

VR International

AUSLANDSGESCHÄFT. EINFACH MACHEN!



Ukraine-Konflikt im Blickpunkt

6 LÄNDERSTECKBRIEF
BRASILien

10 UNGARN – ATTRAKTIVER
INVESTITIONSSTANDORT

11 CONTAINERSCHIFFE –
GEFÄHRliche GRÖSSE

„So wie vorher wird es niemals wieder werden“

Nach dem Angriff Russlands auf die Ukraine hat die weltweite Solidarität ungeahnte Ausmaße angenommen: Die Staaten der westlichen Welt verschärften ihre Sanktionen, Deutschland hat quasi über Nacht seine eher pazifistische Haltung über Bord geworfen, und die Wirtschaft boykottiert Russland oder zieht sich sogar vollständig aus dem Land zurück. Der Angriff von Wladimir Putin auf die Ukraine hat fast alles verändert. Viele Kooperationen wurden umgehend beendet, Lieferungen gestoppt und der Standort in Frage gestellt.

So haben nicht nur Energieriesen wie BP oder Shell die Zusammenarbeit mit Gazprom oder anderen russischen Konzernen gekappt. BP, einer der größten ausländischen

Investoren der letzten Jahrzehnte in Russland, verkauft beispielsweise seine Beteiligung am staatlichen Ölkonzern Rosneft und nimmt damit Abschreibungen von bis zu 25 Milliarden Dollar in Kauf.

„30 Jahre lang hat BP mit den Kollegen aus Russland problemlos zusammengearbeitet“, sagte Helge Lund, Vorstandsmitglied des britischen Ölkonzerns, „aber dieser Krieg bedeutet eine fundamentale Veränderung“. An wen BP die Anteile jetzt überhaupt noch verkaufen kann, ist völlig unklar. Wie so vieles bei Redaktionsschluss dieser Ausgabe Ende März noch offen war. Vielleicht ist der Krieg schon bald beendet? Wir hofften es, aber waren skeptisch.

Immer mehr Firmen ziehen sich aus Russland zurück oder schränken ihr Geschäft sehr stark ein. Unternehmen, die an dem Standort festhielten, bekamen die Sanktionen des Westens und die Kapitalkontrollen Russlands deutlich zu spüren. So müssen in Russland ansässige Firmen rückwirkend zum Jahresbeginn 80 Prozent ihrer Exporterlöse in Rubel umtauschen, der sich im freien Fall befand. Dollar und Euro dürfen nicht mehr ins Ausland überwiesen werden.

Der für Wirtschaft zuständige Vizepremier Andrej Beloussow drohte indirekt mit einer Enteignung, wenn ausländische Unternehmen ihre Produktion in Russland einstellen. Diese Drohung zeigte keine Wirkung: Der weltgrößte Lkw-Hersteller Daimler Truck hat die Fertigung und den Verkauf von Lastwagen gestoppt und beendete die Zusammenarbeit mit dem russischen Fahrzeughersteller Kamaz. Volkswagen und BMW stellten die lokale Produktion und den Verkauf in Russland ein, ZF liefert keine Vorprodukte mehr. McDonalds, Starbucks, Apple, Visa, Mastercard, Adidas – die Liste der internationalen Unternehmen, die zurzeit Russland den Rücken kehren, ist lang und wird immer länger.

Wirtschaftliche Folgen noch nicht absehbar

„Die wirtschaftlichen Folgen dieser Invasion sind noch nicht absehbar, sie sind aber ganz sicherlich schwerwiegend“, sagte DIHK-Präsident Peter Adrian. Längst sind viele Unternehmen zwischen die Fronten geraten, auch mittelständische wie der unterfränkische Baustoffhersteller Knauf oder der Autozulieferer Leoni aus Nürnberg, die aus Sicherheitsgründen ihre Werke in der Ukraine schließen mussten. „Der Krieg in der Ukraine hat in kurzer Zeit die politischen und ökonomischen Rahmenbedingungen für deutsche Unternehmen verändert“, so Hubertus Bardt, Geschäftsführer des Institut der deutschen Wirtschaft (IW).

Betriebe ohne Produktion oder direkte Absatzbeziehungen zu den beiden Ländern seien bereits von ausfallenden Lieferungen betroffen, so Bardt. Software-Dienstleister in der Ukraine fallen aus, wichtige Rohstoffe, die für industrielle Produktionsprozesse eine bedeutende Rolle spielen, müssen anderweitig organisiert werden.

Oliver Hermes, Vorsitzender des Ost-Ausschusses der Deutschen Wirtschaft, stellt bereits die künftigen Beziehungen der deutschen Wirtschaft mit Russland grundsätzlich in Frage. „Wir sollten die Dinge klar beim Namen nennen: Es geht aktuell weniger um die Sanktionen und deren Folgen, sondern um die Frage, ob wir mit Russland in Zukunft noch in nennenswertem Umfang wirtschaftliche Beziehungen haben werden oder nicht.“

Auch Holger Görg, Präsident des Instituts für Weltwirtschaft (IfW), prophezeit: „So wie vorher wird es niemals wieder werden.“ Dabei waren die Hoffnungen, dass Russland mit seinen Erdgaslieferungen den deutschen Ausstieg aus Kohle und Atom absichert und perspektivisch sogar Wasserstoff liefern kann, groß. Aber auch die Ukraine hat oder hatte das Potenzial, zum Exporteur grüner Energie zu werden

und damit zur deutschen Energiewende beizutragen. Erste gemeinsame Wasserstoffprojekte waren bereits initiiert.

SWIFT-Ausschluss trifft Firmen hart

Gleich doppelt betroffen ist der Landmaschinenhersteller Claas mit seiner Fabrik in Krasnodar, der Kornkammer Russlands, und einer Vertriebsniederlassung in Kiew. Vor allem der von der EU beschlossene Ausschluss von Russland und Belarus aus dem Banken-Kommunikationsnetzwerk SWIFT trifft Unternehmen wie Claas hart. Denn ohne SWIFT-Code (Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunication - besser bekannt als BIC-Code) sind Geldüberweisungen oder Lieferabwicklungen kaum möglich und die betroffenen Banken damit von den internationalen Finanzströmen abgehängt.

Absicherung von politischen Risiken

Exportkreditgarantien – besser bekannt als „Hermesdeckungen“ – sichern Unternehmen und die sie finanzierenden Banken gegen politische und wirtschaftliche Risiken ab. Als besonders förderungswürdig gelten Geschäfte von kleinen und mittelständischen Unternehmen. www.eulerhermes.de/ www.agaportal.de

Kosten: Sie sind davon abhängig, in welche Risikoklasse die OECD das Land einstuft, in das der Exporteur liefert bzw. in welchem Land die Auslandsbank, die in das Exportgeschäft eingebunden ist, ihren Sitz hat. Grundsätzlich gilt: Je schlechter die Kategorie, umso höher das Entgelt.

Investitionsgarantien sichern förderungswürdige deutsche Direktinvestitionen in Entwicklungs-, Schwellen- und ehemaligen Transformationsländern gegen politische Risiken ab. www.investitionsgarantien.de

Abgesichert werden: Beteiligungen, Ausstattungen von Niederlassungen oder Betriebsstätten mit Kapital (Dotationskapital), beteiligungsähnliche Darlehen des Gesellschafters oder eines Dritten oder andere vermögenswerte Rechte wie etwa Konzessionen.

Politische Risiken: Verstaatlichung, Enteignung, der Bruch von rechtsverbindlichen Zusagen staatlicher oder staatlich kontrollierter Stellen, Krieg, kriegerische Auseinandersetzungen, Revolution und Aufruhr sowie terroristische Akte, die im Zusammenhang mit solchen Ereignissen stehen (Kriegsfall), Zahlungsverbote oder Moratorien sowie die Unmöglichkeit der Konvertierung und des Transfers.

Die Laufzeit: meist bis zu 15 Jahre - eine Verlängerung ist möglich.

