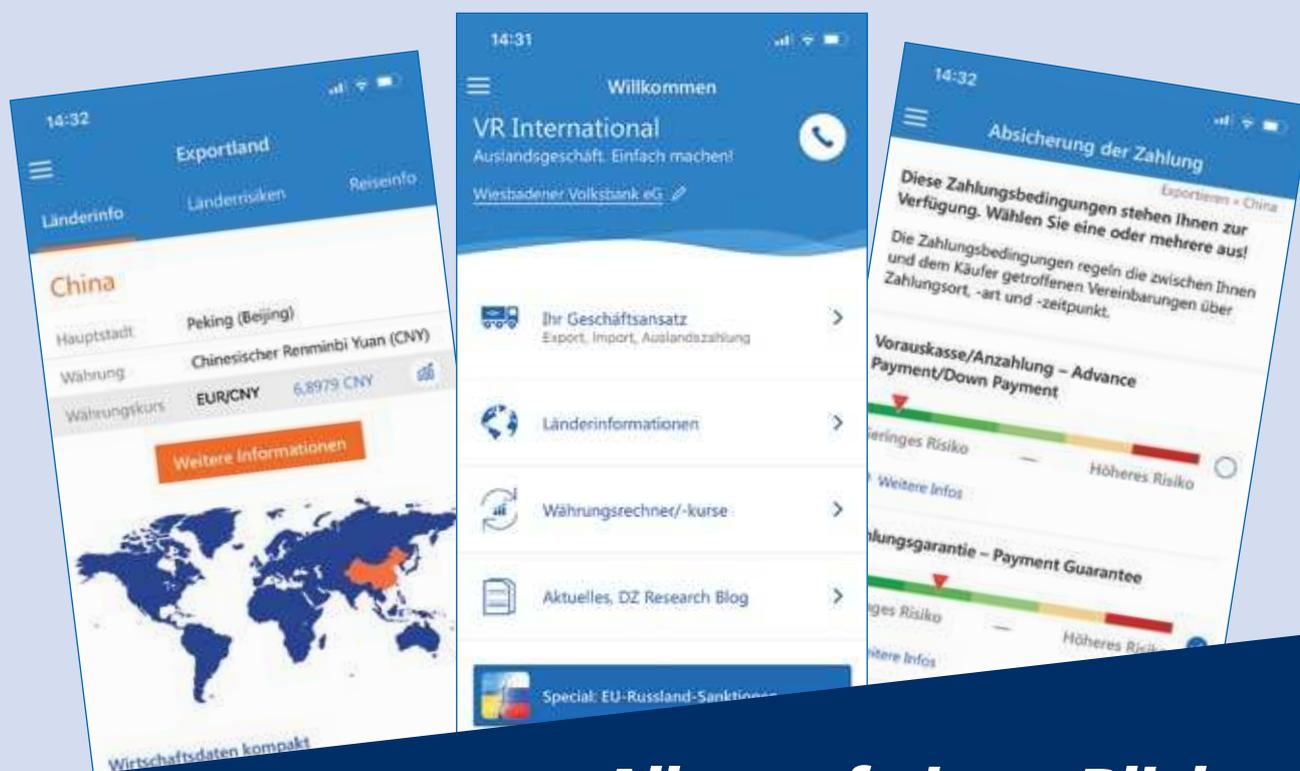


VR International

AUSLANDSGESCHÄFT. EINFACH MACHEN!



Alles auf einen Blick

6 LÄNDERSTECKBRIEF
TÜRKEI

10 LUFTFRACHTPREISE
EXTREM GESTIEGEN

11 EXPERTENBEITRAG:
PAPERLESS TRADE

Neu: „Auslandszahlung“ in VR International

Die App „VR International“ bietet Ihnen relevante Mehrwerte aus einer Hand für Ihre internationalen Geschäfte, von der Absicherung von Exporten und Importen, Länderinformationen über aktuelle Währungsinformationen und - jetzt neu - auch Informationen zur Abwicklung von Auslandszahlungen.

