas sein.

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

Der bereits erwähnte geplante Bau einer Metrolinie in Kolumbiens Hauptstadt soll die sehr langen Stauzeiten in Bogotá verkürzen. Derzeit sind die Stauzeiten nur in Manila und Cebu auf den Philippinen, Jakarta (Indonesien) und San Rosé (Costa Rica) länger, als in Bogotá. Um Kosten einzusparen, wurde entschieden, die Metrolinie oberirdisch zu bauen statt, wie bisher geplant, unterirdisch. Die Linie soll zunächst den Südwesten der Stadt mit dem Finanzzentrum im Norden verbinden und in Zukunft weiter ausgebaut werden. Baubeginn der Metro Bogotá war der März 2020 und die erste Phase soll voraussichtlich bis 2028 fertiggestellt werden.⁹¹ Neben dem Neubau der Metrolinie soll in Bogotá das Bus-Rapid-Transit-System Transmilenio ausgebaut werden. Dadurch wird der Anschluss an die südliche Gemeinde Soacha mit ihren 522.000 Einwohnern verbessert. Langfristig soll sich die Netzlänge von heute 113 Kilometern auf 338 Kilometer im Jahr 2031 verdreifachen. Zusätzlich werden die alten Busse mit Euro 3-Norm durch neuere und umweltfreundlichere Modelle ersetzt. Dabei ist noch nicht vollständig entschieden, wie viele der neuen Fahrzeuge mit Elektro-, Hybrid-, oder Dieselantrieben ausgestattet sein sollen. Ca. 700 werden jedoch Dieselsebusse der Euro 5-Norm sein.⁹² Weitere 600 Busse werden ab 2020 elektrisch betrieben.⁹³

Ein weiteres großes Nahverkehrsprojekt in Bogotá stellt die Regionalbahn RegioTram dar. Die Regierung stellt dafür USD 480 Mio. zur Verfügung. Der Rest der Investitionssumme soll als PPP von den beteiligten Unternehmen finanziert werden. Die Regionalbahn wird von Facatativá westlich von Bogotá bis ins Zentrum pendeln und dabei die Verbindung zwischen dem Flughafen El Dorado und einem geplanten zweiten Flughafen herstellen.

Um die wachsenden Touristenströme zu bewältigen, soll auch in der Karibikstadt Cartagena ein neuer internationaler Flughafen entstehen. Aufgrund sinkender Preise in den letzten Jahren sind Flugreisen zunehmend erschwinglicher geworden, was dazu

⁸⁹ World Economic Forum, 2020, http://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2020.pdf

⁹⁰ World Economic Forum, 2019, http://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf

⁹¹ Lok-Report, 2021, <https://www.lok-report.de/news/uebersee/item/19797-kolumbien-bauueberwachung-der-metro-bogota-vergeben.html>

⁹² Deutsche Welle, 2018, <https://www.dw.com/de/wohin-mit-all-den-euro-5-dieseln-nach-kolumbien/a-46317543>

⁹³ Electrek, 2019, <https://electrek.co/2019/06/11/bogota-colombia-electric-buses/>

geführt hat, dass sich das Flugaufkommen in den letzten Jahren stark erhöht hat. Um mit diesem Wachstum Schritt zu halten, wird in den Ausbau mehrerer Flughäfen investiert.

2.1 Aktuelle Situation in der kolumbianischen Mobilitätsbranche

2.1.1 Straßennetz in Kolumbien

Das gesamte Straßennetz des Landes umfasst 204.805 km (siehe Abbildung 8). Davon befinden sich ca. 48 Prozent im Flachland, 29 Prozent in der Hügellandschaft und etwa 23 Prozent auf bergigem Gelände. Nur etwa 7 Prozent der kolumbianischen Straßen sind asphaltiert und nur etwa 0,7 Prozent sind zweispurig.⁹⁴ Der größte Teil des Straßennetzes wurde in Konzession gegeben. Dies soll zur Aufrechterhaltung und zur Erneuerung der Straßen beitragen. Der übrige Teil des Netzes liegt in der Verantwortung der Regierung und lokaler Behörden.

In Kolumbien werden die Landwege in drei Kategorien eingeteilt:⁹⁵

1. Erste Streckennetze (redes primarias): 16.983 km; sämtliche Hauptverbindungen zwischen den Hauptstädten der Departamentos, welche den Transport von Konsum- und Produktionsgütern garantieren (entspricht den deutschen Autobahnen).
2. Zweite Streckennetze (redes secundarias): 44.400 km; sämtliche Verbindungen zwischen den einzelnen Departamentos sowie die Verbindung zwischen dem zweiten und ersten Streckennetz (entspricht den deutschen Bundesstraßen).
3. Dritte Streckennetze (redes terciarias): 142.284 km; sämtliche Verbindungen, die innerhalb der Departamentos existieren und die Departamentos mit ihren Außenbezirken verbinden (entspricht den deutschen Landstraßen und normalen Straßen).

⁹⁴ GTAI, 2019, <https://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/Maerkte/suche,t=kolumbien-praesentiert-masterplan-fuer-intermodalen-verkehr.did=1413720.html>

⁹⁵ Vgl. INVIAS, 2019, <https://www.invias.gov.co/index.php/informacion-institucional/2-principal/2706-clasificacion-de-las-carreteras>



Abbildung 4: Straßennetz Kolumbien

Quelle: DLCA⁹⁶

Durch mangelnde Wartung sind die Straßen, insbesondere des dritten Streckennetzes, in einem sehr schlechten Zustand. So werden 50.000 Kilometer dieser Straßen saniert werden müssen. Es fehlen direkte Straßenverbindungen zwischen wichtigen Städten. Fehlende Regeln, Vorschriften und Ordnung seitens der Regierung führen zu einer geringen Verkehrssicherheit auf Kolumbiens Straßen. Hinzu kommt, dass die Straßen schlecht beschildert sind. All diese Rückstände führen auch zu erhöhten Logistikkosten im Inlandverkehr.

Auch an der generellen Verkehrssicherheit muss gearbeitet werden. Hier hat die Regierung bereits einen Verkehrssicherheitsplan aufgestellt, welcher sich seit 2013 in der Umsetzung befindet. Schlechte Straßenzustände, unkontrollierte Geschwindigkeitsbegrenzungen, unzureichende Fahrzeugwartung und mangelnde Durchsetzung der Polizei sind nur einige Gründe für die erhöhte Anzahl an Unfällen im Straßenverkehr.⁹⁷ Kolumbiens Straßen belegen den 110. Platz aus 137 Ländern hinsichtlich der Qualität der Straßen mit 3,0 von 7 Punkten und den 96. Platz mit 1,5 von 7 Punkten hinsichtlich der Qualität der Autobahnen laut dem World Economic Forum. Zum Vergleich: Deutschland liegt auf Platz 15 mit 5,5 von 7 Punkten in Bezug auf die Qualität der Straßen und auf Platz 9 mit 5,5 von 7 Punkten bei der Qualität der Autobahnen.⁹⁸

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 Prozent 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.⁹⁹

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

⁹⁶ DLCA, 2019,

<https://dlca.logcluster.org/display/public/DLCA/2.3+Colombia+Road+Network;jsessionid=CFC672B8C2F8368AE967C904A0E7D293>

⁹⁷ Logistics Capacity Assessments, 2019,

<https://dlca.logcluster.org/display/public/DLCA/2.3+Colombia+Road+Network;jsessionid=CFC672B8C2F8368AE967C904A0E7D293>

⁹⁸ World Economic Forum, 2019, <https://www.weforum.org/reports/the-global-competitiveness-report-2017-2018>

⁹⁹ Vgl. Portafolio, 2020, <https://www.portafolio.co/economia/el-transporte-de-carga-solida-en-el-pais-crecio-5-en-2019-537552>

befindet sich bereits in der Umsetzungsphase. Zwischen Juni und Dezember 2020, sechs Jahre nach der Projektfreigabe, sollen die ersten Strecken fertig sein (Pacífico 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).¹⁰⁰ Neben dem Megaprojekt sollen laut Construcción Pan-Americana zehn neue Straßenprojekte (mind. 4 Mrd. USD an Investitionen) in 2020 begonnen werden.¹⁰¹ Im zweiten Halbjahr 2020 wurde die Vergabe der Baulizenzen für acht Autobahnen der fünften Generation angesetzt. Hierbei gibt der internationale Infrastrukturverband Kolumbiens (ANI) Investitionssummen im Wert von ca. USD 6 Mrd. an. Der Bau dieser Autobahnen befindet sich derzeit in der Startphase.¹⁰²

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.¹⁰³

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 Prozent auf das Basisnetz und 16 Prozent auf die Integrationsnetze. In der zweiten Dekade (2025-2035) steigt der Anteil der Integrationsnetze auf 35 Prozent.¹⁰⁴ 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 USD 5,5 Mrd..

2.1.2 Bahnnetz in Kolumbien

Das kolumbianische Bahnnetz hat eine Gesamtlänge von 3.304 Kilometern, von denen derzeit nur 1.375 Kilometer genutzt werden.¹⁰⁵ Davon sind lediglich 150 Kilometer in der Standardspurweite (1.435mm) ausgebaut. Diese werden hauptsächlich zum Transport von Kohle aus dem Fördergebiet El Cerrejón zum Hafen Bahía Portete genutzt. Der Personenverkehr auf der Schiene beschränkt sich auf drei kurze Strecken, die fast ausschließlich touristisch genutzt werden. Die staatliche Eisenbahngesellschaft „Ferrocarriles Nacionales de Colombia“ wurde in den 1990er Jahren liquidiert, so dass der Schienenverkehr heute ausschließlich in privater Hand liegt. Das Bahnnetz in Kolumbien befindet sich insgesamt in sehr schlechtem Zustand. So sind 77 Prozent des Netzes aufgrund jahrzehntelanger Vernachlässigung derzeit nicht befahrbar.¹⁰⁶ In Abbildung 9 ist das aktuelle Schienennetz (rot) und geplante Strecken zu sehen (grün). Auf einer Veranstaltung in Barranquilla im Juli 2019 betonte der Präsident Iván Duque, dass die Erweiterung des Schienenverkehrs eine Priorität seiner Amtszeit sei.¹⁰⁷

¹⁰⁰ Vgl. GTAI, 2019, <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/branchen/branchenbericht/kolumbien/megaprojekte-in-kolumbiens-verkehrsinfrastruktur-21406>

¹⁰¹ Vgl. Construcción Pan-Americana, 2020, <https://www.construccion-pa.com/noticias/carreteras-y-aeropuertos-activos-que-impulsan-empresas-extranjeras-en-colombia/>

¹⁰² BNamericas, 2020, <https://www.bnamericas.com/en/features/colombia-aims-for-us62bn-in-ppp-tenders-in-2020>

¹⁰³ GTAI, 2019, <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/branchen/branchenbericht/kolumbien/megaprojekte-in-kolumbiens-verkehrsinfrastruktur-21406>

¹⁰⁴ GTAI, 2019, <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/branchen/branchenbericht/kolumbien/megaprojekte-in-kolumbiens-verkehrsinfrastruktur-21406>

¹⁰⁵ Logistics Capacity Assesments, 2019, <https://dlca.logcluster.org/display/public/DLCA/2.4+Colombia+Railway+Assessment>

¹⁰⁶ Lateinamerika Verein, 2019,

https://www.lateinamerikaverrein.de/fileadmin/migrated/news/Kol_Die_Wiederentdeckung_der_Eisenbahn_in_Kolumbien.pdf

¹⁰⁷ Presidencia, 2019, <https://id.presidencia.gov.co/Paginas/prensa/2019/190711-Presidente-Ivan-Duque-Gobierno-esta-listo-participar-integracion-regional-costa-Caribe-tren-cercanias.aspx>

Abbildung 5: Schienennetz Kolumbien

Quelle: DCLA¹⁰⁸



Die kolumbianische Regierung hat erkannt, dass der schlechte Zustand des Schienennetzes ein Wachstumshindernis für die Wirtschaft ihres Landes darstellt. Daher wurde bereits ein Ausbauprogramm für die Infrastruktur beschlossen, welches das Bahnnetz miteinschließt. Die Regierung hat einen Rahmenplan definiert, der die Vorhaben in kurz-, mittel- und langfristige Ziele einteilt. Kurzfristig sollen 1.530 Kilometer des alten Netzes durch Konzessionäre wieder in Betrieb genommen werden. Dafür sind Investitionen in Höhe von 213 Millionen USD notwendig. Mittelfristig sollen weitere 2.062 Kilometer hinzukommen, was eine Investitionssumme von knapp 5 Milliarden USD erforderlich macht. Dabei soll ein Drittel auf die Sanierung des alten Schmalspurnetzes entfallen, während die restlichen zwei Drittel als Neubaustrecken in Standardspurweite geplant sind. Langfristig sollen zudem 613 Kilometer Neubaustrecke ebenfalls in Standardspurweite entstehen. Dazu sind Investitionen in Höhe von 4,5 Milliarden USD vorgesehen.¹⁰⁹ 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 – Chiriguana. 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.¹¹⁰

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.¹¹¹ 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.¹¹² 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 Prozent der kolumbianische Staat und zu 30 Prozent 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. Derzeit geht man von einer Verzögerung von ca. 6 Monaten aus, somit sollte die erste Metrolinie Bogotas laut Lopez 2028 fertig gebaut sein.¹¹³ In Zukunft sollen ebenfalls Stadtbahnen in Medellín (Avenida 80; 1 Mrd. USD) und in Barranquilla (Flughafenverbindung; 562 Mio. USD) entstehen.¹¹⁴

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

¹⁰⁸ DCLA, 2019, <https://dlca.logcluster.org/display/public/DLCA/2.4+Colombia+Railway+Assessment>

¹⁰⁹ Lateinamerika Verein, 2019, https://www.lateinamerikaveroin.de/fileadmin/migrated/news/Kol_Die_Wiederentdeckung_der_Eisenbahn_in_Kolumbien.pdf

¹¹⁰ ANI, 2019, [Plan Maestro de Transporte 2015-2035, el horizonte de Colombia: Vargas Lleras | Portal ANI](https://www.an.gov.co/plan-maestro-de-transporte-2015-2035-el-horizonte-de-colombia-vargas-lleras)

¹¹¹ El Espectador, 2015

¹¹² Metro de Bogotá, 2019 <http://metrodebogota.gov.co/historia>

¹¹³ Construcción Pan-Americana, 2020

¹¹⁴ Portafolio, 2020 <https://www.portafolio.co/economia/infraestructura/listo-contrato-del-regiotram-que-iniciara-obras-en-3-meses-536928>

beim Ausbau der Metro in Bogotá und der RegioTram wirkt sich insgesamt positiv auf die Wachstumsrate des Schienenverkehrs aus. Das Metro-Projekt in Bogotá ist derzeit das umfangreichste Infrastrukturprojekt Kolumbiens. Insgesamt sollen in den kommenden Jahren hier 4,4 Milliarden USD investiert werden. Davon stellt die Regierung 694 Millionen USD zur Verfügung. Der Betreiber wird 1,16 Millionen USD zu dem Projekt beisteuern. Weitere 2,4 Millionen USD werden internationale Finanzinstitutionen zur Verfügung stellen.¹¹⁵

Der Bau der ersten Metrolinie in Bogotá wurde bereits im Oktober 2019 vergeben.¹¹⁶ 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 Prozent 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.¹¹⁷

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.¹¹⁸ 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.¹¹⁹ 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 Prozent elektrische Befahren werden.¹²⁰ Des Weiteren soll auch das Schnellbussystem „Transmilenio“ in Bogotá erweitert werden.¹²¹

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

2.1.3 Flughäfen und Luftverkehr

Aufgrund des nicht vorhandenen Schienennetzes und der schlechten Qualität der Straßen ist das Flugzeug das beliebteste Verkehrsmittel der Kolumbianer. Es gibt insgesamt 590 Flugplätze. Davon werden 13 als internationale Flughäfen eingestuft. Der größte und wichtigste kolumbianische Flughafen ist El Dorado, nahe Bogotá. So entfallen nicht nur die Hälfte der kolumbianischen Fluggäste auf El Dorado, sondern auch 70 Prozent der Luftfracht wird hier abgewickelt.¹²² Damit ist El Dorado der drittgrößte