Gebühren: Für Garantieanträge bis zu einem Garantiebetrug von 5 Millionen Euro wird keine Antragsgebühr erhoben. Ansonsten fällt eine einmalige Gebühr von 0,5% des Garantiebetrags an – maximal 10.000 Euro. Für Kapital- und Ertragsdeckungen wird jährlich ein laufendes Entgelt von 0,5 Prozent erhoben.

Aktuell:

Die Bundesregierung hat die Übernahme von Exportkreditgarantien und Investitionsgarantien für Russland und Belarus bis auf Weiteres ausgesetzt. Bereits bestehende Exportkredit- und Investitionsgarantien sichern Exporteure, finanzierende Banken und Investoren weiterhin gegen Zahlungsausfälle und politische Risiken in Russland und Belarus ab.

Auch die Hamburger Hafen und Logistik AG ist von dem Krieg betroffen. Die HHLA betreibt in der ukrainischen Hafenstadt Odessa seit 2001 ein Containerterminal (siehe auch Titelfoto), in das sie 170 Millionen Euro investierte. Das Engagement sei damals im Vertrauen auf die Schlussakte von Helsinki und andere Vereinbarungen zur Sicherheit in Europa eingegangen worden, erklärt die Vorstandsvorsitzende Angela Titzrath.

Während das Terminal für die Versorgung der Ukraine von zentraler Bedeutung ist, sind die Auswirkungen der vorübergehenden Schließung für die HHLA nach Aussage von Titzrath nur gering. Die HHLA hat das Container-Terminal Odessa gegen politische Risiken durch Abschluss von Bundesgarantien für Direktinvestitionen im Ausland abgesichert. Im Geschäftsjahr 2020 betrug das bilanzielle Eigenkapital

des ukrainischen Terminals 44 Millionen Euro. „Davon wäre bei einer möglichen Inanspruchnahme der Bundesgarantien der wesentlichste Teil abgesichert“, erklärt die Vorstandsvorsitzende.

Offen ist die Frage nach der Zukunft: „Wir wären froh, wenn dieses Terminal nicht beschädigt würde“, sagte der Hamburger Wirtschaftssenator Michael Westhagemann. Vor dem Hintergrund des Ukraine-Kriegs haben auch die großen Container-Reedereien Maersk und MSC den Großteil der Transporte von und nach Russland gestoppt. Und die Hamburger Reederei Hapag-Lloyd übernimmt keine Transporte mehr für Russland und die Ukraine.

Der russische Angriff auf die Ukraine und die daraus resultierenden Folgen für die globale Wirtschaft wirken wie ein Brennglas auf die Lage der auslandsaktiven Unternehmen, die weltweit immer öfter auf

Handelshemmnisse stoßen. Laut einer Erhebung der DIHK verspüren gut die Hälfte der Unternehmen eine akute Zunahme von Hürden bei ihren internationalen Geschäften. Auf der Liste der größten Handelshemmnisse standen – vor dem Krieg in der Ukraine – mit jeweils 49 Prozent „lokale Zertifizierungsanforderungen“ und „verstärkte Sicherheitsanforderungen“, gefolgt von „intransparenter Gesetzgebung“ und Zöllen sowie Sanktionen. Die aktuelle Umfrage zeigt auch: „Zuletzt liefen die Geschäfte deutscher Unternehmen auf internationalem Parkett im Vorjahresvergleich per Saldo öfter schlechter als besser – und das zum dritten Mal in Folge“, kommentiert DIHK-Außenwirtschaftschef Volker Treier die Ergebnisse. Hinzu kommen nun die gegen Russland verhängten Sanktionen mit ihren noch unklaren Folgen für den Welthandel.



News inside: DZ BANK German Desk Singapore

Singapurs Budget 2022

Nachdem Singapur vorletztes Jahr durch Corona die schlimmste Rezession seit der Unabhängigkeit erlebt hat und sich in 2021 ein Aufholeffekt mit einem BIP-Wachstum von über 7% zeigte, normalisiert sich die Wirtschaft nun wieder mit einem prognostizierten Wachstum von 3 bis 5%. Während sich der Wirtschaftsplan in 2021 primär noch mit der Unterstützung betroffener Sektoren, Unternehmen und der Bevölkerung in Pandemiezeiten beschäftigte, um die Wirtschaft zu stabilisieren, fokussiert sich das nun von Finanzminister Lawrence Wong vorgestellte Budget 2022 auf die Herausforderungen der kommenden Jahre. Allgemein gesagt sollen höhere Sozialausgaben durch mehr Steuern kompensiert werden.

Hauptaspekt ist die Unterstützung lokaler Unternehmen mit Fokus v.a. auf KMU, Selbstständige und Haushalte. Hierunter fallen bspw. Einmalzahlungen an KMU von bis zu 1.000 Singapur-Dollar pro Mitarbeiter oder auch direkte Zahlungen und Vergünstigungen für Privatpersonen. Zusätzlich werden Investitionen in Digi-

talisierung, Breitbandinfrastruktur, Gesundheitssystem, Nachwuchs und lokale Unternehmen im Hinblick auf Internationalisierung, Innovation, Weiterbildungsmaßnahmen und Finanzierung getätigt. Insgesamt nimmt der Staat so 6,6 Mrd. Singapur-Dollar (ca. 4,3 Mrd. Euro) in die Hand, die auf der anderen Seite durch Kosten- und Steuererhöhungen ausgeglichen werden. Beschlossen wurden Lohnsteigerungen im Niedriglohnsegment, das Mindestgehalt für ausländische Mitarbeiter mit Arbeitsvisum wird erhöht. Dieser Punkt trifft somit v.a. ausländische Unternehmen, die in Singapur eine Gesellschaft haben.

Weitere Erhöhungen betreffen die allgemeine Steuer auf Güter und Dienstleistungen um 2 Prozentpunkte, den Spitzensteuersatz, die Steuer auf privates Wohneigentum, die Registrierungsgebühr für Luxusautos und die Einführung einer Mindeststeuer für multinationale Unternehmen von 15%. Zudem wird der Fokus auf das Thema Nachhaltigkeit gelegt. Bis ca. 2050 möchte Singapur klimaneutral sein, CO2-intensive Unterneh-

men sollen beim Übergang unterstützt werden. E-Autos und Ladesäulen werden gefördert, und im öffentlichen Sektor sollen mehr nachhaltige Finanzierungsinstrumente wie Green Bonds von bis zu 35 Mrd. Singapur-Dollar bis 2030 zum Einsatz kommen. Bis 2030 wird nach und nach die CO2-Steuer von aktuell nur 5 Singapur-Dollar/t auf 50 bis 80 Singapur-Dollar/t angehoben.

Mit all diesen im Budget 2022 beschlossenen Maßnahmen wappnet sich Singapur für die Herausforderungen der nächsten Jahre und möchte insgesamt ein widerstandsfähiges Steuer-, Renten-, Wirtschafts- und Gesundheitssystem aufbauen.

Autorin

Julia Scheunert
DZ BANK AG
German Desk
Singapore
Telefon: +65 64278 383
mailto:julia.scheunert@dzbank.de



Hoher Modernisierungsbedarf bei Medizintechnik in Italien

Die Corona-Pandemie war ein Alarmsignal für Italiens Gesundheitssektor. In den kommenden Jahren sollen die Investitionen in moderne Medizintechnik deutlich zunehmen. Italien ist ein stark expandierender Markt vor allem für High-End-Medizintechnik. Rund 70% der Geräte gehen an das öffentliche Gesundheitssystem, dessen Bestand zunehmend veraltet ist.

Im Rahmen des europäischen Recovery Funds will Italien nun in voraussichtlich zwei großen Beschaffungsrunden neue Ausrüstung für seine Gesundheitsämter und Krankenhäuser erwerben. Die Anforderungen durch zunehmende chronische Erkrankungen, von mehr Distanzbehandlungen und eines effizienteren öffentlichen Einkaufs sorgen für Dynamik. Hinter Deutschland, Frankreich und dem Vereinigten Königreich ist Italien in Europa der viertgrößte Markt für Medizintechnik.