VR International vermittelt damit das gebündelte Know-how der Volksbanken Raiffeisenbanken für internationale Geschäfte. Mit der App, aber auch über die Webseite Ihrer Volksbank Raiffeisenbank, sind Sie rund um die Uhr und an jedem Ort der Welt immer aktuell informiert und nur einen Klick von Ihrem Aus-

landsfachberater Ihrer Volksbank Raiffeisenbank entfernt. VR International wurde jetzt um detaillierte Informationen zu Auslandszahlungen ergänzt – unabhängig davon, ob Sie Zahlungen leisten oder empfangen.

Das erweiterte Informationsangebot bietet einen zusätzlichen Nutzen für jedes international tätige Unternehmen, von der Geschäftsleitung über den Vertrieb bis hin zur Finanzabteilung. Mit den Erstinformationen aus VR International kann dann ein fundiertes Gespräch mit den Beraterinnen bzw. Beratern der Volksbank Raiffeisenbank geführt werden.



Internationale Geschäfte absichern

Deutschland ist weltweit ein gefragter Handelspartner – für Großunternehmen als auch für den Mittelstand. Nicht nur der Krieg in der Ukraine wird spürbare Folgen für die Weltwirtschaft haben und die Lieferkettenprobleme verschärfen, auch die Corona-Pandemie belastet weiterhin die internationalen Geschäftsbeziehungen stark. Die aktuelle Entwicklung ist von Land zu Land sehr unterschiedlich. Umso wichtiger ist es, sich bei internationalen Handelsgeschäften abzusichern. Lassen Sie sich hierzu von Ihrer Volksbank Raiffeisenbank beraten. Sie verfügt zusammen mit der DZ BANK über langjährige Erfahrung in der Begleitung von Mittelständlern auf ihrem Weg ins Ausland.

Basis des deutschen Außenhandels sind Exporte und Importe in über 200 Länder. VR International unterstützt Sie dabei, die Chancen und Risiken bei Export- und Importgeschäften zu erkennen, mit

- ▶ ersten Einschätzungen zu Länderrisiken,
- ▶ Zahlungs- und Lieferbedingungen inkl. Garantiearten,
- ▶ Erfolgsfaktoren für Ihre Geschäftsabschlüsse, und
- ▶ kurzen erklärenden Videos zu Absicherungsmöglichkeiten Ihrer Exporte und Importe.

Abgerundet werden diese Informationen durch Specials wie den EU-Russland-Sanktionen und den DZ Research Blog. Experten der DZ BANK analysieren im DZ Research Blog aktuelle Daten zu den konjunkturellen Trends, bewerten die neuesten Entwicklungen an den Kapitalmärkten und kommentieren die Auswirkungen politischer Ereignisse auf die Wirtschaft.

Darüber hinaus finden Sie in der App einen Währungsrechner und detaillierte Währungskurse. So haben Sie aktuelle Währungsinformationen für rund 160 Länder für die Kalkulation Ihrer Export- oder Importgeschäfte immer griffbereit.

Auslandszahlungen abwickeln

Ob Sie als Importeur Waren nach Deutschland einführen oder als Exporteur Produkte ins Ausland liefern – Auslandszahlungen für Importe und Exporte müssen über nationale Grenzen hinweg effizient und sicher abgewickelt werden. VR International unterstützt mittelständische Unternehmen jetzt auch mit Informationen für Ihre Auslandszahlungen.

„Gut zu wissen!“ umfasst nützliche Praxistipps zu Auslandszahlungen, z. B., wann eine Auslandszahlung bei der Deutschen Bundesbank zu melden ist, oder wo Regelungen über bestehende Embargos, Sanktionen und warenrechtliche Vorschriften zu finden sind.