¹¹⁵ Export.gov, 2019, <https://www.export.gov/article?id=Colombia-infrastructure>

¹¹⁶ GTAI, 2019, <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/branchen/branchenbericht/kolumbien/megaprojekte-in-kolumbiens-verkehrsinfrastruktur-21406>

¹¹⁷ La República, 2019, <https://www.larepublica.co/economia/regiotram-de-occidente-fue-licitado-y-empezara-preconstruccion-en-enero-de-2020-2947478>

¹¹⁸ Cámara de Comercio Bogotá, 2019, <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>

¹¹⁹ El Tiempo, 2020, <https://www.eltiempo.com/bogota/como-sera-regiotram-del-norte-el-segundo-tren-de-cercanias-de-bogota-y-cundinamarca-490846>

¹²⁰ El Tiempo, 2020, <https://www.eltiempo.com/bogota/como-sera-regiotram-del-norte-el-segundo-tren-de-cercanias-de-bogota-y-cundinamarca-490846>

¹²¹ GTAI, 2019, <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/branchen/branchenbericht/kolumbien/megaprojekte-in-kolumbiens-verkehrsinfrastruktur-21406>

¹²² Logistics Capacity Assesments, 2019, <https://dlca.logcluster.org/display/public/DLCA/2.2+Colombia+Aviation>

Flughafen Lateinamerikas in Bezug auf Fluggastzahlen und der wichtigste im Hinblick auf den Frachtverkehr.¹²³ Mit den wachsenden Touristenströmen und dem Aufkommen von Billigfluggesellschaften haben sich auch in Kolumbien die Fluggastzahlen deutlich erhöht. Im Jahr 2018 hatten die 15 Flughäfen mit dem höchsten Passagieraufkommen in Kolumbien mehr als 65 Millionen Passagiere.¹²⁴

Die Flughäfen Bogotá und Cali wurden bereits ausgebaut, um mit dem Wachstum Schritt halten zu können. Aktuell befinden sich die Flughäfen von Medellín (Rio Negro), Cúcuta und Barranquilla im Ausbau. Die zivile Luftfahrtbehörde Kolumbiens kündigte für den Zeitraum zwischen 2018 und 2020 Investitionen in Höhe von 4524 Millionen EUR zur Modernisierung weiterer Flughäfen an. Diese werden, wie in Tabelle 9 dargestellt, auf folgende Flughäfen aufgeteilt:¹²⁵

Flughafen	Höhe der Investitionen (in Mio. EUR)
Bogotá (ED 2 + expansión ED1)	2953,59
Medellín (2ª pista + terminal Rionegro)	552,23
Cali	45,99
Barranquilla	23,04
Cartagena	112,17
Bucaramanga	25,89
Cúcuta	2,85
Eje Cafetero	146,69
Neiva	31,67
Villavicencio	2,85
Pasto	2,85
Tunja-Sogamoso	2,85
Santa Marta	8,63
Montería	28,73
Riohacha	28,73
Valledupar	2,85
Ibagué	20,1
Popayán	20,1
Florencia	28,73
Yopal	43,14
Quibdó	28,73
Apartadó-Turbo	28,73
Mocoa	28,73
San José del Guaviare	28,73
Arauca	40,3
Pto. Carreno	28,73
Pto. Inírida	28,73
Mitú	28,73
Leticia	48,92
San Andrés	126,58
Buenaventura	23,04
Total	4524,26

Tabelle 9: Investitionspläne Flughäfen

Quelle: Portal ANI¹²⁶

¹²³ Export.gov, März 2019, <https://www.export.gov/article?id=Colombia-infrastructure>

¹²⁴ Wikipedia, 2019, https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_the_busiest_airports_in_Colombia

¹²⁵ Plan Maestro de Transporte Intermodal, 2019, [Plan Maestro de Transporte 2015-2035, el horizonte de Colombia: Vargas Lleras | Portal ANI](#)

¹²⁶ ANI, 2021, <https://www.ani.gov.co/article/plan-maestro-de-transporte-2015-2035-el-horizonte-de-colombia-vargas-lleras-21832#:~:text=Vicepresidente Prozen20Vargas Prozen20Lleras.-,El Prozen20Plan Prozen20Maestro Prozen20de Prozen20Transporte Prozen20Intermodal Prozen20C Prozen20liderado Prozen20opor Prozen20ola Prozen20Vicepresidencia,se Prozen20dividi Prozen20C3 Prozen20B3 Prozen20oen Prozen20odos Prozen20om Prozen20C3 Prozen20B3dulor.>

Darüber hinaus gibt es Pläne für den Ausbau des Flughafens Cartagena für rund 200 Millionen USD. Den Bauauftrag hat das kolumbianische Unternehmen Odinsa erhalten. Die Arbeiten sollen Ende 2019 beginnen. Auch soll ein neuer zweiter internationaler Flughafen in Bogotá im Wert von rund einer Milliarde USD gebaut werden.¹²⁷ Die nationale Infrastrukturagentur ANI arbeitet derzeit Pläne zur Modernisierung neun weiterer Flughäfen aus. Dabei sind der Ausbau des Rafael Nuñez de Cartagena Flughafens, die Modernisierung des Gustavo Rojas Pinilla Flughafens auf der Insel San Andrés sowie des Flughafens El Embrujo Flughafens in Providencia die wichtigsten Projekte. Außerdem ist die Erweiterung des Alfonso Bonilla Aragón Airports in Cali geplant. Dieser soll zusammen mit den Flughäfen Perales in Ibagué, Gerardo Tobar in Buenaventura, Benito Salas in Neiva sowie El Eden in Armenia seine Zulassung erhalten.¹²⁸

Wie bereits erwähnt, soll außerhalb der Hauptstadt Bogotá ein weiterer Flughafen gebaut werden. Mit Hilfe privater Investoren soll außerdem das Flugfeld des bereits bestehenden Hauptstadtflughafens El Dorado erweitert werden. Im Zuge des „Airport System of Bogotá 2025“ soll neben dem Ausbau des bestehenden Flugfeldes noch eine dritte Startbahn, sowie ein neues Passagierterminal entstehen. Außerdem soll der erste Bauabschnitt des zweiten Hauptstadtflughafens im Rahmen dieses Projektes stattfinden. Der wachsende Markt im Bereich Passagiertransport und die damit einhergehenden Ausbauten mehrere Flughäfen bieten deutschen Bauunternehmen große Chancen hier Aufträge zu erlangen. Zudem tun sich durch die Kapazitätserweiterungen weitreichende Gelegenheiten für Unternehmen im Flughafenbereich auf, wie z.B. Fluglinien, Luftfrachtspediteure, Reinigungsfirmen und Sicherheitsdienste.

2.1.4 Seehäfen und Schiffsverkehr

Seehäfen sind für die Wirtschaft Kolumbiens von zentraler Bedeutung. In den letzten zwei Jahren wurden umgerechnet 56 Prozent der Exporte und über 70 Prozent der Importe über Seefracht abgewickelt. Kolumbien verfügt über vier Haupthäfen: Barranquilla, Buenaventura, Cartagena und Santa Marta. Bis auf Buenaventura liegen damit alle großen Überseehäfen Kolumbiens an der Karibikküste.¹²⁹ Insgesamt wurden von den kolumbianischen Häfen laut der Hafenaufsichtsbehörde Superintendencia de Puertos y Transportes 2019 128,5 Mio. Tonnen verschifft.

Die Bedeutung der Seehäfen an der Pazifik- und Karibikküste wächst mit Kolumbiens Vernetzung im Welthandel. 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. Cartagena ist bereits heute der viertwichtigste Containerhafen Lateinamerikas hinter den Häfen Santos in Brasilien, Colón in Panama und Manzanillo in Mexiko. Allein in Cartagena müssten demnach Investitionen in Höhe von 529 Mio. USD getätigt werden.¹³⁰ 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.¹³¹ 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.¹³²

In Buenaventura haben philippinische und singapurische Investoren für USD 650 Mio. einen weiteren Hafen an der Pazifikküste gebaut, der 2017 eingeweiht wurde. Die Tatsache, dass Goldman Sachs vor kurzer Zeit 50 Prozent von Compas erworben hat, zeigt deutlich den wachsenden Stellenwert Kolumbiens unter internationalen Investoren.

Auch an der Karibikküste Antioquias soll mit dem Darién International Port für rund eine Milliarde USD ein neuer Hafen entstehen. Dieser ist sowohl von Medellín und Bogotá, als auch von Colón in Panama aus schneller zu erreichen, als die anderen Karibikhäfen Kolumbiens. Sobald die Unternehmen Concreto und Grupo Elemental die Umweltlizenz zum Bau des Hafens erhalten haben, sollen die Arbeiten beginnen. Ab 2020 soll der Hafen eine jährliche Kapazität von 680.000 Tonnen umschlagen, die bis 2040 auf 13 Millionen Tonnen jährlich anwachsen soll.¹³³

¹²⁷ GTAI, 2019, <https://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/Maerkte/suche,t=kolumbien-verbessert-seine-verkehrswege.did=1795404.html>

¹²⁸ Export.gov, 2019, <https://www.export.gov/article?id=Colombia-infrastructure>

¹²⁹ Logistics Capacity Assessments, 2019, <https://dlca.logcluster.org/display/public/DLCA/2.1+Colombia+Port+Assessment>

¹³⁰ Ventura Group, 2019, <https://www.venturagroup.com/inversion-puertos-colombia>

¹³¹ Prof. Dr. Gordon Wilmsmeier, Kühne Professorial Chair in Logistics, 2020

¹³² Kühne und Nagel, 2019, <https://newsroom.kuehne-nagel.com/sports-consumers-in-latin-america-duly-supplied-through-partnership-between-decathlon-and--kuehne--nagel/>

¹³³ GTAI, 2019, <https://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/Maerkte/suche,t=kolumbien-verbessert-seine-verkehrswege.did=1795404.html>

Zwischen 2010 und 2017 wurden 158 Millionen USD in den Ausbau kolumbianischer Häfen investiert. Die Gesamtkapazität aller Häfen des Landes hat sich in dieser Zeitspanne dadurch von 286 Millionen Tonnen auf 440 Millionen Tonnen erhöht. Im Zuge der Modernisierung der Häfen wurde die Lagerfläche für Container kontinuierlich erhöht. Außerdem wurden Kühllhäuser zur Lagerung verderblicher Ware gebaut. Darüber hinaus wurde in den Einsatz umweltfreundlicher Technologien investiert, um die Umweltbelastung möglichst gering zu halten. Zudem wurden Hafenbecken und Kanäle erweitert. Dadurch entstehen gute Chancen für Bauunternehmen, die sich auf Häfen und Häfenmodernisierung spezialisiert haben. Zudem sind Hersteller von Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände zur Reduzierung der Umweltauswirkungen sehr gefragt. Hersteller von Automatisierungslösungen für Häfen (z.B. im Bereich Containerumschlag und Transportmanagement) können dazu beitragen, die Häfen effizienter zu machen.

Abbildung 10 bietet einen Überblick über die Häfen, das Binnenschiffahrts- und des Zugnetzes Kolumbiens:



Abbildung 6: Ausbau Binnenschiffahrt, Häfen und Zugnetz

Source: ANI¹³⁴

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 Prozent 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 Prozent 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. 135 Cormagdalena investierte 2019 insgesamt 10 Mio. EUR für die Ausarbeitung und Verbesserung der Befahrbarkeit des Río Magdalena. 136 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

¹³⁴ ANI, 2021, <https://www.ani.gov.co/article/plan-maestro-de-transporte-2015-2035-el-horizonte-de-colombia-vargas-lleras-21832#:~:text=Vicepresidente Procent20Vargas Procent20Lleras.-,El Procent20Plan Procent20Maestro Procent20de Procent20Transporte Procent20Intermodal Procent20C Procent20oliderado Procent20opor Procent20ola Procent20Vicepresidencia,se Procent20dividi Procent20B3 Procent20oen Procent20odos Procent20om Procent20C3 Procent20B3dulos.>

¹³⁵ Portalportuario, 2019, <https://portalportuario.cl/colombia-plan-nacional-de-desarrollo-incrementara-en-30-el-transporte-fluvial-por-el-rio-magdalena/>

¹³⁶ Portafolio, 2020

(öffentlich-privaten) Ausschreibungen zur Verbesserung der Binnenschifffahrt, u. a. für den Río Magdalena.¹³⁷

2.1.5 Öffentliche Verkehrsmittel

Da es in Kolumbien fast keine Personenzüge gibt, ist der Bus neben dem Flugzeug das wichtigste Verkehrsmittel. Das Streckennetz ist gut ausgebaut, sodass auch entlegene und kleinere Orte erreicht werden. In jeder Stadt gibt es einen zentralen Busbahnhof. Der wichtigste Knotenpunkt für den Busverkehr in Kolumbien ist dabei Bogotá. Von dort aus werden fast alle Regionen des Landes angefahren. Langstreckenfahrten können jedoch aufgrund der drei Gebirgsketten, welche Kolumbien vom Süden nach Norden durchziehen, 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.

Auch im Stadtverkehr sind Busse das wichtigste Verkehrsmittel. Fast jede Stadt hat ihren eigenen städtischen Busverkehr. Allerdings sind die Busse im Stadtverkehr oft sehr langsam und überfüllt. Obwohl es in einigen Städten Bushaltestellen gibt, signalisiert man dem Fahrer meist durch Zuwinken, dass man mitfahren möchte. Neben den größeren Bussen sind in Städten die sogenannten „buseta“ (kleine Busse) häufig anzutreffen, vor allem in Bogotá und Cartagena. In größeren Städten wie Bogotá verkehren darüber hinaus auch sogenannte „colectivos“. Diese Minibusse bieten günstige und schnelle Verbindungen zwischen Flughäfen, Städten und dem Umland.¹³⁸

Als einzige Stadt Kolumbiens unterhält Medellín seit 1995 ein U-Bahn-Netz. Die ursprünglich für Bogotá geplante U-Bahnlinie wird aus Kostengründen nun doch als oberirdische Metrolinie geplant.¹³⁹ In Bogotá, wo in Kürze die erste 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.

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. In der Praxis wird der Fahrtpreis pauschal und nicht pro Kilometer berechnet. Dabei spielt es keine Rolle, wie viele Personen mitfahren. Allerdings kann für besonders große Gepäckstücke eine zusätzliche Gebühr anfallen.¹⁴⁰

2.1.6 Fahrradverkehr

Im städtischen Verkehr Kolumbiens spielt das Fahrrad eine wichtige Rolle, vor allem in der Hauptstadt Bogotá. Hier findet seit 1976 jeden Sonntag und an Feiertagen die sogenannte Ciclovía statt. An diesem Tag gilt auf 120 Straßenkilometern zwischen 7 und 14 Uhr ein Fahrverbot für den motorisierten Verkehr (lediglich öffentliche Busse und Taxen sind davon ausgenommen). Das Stadtbild ist dann von Fahrradfahrern und Fußgängern geprägt. Viele Städte sind inzwischen dem Beispiel Bogotás gefolgt. Seit 2001 ist es Autofahrern am ersten Donnerstag im Februar außerdem untersagt, ihr Fahrzeug in der Stadt zu bewegen. Nach Plänen der Stadtverwaltung soll Bogotá zur weltweiten Hauptstadt des Fahrrads werden. Schon jetzt verfügt die Stadt mit 480 Kilometern über eines der am besten ausgebauten innerstädtischen Radwegenetze der Welt. Studien der Interamerikanischen Entwicklungsbank zufolge ist Bogotá führend in der Fahrradpolitik. Mit dem ersten Fahrradschnellweg Lateinamerikas plant die Stadtverwaltung derzeit eine 27 Kilometer lange Verbindungsstrecke zwischen dem Norden und dem Süden Bogotás.¹⁴¹

Die gut ausgebauten Radwege und die Ciclovía haben im Verlauf der letzten Jahre dazu geführt, dass das Fahrrad in Kolumbien sein Stigma als Fortbewegungsmittel der ärmeren Bevölkerung verloren hat. Führen früher nur diejenigen Bogotános Fahrrad, die sich alle anderen Verkehrsmittel nicht leisten konnten, ist es heute in allen Bevölkerungsschichten ein beliebtes Fortbewegungsmittel. Die Stadtverwaltung bietet während der Ciclovía mittlerweile einen kostenlosen Leihradservice an.¹⁴² In den ländlichen Regionen außerhalb Bogotás ist das Radwegenetz schlecht ausgebaut, so dass das Fahrrad als Verkehrsträger hier keine große Rolle spielt. Aus der wachsenden Popularität des Verkehrsträgers Fahrrad ergeben sich allerdings eine Reihe von Problemen. So kommt es zunehmend auch auf Radwegen zu Staus. Nach Angaben des städtischen Verkehrsamtes wurden in 2015 in Bogotá täglich 846.727

¹³⁷ Das Projekt muss zuvor vom Transportministerium beschlossen werden. Portalportuario, 2019, <https://portalportuario.cl/colombia-plan-nacional-de-desarrollo-incrementara-en-30-el-transporte-fluvial-por-el-rio-magdalena/>

¹³⁸ Transamerika, 2019, <http://www.transamerika.org/pages/kolumbien/reisen-im-land.php>

¹³⁹ Vgl. ebd.