Die Corona-Krise schädigte besonders die kleineren Branchenfürmer, die nicht direkt mit der Bekämpfung des Virus zu tun hatten. Nicht Corona-bezogene Segmente wie Orthopädie, Prothesen, Optik und Standardmedizintechnik wurden vorübergehend gar nicht mehr nachgefragt, was in der Folgezeit auch hier zu einem entsprechenden Nachholbedarf führt.

Das Marktvolumen für Medizintechnik beläuft sich insgesamt auf geschätzte 10,5 Milliarden Euro. Ein großer Teil des Equipments wird importiert, nicht zuletzt aus Deutschland, von wo Italien unter anderem orthopädische Apparate, Elektrod Diagnosegeräte, Spritzen/Kanülen/Katheter, Beatmungsgeräte, künstliche Nieren und Endoskope beschafft.

Gesundheitsinstitutionen, Regierung, Hersteller und Patienten wollen jetzt mehr digitale Lösungen. Noch steht einer Umsetzung die dezentrale Organisation des Gesund-

heitswesens im Weg. Abhilfe soll nun mit den europäischen Recovery-Geldern geschaffen werden. Ziel der Investitionen ist es zum einen, mit Hilfe digitaler und telemedizinischer Lösungen mehr Personen zu Hause zu versorgen, insbesondere die steigende Zahl alter und chronisch kranker Patienten. Zum anderen sollen Gesundheitsdaten durch digitale Instrumente wie die elektronische Gesundheitsakte vereinheitlicht und leichter zugänglicher werden.



Weitere Informationen:
<https://www.gtai.de>



Kooperation mit Kanada bei Wasserstoff-Zukunftsprojekt

Das Bundesforschungsministerium hat zusammen mit dem kanadischen National Research Council einen Förderaufruf für gemeinsame Forschungsprojekte zwischen Deutschland und Kanada zum Thema grüner Wasserstoff gestartet. Marktreife und marktnahe Projekte, die den aktuellen Stand der Forschung abbilden, stehen dabei im Fokus. Explizit angesprochen wurden auch kleine und mittlere Unterneh-

men, die Teil der Zusammenarbeit zwischen Industrie und Wissenschaft werden sollen.

Die Forschungsprojekte sollen dazu beitragen, die Kosten bei der Herstellung grünen Wasserstoffs zu senken, um diesen als wettbewerbsfähigen Energieträger zu etablieren. Weitere Ziele sind neue Erkenntnisse zur Entwicklung von Transport- und Speicherinfrastruktur von Wasserstoff. Ge-

fördert werden Verbundprojekte mit mindestens fünf Teilnehmern, darunter mindestens drei kanadische und zwei deutsche Partner.

Weitere Informationen:
<https://www.gtai.de>



Neues WTO-Tool informiert über Warennomenklatur

Die Welthandelsorganisation WTO betreibt seit kurzem ein Online-Tool zur Verfolgung von Änderungen im Harmonisierten System. Der mit Unterstützung der Weltzollorganisation (WZO) entwickelte HS Tracker soll dem Handel helfen. Der Tracker fasst relevante Informationen und Dokumente zu Überarbeitungen von HS-Warennomenklaturen zusammen, die häufig aus Änderungen in den Herstellungsprozessen, technologischen Fortschritten

oder Entwicklungen in Umwelt- und Sozialfragen resultieren.

Im neuen Tool zeigt der „Subheading Visualizer“ an, wie sich ein bestimmter HS-Code in verschiedenen Versionen des HS geändert hat, inklusive einer Erklärung des WZO, warum die Änderungen vorgenommen wurden. „HS at a glance“ bietet einen breiten Überblick über die HS-Änderungen, indem die verschiedenen Versionen des HS in einer einzigen kombinierten Struktur zusammengefasst werden. Die Filter und

Suchfunktionen ermöglichen es, mehrere HS-Nomenklaturen gleichzeitig nach einem bestimmten Codesatz zu durchsuchen und festzustellen, ob sie von einer bestimmten Änderung des HS betroffen waren.

Weitere Informationen:
<https://hstracker.wto.org/>



Exportvertrag: Ausfuhrgenehmigung und Handelsbeschränkungen

Aus der Nichterteilung einer im Einzelfall erforderlichen Ausfuhrgenehmigung können ebenso wie aus dem Eintritt von Handelsbeschränkungen aufgrund von Embargos oder Sanktionen Liefer- und Haftungsrisiken des Exporteurs wegen Lieferverzögerungen oder Lieferausfällen resultieren. Der Exporteur kann aber versuchen, sich vertraglich mit verschiedenen Risikoausschlüssen abzusichern.

Die Heli & Copter GmbH stellt Steuerungselemente für Hubschrauber her, die für den Einbau in zivil genutzte Rettungshubschrauber bestimmt sind. Sie könnten aber leicht nach entsprechenden Anpassungen auch in Kampfhubschrauber eines bestimmten Typs eingebaut werden. Das im Eigentum eines westafrikanischen Bürgerkriegs-Staates stehende Beschaffungsunternehmen At-tack steht mit der Heli & Copter GmbH in Vertragsverhandlungen über den Kauf von 100 Steuerungselementen. Über den vorgenannten Staat ist ein Embargo verhängt worden. Da es sich bei den Steuerungselementen um Teile handelt, die nicht zu militärischen Zwecken bestimmt sind, wird es wohl weder eine Handelsbeschränkung noch ein Problem mit der Exportgenehmigung geben. – Sicher? Oder sollte sich die Exporteurin nicht doch besser vertraglich absichern?

Reduzierung von Risiken durch Vertragsgestaltung

Verträge über den Export von genehmigungspflichtigen Gütern bedürfen einer Ausfuhrgenehmigung. Mit geeigneten Compliance-Maßnahmen im Bereich der Exportkontrolle kann versucht werden, das Risiko von rechtlichen Exporthindernissen einzugrenzen. Nicht jedes Unternehmen wird aber über die dafür notwendige Struktur verfügen, sodass zumindest geeignete vertragliche Maßnahmen ergriffen werden sollten.

Was kann gemacht werden? Auf der vertraglichen Ebene kann das Risiko, von dem

Importeur wegen einer verspäteten oder ausgefallenen Lieferung in Anspruch genommen zu werden, etwa mit einer Klausel aufgefangen werden, die die Verhängung von Sanktionen gegen das Bestimmungs-

Unsere Serie: Der Experten-Rat (Teil 16)

land der Ware oder sonstige außenwirtschaftsrechtliche Beschränkungen als Fall höherer Gewalt definiert (Force Majeure-Klausel). Daran kann als Rechtsfolge der Wegfall der Lieferpflicht geknüpft werden. Geht noch mehr? Soweit die Lieferung grundsätzlich erfolgen kann, aber eine ggf. erforderliche Ausfuhrgenehmigung noch nicht erteilt ist, kann die Lieferung der Ware unter die Bedingung der Erteilung der Ausfuhrgenehmigung gestellt oder vereinbart werden, dass mögliche Lieferverzögerungen aufgrund der noch ausstehenden Erteilung der Ausfuhrgenehmigung keinen Verzug des Exporteurs mit der Lieferung auslösen oder Verzögerungen, die auf Sanktionen zurückzuführen sind, nicht zu einem Schadenersatzanspruch des Importeurs führen.

Aber bei dem Versuch der Problemlösung durch Klauseln der vorgenannten Art sollten Eigentore vermieden werden. So ist es etwa kontraproduktiv, diese Klauseln von dem Eingreifen einer verhängten Sanktion in dem konkreten Fall abhängig zu machen, da diesbezügliche Prüfungen nicht unbedingt zu eindeutigen Ergebnissen führen müssen. Ob solche Regelungen in den AGB eines Exporteurs wirksam vereinbart werden können, bedarf einer Analyse im Einzelfall.