Sofern Sie als Importeur eine Zahlung leisten müssen, kann über eine Länderliste das jeweilige Land ausgewählt werden. Unter „Zahlung leisten“ finden Sie die jeweils notwendigen Angaben für den Zahlungsauftrag. Beispielsweise benötigt man bei Zahlungen in die Vereinigten Arabischen Emirate einen sogenannten „Purpose of Payment Code“; in Brasilien hat jeder Kontoinhaber/ Zahlungsempfänger vor Verbuchung von Zahlungseingängen aus dem Ausland auf seinem Konto bei seiner kontoführenden brasilianischen Filiale ein gesetzlich vorgeschriebenes Formular auszufüllen und zu unterschreiben. Die Länderliste unter „Zahlung leisten“ wird laufend erweitert.

Exportieren Sie und erwarten Sie eine Zahlung aus dem Ausland, so finden Sie die hierfür notwendigen Hinweise für den Zahlungsauftrag unter „Zahlungen empfangen“. Und sofern Sie ein „Konto

im Ausland“ führen bzw. führen wollen, finden Sie unter diesem Punkt entsprechende Informationen, ergänzt um zwei neue Erklärfilme.

Ferner besteht auch hier jeweils die Möglichkeit, sich zu Auslandszahlungen von Ihrer Volksbank Raiffeisenbank beraten zu lassen. Anfragen können Unternehmen über die App oder die Webseite Ihrer Volksbank Raiffeisenbank direkt an diese senden. Diese kann für eine umfassende Beratung zusätzlich auf die Auslandsfachkollegen/innen der DZ BANK mit ihrem weltweiten Netz von Auslandsstützpunkten und Korrespondenzbanken zurückgreifen. Auf diese Weise können alle Volksbanken Raiffeisenbanken ihre Kunden im Auslandsgeschäft kompetent betreuen und beraten.

Feedback aus der Praxis

Paula Valente, Leiterin Auslandsgeschäft, Wiesbadener Volksbank eG:

„Die Inhalte zur Auslandszahlung sind eine gute Informationsquelle für international tätige Unternehmen. So können zum Beispiel Vertriebsmitarbeiter schon bei der Vertragsanbahnung schauen, welche Informationen für eine spätere Rechnungsstellung benötigt werden.“

Alexander Koczorek, Firmenkundenberater, Frankfurter Volksbank eG:

„Insbesondere mit der App hat man die ganze Welt in der Tasche und erhält 24/7 wertvolle und gebündelte Informationen über ein Land. Ich selbst nutze für private Reisen die ‚Reiseinfos‘, inkl. der immer aktuellen Reisewarnungen, die uns leider zurzeit alle noch betreffen.“

Weitere Informationen

www.vr.de/vr-international
<https://www.youtube.com/watch?v=72XuaHYgExk>



Kontakt:
 vrinternational@dzbank.de

„Wenn Deutschland verliert, verlieren wir dann auch automatisch?“

Seit Jahrzehnten wird dieser Running Gag nicht alt in der Türkei. Ursprünglich liegt seine Bedeutung im Ersten Weltkrieg und beruft sich auf die Kriegsallianz zwischen beiden Ländern. Gerade im Hinblick auf die nächste Fußballweltmeisterschaft, an der die Türkei zum 20. Mal (!) nicht dabei sein kann, wird sicherlich wieder die Frage gestellt: Wenn Deutschland gewinnt, gewinnen wir dann auch?

Neben Fußball sind die wirtschaftlichen Beziehungen von Deutschland und der Türkei gerade nach der herausfordernden Pandemiezeit und des aktuellen Krieges in der Ukraine wichtig wie eh und jeh. Deutschland gehört seit geraumer Zeit zu Top 3 Hauptabnehmer und -lieferländer der Türkei und das Potential ist lange nicht ausgeschöpft.