¹⁴⁰ Vgl. ebd.

¹⁴¹ Zeit Online, Bogotá, 2019, <https://www.zeit.de/mobilitaet/2018-03/bogota-kolumbien-radfahrer-ciclopaseo-strassenverkehr-luftqualitaet/seite-2>

¹⁴² Zeit Online, 2019, <https://www.zeit.de/mobilitaet/2018-03/bogota-kolumbien-radfahrer-ciclopaseo-strassenverkehr-luftqualitaet/seite-3>

Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt, was etwa 7 Prozent der insgesamt zurückgelegten Strecke entspricht. Mittlerweile geht das Verkehrsamt sogar von einem zweistelligen Prozentwert aus. Damit würde die Anzahl, der mit dem Fahrrad zurückgelegten Kilometern den mit dem Auto gefahrenen Kilometern entsprechen. Obwohl die Zahl der Fahrradfahrer in den letzten Jahren erheblich zugenommen hat, ist die Infrastruktur nicht in gleichem Maße mitgewachsen. Das Radwegenetz müsste also noch stärker ausgebaut und ältere Radwege saniert werden. Ein weiteres Problem stellt die bereits erwähnte Verkehrssicherheit dar. So sterben in Bogotá 3,21 Radfahrer pro 100.000 Radfahrer im Jahr. Zum Vergleich: In Berlin sterben kommen 0,58 Tote auf 100.000 Radfahrer im Jahr.¹⁴³

2.1.7 Elektromobilität¹⁴⁴

Um den CO₂-Ausstoß des Verkehrssektors zu reduzieren, hat die kolumbianische Regierung beschlossen, den Anteil von Elektroautos am Gesamtverkehr zu erhöhen. Im Jahr 2012 wurden allein durch den Verkehr in Kolumbien 25.600 Tonnen CO₂ ausgestoßen. Dies entsprach knapp 10 Prozent der gesamten Treibhausgasemissionen des Landes. In 2016 hat das Land insgesamt 77.667 Kilotonnen CO₂ ausgestoßen. Das Transportministerium hat deshalb den Aufbau einer Flotte von 557.000 Elektrofahrzeugen bis 2030 beschlossen. Dadurch soll der jährliche Treibhausgasausstoß um 3.690 Tonnen CO₂ reduziert werden. Die NAMA, eine deutsch-britische Beratungs- und Entwicklungsagentur, wird das Projekt mit einem eigenen Programm unterstützen. Mithilfe der NAMA soll ein Politikkonzept ausgearbeitet werden, das das Transportministerium bei der Implementierung seiner E-Mobilitätspläne unterstützt. Darüber hinaus werden technische und regulatorische Standards sowie eine großangelegte Kommunikationsstrategie entwickelt, die die Akzeptanz bei den Kolumbianern erhöhen soll. Neben Quoten für Elektrofahrzeuge in der Fahrzeugflotte der Regierung soll außerdem ein einheitliches Tarifsystem für die neuen Ladestationen entstehen, um so die Vorzüge der Elektromobilität öffentlich sichtbar zu machen und die Nachfrage nach Elektrofahrzeugen zu stimulieren.

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

Bereits heute gewinnen elektrische Fortbewegungsmittel für die Kurzstrecke, 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.

Im Dezember 2019 wurden die ersten elektrischen SITP-Busse eingeweiht. Bis Ende 2020 wurden demnach 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 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. Weiter erhielt BYD einen Rekordauftrag aus Kolumbien und liefert dementsprechend 1.002 Elektrobusse in die Hauptstadt Bogotá. Es ist bisher der größte Auftrag für BYD außerhalb von China. Die Marktanteile des chinesischen Herstellers in Südamerika wachsen. Die Verkehrsbehörde von Bogotá hatte im August eine technologieoffene Ausschreibung für 1.295 Diesel-, CNG- oder Elektrobusse gestartet. BYD sicherte sich einen Auftrag über 1.002 E-Busse und wird bei den Karosserieteilen mit den lokalen Busherstellern Superpolo und BUSSCAR kooperieren. Das soll auch die kolumbianische Wirtschaft ankurbeln und qualifizierte Jobs schaffen. Die ersten Busse sollen 2021 ausgeliefert werden, in der ersten

¹⁴³ Coya, Bike Index, 2019, <https://www.coya.com/bike/index-2019>

¹⁴⁴ NAMA Facility, 2019, <https://www.nama-facility.org/projects/colombia-building-an-enabling-environment-to-develop-electricity-based-mobility/>

Jahreshälfte 2022 will BYD den Auftrag abschließen. Anschließend sind die Busse in der kolumbianischen Hauptstadt auf 34 Linien unterwegs.¹⁴⁵

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 Prozent der Gesamtanzahl der Autos in Kolumbien dar.¹⁴⁶

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 Prozent 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.¹⁴⁷

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 Prozent des Käuferwerts des Fahrzeuges überschreiten) und 10 Prozent 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.¹⁴⁸

In Abbildung 11 Marktanteil Elektroautos nach Marken (in %) dargestellt.

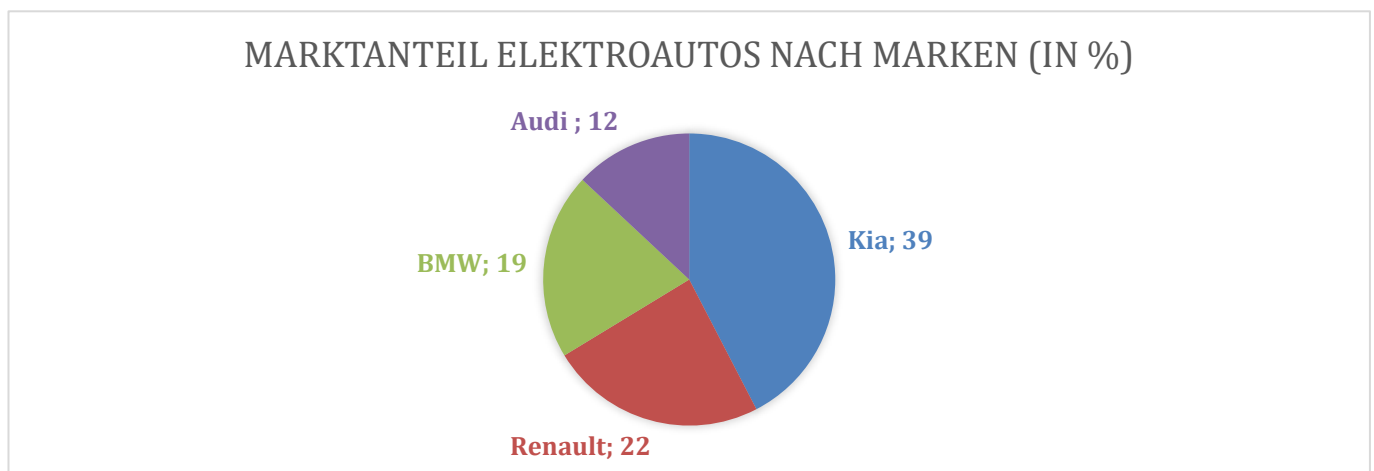


Abbildung 7: Markenverteilung Elektroautos

Quelle: El Espectador, 2019¹⁴⁹

Laut einer Studie der Unidad de Planeación Minero Energética (UPME) überwog 2016 der Verbrauch von Benzin (40 Prozent) deutlich dem Verbrauch von Elektrizität (0,06 Prozent). Zudem bestätigt das kolumbianische Gesundheitsministerium, dass 80 Prozent 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

¹⁴⁵ Energyload.eu, 2021, <https://energyload.eu/elektromobilitaet/elektrobusse/elektrobusse-byd/>, 2021

¹⁴⁶ El Espectador, 2019, <https://www.elespectador.com/noticias/medio-ambiente/movilidad-electrica-en-colombia-una-alternativa-que-toma-cada-vez-mas-fuerza-articulo-879535>

¹⁴⁷ El Espectador, 2019, <https://www.elespectador.com/noticias/medio-ambiente/movilidad-electrica-en-colombia-una-alternativa-que-toma-cada-vez-mas-fuerza-articulo-879535>

¹⁴⁸ El Espectador, 2019, <https://www.elespectador.com/noticias/medio-ambiente/una-ley-para-promover-la-movilidad-ecologica-articulo-871423>

¹⁴⁹ El Espectador, 2019, <https://www.elespectador.com/noticias/medio-ambiente/movilidad-electrica-en-colombia-una-alternativa-que-toma-cada-vez-mas-fuerza-articulo-879535>

Betrieb. Bis 2021 sollen 200 E-Lkws im Dienst sein, was 20 Prozent ihrer gesamten Lkws entspräche. Durch diese Maßnahmen möchte das Unternehmen bis 2025 seine CO₂-Emissionen um 25 Prozent senken.¹⁵⁰

2.2 Infrastrukturmanagement, Transport und Logistik

Die Verwaltung der kolumbianischen Infrastruktur obliegt dem Transportministerium, das die Aufsicht über das Straßennetz mitsamt Brücken und Tunnels, das Schienennetz sowie Flug- und Seehäfen hat. Zur Umsetzung der Infrastrukturmaßnahmen wurde in 2011 eigens die „Nationale Infrastrukturagentur“ gegründet, die wiederum eine nachgeordnete Behörde des Transportministeriums darstellt. Ebenso unterstehen die kolumbianische Flugaufsicht (Aerocivil) und das Nationale Straßeninstitut, das für die Unterhaltung der staatlichen Straßen zuständig ist, dem Transportministerium. Die Hafen- und Transportagentur übernimmt schließlich die Aufsicht über die Häfen für das kolumbianische Transportministerium.¹⁵¹

Aufgrund des Mangels an Alternativen werden Waren in Kolumbien fast ausschließlich per Lkw transportiert. Mittlerweile haben sich jedoch einige kolumbianische Seehäfen und Freizonen zu internationalen Logistikdrehscheiben entwickelt. Durch die geplanten Infrastrukturmaßnahmen soll in den kommenden 20 Jahren ein intermodaler Verkehr entstehen, der Autobahnen, Schienennetz, Fluss-, See- und Flughäfen miteinander verbindet.¹⁵²

2.3 Verkehrssicherheit

Fußgänger und Motorradfahrer sind die größte Risikogruppe im kolumbianischen Verkehr. So waren im Jahr 2015 75 Prozent der Verkehrstoten in Kolumbien Fußgänger bzw. Motorradfahrer. Obwohl das Land seit einiger Zeit große Anstrengungen unternimmt den Verkehr sicherer zu gestalten und Fußgänger stärker vom motorisierten Verkehr zu trennen, führt die immer noch unzureichende Infrastruktur, vor allem aber die mangelhafte Verkehrsbildung der Menschen, zu einer anhaltend hohen Zahl von Toten und Verletzten im Straßenverkehr. Zusätzlich zu den Maßnahmen der baulichen Trennung zwischen Fußgängern und motorisiertem Verkehr hat die Regierung eine Reihe von Gesetzen beschlossen, die die Verkehrssicherheit erhöhen sollen. So wurde die Handynutzung während der Fahrt untersagt und ein landesweit gültiges Tempolimit erlassen. Darüber hinaus gilt für Motorradfahrer eine Helmpflicht, die seit 2015 nicht nur für Fahrer, sondern auch für Beifahrer gilt. Die Quote von helmtragenden Motorradfahrern hat sich so von 40 Prozent im Jahr 2013 auf 76 Prozent im Jahr 2015 erhöht. Kolumbien nimmt seit 2015 außerdem an der „Initiative for Global Road Safety“ der Bloomberg Philantropies teil. Ziel der privaten Initiative war es, das Land dabei zu unterstützen, die Zahl der Verkehrstoten bis 2020 zu halbieren.¹⁵³

2.4 Energieversorgung und Stromnetz

Die Stromerzeugung sowie Ausbau und Leistungsfähigkeit des kolumbianischen Stromnetzes sind vor dem Hintergrund der von der Regierung angestrebten Elektrifizierung des Mobilitätssektors entscheidende Faktoren.

Die wesentlichste Kennzahl im Energiehaushalt von Kolumbien ist der Gesamtverbrauch von 68,25 Mrd. kWh elektrischer Energie pro Jahr. Pro Einwohner ist dies also ein Verbrauch von rund 1.356 kWh. Kolumbien könnte sich vollständig selbst mit Energie versorgen. Die Gesamtproduktion aller Anlagen zur Elektrizitätsgewinnung liegt bei 75 Mrd. kWh, also 110 Prozent des Eigenbedarfs. Dennoch handelt Kolumbien seinen Strom mit anderen Ländern. Neben dem reinen Verbrauch spielen aber auch die Produktion, Import und Export eine Rolle. Auch weitere Energieträger wie Erdgas oder Rohöl werden verwendet.¹⁵⁴

Derzeit deckt Kolumbien 71 Prozent seines Strombedarfs mit Wasserkraftwerken. In Erdgaskraftwerken werden 17 Prozent des Bedarfs erzeugt und 8 Prozent des verbrauchten elektrischen Stroms wird in Kohlekraftwerken produziert.¹⁵⁵ Für die kommenden Jahre wird ein steigender Bedarf an elektrischer Energie vorhergesagt. Um diesen Bedarf zu decken, setzt die Regierung verstärkt auf Wind- und Solarkraft. So hat das Bergbau- und Energieministerium 2018 erstmals Windkraft- und Solaranlagen mit einer Gesamtkapazität von 1,5 Gigawatt ausgeschrieben, um damit den Ausbau erneuerbarer Energien zu fördern. Auf der UN-Klimakonferenz von 2015 sagte Kolumbien zu, seinen CO₂-Ausstoß bis 2030 um 26 Prozent zu reduzieren. Da in Perioden mit geringen Niederschlägen die Stromerzeugung aus Wasserkraft schnell an ihre Kapazitätsgrenzen kommt, bieten sich Solar- und

¹⁵⁰ El Espectador, 2019, <https://www.elespectador.com/noticias/medio-ambiente/movilidad-electrica-en-colombia-una-alternativa-que-toma-cada-vez-mas-fuerza-articulo-879535>

¹⁵¹ Ministerio de Transporte, Historia, März 2019, <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/40/historia/>

¹⁵² GTAI, März 2019, <https://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/Maerkte/Geschaeftspraxis/transport-und-logistik,t=transport-und-logistik--kolumbien,did=1477742.html>

¹⁵³ Global Road Safety Partnership, 2019, <https://www.grsproadsafety.org/programmes/countries/colombia/>

¹⁵⁴ Länderdaten.info, 2020, <https://www.laenderdaten.info/Amerika/Kolumbien/energiehaushalt.php>