Export von Dual-Use-Gütern

Trifft einen Exporteur eine Verantwortung, wenn der Importeur die gelieferte Ware entgegen dem ursprünglichen Bestimmungszweck verwendet? Ob dies von Relevanz ist, entscheidet allein

das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA). Insbesondere der Export von Dual-Use-Gütern, also Gütern mit doppeltem Verwendungszweck, verlangt nicht nur eine besondere Sensibilität, sondern vorsorglich auch eine vertragliche Absicherung durch den Exporteur. Bei Dual-Use-Gütern handelt es sich um Wirtschaftsgüter, die zwar für zivile Zwecke produziert worden sind, aber auch im militärischen Bereich verwendet werden könnten. Es ist jedoch nur der Export bestimmter Dual-Use-Güter genehmigungspflichtig. Alle in der Ausfuhrliste aufgeführten Dual-Use-Güter unterliegen beim Export in einen Nichtmitgliedstaat der EU einer Genehmigungspflicht. Wenn Anträge auf eine Exportgenehmigung nicht gestellt werden, kann sich auch der Staatsanwalt dafür interessieren.

Verstoß gegen Embargos

Das trifft ebenso auf die Missachtung eines Embargos zu. Dabei handelt es sich um ein Verbot, Waren aus den Embargolisten an bestimmte Länder, Personen oder Organisationen auszuführen. Embargolisten können auch Dual-Use-Güter umfassen. Bei einem vorsätzlichen Verstoß gegen Embargobestimmungen drohen nicht nur Freiheitsstrafen und Geldbußen, sondern es können auch die Existenz und Liquidität eines Unternehmens betroffen sein. Also Vorsicht!

Autor

Klaus Vorpeil ist Rechtsanwalt bei NEUSSELMARTIN Partnerschaft von Rechtsanwälten mbB Taunusstr. 72 (Rheinkai 500) 55120 Mainz Tel.: 06131 624 71 70 k.vorpeil@neusselmartin.de www.neusselmartin.de



Nutzen Sie die App „VR International“:

Zu vielen Fachbegriffen – zum Beispiel Akkreditiv, Inkasso, Garantien und Währungsabsicherung – gibt es informative Erklärvideos.



Brasilien

Brasilien hat Gewicht. Das südamerikanische Land ist flächenmäßig das fünftgrößte auf der Erde und hat mit rund 210 Millionen die sechstöchste Einwohnerzahl. Auch in puncto Bruttoinlandsprodukt war man lange Zeit unter den Top 10. Doch mehrere Krisen hintereinander und politische Unruhen haben Brasilien schwer gebeutelt. So ist auch völlig offen, welche Rolle die einstige portugiesische Kolonie künftig in der Welt spielen wird.

Politische Lage

Brasilien ist eine präsidentiale Bundesrepublik mit Bund, Bundesstaat und Kommunen. Während die Legislative vom Nationalkongress ausgeht, wird der Präsident mit einer absoluten Mehrheit für vier Jahre direkt vom Volk gewählt. Seit dem 1. Januar 2019 ist Jair Bolsonaro das Staatsoberhaupt der Förderativen Republik Brasilien. Seit Ende des vergangenen Jahres gehört der 65-jährige Rechtspopulist der Mitte-Rechts-Partei Partido Liberal an. Sowohl aufgrund seiner Haltung unter anderem gegenüber Homosexuellen als auch seiner Corona-Politik ist Bolsonaro nicht nur im eigenen Land, sondern weltweit in Misskredit geraten. Im Ukraine-Krieg wird dem brasilianischen Präsidenten nachgesagt, dass er die engen Beziehungen zum Kreml nicht gefährden



will, weil sein Land in starkem Maße von russischem Dünger abhängig ist. Auch Bolsonaros Einstellung zum Abholzen der Regenwälder sorgt in westlichen Ländern immer wieder für Kritik. Hinzu kommen innenpolitische Probleme wie sehr hohe Inflationsraten und eine enorme Diskrepanz zwischen Arm und Reich. All das und hausgemachte Probleme haben dazu bei-

getragen, dass Bolsonaros Rückhalt in der Bevölkerung deutlich geschwunden ist. In Umfragen kommt der Präsident regelmäßig auf geringe Zustimmungswerten von 20 bis 25%. So ist auch seine Wiederwahl im Oktober dieses Jahres alles andere als sicher. Der größte Widersacher von Bolsonaro ist der linke Ex-Präsident Lula.

Die Corona-Pandemie hat Brasilien nach einer gewissen Verzögerung ob der geografischen Entfernung zu Asien und Europa heftig getroffen. Insgesamt gab es rund 30 Millionen offiziell gemeldete Infektionen und mehr als 650.000 Todesfälle. Letzteres ist weltweit nach den USA die zweithöchste Zahl. Bolsonaro wird unterstellt, dass er die Pandemie einfach wüten ließ. Seine öffentlichen Auftritte untermauerten diese Laissez-faire-Strategie. Die Impfkampagnen liefen dann demgegenüber ziemlich rund.



Rio de Janeiro ist das beliebteste Reiseziel für Touristen im Land und hat daher seine wirtschaftlichen Schwerpunkte im Fremdenverkehr, dem Dienstleistungs- und dem Finanzsektor.

Die fünf größten Geschäftsbanken

- Itaú Unibanco Holding
- Banco Bradesco
- Banco do Brasil
- Caixa Econômica Federal
- Banco Santander Brasil

Über das ganze Land waren in der Spitze fast 50.000 Gesundheitsposten verteilt, bei denen man sich unbürokratisch impfen lassen kann. Rund drei Viertel der Bevölkerung sind dadurch bereits vollständig geimpft. Allerdings breitet sich seit Januar trotz des Sommers zusätzlich das Grippe-Virus H3N2 in der Bevölkerung aus.

Während die Corona-Pandemie allmählich in die epidemische Lage übergeht, ist der Klimawandel ein langfristiges Problem, das das subtropische Land hart trifft. Besonders gefährdet ist der Regenwald, der neben dem dauerhaften Abholzen immer wieder von Dürre und Waldbränden heimgesucht wird. Auch erholt sich der Regenwald ob der klimatischen Bedingungen nicht mehr so schnell von solchen Einschlägen wie früher. Forscher befürchten bereits, dass sich das Amazonasgebiet langfristig zu einer Savanne entwickelt – mit verheerenden Folgen für den weltweiten Klimawandel. Ungeachtet dessen sieht Bolsonaro im Regenwald ein großes ungenutztes ökonomisches Potenzial; zuletzt erließ er beispielsweise ein Dekret zur Förderung des Goldabbaus im Amazonasgebiet, um den Bergbau dort weiter zu forcieren. Dies steht auch deshalb in der Kritik, weil es sich bei den Böden teilweise um geschützte Indigenen-Reservate handelt.

Dabei war Brasiliens Sommer 2020/21 in puncto Niederschlag der schwächste seit fast 100 Jahren. Dadurch kam es in mehreren Bundesstaaten zu einem Wassernotstand. Entsprechende Kraftwerke konnten nicht oder kaum noch Strom produzieren. Brasilien deckt fast zwei Drittel seines Strombedarfs über Wasserkraftwerke. Doch auch das andere Wetterextrem – heftige Monsunregen – sorgen immer wieder für schlimme Katastrophen. Erst im Februar kamen in der Stadt Petrópolis mehr als 220 Menschen durch Erdbeben ums Leben. Sogar 270 Tote beklagte das Land im Januar 2019 bei einem Dammbruch in einer Mine nahe der Kleinstadt Brumadinho. Die Überlebenden dieses Bergbauunglücks wollen in einem großen Prozess vor dem Landgericht München 440 Mio. Euro Schadenersatz vom Prüfkonzern TÜV Süd einklagen.