Die Repräsentanz in Istanbul agiert als verlängerter Arm der DZ BANK AG mit langjähriger Erfahrung und einem umfangreichen Netzwerk, bestehend aus führenden Banken, den deutschen Vertretungen in der Türkei sowie Industrie- und Handelskammern, Anwälten, Wirtschaftsprüfern etc. und als eine erste Anlaufstelle für alle Kunden und potentielle Kunden vor Ort, aber auch aus Deutschland heraus.

Der Sitz in Istanbul ist prädestiniert dafür, diese Brückenfunktion zu übernehmen mit seiner strategischen Lage; ein regelrechtes Hauptquartier für multinationale Unternehmen mit direkter Nähe zu einem großen Inlandsmarkt sowie regionalen Märkten mit Freihandelsabkommen, die Zugang zu einer Milliarde Verbrauchern ermöglichen.

Junge und dynamische Bevölkerung

Die Stadt auf zwei Kontinenten hat offiziell 16 Millionen Einwohner. Inoffiziell ist es sicherlich deutlich mehr. In dieser großen, lauten, hektischen Metropole - so wie überhaupt in der Türkei - ist immer „etwas los“. Das Land und die Stadt sind krisenerprobt. Politische, wirtschaftliche Krisen und Naturkatastrophen werden relativ schnell „verarbeitet“. Und wenn mal zwei Tage politisch oder wirtschaftlich keine Besonderheiten sind, ist der Verkehr stets zur Stelle, um etwas „Aufregung“ ins Leben zu bringen. Viele Istanbuler

brauchen oft 1,5 bis 2 Stunden bis zu ihrem Arbeitsplatz und benutzen dabei teilweise drei unterschiedliche Verkehrsmittel. Man ist „richtig Istanbuler“ geworden, wenn man ganz genau weiß, wann man welches Verkehrsmittel benutzen sollte. Je nach Tag, Tageszeit, Ort und Wetter („Regel: wenn auch nur zwei Tropfen Regen fallen, ist Verkehrschaos vorprogrammiert“) muss man dieses flexibel umschiffen.

Überhaupt wird Flexibilität stets als eines der Stärken der Türkei gesehen. Vielleicht ist das z.T. einer jungen und dynamischen Bevölkerung zu verdanken; die Hälfte der 84,7 Mio. Einwohner ist jünger als 32 Jahre. Vielleicht liegt es aber auch an der strategischen Lage der Türkei zwischen Orient und Okzident.

Großer Inlandsmarkt und „Brückenfunktion“

In den letzten Monaten gibt es deutliche Signale, dass die Türkei wieder zu ihrer „klassischen Außenpolitik“ zurückkehrt und eine balanciertere Politik zwischen Orient und Okzident anvisiert. Ihre geographische Lage beherbergt nach wie vor eine große Chance, Lücken zu füllen, die durch die letzten globalen Krisen entstanden sind oder zukünftig entstehen können.

Es gibt für die Türkei viel zu tun in der Post-Pandemie Zeit und die zu erwartenden Folgen des Krieges in der Ukraine. Einen ersten „run“ auf Sonnenblumenöl hat sie erfolgreich überstanden. Neue Herausforderungen sind jedoch vorprogrammiert.

Ihre Krisenerprobtheit kommt der Türkei hier zu Gute. Dennoch muss sie nun einen gekonnten Spagat liefern, um ihr Potential wieder in die Richtung zu lenken und sowohl politisch, als auch wirtschaftlich wieder auf festeren Füßen zu stehen. Das Potenzial hat sie!