¹⁵⁵ AHK Kolumbien, 2019 https://www.german-energy-solutions.de/GES/Redaktion/DE/Publikationen/Marktanalysen/2017/zma_kolumbien_2017_off-grid.pdf?__blob=publicationFile&v=2

Windenergie als verlässliche und klimafreundliche Ergänzung zu den Wasserkraftwerken an, denn in Trockenperioden weht meist ein kräftiger Wind und die Sonnenstunden nehmen zu.¹⁵⁶ Der Anteil von Solar- und Windenergie sowie von Biomasse soll daher von aktuell 1 Prozent auf 18 Prozent im Jahr 2031 steigen. Das Bergbau- und Energieministerium prognostiziert eine Steigerung des Strombedarfs um jährlich 2,8 Prozent bis 2031. Gründe hierfür sind neben dem Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum vor allem der wachsende Strombedarf des Mobilitätssektors durch die Verbreitung von Elektrofahrzeugen sowie der Metrolinie in Bogotá. Im Vergleich zu 2017 wird der Strombedarf bis 2031 daher um fast 50 Prozent steigen. Die erneuerbaren Energiequellen Biomasse, Wind- und Solarkraft, die derzeit zusammen lediglich 1 Prozent des kolumbianischen Strombedarfs decken, sollen daher stark ausgebaut werden. Zumal Kolumbien hierfür ideale natürliche Bedingungen bietet.¹⁵⁷ Dennoch erreicht Kolumbien aufgrund seines hohen Anteils von Wasserkraft an der Energiegewinnung 2016 den achten Platz aus 126 Ländern im Sustainable Energy Ranking des World Economic Forum.¹⁵⁸

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

Das für die Netze zuständige Bergbau- und Energieministerium will bis 2022 156 Mrd. USD in den Ausbau der Stromnetze sowie in den Anschluss neuer Kraftwerke investieren. Damit sollen die Übertragungskapazitäten in die Regionen Santander, Arauca und Casanare erhöht werden. Außerdem sollen aus den Investitionsmitteln Studien zur Integration der Windenergieprojekte in der Region Guajira in das Nationale Stromübertragungsnetz finanziert werden.¹⁵⁹

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

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

2.5 Der lokale Markt für Mobilitätslösungen in Kolumbien

2.5.1 Lokales kolumbianisches Angebot an Mobilitätslösungen

Aufgrund der aktuell noch unzureichend ausgebauten Infrastruktur innerhalb des Landes ist Mobilität ein teures Gut in Kolumbien. Das praktisch nicht existente Schienennetz für Personenzüge und der mangelhafte Ausbau der Autobahnen sorgen dafür, dass für längere Strecken innerhalb des Landes nur das Flugzeug als Verkehrsmittel bleibt. Die Flughafenstruktur ist dementsprechend vergleichsweise gut ausgebaut. So verfügt Kolumbien über ein relativ dichtes Netz kleinerer und größerer Flughäfen. Neben dem Flugzeug wird auch der Bus als Verkehrsmittel zwischen den Städten in Kolumbien genutzt. Die Reisezeit ist hierbei zwar deutlich länger, allerdings ist eine Busfahrt günstiger, als ein Inlandsflug. Das Liniennetz der Überlandbusse ist gut ausgebaut, sodass auch entlegene Regionen regelmäßig angefahren werden. Knotenpunkt des kolumbianischen Busnetzes ist die Hauptstadt Bogotá. Obwohl oft überfüllt und sehr langsam, sind Busse im innerstädtischen Verkehr das wichtigste Verkehrsmittel. Eine Stadtbahn gibt es bisher nur in Medellín. Seit einiger Zeit erfreut sich das Fahrrad als Verkehrsmittel großer Beliebtheit in Kolumbien. In ländlichen Gebieten werden neben Bussen gerne auch Taxis genutzt.

Der Gütertransport findet fast ausschließlich per Lkw auf der Straße statt. Um den Gütertransport schneller und günstiger zu machen, wird derzeit das Schienennetz ausgebaut, sowie Flüsse für die Binnenschifffahrt nutzbar gemacht. Am Markt für Logistikdienstleistungen sind neben den einheimischen auch viele internationale Logistikunternehmen tätig. Neben dem

¹⁵⁶ Abo Wind, März 2019, <https://www.abo-wind.com/de/unternehmen/international/kolumbien.html>

¹⁵⁷ GTAI, 2019, https://www.gtai.de/GTAI/Content/DE/Trade/Fachdaten/PUB/2018/07/pub201807178000_21060_im-fokus:-kolumbien-im-wandel.pdf?v=1

¹⁵⁸ AHK Kolumbien, 2019, https://www.german-energy-solutions.de/GES/Redaktion/DE/Publikationen/Marktanalysen/2017/zma_kolumbien_2017_off-grid.pdf?__blob=publicationFile&v=2

¹⁵⁹ AHK Kolumbien, 2019, https://www.german-energy-solutions.de/GES/Redaktion/DE/Publikationen/Marktanalysen/2017/zma_kolumbien_2017_off-grid.pdf?__blob=publicationFile&v=2

kolumbianischen Unternehmen Servientrega mit einem Marktanteil von 18,3 Prozent, ist der deutsch-schweizerische Konzern Kühne + Nagel mit einem Marktanteil von 15,1 Prozent (Zahlen aus dem Geschäftsjahr 2014) der wichtigste Anbieter von Logistikdienstleistungen in Kolumbien. Im Bereich der internationalen Lieferungen von verderblichen Waren, wie Lebensmitteln oder Schnittblumen, ist Kühne + Nagel Marktführer. Neben Kühne + Nagel sind Panalpina, UPS und DHL die wichtigsten ausländischen Logistikanbieter.¹⁶⁰

2.5.2 Lokale Nachfrage nach Mobilitätsdienstleistungen

Nach einem schwächeren Jahr 2017 ist die kolumbianische Wirtschaft 2018 wieder stärker gewachsen. Grund für den Wirtschaftswachstum Kolumbiens vor der Pandemie sind vor allem der private und der staatliche Konsum, der in der ersten Jahreshälfte deutlich zugelegt hat. So gaben Privathaushalte 2,4 Prozent mehr aus, während die staatlichen Konsumausgaben sogar um 5,8 Prozent stiegen. Diese Anhebung der Ausgaben hat zu einer Erhöhung des Bruttoinlandsprodukts um 2,5 Prozent geführt. Aufgrund der gestiegenen Rohstoffpreise und der hohen staatlichen Investitionen in den Ausbau der Infrastruktur erwarten Wirtschaftsexperten, dass sich der positive Trend auch im laufenden Jahr fortsetzt. Die Einfuhr von Waren und Dienstleistungen wird voraussichtlich um 6 Prozent steigen. Für die Bruttoanlageinvestitionen wird ein deutliches Wachstum um 4 Prozent prognostiziert. Das Wachstum des privaten Konsums wird schließlich ebenfalls auf 4 Prozent veranschlagt.¹⁶¹

Der im August 2018 vorgelegte Nationale Entwicklungsplan 2018-2022 sieht in dem genannten Zeitraum staatliche Investitionen in einer Gesamthöhe von 350 Milliarden USD vor. Darüber hinaus soll die Unternehmenssteuer von derzeit 33 Prozent auf 30 Prozent absinken. Die dadurch freiwerdenden Mittel werden voraussichtlich zu höheren Investitionen und der Schaffung neuer Arbeitsplätze in Kolumbien führen. Dadurch könnte die relativ hohe Arbeitslosenquote gesenkt werden. Aufgrund der genannten Faktoren wird sich das Wachstum des BIP in den kommenden Jahren konsequent steigern, so dass ab dem Jahr 2021 eine jährliche Wachstumsrate von 4 Prozent erreicht werden wird. Dies entspräche etwa dem natürlichen Wachstumspotenzial Kolumbiens.¹⁶²

Aktuell und in Zukunft gestaltet sich die Marktsituation in Kolumbien damit äußerst aussichtsreich. Durch die hohen staatlichen Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur wird der Bedarf an Mobilitätslösungen auch weiterhin hoch bleiben. Da Kolumbien in diesem Sektor kaum über inländische Anbieter verfügt, muss nahezu alles importiert werden. Deutsche Unternehmen erfreuen sich dabei, aufgrund der hohen Qualität ihrer Produkte, großer Beliebtheit, vor allem bei zahlungskräftigen Kunden. Besonders gefragt sind fahrbares Material für den öffentlichen Personennahverkehr sowie die zugehörigen Dienstleistungen. Darüber hinaus wird der Bedarf an Verkehrsleittechnik im Rahmen des Straßenausbaus wachsen. Im innerstädtischen Verkehr erfreut sich das Fahrrad als schnelles und umweltschonendes Verkehrsmittel wachsender Beliebtheit. Der Anteil von E-Bikes wird in Zukunft zunehmen, besonders in bergigen Städten wie Bogotá. Organisierte Fahrradverleihsysteme, wie sie beispielsweise Nextbike anbietet, gibt es in Kolumbien derzeit noch nicht. Hier besteht großes Potenzial für deutsche Anbieter. Es bieten sich nicht nur Möglichkeiten zur Bereitstellung des Fuhrparks, sondern auch beim Service und Wartung, die in Kooperation mit lokalen Partnern erfolgen können.

Nach dem Boom der E-Commerce-Verkäufe im Jahr 2020, der auf die Abriegelungsmaßnahmen und Mobilitätseinschränkungen im Zuge der COVID-19-Pandemie zurückzuführen ist, verzeichnete der Kurier- und Frachttransportsektor in Kolumbien in diesem Jahr ein durchschnittliches Wachstum von rund 39 Prozent im Vergleich zu 2019. Unternehmen wie Mensajeros Urbanos zum Beispiel, ein Logistiknetzwerk mit Sitz in Bogotá, konnten ihre Aktivitäten im Jahr 2020 fast verdoppeln. Währenddessen wurde der Betrieb von Unternehmen wie Deprisa und Mi Águila in den ersten Monaten der Gesundheitskrise gestört, beispielsweise durch eine Einschränkung des Lufttransports. Dennoch konnten die beiden Unternehmen bis zum Ende des Jahres ein Wachstum gegenüber dem Vorjahr verzeichnen.¹⁶³

Im Jahr 2019 wurden in den kolumbianischen Häfen über 4,4 Millionen TEU Fracht umgeschlagen, gegenüber 4,58 Millionen TEU im Vorjahr.¹⁶⁴ Von Januar bis März 2020 betrug das Volumen der in kolumbianischen Häfen umgeschlagenen Containerfracht rund 830,9 Tausend TEU. Dies entsprach einem Rückgang von rund 22,1 Prozent im Vergleich zum Umschlag, der im gleichen Quartal des Vorjahres gemeldet wurde.¹⁶⁵

¹⁶⁰ GTAI, 2019, <https://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/Maerkte/Geschaefspraxis/transport-und-logistik.t=transport-und-logistik--kolumbien.did=1477742.html>

¹⁶¹ GTAI, 2019, <https://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/Maerkte/Wirtschaftsklima/wirtschaftsausblick.t=wirtschaftsausblick--kolumbien-mai-2019.did=2312054.html#Wirtschaftsentwicklung-BIP-soll-mittelfristig-strker-zulegen->

¹⁶² GTAI, 2019, <https://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/Maerkte/Wirtschaftsklima/wirtschaftsausblick.t=wirtschaftsausblick--kolumbien-november-2018.did=2194408.html>

¹⁶³ Statista, 2021, <https://www-statista-com/statistics/1237539/colombia-freight-courier-sector-growth-company/>

¹⁶⁴ Statista, 2021, <https://www-statista-com/statistics/735056/container-port-cargo-volume-colombia/>

¹⁶⁵ Statista, 2021, <https://www-statista-com/statistics/1117157/container-port-cargo-volume-colombia/>

2.6 Chancen für deutsche Mobilitätsunternehmen in Kolumbien

Kolumbien plant in den kommenden Jahren hohe Investitionen in seine Verkehrsinfrastruktur. Bis 2024 sollen insgesamt 37 Milliarden USD investiert werden. Mit dem Geld sollen vor allem das Autobahnnetz und der öffentliche Personennahverkehr ausgebaut werden. Daneben werden Flughäfen, Seehäfen und die Binnenschifffahrt von den hohen Ausgaben profitieren. Mit einer Investitionssumme von umgerechnet rund 17 Milliarden USD ist das Autobahnausbauprogramm 4G das größte Infrastrukturprogramm Lateinamerikas. Obwohl die Aufträge für alle 30 Bauabschnitte bereits vor geraumer Zeit vergeben wurden, kommt der Ausbau nur schleppend voran. Nur sechs Abschnitte liegen nach Aussage der Nationalen Infrastrukturagentur ANI im Zeitplan. Dagegen sei bei 16 Projekten die Finanzierung noch immer nicht gesichert. Deshalb solle 2019 der Zeitplan für 13 Teilstrecken neu angepasst werden.

Das größte Projekt im Bereich öffentlicher Nahverkehr stellt der Bau der Metrolinie in Bogotá dar. Die Arbeiten an Bogotá's erster U-Bahn-Linie begannen im vergangenen Jahr nachdem im Laufe des Jahres 2020 die Auftragnehmer ausgewählt worden waren. Der Plan sieht vor, mit der Verlegung von Versorgungsnetzen, dem Bau eines Rangierbahnhofs und einer neuen Ausgrabungsstätte voranzukommen. Im vergangenen Jahr wählte der Konzessionär die Auftragnehmer für das rollende Material, die Detailplanung und den Betrieb sowie die Signalanlagen aus. In diesem Jahr ist geplant, mit dem Aushub unter der 72. Straße fortzufahren, wo das Konsortium mit dem Bau des Rangierbahnhofs beginnen und gleichzeitig an der Verlegung der Wasser-, Strom- und Gasverteilungsnetze arbeiten wird. Das lange verzögerte 5,2-Mrd.-USD-Projekt soll bis 2027 fertiggestellt werden und umfasst eine 24 km lange Strecke mit 16 Stationen und 23 Zügen, die bis zu 72.000 Fahrgäste pro Stunde in jede Richtung befördern sollen.¹⁶⁶

Der Prozess der Vorqualifizierung ist Ende Januar 2019 ausgelaufen. Die Ausschreibung fand 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 wurde 2020 in Betrieb genommen. Die Investitionssumme beträgt rund 1.5 Mrd. USD. Eine neue Stadtbahn, die RegioTram (Bogotá - Facatativá), mit 45 Kilometern Strecke soll 2023 in Betrieb genommen werden. An dem Projekt waren Pressemeldungen zufolge 130 Unternehmen, vor allem Baufirmen aus Spanien und China, interessiert. Zur Finanzierung steuert die Europäische Investitionsbank (EIB) 480 Millionen USD bei.

Neben dem Bau der Metrolinie und einer Stadtbahn soll in Bogotá das bereits bestehende Bus Rapid Transit (BRT) –System Transmilenio ausgebaut werden. TransMilenio ist eines der größten Bus Rapid Transit (BRT) Systeme der Welt. Es ist ein Netz von Hochleistungsbussen, das täglich 2,3 Millionen Fahrgäste rund um Bogotá in Kolumbien befördert.¹⁶⁷ Weiter ist TransMilenio eine öffentlich-private Partnerschaft, bei der der öffentliche Sektor für die Investitionen zur Entwicklung der erforderlichen Infrastruktur verantwortlich ist, während der private Sektor für die Investitionen in die Busflotte, das Fahrkartenverkaufs- und Entwertungssystem sowie für den Betrieb der Fern- und Zubringerdienste verantwortlich ist.¹⁶⁸

Für den ersten der drei neu zu bauenden Buskorridore mit einer Gesamtlänge von 19 km läuft die Ausschreibung bereits. Die beiden anderen Korridore sollen zur geplanten Metrolinie führen und insgesamt 24 km, bzw. 17 km lang sein.