Wirtschaftsstruktur

Brasilien war in puncto BIP lange Zeit unter den Top-10-Ländern weltweit. Die Folgen der Corona-Pandemie und die

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung (in Prozent)

Jahr	Bruttoinlandsprodukt (real)	Inflationsrate (Jahresdurchschnitt)	Haushaltssaldo (BIP)
2018	1,8	3,7	-7,1
2019	1,4	3,7	-5,9
2020	-4,1	3,2	-13,4
2021p	5,2	7,7	-6,2

p = Prognose

Quellen: Germany Trade & Invest (GTAI); Internationaler Währungsfonds

Entwicklungen in der Außenwirtschaft (in Mio USD)

Jahr	Leistungsbilanzsaldo	Direktinvestitionen (netto)	Währungsreserven (ohne Gold)
2018	-14.511	59.802	361.400
2019	-51.000	65.386	339.300
2020	-25.920	24.778	332.000
2021p	-8.530	47.673	350.000

p = Prognose

Quellen: Internationaler Währungsfonds ; Germany Trade & Invest (GTAI); CEIC DATA

kräftige Abwertung der heimischen Währung Real haben dazu geführt, dass der große südamerikanische Staat 2020 auf den 12. Platz zurückgefallen ist – hinter (seinerzeit noch) Russland, Südkorea und Kanada, aber weiter vor Australien und Spanien. Brasilien ist sehr reich an Rohstoffen und agrarwirtschaftlichen Ressourcen. Das Land ist weltweit der größte Erzeuger und Exporteur von Kaffee. Doch stellt man auch große Mengen Baumwolle, Getreide, Kakao, Reis, Rohrzucker, Sojabohnen, Tabak und Zitrusfrüchte her. Das heimische Agribusiness gilt als überaus

produktiv. In Brasilien soll es mehr Rinder als Einwohner geben und allein die Fläche der Sojafelder der von Deutschland entsprechen. Auch der Rohstoffreichtum ist immens.

Wertmäßig die bedeutendsten Exportgüter waren vor Ausbruch der Corona-Pandemie Soja, Rohöl und Eisenerz. 2020 trug die Landwirtschaft immerhin 5,9% zum BIP bei. Der Industrieanteil betrug 17,7%. Den Löwenanteil vereint wie in vielen anderen weiter entwickelten Staaten der Dienstleistungssektor auf sich. Er kommt auf fast zwei Drittel.



Sao Paulo gilt als der größte deutsche Industriestandort außerhalb der Bundesrepublik.

Außenhandel der Bundesrepublik Deutschland mit Brasilien
 (in Mio. EUR)

Jahr	Deutsche Ausfuhr	Deutsche Einfuhr	Saldo
2017	8.471	7.779	692
2018	9.458	7.488	1.970
2019	10.158	7.033	3.125
2020	8.450	6.131	2.319

Quellen: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden; Außenhandel, Fachserie 7

Brasilien verfügt über einen großen Binnenmarkt, der aufgrund des größtenteils geringen Wohlstandes und der jungen, wachsenden Bevölkerung noch lange nicht gesättigt ist. Die Konsumgüternachfrage trägt 70% zum BIP bei. Auch die industrielle Basis ist breit aufgestellt. Beides zusammen führt dazu, dass Brasilien für Deutschland ein wichtiges Export- und Herstellungsland ist. Dies liegt auch daran, dass eine lokale Produktion häufig politisch verlangt wird, um in den Markt vorzustoßen.

Sao Paulo ist denn auch der größte deutsche Industriestandort außerhalb der Bundesrepublik. Auch für die gesamte Volkswirtschaft selbst hat der Großraum im Südosten des Landes eine enorme Bedeutung. In Normalzeiten trägt die Millionenmetropole rund ein Drittel zum brasilianischen BIP bei. Die Störungen in den internationalen Lieferketten und Engpässe bei Zuliefererprodukten belasten das produzierende Gewerbe allerdings schon seit Monaten, allen voran den Kfz-Sektor und die Elektroindustrie. Der Maschinenbau, die Chemieindustrie und der Bausektor boomen hingegen, abgesehen vom Agribusiness.

**Wirtschaftslage und
Wirtschaftspolitik**

Brasilien hat – im Gegensatz zu anderen Schwellenländern – eine hohe Staatsverschuldung. 2013 lag sie zwar noch bei 60%. Durch die sich anschließenden Krisen explodierte sie aber auf nahezu eine jährliche Wirtschaftsleistung, wobei zumindest die Auslandsverschuldung relativ gering ist. Den Anfang machte eine schwere Wirtschaftskrise Mitte 2014. Auslöser waren starke Rückgänge der Rohstoffpreise, von denen Brasilien in starkem Maße abhängig ist. So brachen die Exporte allein 2014 wertmäßig um 12% ein. Ohne die Fußball-Weltmeisterschaft wäre Brasilien angesichts eines Mini-Wachstums von 0,1% schon in

jenem Jahr in eine Rezession gerutscht. 2015 ging das BIP dann allerdings um satte 3,55% zurück – und im darauffolgenden Jahr noch einmal um 3,28%. Auch danach kam die brasilianische Wirtschaft nicht wirklich auf die Beine, auch wenn die Politik mit großen Hilfsprogrammen gegensteuerte. Es folgte die Corona-Pandemie, die 2020 für einen weiteren Einbruch von knapp über 4% sorgte. Das Jahr 2021 begann zwar dank hoher Rohstoffpreise auf den Weltmärkten sehr vielversprechend für Brasilien. Die Erholung fiel im vergangenen Jahr aber mit 5,2% weniger deutlich aus als zunächst prognostiziert. In diesem Jahr droht im Worst-Case-Szenario erneut eine

Brasilien weltweit als einer, wenn nicht der größte Importeur von Düngemitteln. Das alles setzt die brasilianische Notenbank unter Druck, die Leitzinsen demnächst noch über die 10,75% hinaus anzuheben, was die Wirtschaft weiter belasten würde. Und: Trotz des hohen Zinsniveaus hat der Real Anfang des Jahres nur vorübergehend aufgewertet. Für ausländische Investoren scheint die momentane Lage auch aufgrund der politischen Verwerfungen zu unsicher zu sein. Eine schwache Währung hilft zumindest der Exportwirtschaft. Der staatliche Spielraum für Investitionen in die marode Infrastruktur ist wegen der hohen Haushaltsdefizite sehr eingeschränkt. Weil im Inland die meisten, häufig hunderte Kilometer langen Transporte über den Lkw-Verkehr abgewickelt werden müssen, trifft das Land auch der Anstieg der Rohölpreise besonders hart. Die Infrastrukturprojekte werden verstärkt von privaten Betreibern gestemmt, die Politik setzt hier auf Konzessionen. Auch Gas- und Wassermärkte sollen zunehmend liberalisiert werden. Sehr gut schneidet das Land in puncto Digitalisierung ab. Das gilt sowohl für die Infra-

Dos and Don'ts im Brasilien-Geschäft

Brasilianer verhandeln mit Menschen, nicht mit Unternehmen. Investieren Sie in Beziehungen und in Aufbau und Pflege eines Kontaktnetzwerks. Nehmen Sie Smalltalk und persönliche Einladungen als wichtige Gelegenheit ernst. Machen Sie sich mit den digitalen Kommunikationstools vertraut und nutzen Sie diese effizient. Erhalten Sie sich deutsche Tugenden wie Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit. Erlernen Sie die indirekte Kommunikation der Brasilianer, interpretieren Sie Aussagen entsprechend und passen Sie Ihre Erwartungshaltung an. Lassen Sie keine Ungeduld aufkommen. Kritisieren Sie Brasilien nicht für altbekannte Probleme, sondern loben Sie, was Ihnen gefällt und positiv auffällt.