Autorin

Pinar Ersoy
DZ BANK
Repräsentanz
Istanbul



Tel.:
+90 212 249 7744
pinar.ersoy@
dzbank.com.tr

Highlights & Vorzeigeprojekte:

- ▶ Çanakkale Brücke, die über die Dardanellen gebaut wurde. Sie ist die höchste Hängebrücke der Welt
- ▶ Turkish Cargo Terminal, das größte Terminalgebäude der Welt
- ▶ Der viertgrößte Windpark des Landes wurde seitens der DZ BANK AG finanziert

Wussten Sie, dass:

- ▶ Wenn Sie Glück haben, Sie in der Türkei in der gleichen Stadt sowohl Ski fahren als auch baden gehen können (in Antalya)
- ▶ Es im sonnenbeglückten Land kleine, aber zahlreiche Skiorte gibt
- ▶ Die Türken Weltmeister sind, wenn es um Teekonsum geht (2,9 Kilogramm Tee pro Kopf im Jahr 2021 / im Vergleich 0,3 Kilogramm pro Kopf in Deutschland)
- ▶ Im Dessert Hähnchenbrust „Tavuk göğsü“ tatsächlich Hähnchenfleisch vorhanden ist
- ▶ Das Croissant (das heißt: aufgehender Mond) inspiriert wurde bei der Belagerung der Osmanen in Wien
- ▶ Der von den Osmanen bei der selbigen Belagerung zurückgelassene Kaffee vorerst als Kamelfutter angesehen wurde

Deutsche Firmen profitieren von Anreizen in Griechenland

Um einheimische und ausländische Unternehmen zu ermuntern, in Griechenland zu investieren, verabschiedete das dortige Parlament kürzlich das Gesetz über strategische Investitionen. Hierunter fallen beispielsweise die Agrar- und Lebensmittelwirtschaft, Bio- und Weltraumtechnologien, Robotik sowie die Erzeugung von „grünem“ Wasserstoff.

Investoren profitieren von Standortanreizen, Steuererleichterungen, von der Möglichkeit einer degressiven Abschreibung und beschleunigten Genehmigungs-

verfahren. Auch Zuzahlungen zu neuen Arbeitsplätzen und Leasing sind vorgesehen. Außerdem genießen die Unternehmen einen festen Körperschaftsteuersatz für 12 Jahre. Diese Regelung gilt ab dem Jahr der Inbetriebnahme. Wenn in der Zwischenzeit ein niedrigerer Steuersatz eingeführt wird, kann das Unternehmen diesen geltend machen.

Interessenten können ihren Antrag bei der griechischen Gesellschaft für Außenwirtschaftsförderung Enterprise Greece Invest and Trade einreichen, um ihre In-

vestition auf die Kriterien einer strategischen Investition prüfen zu lassen.



Weitere Informationen:

<https://www.enterprisegreece.gov.gr>

Hub Singapur: Deutsche Technik für Südostasien

Rund 2.000 deutsche Unternehmen sind 2022 in Singapur registriert, Tendenz steigend. Die meisten von ihnen nutzen den Stadtstaat als zentrale Operationsbasis, um den umliegenden südostasiatischen Markt, Australien und Neuseeland zu bedienen. Besonders bei Infrastrukturprojekten in den Bereichen Energie, Transport, Immobilien und Abfallwirtschaft können deutsche Unternehmen ihre Spezialtechnologien zum Einsatz bringen.

Gerade ein Jahr alt ist die South East Asia Manufacturing Alliance. Die Initiative will ausländische Unternehmen zur Produktion in Industrieparks holen, die Singapur in verschiedenen südostasiatischen Staaten betreibt. Damit möchte man es auch deutschen Unternehmen leichter machen, nach Südostasien zu gehen. Die offizielle Wirtschaftsförderungsagentur Economic Development Board verweist noch auf eine zweite ASEAN-Initiative des Stadtstaates,

Infrastructure Asia, die Spezialtechnik aus europäischen Ländern wie Deutschland mit singapurischen Projekten in Südostasien verknüpfen will.



Weitere Informationen:

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

<https://www.dzbank.de>

Lieferchancen für KMU bei den Vereinten Nationen

Deutschland ist im weltweiten Ranking der Lieferanten der Vereinten Nationen mit einer Steigerung um 36 Prozent auf Platz 15 geklettert. Diesen Trend unterstützt das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) mit seinem Markterschließungsprogramm (MEP) für kleine und mittlere Unternehmen.