An den aktuellen Großprojekten mit den komplexen Bauvorhaben im Infrastrukturbereich sind zahlreiche ausländische Unternehmen beteiligt, die ihre Expertise aus vorherigen Großprojekten einfließen lassen. So sind am Autobahnausbauprogramm 4G die spanischen Unternehmen Sacyr, Grupo Ortiz und Iridium, die französische Firma Vinci, OHL aus Chile, MECO aus Costa Rica, Shikun Binui aus Israel sowie Strabag aus Österreich und Mota Engil aus Portugal beteiligt. Meistens bilden sie Konsortien mit lokal ansässigen Bauunternehmen.¹⁶⁹

Neben dem Engagement an Bauprojekten im Infrastrukturbereich bieten sich deutschen Unternehmen noch weitere Chancen im kolumbianischen Mobilitätssektor. So hat die Regierung die Mehrwertsteuer für Elektro- und Hybridfahrzeuge auf 5 Prozent abgesenkt, während für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor weiterhin 19 Prozent gelten. Der Marktanteil von Elektrofahrzeugen, der 2016 lediglich bei 0,1 Prozent lag, soll dadurch deutlich erhöht werden. Im Elektro- und Hybridsegment ist BMW derzeit Marktführer. Dies liegt vor allem an den guten Verkaufszahlen des i3 und des X5 xDrive40e.

Die kolumbianische PKW-Verkaufstatistik haben in 2020 Renault und Chevrolet angeführt. Auch asiatische Hersteller mit preisgünstigen Modellen, wie Mazda, Nissan und Kia sind in Kolumbien stark vertreten.¹⁷⁰

Im Premiumsegment dominieren deutsche Hersteller. Aufgrund des massiven Autobahnausbaus und der stetig wachsenden Mittelschicht wird die Nachfrage nach Pkw mittelfristig zunehmen. Einer Studie der Universidad de los Andes zufolge soll sich die

¹⁶⁶ BN Americas, 2021, <https://www.bnamericas.com/en/news/whats-next-for-bogotas-first-metro-line>

¹⁶⁷ <https://inclusiveinfra.gihub.org/case-studies/transmilenio-bus-rapid-transit-colombia/>

¹⁶⁸ Special Unit for South-South Cooperation, 2012, https://www.esc-pau.fr/ppp/documents/featured_projects/colombia_bogota.pdf

¹⁶⁹ GTAI, 2019, <https://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/Maerkte/suche.t=megaprojekte-in-kolumbiens-verkehrsinfrastruktur.did=2203772.html>

¹⁷⁰ Statista, 2020, <https://www.statista.com/statistics/831660/colombia-leading-vehicle-brands-unit-sales/>

Gesamtzahl der Autos in Kolumbien von 5 Millionen im Jahr 2019 bis 2040 auf umgerechnet 12 Millionen mehr als verdoppeln.¹⁷¹ Im Zuge des großangelegten Ausbaus des Autobahnnetzes wird zudem auch der Bedarf an Verkehrsleittechnik wachsen. Kolumbien hat im internationalen Vergleich sehr viele Verkehrstote zu beklagen. Durch die Verschärfung gesetzlicher Vorschriften, wie z.B. die Helmpflicht für Motorradfahrer, steigt auch die Nachfrage nach Sicherheitstechnik, die größtenteils durch Importe gedeckt wird. Aufgrund des schlecht ausgebauten Schienennetzes findet der Gütertransport fast ausschließlich per Lkw auf der Straße statt, so dass sich hier auch gute Absatzchancen für deutsche Lkw-Hersteller sowie für Logistikdienstleister und Speditionen bieten. Besonders Anbietern moderner Lösungen für das Fuhrparkmanagement, Tracking und Routenplanung sowie in der Effizienzsteigerung im intermodalen Transport bietet der lokale Markt interessante Chancen. Wegen des Ausbaus des öffentlichen Personennahverkehrs wird auch der Bedarf an neuen Bussen, Zügen und Stadtbahnen ansteigen. Hier können deutsche Hersteller nicht nur das fahrbare Material liefern, sondern auch Reparatur und Wartung anbieten.

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 Pisisí 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 Rechte wurden für den Zeitraum von 30 Jahren bereits vergeben.

Cartagena gilt als Lateinamerikas viertwichtigster Containerhafen und soll nach Plänen der Betreibergesellschaft Compas für 200 Mio. USD erweitert werden. Ein neuer Hafen soll zudem für 1 Mrd. USD an der Karibikküste von Antioquia entstehen. Der von den Unternehmen Conconcreto und Grupo Elemental geplante Darién International Port ist von Medellín, Bogotá und – per Schiff – von Colón (Panama) aus schneller erreichbar, als die anderen Karibikhäfen Kolumbiens. Die philippinische ICTSI und PSA aus Singapur haben bereits 550 Mio. USD in das neue Hafenterminal Puerto Aguadulce an der dünn besiedelten Pazifikküste investiert.¹⁷²

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 Schiffnetzwerk und seine Hafenausstattung mit 50,1 Punkten nur knapp hinter Panama (56,6 Punkten).

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.

Im Folgenden werden konkrete Informationen zu Vorhaben im Bereich Elektromobilität und Eisenbahnverkehr aufgezeigt.

Die nationale Regierung hat den rechtlichen Rahmen dafür gelegt, dass in Zukunft vermehrt nachhaltige Mobilitätssysteme eingeführt werden. Bedeutende Investitionen werden insbesondere in die Elektromobilität im ÖPNV getätigt werden. Für die Erneuerung der Busflotten von 15 Städten wird mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von 2,02 Mrd. USD gerechnet. Experten der Nationalen Planungsabteilung gehen von der Anschaffung von 5.660 Elektrobussen in den Jahren 2021-2026 aus.

Diese Bedarfe sind wie folgt aufgeteilt:

- i. Doppelgelenkbusse: 937 Einheiten, 17 Prozent

¹⁷¹ GTAI, 2019, <https://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/Maerkte/Branchen/Branche-kompakt/branche-kompakt-kfz-industrie-und-kfz-teile,t=branche-kompakt-schwache-wirtschaft-drueckt-kfzabsatz-in-kolumbien,did=1839502.html#KfzAbsatz-ein-Viertel-unter-Rekordniveau->

¹⁷² AHK Brasil, <https://www.ahkbrasil.com/lateinamerikahandbuch/infrastruktur.html>

- ii. Gelenkbusse 383 Einheiten, 7 Prozent
- iii. Standardbusse 1.665 Einheiten, 29 Prozent
- iv. Busetones 2.675 Einheiten, 47 Prozent

Da nicht nur die Erneuerung der bereits bestehenden Busse notwendig ist, sondern auch eine größere Anzahl an Bussen benötigt wird, um der wachsenden Nachfrage in den kommenden Jahren Rechnung zu tragen, sollen weitere 2,16 Mrd. USD in schätzungsweise neue 5.900 Elektrobusse investiert werden.

Wie oben dargelegt, werden in den kommenden Jahren auch hohe Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur erfolgen. Im Folgenden werden einige der umfangreichsten Projekte dargestellt.

- i. Das Projekt des Pendlerzugs Valle del Cauca (TCV) befindet sich noch in der Vorbereitungsphase und hat seine Vormachbarkeitsstudien abgeschlossen. Sein Hauptsponsor ist die Regierung vom Valle del Cauca. Das FDN (Financiera del Desarrollo Nacional) definiert die Bedingungen für die Auftragsvergabe für die Machbarkeitsstudien und die technische Struktur des Projekts.
- ii. Das Projekt des Eisenbahnkorridors La Dorada-Chiriguaná wird von der ANI gesponsert und befindet sich in der letzten Phase seiner Strukturierung durch das FDN.
- iii. Das Projekt Metroligero Avenida 80 Medellín hat im Laufe des Jahres 2020 bedeutende Fortschritte gemacht, so dass es zusätzlich zu den technischen Studien bereits die Genehmigung von Finanzmitteln der Nation und der Stadt Medellín hat. Aus diesem Grund und in Anbetracht der Tatsache, dass die Empresa Metro de Medellín über umfangreiche vertragliche Erfahrungen mit dieser Art von Projekten verfügt, bietet dieses Projekt kurzfristig interessante Möglichkeiten.
- iv. Das Projekt des Ausbaus der U-Bahn von Bogotá, die Linie Engativá-Suba, wird durch das Bürgermeisteramt der Stadt über die Empresa Metro de Bogotá verantwortet. Das Projekt besteht in der Erweiterung des U-Bahn-Systems im Westen der Stadt. Die Vormachbarkeitsphase soll Anfang bis Mitte 2021 abgeschlossen werden.
- v. Das Projekt Tren Cercanías Norte Bogotá (Regiotram Norte) wird von der Regierung des Bundesstaates Cundinamarca über die regionale Eisenbahngesellschaft gesponsert. Ende 2019 wurde das Projekt Regiotram de Occidente vergeben, das Bogotá mit Funza-Mosquera-Madrid und Facatativá verbindet. Es wird an einem ähnlichen Projekt gearbeitet, um eine neue Linie im Norden zu bauen, die Zipaquirá erreichen wird. Gegenwärtig werden Fortschritte bei den Machbarkeitsstudien und der Strukturierung des Projekts erzielt.
- vi. Für die Entwicklung des Projekts Antioquia-Eisenbahn ist die "Promotora Ferrocarril de Antioquia" zuständig, ein 2016 gegründetes Unternehmen, dessen Partner öffentliche Einrichtungen sind: das Gouverneursamt des Bundesstaates Antioquia (28 Prozent), das Institut für die Entwicklung von Antioquia (24 Prozent), der Großraum Valle del Aburrá (24 Prozent) und das Unternehmen Metro de Medellín (24 Prozent). Das Projekt ist ein regionales Bestreben, das darauf abzielt, das Eisenbahnnetz von Antioquia zu rehabilitieren und zu modernisieren und Fracht vom Zentrum des Departements zum Magdalena Medio (Puerto Berrio) zu befördern, wo sie per Schiff oder Zug zu den Häfen am Atlantik fahren kann.

3 Markteintritt in die kolumbianische Mobilitätsbranche

3.1 Markteintrittsstrategien in der Mobilitätsbranche

Als stark umworbener Wachstumsmarkt benötigt Kolumbien eine umfassende Marktpflege, sollen geschäftliche Erfolge erzielt werden. Neben dem persönlichen Kontakt zu Partnern vor Ort spielt insbesondere die zeitnahe Reaktion auf Kundenwünsche eine wichtige Rolle. Es sollte also auf eine gute Verfügbarkeit von Ersatzteilen und auf Beratung und Service im After-Sales Bereich Wert gelegt werden. Um diese umfangreiche Kundenbetreuung zu gewährleisten, sollte auf einen lokalen Partner oder einen eigenen Unternehmensvertreter vor Ort nicht verzichtet werden.

Persönliche Beziehungen sind für den Aufbau von Geschäftskontakten in Kolumbien unerlässlich.¹⁷³ Ziel der Geschäftsanhaltungsreise ist es daher, einen ersten Kontakt zwischen Vertretern deutscher und kolumbianischer Unternehmen herzustellen. Aufbauend auf diesem Erstkontakt können dann die Geschäftsbeziehungen weiterentwickelt werden. Darüber hinaus empfiehlt es sich das eigene Unternehmen auf lokalen Messen zu präsentieren, um persönliche Kontakte zu knüpfen und so weitere Kundenkreise zu erschließen. Auch ein bereits bestehender Standort oder Vertreter in einem anderen süd- bzw. mittelamerikanischen Land kann die Erschließung des kolumbianischen Marktes zusätzlich vereinfachen.

Plant ein deutsches Unternehmen sich an Ausschreibungen der Regierung zu beteiligen, ist es ratsam mit einem Agenten bzw. Partner vor Ort zusammenzuarbeiten, da dieser die Rechtslage vor Ort besser kennt und bei Behördengängen, die in Kolumbien sehr zeitraubend sein können, unterstützen kann. Darüber hinaus ist die Deutsch-Kolumbianische Industrie- und Handelskammer mit Standorten in Bogotá und Berlin eine nützliche Anlaufstelle bei der Erschließung des kolumbianischen Marktes. Umfangreiche Informationen rund um das Land und entsprechende Zielmärkte bietet auch GERMANY TRADE & INVEST (GTAI). Sie ist die Gesellschaft der Bundesrepublik Deutschland für Außenwirtschaft und Standortmarketing. Im Bereich der Außenwirtschaft informiert sie Unternehmen durch Marktberichte und –analysen, für welche den Firmen sonst die Ressourcen fehlen würden. Auf die Einschaltung eines Handelsvertreters oder Agenten vor Ort sollte nur verzichtet werden, wenn es sich um leicht überblickbare Branchen und Geschäfte handelt, die keine langwierige Vorbereitung oder Nachbetreuung erfordern. Generell kann es sich jedoch lohnen, statt eines Handelsvertreters einen Vertriebspartner einzuschalten, der die Ware des Unternehmens auf eigene Rechnung vertreibt. Das Unternehmen umgeht somit die Risiken, die sich aus dem Eintritt in einen neuen und unbekanntem Markt ergeben. Der Aufbau einer eigenen Vertriebsorganisation empfiehlt sich eher für Unternehmen, die schon länger auf dem Markt aktiv sind und ihn gut kennen.¹⁷⁴

Werbung wird in Kolumbien vor allem im Fernsehen ausgestrahlt. Auch Radio- und Printwerbung sind gängige Promotionsinstrumente, obwohl diese nicht die Reichweite der Fernsehwerbung erreichen. In Zukunft dürfte Internetwerbung jedoch das wichtigste Medium für ein erfolgreiches Marketing werden. Der Internethandel ist in Kolumbien mit einem Anteil von gerade einmal 0,1 Prozent an allen Geschäften noch stark unterentwickelt. So sind viele kolumbianische Unternehmen derzeit nicht im Internethandel aktiv, obwohl das Land eine – im lateinamerikanischen Vergleich – sehr gute Netzabdeckung erreicht.

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.

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.¹⁷⁵

¹⁷³ GTAI, 2019, <https://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/Maerkte/Geschaeftspraxis/verhandlungspraxis-kompakt.t=verhandlungspraxis-kompakt--kolumbien.did=2231612.html>

¹⁷⁴ Vgl. ebd.