Von Gloria Rose, GTAI, São Paulo

Rezession. Noch geht Brasiliens Regierung von einem Wachstum in Höhe von 2% aus, was im weltweiten Vergleich allerdings auch ein schwacher Wert wäre. Und für 2023 sieht es nicht viel besser aus. Die Arbeitslosenquote liegt – wie schon um die Jahrtausendwende – teils deutlich über 10%. Zuletzt schoss auch noch die Inflationsrate in die Höhe. Seit Oktober 2021 liegt sie beständig bei über 10%. Die Ukraine-Krise und der damit einhergehende Preisanstieg von Erdöl, Gas, Dünger und Weizen dürften den Auftrieb so schnell auch nicht abebben lassen. Schließlich gilt

struktur als auch die Verbreitung von digitalen Endgeräten und Anwendungen. Ganz vorn dabei sind die Finanzbranche und der Handel. Aber der Staat hat längst nachgezogen. Die allermeisten Vorgänge können online abgewickelt werden, sogar Gerichtsprozesse. So ist es auch nicht überraschend, dass Brasilien im E-Government Development Index (EGDI) der UN-Mitgliedsstaaten 2020 erstmals in der höchsten Klasse eingestuft wurde (und vor Deutschland liegt). Die Corona-Pandemie dürfte hier für einen weiteren Schub gesorgt haben.

Bei anderen Rankings liegt Brasilien hingegen weit zurück. Im „Global Competitiveness Report“ des Weltwirtschaftsforums belegte das südamerikanische Land den 71. Platz unter 141 Staaten, hinter Indien, Armenien und Jordanien. Im „Ease of Doing Business Index 2020“ der Weltbank ist man sogar 124. (von 190 Ländern). Um die Forschungsfreiheit ist es in Brasilien ebenfalls nicht gut bestellt. So sank Brasilien im Academic Freedom Index (AFI) in den letzten Jahren in die rote Zone. Nicht wirklich verbessert hat sich auch der extreme Wohlstandsunterschied. Das BIP pro Kopf liegt mit 7.558 US-Dollar pro Kopf ohnehin bei einem Bruchteil des deutschen Wertes (50.709). Die hohen Inflationsraten graben gerade den ärmeren Einkommensschichten die Kaufkraft weiter ab.

Außenhandel mit Deutschland

Während Brasiliens Leistungsbilanz defizitär ist, verzeichnet das Land seit 2016 hohe Handelsbilanzüberschüsse. Mit Deutschland unterhält man intensive Geschäftsbeziehungen. Viele Firmen aus der Bundesrepublik haben Niederlassungen in dem größten lateinamerikanischen Land oder produzieren sogar vor Ort. Da-

mit schaffen hiesige Unternehmen viele Arbeitsplätze in Brasilien, allen voran im Großraum Sao Paulo. Doch Deutschland exportiert auch viel in Richtung Südhalbkugel. 2019 waren es sogar erstmals Waren und Dienstleistungen im Wert von über 10 Mrd. Euro. Interessante Randnotiz: Das war in jenem Jahr ziemlich genau die Größenordnung, die hiesige Unternehmen in die frühere Kolonialmacht Portugal ausgeführt haben.

Im Corona-Krisenjahr 2020 gingen die Ausfuhren wenig überraschend auf knapp 8,5 Mrd. Euro zurück, zogen aber 2021 wieder um rund ein Fünftel an. Besonders chemische Erzeugnisse und Maschinen aus Deutschland sind gefragt. Nach China, den USA und Argentinien ist die Bundesrepublik für Brasilien das viertwichtigste Lieferland. Umgekehrt importiert Deutschland Waren und Dienstleistungen im Wert von 6,1 Mrd. Euro aus Brasilien. Das EU-Mercosur-Freihandelsabkommen, das noch ratifiziert werden muss, dürfte auch dem Handel mit Deutschland neuen Schwung verleihen. Zu den Mercosur-Staaten gehören auch Argentinien, Paraguay und Uruguay. Die Verhandlungen ziehen sich allerdings schon mehr als 20 Jahre hin.

Hauptimportgüter Brasilien

(in Prozent der Gesamteinfuhr 2020)

Chemische Erzeugnisse	26,2
Maschinen	13,7
Elektronik	9,8
Kfz und -Teile	6,0
Elektrotechnik	5,1

Quelle: Germany Trade & Invest (GTAI)

Aussichten

Brasilien sieht sich nach vielen Krisen in jüngerer Vergangenheit großen Herausforderungen gegenüber. Hinzu kommt die politische Schwäche. Doch es gibt auch Hoffnung auf eine bessere Zukunft. Das Land ist riesig und reich an Rohstoffen. Die industrielle Basis kann sich sehen lassen. Und nicht zuletzt verfügt Brasilien über einen großen Binnenmarkt mit einer jungen, konsumfreudigen Bevölkerung.

Eckdaten für den Export nach Brasilien

Bevölkerung:
209,3 Millionen

Hauptstadt:
Brasilia

Währungseinheit:
1 Real = 100 Centavos
ISO-Code: BRL

Wichtige Feiertage:
15. April Karfreitag
21. April Tiradentes (Nationalfeiertag)
01. Mai Tag der Arbeit
16. Juni Fronleichnam
07. September Tag der Unabhängigkeit
12. Oktober Dia de Nossa Senhora Aparecida (Schutzpatronin Brasiliens)
02. November Allerseelen
15. November Ausrufung der Republik
25. Dezember Weihnachten

Zollflughäfen:
Boa Vista, Brasilia, Curitiba, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro, São Paulo u.a.

Wichtige Seehäfen:
Belém, Itajai, Manaus, Paranaguá, Pecém, Rio de Janeiro, Rio Grande, São Sebastião, Santos, Tubarao u.a.

Korrespondenzsprachen:
Portugiesisch, Englisch

Zolltarif (für Nicht-EU-Waren):
Harmonisiertes System.

Zahlungsbedingungen und Angebote:
Zahlung gegen unwiderrufliches, bankbestätigtes Dokumentenakkreditiv ist ratsam. Alle Begleitpapiere sollten in US-Dollar aufgemacht werden und einen Umrechnungsvermerk beinhalten.

Euler Hermes Länder-Klassifizierung:
5 von 7
Es bestehen keine formellen Deckungseinschränkungen.

Auszug aus den „Konsults- und Mustervorschriften“.

Nützliche Adressen

Brasilianische Botschaft in Berlin

Wallstraße 57
10179 Berlin
Tel.: +49 (0) 30-7262-80
brasemb.berlin@itamaraty.gov.br
berlin.itamaraty.gov.br/de

Botschaft der Bundesrepublik Deutschland Brasilia

SES Avenida das Nações, Quadra 807, Lote 25
70415-900 Brasilia DF
Tel.: +55 (0) 61 3442-70 00
info@brasilia.diplo.de
www.brasilien.diplo.de

Deutsch-Brasilianische Industrie- und Handelskammer in Sao Paulo

Rua Verbo Divino 1488
04719-904 Sao Paulo – SP
Tel.: +972 (0) 3 680-6800
secgeral@ahkbrasil.com
www.ahkbrasilien.com.br

Aktuelle Länderinformation und einen Euro-Umrechner finden Sie in der App „VR International“, die Sie kostenlos in den App Stores (Android und iOS) herunterladen können.

Ungarn – Attraktiver Investitionsstandort in Zentraleuropa

Die Wirtschaft in Zentraleuropa hatte sich kräftig erholt, allerdings stiegen wie fast überall auch die Infektionszahlen wieder. Ungarn spielt insbesondere für die Automobilindustrie als Standort eine wichtige Rolle. Über die Investitionsbedingungen in Ungarn sprechen wir mit Dr. Roland Felkai, Leiter der Niederlassung von Rödl & Partner in Budapest/Ungarn.

VR International: Die Auswirkungen der Corona-Pandemie scheinen in Ungarn überwunden. So wuchs das Bruttoinlandsprodukt 2021 um über 7 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Wie ist dieses Comeback gelungen?