„Seit 2020 konnten wir vier Informationsreisen für Einkaufsverantwortliche der Vereinten Nationen digital umsetzen,

an denen insgesamt über 200 deutsche Unternehmen teilnahmen. Sie erhielten praxisbezogene Informationen zum Beschaffungswesen der UN und konnten über individuelle Geschäftsgespräche mit den UN-Verantwortlichen neue Kontakte knüpfen“, erklärt Christian Tippelt, Leiter des MEP-Teams bei Germany Trade & Invest (GTAI).

Aktuell sind bereits über 3.000 deutsche Unternehmen auf dem Portal „United Nations Global Marketplace“ registriert und

nehmen dadurch an offenen Ausschreibungen zur Lieferung der verschiedenen UN-Organisationen teil. Das Wirtschaftsministerium und die GTAI wollen weitere Unternehmen auf diese Geschäftschance aufmerksam machen.



Weitere Informationen:

<https://www.ixpos.de>

DZ BANK: Top 5 Bank in der Exportfinanzierung

Im Jahr 2021 gehörte die DZ BANK zu den weltweit führenden Banken in der Exportfinanzierung. Hinter vier internationalen Großbanken lag die DZ BANK als beste deutsche Bank, gemessen an der Anzahl der Transaktionen, auf Rang 5 in der Exportfinanzierung,

Quelle: Finance League Tables von TXF Media 2021

Exportvertrag: Risikomanagement mit Warentransportversicherungen

Der Transport von Gütern birgt gerade im Exportgeschäft viele Risiken ihrer Beschädigung, Zerstörung oder ihres Verlustes. Die Haftung der Frachtführer und Spediteure ergibt sich zwar u. a. aus internationalen Übereinkommen, aber die Voraussetzungen hierfür müssen auch vorliegen. Außerdem müssen die Ansprüche daraus durchsetzbar und dürfen nicht beschränkt sein. Kein Problem, einfach nur auf Nummer sicher gehen! Wie?

Das Elektronikunternehmen Kurz & Schluss GmbH hat Elektrogeräte an einen Importeur in den USA verkauft. In dem Kaufvertrag wurde die Incotermklausel CIF vereinbart. Die Ware wurde in einen Container verladen und zunächst per Schiene von Stuttgart nach Hamburg und anschließend per Schiff weitertransportiert. Auf dem Bahntransport musste der Zugführer wegen Personen im Gleisbett eine starke Notbremsung machen, in dem Terminal des Containerhafens kam es bei der Umladung aufgrund eines technischen Defekts zu einem harten Aufsetzen des Containers, auf dem Atlantik geriet das Schiff in schwere Wetter und im Bestimmungshafen gab es eine heftige Explosion in einem Düngerlager. Der Importeur stellte erhebliche Schäden an der Ware fest. Die Schadensursache blieb aber unklar. Die Volksbank Cleverlestadt e.G. erfährt davon und kann für zukünftige Geschäfte einen guten Ratschlag geben.

Haftung nach Gesetz und AGB

Selbst wenn der Frachtführer nach seinen Allgemeinen Geschäftsbedingungen eigentlich für einen Schaden einzutreten hat, gibt es häufig keinen vollen Schadensersatz, manchmal auch gar keinen. Denn bei vielen Transporten greifen betragsmäßige Begrenzungen der Haftung des Frachtführers nach den anwendbaren Rechtsgrundlagen ein. Außerdem sind Schadensersatzforderungen deshalb kompliziert, weil häufig mehrere Fracht-

führer mit vereinbarten Haftungsausschlüssen in die Lieferkette eingeschaltet werden und unterschiedliche Rechtsgrundlagen für eine Haftung eingreifen. Bei einer Beteiligung mehrerer Beförderer an einem Transportvorgang lässt sich die maßgebliche Schadensursache oftmals nur schwer ausfindig machen, wodurch eine Inanspruchnahme des Verursachers sehr schwierig oder gar unmöglich ist.