Die kolumbianische Entwicklungsbank Findeter veröffentlicht regelmäßig die neusten Ausschreibungen der Infrastrukturprojekte. Unter den aktuellen Ausschreibungen befinden sich folgende Projekte:¹⁷⁶

3.2 Relevantes Rechtssystem, Handelsvorschriften und Wareneinfuhr

Die gesetzgebende Gewalt in Kolumbien ist der Kongress, der sich aus Senat und Abgeordnetenversammlung zusammensetzt. Gesetzesinitiativrecht haben Regierungsmitglieder, Abgeordnete des Kongresses, der Oberste Gerichtshof, der Oberste Rat der Justiz, sowie der Staatsrat. Bürgerinitiativen können Gesetzesvorschläge einreichen, sofern sie mindestens 5 Prozent der wahlberechtigten Bevölkerung repräsentieren. Die meisten Gesetze werden mit einfacher Mehrheit beschlossen. Für bestimmte Gesetze sind allerdings andere Mehrheitsregeln notwendig. Alle Gesetze werden im Amtsblatt, dem „Diario Oficial“ veröffentlicht und sind so für jedermann einsehbar. Kolumbien ist Mitglied in allen wichtigen internationalen Organisationen wie UN, WTO und GATT. Seit 2013 besteht zwischen der Europäischen Union und Kolumbien ein Freihandelsabkommen.¹⁷⁷

3.2.1 Handelsvorschriften

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

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

Sind beide Vertragsparteien Kaufleute, gelten die Vorschriften des Handelsgesetzbuches. Sofern vertraglich nicht anders vereinbart, hat der Käufer Anspruch auf Ware mittlerer Art und Güte. Die gelieferte Ware muss der Käufer innerhalb von vier Tagen auf Mängel untersuchen. Nach Verstreichen dieser Frist können keine Mängel mehr geltend gemacht werden. Bei Waren mit Garantieanspruch verlängert sich diese Frist auf 30 Tage.¹⁷⁸

Neben dem Gewährleistungsrecht kennt das kolumbianische Handelsrecht verschiedene Sicherungsmittel bei der Abwicklung des internationalen Zahlungsverkehrs. Ein gängiges Sicherungsmittel ist das Akkreditiv. Ebenso gibt es in Kolumbien das Recht auf Eigentumsvorbehalt. Dabei bleibt die Ware Eigentum des Verkäufers, bis der vollständige Kaufpreis vom Käufer beglichen wurde. Ähnlich ist das Pfandrecht beschaffen. Dieses gilt jedoch akzessorisch, d.h. es kann nur angewendet werden, wenn eine zu sichernde Forderung besteht. Dabei wird zwischen Pfandrecht mit Besitz und besitzlosem Pfandrecht unterschieden. Das bedeutet, dass das Pfand entweder beim Gläubiger oder beim Schuldner verbleiben kann. Beim besitzlosen Pfandrecht ist zu beachten, dass nur Sachen, die zur wirtschaftlichen Nutzung bestimmt sind, gepfändet werden dürfen. Außerdem muss das besitzlose Pfandrecht im jeweiligen Handelsregister eingetragen werden. Darüber hinaus können Gläubiger und Schuldner ein sogenanntes Nutzungspfandrecht vereinbaren. Dies berechtigt den Gläubiger dazu, das gepfändete Objekt zu nutzen und den Reinertrag dieser Nutzung mit der geschuldeten Leistung zu verrechnen. Ein gängiges Sicherungsmittel für unbewegliche Sachen ist die Hypothek. Eine zwischen Gläubiger und Schuldner vertraglich vereinbarte Hypothek muss in das Register für öffentliche und private Urkunden eingetragen werden. Der Hypothekenvertrag sollte notariell beglaubigt werden. Der Wert der Hypothek darf das Doppelte des Betrages der zu sichernden Hauptforderung nicht überschreiten. Ist die abgesicherte Hauptforderung beglichen, erlischt die Hypothek und die Löschung aus dem Register für öffentliche und private Urkunden ist zu beantragen. Schließlich ist in Kolumbien auch die Bürgschaft im Zivilgesetzbuch geregelt. Bürgschaften können sowohl von natürlichen, als auch von juristischen Personen übernommen werden. Die Bürgschaft kann befristet oder bedingt werden. Grundsätzlich verfügt der Bürge über die gleichen Rechte wie der

¹⁷⁶ Vgl. Findeter, 2020, <https://www.findeter.gov.co/loader.php?Servicio=Convocatoria&Tipo=ultimasConvocatorias> oder <https://www.findeter.gov.co/en/#>

¹⁷⁷ GTAI, 2019, <https://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/Recht-Zoll/Wirtschafts-und-steuerrecht/recht-kompakt,t=recht-kompakt-kolumbien,did=1447510.html>

¹⁷⁸ Vgl. ebd.

Hauptschuldner. Im Sinne der sogenannten Einrede der Vorausklage kann der Bürge vom Gläubiger verlangen, zur Erfüllung seiner Verbindlichkeit zunächst den Schuldner in Anspruch zu nehmen. Mit Erlöschen der Hauptschuld oder durch Erlass der Bürgschaftsverpflichtung durch den Gläubiger erlischt auch die Bürgschaft.

Neben den genannten Sicherungsmitteln kennt das kolumbianische Recht u.a. den Wechsel und die Sicherungstreuhand.¹⁷⁹

Es gilt zu beachten, dass sich im Rahmen der Produzentenhaftung grundsätzlich eine Haftbarkeit für Produzenten, Händler und Lieferanten ergeben kann. Als Produzent gilt nach dem Verbraucherschutzgesetz, „wer gewohnheitsmäßig direkt oder indirekt Produkte entwirft, produziert, fertigt, montiert, oder importiert“. Lieferanten sind den Produzenten weitgehend gleichgestellt. Verbraucher können im Falle von Gewährleistungsansprüchen entweder die Garantie in Anspruch nehmen, oder Produkthaftungsklage erheben.¹⁸⁰

Arbeitet ein Unternehmen mit Handelsvertretern, muss es sich an das Vertriebsrecht halten. Ein Handelsvertreter ist dementsprechend ein selbständiger Kaufmann, der im Auftrag eines Prinzipals tätig ist. Zu seinen Aufgaben gehören die dauerhafte Vermittlung von Geschäftsabschlüssen sowie die Rechnungsstellung im Namen des Auftraggebers. Für jeden Geschäftsabschluss steht dem Vertreter eine Provision zu. Er ist kein Angestellter des beauftragenden Unternehmens. Es besteht also kein hierarchisches Verhältnis zwischen Auftraggeber und Vertreter. Für den Handelsvertretervertrag ist keine konkrete Form vorgesehen, sodass die Vereinbarung zwischen den Parteien auch mündlich erfolgen kann. Sofern nichts anderes vereinbart wurde, geht das kolumbianische Handelsgesetz von einem Exklusivvertrag aus. Der Handelsvertretervertrag sollte beim Handelsregister registriert werden und Regelungen über Vertragsgegenstand und –dauer, sowie Vollmachten und Befugnisse enthalten. Eine Registrierung ist rechtlich zwar nicht vorgeschrieben, ist aber für die Sichtbarkeit des Unternehmens in Kolumbien empfehlenswert. Über marktübliche Provisionen für Handelsvertreter kann die Handelskammer Auskünfte erteilen.

Vom Handelsvertreter ist der Vertrags- oder Eigenhändler zu unterscheiden. Dieser kauft auf eigene Rechnung und trägt damit das unternehmerische Risiko selbst.¹⁸¹

Die wichtigsten Gesellschaftsformen im kolumbianischen Geschäftsverkehr sind die Aktiengesellschaft, die vereinfachte Aktiengesellschaft und die Gesellschaft mit beschränkter Haftung.

Zur Gründung einer Aktiengesellschaft sind mindestens fünf Aktionäre erforderlich. Auch juristische Personen als Gesellschafter sind zulässig. Es ist kein Mindestkapital erforderlich. In der Firmenbezeichnung muss der Zusatz „Sociedad Anónima“ bzw. SA enthalten sein.

Die sogenannte vereinfachte Aktiengesellschaft „Sociedad por Acciones Simplificada (S.A.S)“ kann von nur einem Gesellschafter gegründet werden. Eine Mindestkapitalanforderung besteht nicht, auch die Bestellung eines Vorstandes ist nicht notwendig.

Aktionäre können nur bis zur Höhe ihrer Einlage haftbar gemacht werden.

Zur Gründung einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung sind mindestens zwei, höchstens jedoch 25 Gesellschafter notwendig. Die Haftung der Gesellschafter ist auf die Höhe ihrer Einlagen begrenzt. Jeder Gesellschafter ist grundsätzlich zur Geschäftsführung berechtigt.¹⁸²

Wird eine dauerhafte Geschäftstätigkeit angestrebt, empfiehlt sich die Gründung einer Niederlassung (Sucursal) einer ausländischen Gesellschaft. Die Niederlassung muss im Handelsregister eingetragen werden. Eventuell ist eine Genehmigung der zuständigen Aufsichtsbehörde „Superintendencia de Sociedades“ bzw. „Superintendencia Bancaria“ nötig. Außerdem muss ein rechtlicher Vertreter der Niederlassung bestimmt werden.¹⁸³

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

¹⁷⁹ GTAI, 2019, <https://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/Recht-Zoll/Wirtschafts-und-steuerrecht/recht-kompakt,t=recht-kompakt-kolumbien,did=1447510.html>

¹⁸⁰ Vgl. ebd.

¹⁸¹ Vgl. ebd.

¹⁸² Vgl. ebd.

¹⁸³ Vgl. ebd.

Wechseloperationen von Devisenbeträgen müssen in speziellen Fällen bei der kolumbianischen Zentralbank angemeldet werden. So sind Import bzw. Export von Gütern sowie externe Verschuldung meldepflichtig. Darüber hinaus müssen Kapital- und Finanzinvestitionen, sowie Avale und Garantien in Fremdwährung bei der Zentralbank gemeldet werden.¹⁸⁴

Eine Gewerbeordnung kennt das kolumbianische Handelsrecht nicht. Grundsätzlich kann jeder Kolumbianer ein Unternehmen gründen. Es gibt jedoch Aufsichtsbehörden, die vor allem Banken, Industrieunternehmen und den Gesundheitssektor kontrollieren. Für bestimmte Bereiche können gegebenenfalls Genehmigungen von zuständigen Ministerien benötigt werden. Dies gilt vor allem wenn durch die Aktivität des Unternehmens die nationalen Sicherheitsinteressen Kolumbiens berührt werden, oder eine Gefahr für Dritte besteht (z.B. Produktion von chemischen Gefahrstoffen).¹⁸⁵

Nach der Eintragung in das Handelsregister verlangt das kolumbianische Steuerrecht die Registrierung des Unternehmens bei der Steuerbehörde. Danach wird dem Unternehmen eine Steuernummer zugeteilt, die es wiederum im Handelsregister angeben muss.¹⁸⁶

3.2.2 Wareneinfuhr¹⁸⁷

Die ehemals protektionistisch geprägte Außenhandelspolitik Kolumbiens erfährt seit den 1990er Jahren eine Liberalisierung. Durch erhebliche Zollsensenkung und den Wegfall der Vorauslizenzanfordernisse konnten die Wareneinfuhren erheblich gesteigert werden. Seit 1. Februar 1995 gelten für alle Mitgliedstaaten des Andenpaktes einheitliche Zollsätze. Bereits seit 1. Januar 1995 besteht ein Freihandelsabkommen zwischen Kolumbien, Mexiko und Venezuela. Damit wurde ein schrittweiser Abbau der Zölle zwischen den beteiligten Staaten beschlossen. Nachdem Venezuela 2006 aus dem Abkommen ausgeschieden ist, gelten die Vereinbarungen weiterhin für Kolumbien und Mexiko. Zwischen den USA und Kolumbien besteht seit dem 15. Mai 2012 ein Freihandelsabkommen.

Am 1. August 2013 ist das Freihandelsabkommen zwischen Kolumbien und der Europäischen Union in Kraft getreten. Neben Regelungen über Dienstleistungen, Niederlassungen, E-Commerce und Kapitalverkehr, enthält es Bestimmungen zur öffentlichen Auftragsvergabe, Wettbewerb und geistigem Eigentum. Der Abbau von Handelshemmnissen und Beschränkungen für Waren bildet den Schwerpunkt des Abkommens. Für 65 Prozent der Waren, die aus der Europäischen Union importiert werden, sind die kolumbianischen Einfuhrzölle somit weggefallen. Bis auf einige Ausnahmen sollen die Zölle für die restlichen Güter innerhalb der nächsten zehn Jahre schrittweise abgebaut werden. Für Agrarprodukte gilt eine auf 17 Jahre verlängerte Frist.

Für alle Waren, die in Kolumbien eingeführt werden sollen, wird ein sogenanntes Dokument zur Importdeklaration (Declaración de importación) benötigt, unabhängig davon, ob es sich um lizenzpflichtige Importe handelt oder nicht. Die Importdeklaration dient sowohl der Bestätigung und Legalisierung der Importe bei der Zollbehörde DIAN (Departamento de Impuestos y Aduanas Nacionales) als auch zur Erhebung der fälligen Steuern. Die Einfuhrformalitäten müssen von einem Zollagenten erledigt werden. Durch die Handelsabkommen sind die Importzölle in Kolumbien nach Angaben der Weltbank zwischen 2010 und 2017 von durchschnittlich 9 Prozent auf 4,4 Prozent gesunken. Die Marktöffnungspolitik seiner Vorgänger setzt der seit 2018 amtierende Präsident Duque allerdings nicht fort. So sollen keine neuen Handelsabkommen abgeschlossen, die bereits bestehenden allerdings besser ausgenutzt werden. Seit August 2018 bzw. Januar 2019 gelten in Kolumbien Antidumpingzölle auf verschiedene Stahlprodukte. Alles in allem gehen die Importzölle auf Waren aus Deutschland aber immer weiter zurück. Viele Unternehmen, die Waren nach Kolumbien importieren, sehen das größte Handelshemmnis deshalb nicht in den Zöllen, sondern im enormen Bürokratieaufwand und der Behördenwillkür bei Importen. Letzteres sei vor allem an kleineren Häfen ein großes Problem, während die Abfertigung an großen Häfen wie Cartagena professionell durchgeführt werde.¹⁸⁸

Die kolumbianischen Zölle werden aufgrund des CIF-basiert (Cost, Insurance, Freight) berechnet. Die Zollsätze bewegen sich in einer Spannweite zwischen 0 und 20 Prozent. Die einzige Ausnahme bilden Personenkraftwagen. Hier gilt ein Zollsatz in Höhe von 35 Prozent. In den meisten größeren Städten gibt es Freihandelszonen. Auf der Karibikinsel San Andrés gibt es darüber hinaus zollfreie Häfen. In den Freihandelszonen, in denen überwiegend Güter für den Export produziert werden, gelten verschiedene Vergünstigungen. So wird zum Beispiel ein einheitlicher Einkommenssteuersatz von 20 Prozent erhoben. Erlöse aus Exportgeschäften sind komplett von der Umsatzsteuer befreit. Rohmaterialien, Maschinen und Ausrüstungen können zollfrei importiert werden. Außerdem entfällt bei Exportgeschäften, die über die Freihandelszonen abgewickelt werden, die Pflicht, ausländische Devisen in Pesos umzuwechseln. Ausländische Währungen können frei ins Ausland transferiert werden. In die Freihandelszonen importierte Waren sind darüber hinaus steuerbefreit.

¹⁸⁴ Industrie- und Handelskammern in Bayern, 2018, <https://www.auwi-bayern.de/awp/inhalte/Laender/Anhaenge/exportbericht-kolumbien.pdf>

¹⁸⁵ Vgl. ebd.

¹⁸⁶ Vgl. ebd.

¹⁸⁷ Vgl. ebd.

¹⁸⁸ GTAI, 2019, <https://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/Maerkte/suche,t=richtungswechsel-in-kolumbiens-handelspolitik,did=2220212.html>

Bei Importen in Gebiete außerhalb der Freihandelszonen fällt grundsätzlich eine Einfuhrumsatzsteuer an, die dem Mehrwertsteuersatz von 19 Prozent entspricht. Ausgenommen von der Einfuhrumsatzsteuer sind die temporäre Einfuhr von Gütern, Maschinen für die Müllwirtschaft und Umwelttechnik sowie Rüstungsgüter für die nationale Verteidigung.

Handelsmuster sind von der Mehrwertsteuer befreit und es gibt keine Wert- oder Mengenbeschränkung. Um als Handelsmuster anerkannt zu werden, muss eine Lieferung im Wesentlichen drei Voraussetzungen erfüllen: Die Güter müssen auf der Rechnung als Handelsgüter (muestras sin valor comercial) ausgewiesen werden und die Verpackung muss entsprechend gekennzeichnet sein. Außerdem darf für die Waren keine Begutachtung und Genehmigungen anderer Behörden, wie beispielsweise der Medikamentenaufsicht oder des Landwirtschaftsministeriums, erforderlich sein.

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

4 Businesskultur in Kolumbien

Generell gelten Kolumbianer und Kolumbianerinnen, im Vergleich zu Deutschen als offener und lebensfroher. Nichtsdestotrotz gibt es in Kolumbien, ebenfalls wie in Deutschland, Mentalitätsunterschiede.

Kulturelle Unterschiede im Businesskontext:

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

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

Sprache:

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

Geschäftliche Meetings:

In Kolumbien beginnen die Arbeitstage früh und sind lang. Konferenzen und Termine um 8 Uhr, sowie ein Arbeitsbeginn bereits um 7 Uhr sind daher keine Seltenheit.