Roland Felkai: Die wirtschaftliche Gesamtsituation hat sich im Jahr 2021 im Verhältnis zum Vorjahr trotz Lieferengpässen und Unsicherheiten bezüglich der Auswirkungen der neuen Corona-Varianten eindeutig verbessert. Der ungarischen Regierung ist es in dem schwierigen Umfeld gelungen, durch breite Fördermaßnahmen weitere Unternehmensansiedlungen und Standorterweiterungen zu generieren. Daneben wurden u.a. Steuererleichterungen gewährt, um bestehende Arbeitsplätze zu sichern. Weitere Maßnahmen, wie zum Beispiel die Reduzierung des Umsatzsteuersatzes für die Errichtung und Sanierung von Wohnimmobilien von 27 Prozent auf 5 Prozent, die Eigenheimförderung für junge Familien sowie die deutliche Anhebung der Mindestlöhne, führten zu einem Konsumzuwachs und zur Erholung der gesamtwirtschaftlichen Lage.

VR International: Mit welchen Folgen für die Konjunktur rechnen Sie im Zuge des Ukraine-Krieges?

Roland Felkai: Die Auswirkungen auf die Konjunktur können aktuell noch kaum eingeschätzt werden und sind unter anderem von der Dauer des Krieges, den getroffenen Sanktionen und dem Ausgang des Konfliktes abhängig. Die globale Konjunktur entwickelte sich im Jahr 2021 positiv, und auch der Start in das Jahr 2022 verlief ordentlich. Durch die eingeführten Sanktionen gegen Russland und Belarus, die zu erwartenden Gegenmaßnahmen, die Unterbrechung des Straßen- und Schienenverkehrs von und nach Asien, die Sperrung der Lufträume, den Ausfall von Produktionsstätten in diesen Ländern, den

vorhersehbaren Mangel an Getreide wegen fehlender Aussaat im Frühjahr 2022 in der Ukraine, den Anstieg der Energiepreise usw. wird die Inflation – gerade auch in Ungarn – erheblich ansteigen, was bereits jetzt zu beobachten ist. Andererseits wird von den westlichen Regierungen in vielen Bereichen anhand der aktuellen Ereignisse eine Kehrtwende vollzogen, welche sich positiv auf die Konjunktur auch in Ungarn auswirken kann. Unter anderem soll in Deutschland die Energiewende beschleunigt und die Ausrüstung der Streitkräfte verbessert werden. Sollte es darüber hinaus kurz- oder mittelfristig zu einem Ende des Konfliktes zwischen Russland und der Ukraine kommen, könnten sich gute Möglichkeiten für Unternehmen der EU unter anderem im Bereich Wiederaufbau der Infrastruktur in der Ukraine ergeben. Ungarn würde hiervon ebenfalls profitieren, da sämtliche großen Baukonzerne aus dem deutschsprachigen Raum in Ungarn vertreten sind und über entsprechendes Fachpersonal verfügen. So werden beispielsweise viele Stahlkonstruktionen für Brücken in Ungarn geplant, gefertigt und europaweit vor Ort installiert.

Generell sind die Geschäftsbeziehungen Ungarns mit Russland sehr intensiv: Ungarns Importe aus Russland betreffen insbesondere die Energieträger Gas und Öl. So stammen derzeit rund 80 Prozent der Gasimporte Ungarns aus Russland. Erst im Herbst 2021 wurde der aktuelle Rahmenvertrag mit einer Laufzeit von 15 Jahren mit der russischen Regierung und Gazprom abgeschlossen, somit sollte die Gasversorgung des Landes vorerst gesichert sein, sofern sich die ungarische Regierung nicht zu Sanktionsmaßnahmen in diesem Bereich entschließt und auch Russland hier keine Gegenmaßnahmen trifft. Enge Geschäftsbeziehungen mit Russland haben das ungarische Finanzinstitut OTP und das Pharmaunternehmen Gedeon Richter, deren Umsatzanteil mit Russland und der Ukraine jeweils insgesamt bei 15

Interview mit ...

Dr. Roland Felkai
Partner bei Rödl & Partner
Tel.: +36 1 8149 800
roland.felkai@roedl.com



bis 20 Prozent liegt. Derzeit ist generell nicht erkennbar, dass bestehende Geschäftsaktivitäten beschränkt oder Filialen geschlossen werden sollen, wie auch Arzneimittel sicherlich weiterhin in diese Länder geliefert werden können.

VR International: Welche Branchen bieten für deutsche Unternehmen das größte Potenzial?

Roland Felkai: Großes Potenzial birgt nach wie vor die Automobilbranche. Neben den Herstellern Audi, Mercedes-Benz, Opel und Suzuki haben sich auch viele Zulieferer in Ungarn angesiedelt. BMW errichtet mit einer Investitionssumme von 1 Mrd. Euro zurzeit ebenfalls eine eigene Produktionsstätte in Ostungarn, die Produktion soll 2025 anlaufen und es sollen rund 1.000 Mitarbeiter beschäftigt werden. Auch der Bereich Bauwirtschaft boomt zurzeit kräftig, angekurbelt durch die Senkung der Mehrwertsteuer von 27 auf 5 Prozent für neu errichtete Wohnflächen und Sanierungen sowie die Eigenheimförderung. In den letzten 20 Jahren haben auch viele internationale Unternehmensgruppen Teile ihrer Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen, IT und SSC-Stabsstellen nach Ungarn verlagert. Potenzial sehen wir außerdem in den Bereichen Maschinen- und Anlagenbau, Nahrungs- und Genussmittel, in der Logistikbranche sowie im Online-Handel.

VR International: Vielen Dank.

Gefährliche Größe: Bei Containerschiffen kommt die Sicherheit zu kurz

Länger, höher, breiter: Containerschiffe haben sich in den vergangenen Jahren rasant weiterentwickelt.

Bis zur Eröffnung des neuen Panamakanals 2016 war der Breite eines Containerschiffs eine „natürliche“ Grenze gesetzt. Die so genannten Panmax-Schiffe waren auf 32 Meter begrenzt. Heute haben die größten Containerschiffe eine Breite von bis zu 61 Metern. Aber auch in der Höhe erreichen die Schiffe neue Dimensionen. Wurden ursprünglich Container in vier bis fünf Lagen an Deck transportiert, werden bei den heutigen Ultra Large Container Carriern (ULCC) bis zu zwölf Lagen an Deck gestaut. Die Laschsysteme, mit denen die Boxen auf dem Schiff sowie untereinander gesichert werden, sind für die neuen Ausmaße unzureichend. Die Folge: Immer mehr Container gehen über Bord. So sind im Winter 2020/2021 allein im Pazifischen Ozean rund 3.500 Container verloren gegangen. Das verursacht einen enormen wirtschaftlichen Schaden und führt zunehmend zu Umweltschäden in den Weltmeeren.

Das Seeverhalten der ULCC hat sich gegenüber den älteren Schiffsklassen deutlich verändert. Aufgrund der Breite dieser Schiffe verhalten sie sich in den Wellen wie ein „Stehaufmännchen“. Der Fachmann spricht hier von einer hohen

Stabilität des Schiffes. Die Rollperioden des Schiffes sind kürzer und die Beschleunigungen in den Umkehrpunkten größer. In schwerer See sind Schiff und Ladung hierdurch höheren (Beschleunigungs-) Kräften ausgesetzt als dies bei herkömmlichen Schiffen der Fall ist.

Extrembewegungen bei hoher See

Extreme Rollbewegungen können bei hoher See entstehen, wenn die Wellen genau seitlich auf das Schiff treffen. Stimmen die Frequenz der auf das Schiff wirkenden Wellen und die Eigenrollperiode des Schiffes überein, verstärken sich beide und es kommt zu extremen Schiffsneigungen von 30 bis 40 Grad (synchrones Rollen).

Ein anderes Extremphänomen kann entstehen, wenn der Seegang von vorn oder von hinten kommt. Befindet sich das Schiff auf einem Wellenberg, ist die Stabilität gering. Im Wellental ist sie hingegen sehr hoch. Durch den Wechsel dieser beiden Stabilitätszustände kann sich das Schiff ebenfalls aufschaukeln (parametrisches Rollen). ULCC sind aufgrund ihrer Rumpfform besonders anfällig für parametrisches Rollen.