Geschäftstreffen in Kolumbien sollten zwei bis vier Wochen vor Eintreffen organisiert werden, allerdings werden diese meist erst kurz vor Anreise von der Gegenseite bestätigt. Außerdem muss mit kurzfristigen Planänderungen gerechnet werden. Die kolumbianischen Gesprächspartner sollten im Vorfeld des Treffens mit ausreichend Informationsmaterial, idealerweise auf Spanisch, versorgt werden. Jedoch sollte großzügig darüber hinweggesehen werden, wenn sich der kolumbianische Partner nicht ausreichend vorbereitet hat.

Das erste Treffen mit dem Geschäftspartner dient in Kolumbien mehr dem gegenseitigen Kennenlernen und dem Aufbau einer persönlichen Beziehung, als dem Abschluss von Geschäften. Obwohl sich die Pünktlichkeit bereits deutlich verbessert hat, ist eine Verspätung insbesondere bei Personen mit höherer Stellung nicht ungewöhnlich. Hierbei sollte ein gewisses Maß an Geduld und Flexibilität aufgebracht werden. Von deutschen Geschäftspartnern erwarten Kolumbianer dagegen Pünktlichkeit. Angesichts der Verkehrssituation in vielen kolumbianischen Städten erfordert dies bisweilen ein hohes Maß an Vorausplanung. Gegebenenfalls sollte ein ausreichender zeitlicher Puffer eingeplant werden. Bei der Vereinbarung von geschäftlichen Treffen sollte berücksichtigt werden, dass Kolumbianer am liebsten persönlich bzw. per Telefon kommunizieren.

Der Einstieg in das eigentliche Geschäftsgespräch erfolgt nach längerem Small Talk. Kolumbianer wollen den deutschen Partner zuerst kennenlernen und eine Vertrauensbasis aufbauen. Außerhalb des geschäftlichen Rahmens sind die Familie und Fragen zum Aufenthalt in Kolumbien Gesprächsthemen. Kolumbianer sind stolz auf ihr Land und hören daher gerne, dass Ausländer einen positiven Eindruck davon haben und dass es nicht dem Eindruck entspricht, der in den Medien oft noch vermittelt wird. Darüber hinaus eignen sich Fußball und die natürliche Schönheit des Landes sowie Fragen rund um die landestypische Kulinarik gut als Gesprächsthemen. Äußerungen über die Ineffizienz oder Langsamkeit des Landes werden dagegen nicht gern gehört. Ebenso sollten die Themen Drogenhandel und Bürgerkrieg gemieden werden. Generell ist auf eine positive Gesprächsatmosphäre zu achten.

Bei geschäftlichen Gesprächen ist der Austausch von Visitenkarten üblich. In Kolumbien sind Geschäftsgespräche generell entspannter als in Deutschland, aber auch langwieriger. Oft sind mehrere Gespräche unter Einbeziehung weiterer Mitarbeiter notwendig. Deutsche Geschäftsleute sollten daher flexibel auf konkrete Ergebnisse hinarbeiten, dabei jedoch keinen Druck ausüben. Da im kolumbianischen Businesskontext eher zwischen Personen als zwischen Unternehmen verhandelt wird, sollte ein Personalwechsel im Verhandlungsteam bestmöglich vermieden werden. Dieser könnte die Verhandlungen nämlich zum Stillstand bringen. Gerne besuchen Kolumbianer ihre Geschäftspartner in Deutschland. Eine ausdrückliche Einladung, am besten gleich beim ersten Treffen, kann sich dabei äußerst vorteilhaft auf die weitere Geschäftsbeziehung auswirken. Jedoch sollte im Vorfeld des Besuchs regelmäßig an den organisatorischen Ablauf erinnert werden.

Vor dem Treffen sollte die Verhandlungssprache festgelegt und ggf. ein Dolmetscher hinzugezogen werden. Spanischkenntnisse werden sehr positiv bewertet und werden vom Geschäftspartner als Signal ernsthaften Interesses gedeutet. Zur Begrüßung wird ein langer und fester Händedruck mit Augenkontakt und einem Lächeln erwartet. Auch die mehrfache Nachfrage, wie es dem anderen geht und über den Verlauf der Anreise, sind Teil des Begrüßungsrituals. Wenn man sich bereits kennt, ist unter Frauen, bzw. unter Männern und Frauen ein Wangenkuss zur Begrüßung und Verabschiedung üblich. Zur Verabschiedung wird der Handschlag wiederholt und sich gegenseitig zugesichert in Kontakt zu bleiben bzw. sich bald zu melden. Begrüßung und Verabschiedung sollten nie überstürzt erfolgen. Dies wäre ein Zeichen von fehlendem Respekt.

Kolumbianische Organisationen sind stark hierarchisch organisiert. In der Regel kann nur der Geschäftsführer wichtige Entscheidungen treffen. Deshalb sollte immer darauf geachtet werden, mit einem leitenden Firmenvertreter zu verhandeln. Endgültige Entscheidungen bedürfen oft noch der Zustimmung von höherer Stelle.

Deutsche Geschäftsleute sollten sich auf mehrere Verhandlungsrunden einstellen, bei denen jedes Mal neue Preisnachlässe erwartet werden. Werden diese nicht gewährt, könnte sich der kolumbianische Partner betrogen fühlen. Es ist daher ratsam mit einem höheren Preis in die Verhandlungen zu starten und von Anfang an Abschläge miteinzukalkulieren. Allerdings gibt es auch beim Thema Preisverhandlungen regionale Unterschiede. So wird an der Küste stärker auf Preisverhandlungen gepocht als in den Städten im Landesinneren.

Kleidung:

Zu Geschäftsterminen gilt in den gemäßigten Klimazonen ein förmlicher Dresscode. Herren tragen Anzug und Krawatte, Damen Kostüm oder Hosenanzug. Dabei ist zu beachten, dass vor allem am Nachmittag starke Regenschauer auftreten können. In den tropischen Regionen wird dagegen ein lockeres Businessoutfit getragen.

Einladungen und Präsente:

Einladungen zu einem Mittag oder Abendessen dienen dem persönlichen Kennenlernen. Hier sind die Gesprächsinhalte meist privater Natur, es sei denn, der kolumbianische Partner lenkt das Gespräch auf geschäftliche Themen. Besonders beliebt sind Restaurants, die internationale Küche anbieten. Peruanische, argentinische und Fusions-Restaurants gelten als besonders schick. Einladungen erfolgen zum Mittag- oder Abendessen, nicht nur zu Getränken. Die Rechnung zahlt der Einladende. Einladungen zu Abendveranstaltungen sollten auf Papier, nicht elektronisch verschickt werden. Es muss damit gerechnet werden, dass Gäste, die die Einladung nicht bestätigt haben, trotzdem erscheinen. Auch mit einem Nichterscheinen trotz Bestätigung ist zu rechnen. Generell sollte eine Verspätung der Gäste um mindestens 15 Minuten miteingeplant werden.

Die Esskultur ist ähnlich wie in Europa. Der Umgang ist locker und spezielle Etikette muss nicht beachtet werden. Mittagessen wird üblicherweise zwischen 12 und 14 Uhr serviert, während das Abendessen zwischen 19 und 22 Uhr stattfindet. Falls es nach dem Essen kolumbianischen Kaffee gibt, was sehr wahrscheinlich ist, sollte dessen hohe Qualität gelobt werden. Als Vertrauensbeweis gilt in Kolumbien eine Einladung in die private Wohnung. Diese sollte daher möglichst nicht ausgeschlagen werden. Auch sollte man nicht überpünktlich erscheinen. Wein oder deutsche Süßigkeiten als Mitbringsel für den Gastgeber sind gern gesehen.

Wein oder deutsche Süßigkeiten als Mitbringsel für den Gastgeber sind gern gesehen.

5 Branchenrelevante Messen und Kongresse

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

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

5.1 Branchenrelevante Messen

FISE

Plaza Mayor Convention and Exhibitions Center, Medellín, voraussichtlich November 2021

Internationale Messe für Elektroprodukte. Findet zweijährlich statt. <https://www.fise.co/>

ExpoSolar Colombia

Plaza Mayor Convention and Exhibitions Center, Medellín, 18.-20. August 2021

Messe über Photovoltaik, Solaranlagen, LED_Beleuchtung, Energieeffizienz und Elektromobilität. Wichtigste Messe ihrer Art in Kolumbien. Findet jedes Jahr statt. <http://feriaexposolar.com/>

Expoconstruccion y Expodiseno

International Exhibition Center Corferias, Bogotá voraussichtlich Mai 2021

Die Messe ist der Treffpunkt für Konstrukteure, Architekten, Designer, Dekoratuere und die wichtigsten Schulen für Architektur und Design des Landes. Findet zweijährlich statt. <https://expoconstruccionyexpodiseno.com/>

Feria Internacional de Bogoá

Corferias – Centro de Convenciones, Bogotá, voraussichtlich Mai 2021

Eine der bekanntesten und wichtigsten Industriemessen in der Andenregion und der Karibik. Aussteller kommen aus dem Maschinen- und Anlagenbau. Es werden neue Technologien und Dienstleistungen vorgestellt. Findet jedes Jahr statt.

<https://feriainternacional.com/>

São Paulo International Motor Show

Anhembi Exhibition Center, São Paulo, Brasilien, verschoben auf 2021

Größte und Wichtigste Automobilmesse Lateinamerikas. Informationen über neueste Trends und Technologien der Automobilindustrie. Findet zweijährlich statt. <https://www.salaodoautomovel.com.br/en/>

5.2 Branchenrelevante Kongresse

Congreso Nacional de la Infraestructura

CENTRO DE CONVENCIONES CARTAGENA DE INDIAS

Centro Histórico, Getsemaní

Calle 24 No 8a-34

Colombia

Kongress der Kammer für Infrastruktur

<https://www.infraestructura.co/>

Latam Mobility South America Virtual Summit

06.-07.Oktober 2021 (online)

<https://www.latamobility.com/?lang=en>

6 Relevante Adressen und Institutionen

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

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

6.1 Deutsche und Europäische Einrichtungen

Botschaft der Bundesrepublik Deutschland in Bogotá

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

Deutsch-Kolumbianische Industrie- und Handelskammer

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

EU-Delegation in Kolumbien

Calle 116 número 7-15, interior 2, piso 12, Edificio Cusezar, barrio Santa Bárbara, Bogotá D.C.
Tel.: (57-1) 747.77.00
Fax: (57-1) 747.00.74
E-Mail: delegation-colombia@eeas.europa.eu
Internet: https://eeas.europa.eu/delegations/colombia_en

Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ), Büro Kolumbien

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

Germany Trade and Invest (GTAI)

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

6.2 Ministerien und staatliche Einrichtungen

ANI – Agencia Nacional de Infraestructura (Nationale Infrastrukturagentur)

Calle 24A No. 59-42, Edificio T3, Torre 4, Piso 2
Bogotá D.C., Kolumbien
Tel. +57 1 484 8860
E-Mail: contactenos@ani.gov.co
Website: <http://www.ani.gov.co/>

Ministerio de Transporte (Transportministerium)

Calle 24, No. 60-50, Floor 9
Bogotá D.C., Kolumbien
Tel.: +57 1 3240800
E-Mail: servicioalciudadano@mintransporte.gov.co
Internet: <https://www.mintransporte.gov.co/#>

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

Calle 37 No. 8-40, Bogotá D.C, Kolumbien
Tel.: +57 1 3323400
E-Mail: servicioalciudadano@minambiente.gov.co
Internet: <http://www.minambiente.gov.co/>

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

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

Ministerio del Interior (Ministerium des Inneren)

Carrera 8 No. 7-83
Tel.: +57 1 242 74 00
E-Mail: servicioalciudadano@mininterior.gov.co
Internet: <https://english.mininterior.gov.co/>

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

Bogotá, Nivel Central, Carrera 8 No. 6C – 38 Edificio San Agustín
Tel.: +57 607 99 99
Fax: +57 607 94 50
Internet: <https://www.dian.gov.co/>

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

Centro de Comercio Internacional
Calle 28 No. 13 A – 15
Bogotá D.C., Kolumbien
Tel.: +57 1 6067676
Internet: <http://www.mincit.gov.co/>

6.3 Kolumbianische Branchenverbände und Einrichtungen

Cámara Colombiana de la Infraestructura

Avenida Calle 26 No 59-41/65. Piso 10
Bogotá D.C., Kolumbien
Tel: +57 1 6053030

7 Quellen

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

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

ANDI, 2019, Colombia: Balance 2019 y Perspectivas 2020
<http://www.andi.com.co/Home/Noticia/15655-balance-2019-y-perspectivas-2020-para-l>
<http://www.andi.com.co/Uploads/BALANCE Prozent202019 Prozent20PERSPECTIVAS Prozent202020 Prozent20FINAL.pdf>

ANDI, 2019, Colombia: Balance 2018 y Perspectivas 2019
<http://www.andi.com.co/Uploads/ANDI Prozent20- Prozent20Balance Prozent20y Prozent20Perspectivas.pdf>

Amerika 21, Kolumbien will aus Regionalbündnis Unasur austreten
<https://amerika21.de/2018/08/209842/fuer-unasur>

Amerika 21, Debatte in Berlin: Bringen Investitionen Frieden für Kolumbien?
<https://amerika21.de/2018/11/218261/kolumbien-deutschland-wirtschaft-frieden>

Amnesty International, Kolumbien 2017/18,
<https://www.amnesty.de/jahresbericht/2018/kolumbien>

Amnesty International, Kolumbien: Menschenrechtsschutz muss Vorrang haben vor Wirtschaftsinteressen,
<https://www.amnesty.de/allgemein/pressemitteilung/kolumbien-kolumbien-menschenrechtsschutz-muss-vorrang-haben-vor>

Außenwirtschaftsportal Bayern, Export nach und Import aus Kolumbien,
<https://www.auwi-bayern.de/Suedamerika/Kolumbien/export-import-statistik.html>

Auswärtiges Amt, Kolumbien: Reise- und Sicherheitshinweise,
<https://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/laender/kolumbien-node/kolumbiensicherheit/201516>

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

Auswärtiges Amt, Kolumbien: Außenpolitik,
<https://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/laender/kolumbien-node/-/212760>

Auswärtiges Amt, Kolumbianischer Friedensprozess als Signal der Hoffnung,
<https://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/laender/kolumbien-node/kolumbien-maas-trujillo/2163242>

Auswärtiges Amt, Deutschland und Kolumbien: bilaterale Beziehungen,
<https://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/laender/kolumbien-node/-/201522>

Auswärtiges Amt, Kolumbien: Innenpolitik,
<https://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/laender/kolumbien-node/-/212762>

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

BBVA Research, The economic challenges faced by the new Colombian President,

<https://www.bbvaresearch.com/en/publicaciones/the-economic-challenges-faced-by-the-new-colombian-president/>

Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung, Lateinamerika und Karibik,
https://www.bmz.de/de/laender_regionen/lateinamerika/kolumbien/index.html

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>

Colombiareports – Colombias President Duque launches 4 year development plan
<https://colombiareports.com/colombias-president-duque-launches-4-year-development-plan/>

Colombia Reports Data, Foreign Direct Investments (FDI),
<https://data.colombiareports.com/colombia-fdi-statistics/>

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/>

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/>

Coya – Bike Index
<https://www.coya.com/bike/index-2019>

Das Länder-Informationen-Portal, Eric Javier Bejarano Vargas, Kolumbien: Überblick,
<https://www.liportal.de/kolumbien/ueberblick/>

Das Länder-Informationen-Portal, Eric Javier Bejarano Vargas, Kolumbien: Gesellschaft
<https://www.liportal.de/kolumbien/gesellschaft/>

Der Spiegel, Präsident Duque kündigt Militäreinsatz gegen Ex-Farc-Anführer an, Oktober 2019
<https://www.spiegel.de/politik/ausland/kolumbien-praesident-ivan-duque-kuendigt-militaereinsatz-gegen-ex-farc-anfuehrer-an-a-1284362.html>

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

Deutsche Welle, Acht Millionen venezolanische Flüchtlinge erwartet
<https://www.dw.com/de/acht-millionen-venezolanische-fluechtlinge-erwartet/a-49647402>

Deutsch-Kolumbianische-Industrie- und Handelskammer, Städte in Kolumbien,
<http://www.ahk-colombia.com/kolumbien/staedte/>

Deutsch-Kolumbianische Industrie- und Handelskammer, Thomas Voigt, Germán Amado, Ziemarktanalyse Kolumbien 2017
https://www.german-energy-solutions.de/GES/Redaktion/DE/Publikationen/Marktanalysen/2017/zma_kolumbien_2017_off-grid.pdf?__blob=publicationFile&v=2

Deutschlandfunk, Burkhard Birke, Flüchtlingskrise in Lateinamerika, Tausende Venezolaner fliehen nach Kolumbien,
https://www.deutschlandfunk.de/fluechtlingskrise-in-lateinamerika-tausende-venezolaner.1773.de.html?dram:article_id=420415

Doing Business, 2019, Ease of Doing Business rankings, <https://www.doingbusiness.org/en/rankings>

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

European Commission, Trade Statistics Colombia

https://webgate.ec.europa.eu/isdb_results/factsheets/country/details_colombia_en.pdf

Fachgruppe Geld, Die Wirtschaft von Bogotá

<https://www.fachgruppe-geld.de/artikel/622/>

Focus Economics, Exchange Rate in Colombia,

<https://www.focus-economics.com/country-indicator/colombia/exchange-rate>

El Espectador, 2019, 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>

El Espectador, 2019, Una ley para promover la movilidad ecológica, <https://www.elespectador.com/noticias/medio-ambiente/una-ley-para-promover-la-movilidad-ecologica-articulo-871423>

El Espectador, 2020, Colombia, único país de la región que crecerá por encima del 3 Prozent

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

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>

Energia16, Colombia focused on developing oil infrastructure,

<https://www.energia16.com/colombia-focused-on-developing-oil-infrastructure/?lang=en>

Energyload.eu, 2021, Elektromobilität,

<https://energyload.eu/elektromobilitaet/elektrobusse/elektrobusse-byd/>

Export.gov, Colombia – Infrastructure,

<https://www.export.gov/article?id=Colombia-infrastructure>,

Freie Universität Berlin, Kolumbien Blog: Frieden im Fokus, Drogenhandel und –bekämpfung in Kolumbien, Rabea Kaas,

https://blogs.fu-berlin.de/kolblog/rabea_kaas2/,

Germany Trade & Invest, Wirtschaftsumfeld, 2021

<https://www.gtai.de/gtai-de/trade/wirtschaftsumfeld/wirtschaftsausblick/kolumbien/wirtschaft-im-andenstaat-wieder-auf-wachstumskurs-255268>,

Germany Trade & Invest, Trade, 2020

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

Germany Trade & Invest, Wirtschaftsausblick, 2021

<https://www.gtai.de/gtai-de/trade/wirtschaftsumfeld/wirtschaftsausblick/kolumbien/wirtschaft-im-andenstaat-wieder-auf-wachstumskurs-255268>

Germany Trade & Invest, Wirtschaftsdaten Kompakt, November 2018

http://www.gtai.de/GTAI/Content/DE/Trade/Fachdaten/MKT/2016/05/mkt201605028010_159510_wirtschaftsdaten-kompakt---kolumbien.pdf?v=4

Germany Trade & Invest, Branchencheck Kolumbien (November 2018),

<http://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/Maerkte/Branchen/branchencheck,t=branchencheck--kolumbien-juni-2018,did=1929810.html#container>

Germany Trade & Invest, Wirtschaftsausblick-Kolumbien (November 2018),

<https://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/Maerkte/Wirtschaftsklima/wirtschaftsausblick,t=wirtschaftsausblick-winter-2017--kolumbien,did=1844730.html#container>

Germany Trade & Invest, Jutta Kusche, Wirtschaftsausblick-Kolumbien (Mai 2018),
<https://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/Maerkte/Wirtschaftsklima/wirtschaftsausblick,t=wirtschaftsausblick--kolumbien-mai-2018,did=1928918.html?view=renderPrint>

Germany Trade & Invest, Jutta Kusche, Im Fokus. Kolumbien im Wandel, Wirtschaft auf Erholungskurs,
<https://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/Maerkte/Ausgewahlte-Publikationen/im-fokus-kolumbien-2018.html>

Germany Trade & Invest, Im Fokus: Kolumbien im Wandel,
https://www.gtai.de/GTAI/Content/DE/Trade/Fachdaten/PUB/2018/07/pub201807178000_21060_im-fokus:-kolumbien-im-wandel.pdf?v=1

Germany Trade & Invest, Kolumbien präsentiert Masterplan für intermodalen Verkehr,
<https://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/Maerkte/suche,t=kolumbien-praesentiert-masterplan-fuer-intermodalen-verkehr,did=1413720.html>

Germany Trade & Invest, Jutta Kusche, Branchencheck Kolumbien (Juni 2018),
<http://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/Maerkte/Branchen/branchencheck,t=branchencheck--kolumbien-juni-2018,did=1929810.html#Energiewirtschaft-Ausbau-von-erneuerbaren-Energien-kommt-voran>

Germany Trade & Invest, Im Fokus: Kolumbien im Wandel,
https://www.gtai.de/GTAI/Content/DE/Trade/Fachdaten/PUB/2018/07/pub201807178000_21060_im-fokus:-kolumbien-im-wandel.pdf?v=1

Germany Trade & Invest, Recht kompakt Kolumbien,
<https://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/Recht-Zoll/Wirtschafts-und-steuerrecht/recht-kompakt,t=recht-kompakt-kolumbien,did=1447510.html>

Germany Trade & Invest, Kolumbien verbessert seine Verkehrswege,
<https://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/Maerkte/suche,t=kolumbien-verbessert-seine-verkehrswege,did=1795404.html>

Germany Trade & Invest, Jutta Kusche, Megaprojekte in Kolumbiens Verkehrsinfrastruktur,
<https://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/Maerkte/suche,t=megaprojekte-in-kolumbiens-verkehrsinfrastruktur,did=2203772.html>

Germany Trade & Invest, Jutta Kusche, Branche kompakt: Schwache Wirtschaft drückt Kfz-Absatz in Kolumbien,
<https://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/Maerkte/Branchen/Branche-kompakt/branche-kompakt-kfz-industrie-und-kfz-teile,t=branche-kompakt-schwache-wirtschaft-drueckt-kfzabsatz-in-kolumbien,did=1839502.html#KfzAbsatz-ein-Viertel-unter-Rekordniveau->

Germany Trade & Invest, Jutta Kusche, Verhandlungspraxis kompakt – Kolumbien,
<https://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/Maerkte/Geschaeftspraxis/verhandlungspraxis-kompakt,t=verhandlungspraxis-kompakt--kolumbien,did=2231612.html>

Germany Trade & Invest, Edwin Schuh, Richtungswechsel in Kolumbiens Handelspolitik,
<https://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/Maerkte/suche,t=richtungswechsel-in-kolumbiens-handelspolitik,did=2220212.html>

Germany Trade & Invest, Corinna Päßgen, Recht kompakt Kolumbien,
<https://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/Recht-Zoll/Wirtschafts-und-steuerrecht/recht-kompakt,t=recht-kompakt-kolumbien,did=1447510.html>

Germany Trade & Invest, Jutta Kusche, Transport und Logistik – Kolumbien,

<https://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/Maerkte/Geschaefstpraxis/transport-und-logistik,t=transport-und-logistik--kolumbien.did=1477742.html>

Germany Trade & Invest, Wirtschaftsdaten Kompakt, Mai 2019

https://www.gtai.de/GTAI/Content/DE/Trade/Fachdaten/MKT/2016/05/mkt201605028010_159510_wirtschaftsdaten-kompakt---kolumbien.pdf?v=6

GTAI Wirtschaftsausblick Kolumbien Mai 2019

<https://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/Maerkte/Wirtschaftsklima/wirtschaftsausblick,t=wirtschaftsausblick--kolumbien-mai-2019,did=2312054.html#Wirtschaftsentwicklung-BIP-soll-mittelfristig-strker-zulegen->

GTAI Branchencheck Mai 2019

<https://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/Maerkte/Branchen/branchencheck,t=branchencheck--kolumbien-mai-2019,did=2312048.html#lGas-Erkundung-von-Kolumbiens-OffshoreVorkommen-beginnt->

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>

GTAI, SWOT-Analyse-Kolumbien Februar 2020, <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/wirtschaftsumfeld/swot-analyse/kolumbien/standortvorteile-ueberwiegen-in-kolumbien-255274>

GIZ – Kolumbien

<https://www.giz.de/de/weltweit/397.html>

Global Road Safety Partnership, Colombia,

<https://www.grsproadsafety.org/programmes/countries/colombia/>

Industrie- und Handelskammern in Bayern, Exportbericht Kolumbien Mai 2018,

<https://www.auwi-bayern.de/awp/inhalte/Laender/Anhaenge/exportbericht-kolumbien.pdf>

International Trade, DANE

https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/comercio_exterior/exportaciones/2019/expo_tra_notra_jul19.xlsx

INVIAS (Instituto Nacional de Vias), 2019, Clasificación de las Carreteras, <https://www.invias.gov.co/index.php/informacion-institucional/2-principal/2706-clasificacion-de-las-carreteras>

KfW – Kolumbien – Technologie und Innovation für Wirtschaftsentwicklung nutzen

<https://www.kfw.de/PDF/Download-Center/Konzernthemen/Research/PDF-Dokumente-Schwellenländer-Check/SC-Ausgabe-22-Kolumbien-September-2019.pdf>

Knoema, Kolumbien – Güter- und Dienstleistungsexporte (Zahlungsbilanz),

https://knoema.de/atlas/Kolumbien/topics/Au_Prozents3_Prozent9fenhandel/Export/G_Prozents3_Prozentbcter-und-Dienstleistungsexporte-Zahlungsbilanz

Kolumbien.de, Sprachen in Kolumbien,

<https://kolumbien.de/sprache/>

Kolumbien.de, Kolumbien: Wirtschaft & Handel,

<https://kolumbien.de/wirtschaft/>

Kolumbien.de, Politik in Kolumbien,

<https://kolumbien.de/politik/>

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/>

Länderdaten.info, Bevölkerungswachstum in Kolumbien,
<https://www.laenderdaten.info/Amerika/Kolumbien/bevoelkerungswachstum.php>

Länderdaten.info, Kolumbien,
<https://www.laenderdaten.info/Amerika/Kolumbien/index.php>

Länder-Lexikon, Kolumbien Geschichte,
https://www.laender-lexikon.de/Kolumbien_Geschichte

Länder-Informations-Portal, Kolumbien, Geschichte & Staat,
<https://www.liportal.de/kolumbien/geschichte-staat/>

Lok-Report, 2021
<https://www.lok-report.de/news/uebersee/item/19797-kolumbien-bauueberwachung-der-metro-bogota-vergeben.html>

Logistics Capacity Assesments, 2.3 Colombia Road Network,
<https://dlca.logcluster.org/display/public/DLCA/2.3+Colombia+Road+Network;jsessionid=CFC672B8C2F8368AE967C904A0E7D293>

Logistics Capacity Assesments, 2.4 Colombia Railway Assesment,
<https://dlca.logcluster.org/display/public/DLCA/2.4+Colombia+Railway+Assesment>

Logistics Capacity Assesments, 2.2 Colombia Aviation,
<https://dlca.logcluster.org/display/public/DLCA/2.2+Colombia+Aviation>

Logistics Capacity Assesments, 2.1 Colombia Port Assesment,
<https://dlca.logcluster.org/display/public/DLCA/2.1+Colombia+Port+Assesment>

Metro de Bogotá, Historia, <http://metrodebogota.gov.co/historia>.

Ministerio de Transporte, Historia,
<https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/40/historia/>.

NAMA Facility, 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/>

Periodismo Publico, Listo cronograma para construcción, operación y mantenimiento del Regiotram de Occidente
<https://periodismopublico.com/listo-cronograma-para-construccion-operacion-y-mantenimiento-del-regiotram-de>

Plan Maestro de Transporte Intermodal, 2017, Ministerio de Transporte, Gobierno de Colombia, Vicepresidencia
<http://www.vicepresidencia.gov.co/programas/Documents/PMTI.pdf>,

Pnud Colombia, Asentamientos Informales: Las Ciudades Invisibles,
<https://pnudcolombia.exposure.co/habitat-iii>

Portafolio, 2020, 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>

Portafolio, 2020, El transporte de carga sólida en el país creció 5 Prozent en 2019, <https://www.portafolio.co/economia/el-transporte-de-carga-solida-en-el-pais-crecio-5-en-2019-537552>

Portal Portuario, 2019 Colombia: Plan Nacional de Desarrollo incrementará en 30 Prozent 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/>

Präsentation ProColombia

https://de.slideshare.net/pasante/colombia-presentation-for-2019?from_action=save

Presseportal, Reporter ohne Grenzen e.V., Medienkonzentration hemmt Meinungsvielfalt in Kolumbien ROG-Pilotprojekt legt Besitzstrukturen offen,

<https://www.presseportal.de/pm/51548/3149116>

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>

Social Watch, poverty eradication and gender justice, Implementing of the 2030 Agenda: Are ‘Partners’ Delivering?,

<http://www.socialwatch.org/node/17713>

Statista, Columbia Leading Vehicle Brands Unit Sales,

<https://www.statista.com/statistics/831660/colombia-leading-vehicle-brands-unit-sales/>

Statista, Colombia Freight Courier Sector Growth Company,

<https://www-statista-com/statistics/1237539/colombia-freight-courier-sector-growth-company/>

Statista, Container Port Cargo Volume Colombia,

<https://www-statista-com/statistics/735056/container-port-cargo-volume-colombia/>

Stuttgarter Nachrichten, Tobias Käufer, Kampf gegen die Korruption-Kolumbiens Demokratie wird erwachsen,

<https://www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.kampf-gegen-die-korruption-kolumbiens-demokratie-wird-erwachsen.29301c30-4f45-48a0-b7b3-81e660499567.html>

Tagesschau.de, Stichwahl-Konservativer wird Präsident in Kolumbien,

<https://www.tagesschau.de/ausland/kolumbien-stichwahl-107.html>

The worldfolio, Economic Challenges, Colombia’s economic success is still facing challenges,

<http://www.theworldfolio.com/news/colombias-economic-success-is-still-facing-challenges-/3748/>

Transamerika, genaue Informationen für alle Länder, Kolumbien-Geschichte,

<http://www.transamerika.org/pages/kolumbien/geschichte.php>

Transamerika – genaue Informationen für alle Länder in Amerika,

<http://www.transamerika.org/pages/kolumbien/reisen-im-land.php>

Transparency International, Colombia,

<https://www.transparency.org/country/COL>

United Nations Development Programme, Human Development Data (1990-2017),

<http://hdr.undp.org/en/data#>

United Nations Development Programme, Human Development Data

<http://hdr.undp.org/en/content/latest-human-development-index-ranking>

Ventura Group, Cuánto se debe invertir en los puertos de Colombia, <https://www.venturagroup.com/inversion-puertos-colombia/>

Working & Discussion Paper No. 1, 2015, Armin F. Schwolgin, Die Wiederentdeckung der Eisenbahn in Kolumbien, https://www.lateinamerikaveroin.de/fileadmin/_migrated/news/Kol_Die_Wiederentdeckung_der_Eisenbahn_in_Kolumbien.pdf

Wikipedia - List of the busiest airports in Colombia
https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_the_busiest_airports_in_Colombia

World Economic Forum, The Global Competitiveness Report 2017-2018, <https://www.weforum.org/reports/the-global-competitiveness-report-2017-2018>

World's Top Exports
<http://www.worldstopexports.com/colombias-top-10-exports/>

World Economic Forum, The Global Competitiveness Report 2019, http://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf

World Economic Forum, The Global Competitiveness Report 2020, http://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2020.pdf

Worlddata, 2021, <https://www.worlddata.info/currencies/cop-colombian-peso.php>

XE Money Converter
<https://www.xe.com/de/currencyconverter/convert/?Amount=1&From=USD&To=COP>

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