Ähnlich wie Straßenfahrzeuge unterliegen auch Schiffe einer technischen

Überprüfung. Anstelle des TÜV übernehmen hier so genannte Klassifikationsgesellschaften die Prüfung. Als technische Rahmenbedingungen für die Überprüfung der Containersicherungssysteme legen die Klassifikationsgesellschaften sogenannte „defined design conditions“, also bestimmte Beladungsfälle und bestimmte Schiffsbewegungen zugrunde. Synchrones und parametrisches Rollen gelten bei dieser Prüfung jedoch als „off design conditions“.

Diese Zustände müssen von der Schiffsbesatzung durch eine angepasste Geschwindigkeit und/oder Richtungsänderung vermieden werden. Eine Richtungsänderung ist jedoch nicht immer möglich, insbesondere wenn sich die Schiffe auf den Autobahnen unserer Meere, den so genannten Verkehrstrennungsgebieten, bewegen. Hier ist die Fahrtrichtung vorgeschrieben. Die Containersicherungssysteme sind also nicht auf die Belastungen des synchronen und parametrischen Rollens ausgelegt, obwohl diese sich im Zweifel nicht vermeiden lassen. Zusätzlich zu den geschilderten Belastungen durch den Seegang sind die Containerriesen beziehungsweise deren Ladung deutlich höheren Windbelastungen ausgesetzt als herkömmliche Schiffe.



Durch die Höhe von bis zu zwölf Staulagen in Verbindung mit der Länge der Schiffe ergeben sich Windangriffsflächen, die größer sind als ein Fußballfeld. Gegenüber den ursprünglichen vier bis fünf Containerlagen haben jegliche Kräfte, die auf einen Container in einer zwölften Lage wirken, aufgrund der Hebelgesetze einen vielfach höheren Effekt auf die notwendige Sicherung des gesamten Containerstapels an Deck. Deshalb sollten in den oberen Lagen nur leichtere Container gestaut werden.

Die Hebelgesetze wirken allerdings auch bei Kräften, die man nicht kennt und daher beim Stauen und Laschen nicht hinreichend berücksichtigen kann. Ist zum Beispiel das Gewicht eines Containers höher als vom Befrachter angegeben, beruht der Stauplan auf falschen Annahmen. Befindet sich in Containern höherer Staulagen schlecht oder gar nicht gesicherte Ladung, wirkt diese innerhalb des Containers wie das Pendel einer Abrisssbirne. Die auftretenden Schläge werden über das Ladungssicherungssystem des einzelnen Containers auf den gesamten Containerstapel übertragen, der wie ein Dominostein gegen die angrenzenden Stapel fällt, wenn die Sicherung überbeansprucht wird.

Die geschilderten Probleme führen aktuell häufiger zu Schäden, da die Containerschiffe zurzeit stark ausgelastet sind. Solange die ULCC mit einer Auslastung von lediglich 80 Prozent und weniger Gefahren wurden, war die Gefährdung der Container geringer.

Die Arbeitsgemeinschaft Schadenverhütung des GDV hat sich des Themas angenommen und unter Leitung von Uwe Schieder ein Diskussionspapier erarbeitet, in dem die oben ausgeführten Ursachen der Con-

tainerverluste ausführlich dargestellt werden. Auf der Grundlage dieses Diskussionspapiers hat der Deutsche Nautische Verein (DNV) nunmehr ein eigenes Positionspapier entwickelt, das in Kürze auf deren Internetseite: www.dnvev.de veröffentlicht wird. Hierin werden Maßnahmen empfohlen, die die Risiken auf den Containerschiffen minimieren sollen. Diese Maßnahmen reichen von einer qualifizierteren Ausbildung der Schiffsbesatzungen über technische Maßnahmen bis zu konstruktiven Verbesserungen der Schiffe. So soll beispielsweise eine intelligente Sensorik an Bord die Schiffsbewegungen erfassen und auf der Grundlage verschiedenster Faktoren, wie Seegang, Wetter, Stabilität, Tiefgang, Windlast, Beladungszustand des Schiffes, Handlungsempfehlungen an die Schiffsleitung geben. So können Gefahren wie beispielsweise durch das oben beschriebene parametrische und synchrone Rollen vermieden werden. Zudem sollen Rolldämpfungstanks den gefährlichen Rollbewegungen entgegenwirken. In diesen Tanks wird das Hin- und Herströmen von Ballastwasser durch Ventile oder andere bauliche Maßnahmen so verzögert, dass die Rollschwingungen des Schiffes wirkungsvoll gedämpft werden.

Warentransportversicherung empfehlenswert

Der DNV fordert weiterhin eine systematische Überarbeitung und Anpassung der Laschsysteme. Ganz ausschließen kann man die Gefahren der See jedoch auch mit diesen Maßnahmen nicht. Vorsorgen können die Ladungsbeteiligten hier nur durch den Abschluss einer Warentransportversicherung.

Kunden, die nur gelegentlich Waren über See beziehen oder versenden, können über ihren Spediteur Versicherungsschutz erlangen. Dazu müssen sie sich nicht selbst an einen Versicherer wenden. Spediteure verfügen in aller Regel über einen Rahmenvertrag, eine sogenannte Speditionsgüterversicherung, über welche die Risiken ihrer Kunden versichert werden können. Hierüber können sowohl die Warenwerte als auch Güterfolge- und Vermögensschäden abgedeckt werden.

Kunden, die regelmäßig Waren verschiffen, sollten selbst Vorsorge treffen und eine eigene Warentransportversicherung abschließen – beispielsweise in Form einer Transport-General-Police bei der KRAVAG-Versicherung. Nur so ist gewährleistet, dass jegliche Güter auf sämtlichen Transporten gegen alle Gefahren versichert sind und die Versicherungssummen zum Wert der transportierten Güter passen. Zudem können neben den eigentlichen Warenwerten auch Güterfolge- und Vermögensschäden, wie imaginärer Gewinn, Zoll, Fracht, Steuern und Abgaben sowie sonstige Kosten versichert werden.

Autor

Ingo Schumacher
Leiter Verkehrshaf-
tung/MC-Schaden
KRAVAG LOGISTIC
Versicherungs-AG
Mitglied der AG
Schadenverhütung
des GDV
Ingo.Schumacher@kravag.de



Digitale Plattform „VR International“: Mehrwert für Ihre internationalen Geschäfte

Die App „VR International“, die das monatlich erscheinende Fachmagazin ergänzt, können Sie sich kostenlos in den App Stores (Android und iOS) herunterladen.



IMPRESSUM

Herausgeber: DG Nexolution eG
Redaktion: MBI Martin Brückner Infosource GmbH & Co. KG
Rudolfstr. 22-24, 60327 Frankfurt am Main
Objektleitung: Andreas Köller, DG Nexolution eG, E-Mail: akoeller@dgverlag.de
Verlag: DG Nexolution eG
Vertreten durch den Vorstand:
Peter Erlebach (Vorsitzender), Dr. Sandro Reinhardt und Marco Rummer
Leipziger Str. 35, 65191 Wiesbaden

Druck und Versand: Görres-Druckerei und Verlag GmbH, Niederbieberer Str. 124, 56567 Neuwied
Bildnachweis: Shutterstock, DZ BANK AG, NEUSSELMARTIN, Rödl & Partner, Sheila Fitzgerald / Shutterstock.com
Nachdruck – auch auszugsweise – nur mit Genehmigung der DG Nexolution eG zulässig.
ISSN 2195-206X
VR International erscheint monatlich und ist bei Volksbanken und Raiffeisenbanken erhältlich.
Redaktionsschluss ist jeweils vier Wochen vor Erscheinungstermin.
Für die Richtigkeit und Vollständigkeit keine Gewähr.