Transportversicherung nach den Incoterms

Im Rahmen der Incoterms besteht eine Pflicht des Verkäufers zum Abschluss einer Transportversicherung nur bei CIP und CIF. CIP verlangt den Abschluss einer Transportversicherung, die der vorgeschriebenen Deckungshöhe nach den Klauseln (A) der Institute Cargo Clauses (LMA/IUA) oder ähnlichen „all risks“-

Klauseln entspricht. Demgegenüber fordert CIF nur eine Mindestdeckung für bestimmte Elementarereignisse nach den Klauseln (C) der Institute Cargo Clauses. Hierzu zählen u.a. Naturkatastrophen, Feuer, große Haverei (havarie grosse) und Unfälle von Transportmitteln. Die Versicherung muss mindestens 110% des Kaufpreises in der Vertragswährung abdecken. Unabhängig von den Regelungen in den Incoterms können sich die Parteien eines Kaufvertrags einzelvertraglich bei CIF auf einen höheren und bei CIP auf einen niedrigeren Deckungsschutz einigen. Auch bei Vereinbarung der anderen Incotermklauseln steht es den Parteien frei, einzelvertraglich eine Regelung über eine Transportversicherung zu treffen. Bei CIP und CIF sind die Güter – und bildlich gesprochen auch die

Exporteure – schon „auf dem richtigen Weg“. Aber da geht noch was!

Individuelle Warentransportversicherung

Denn eigene Warentransportversicherungen bieten dem Exporteur einen zuverlässigen Schutz, falls keine Haftung der Spediteure, Frachtführer und Reedereien bei transportbedingten Schäden eingreift. Sie leisten Schadensersatz bis zur Höhe des tatsächlichen Warenwerts der Transportgüter, unabhängig von der begrenzten Haftung des Transporteurs nach dessen Allgemeinen Geschäftsbedingungen oder den anwendbaren Rechtsvorschriften. Warentransportversicherungen decken das Schadensrisiko auf dem Transport „von Haus zu Haus“, d. h. den Warentransport vom Exporteur bis zum Importeur, ab. Deckungsschutz besteht dabei insbesondere für Schäden durch einen Unfall des Transportmittels, höhere Gewalt, Naturereignisse, Brand, Explosionen, Terrorismus sowie durch Unfälle bei der Be- und Entladung sowie bei Zwischenlagerungen auf dem Transport. Hierbei spielt es keine Rolle, wen – was üblicherweise durch Vereinbarung einer Incotermklausel geregelt wird – die Gefahrtragung trifft. Exporteure sind daher gut beraten, die Kosten für eine Warentransportversicherung von vornherein einzupreisen.

Unsere Serie: Der Experten-Rat (Teil 17)

Autor

Klaus Vorpeil ist Rechtsanwalt bei Neussel KPA Partnerschaft von Rechtsanwälten mbB
Täunusstr. 72
(Rheinkai 500)
55120 Mainz
Tel.: 06131 624 71 70
Vorpeil@neusselkpa.de
www.neusselkpa.de



Nutzen Sie die App „VR International“:

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



Türkei

Die Türkei gilt als das Tor nach Asien, genauer gesagt der Bosphorus. Er verbindet nicht nur Europa mit Asien, sondern auch das Schwarze Meer mit dem Mittelmeer. Rund 40.000 Schiffe passieren jährlich diese historische Meerenge. Doch die geografische Lage macht der Türkei auch immer wieder zu schaffen: in benachbarten Staaten herrschen teilweise Kriege, an denen man sich – wie in Syrien oder dem Irak – regelmäßig auch selbst beteiligt, hinzu kommen Naturkatastrophen, etwa Erdbeben. Die Corona-Krise hatte indessen auch positive Effekte auf die Türkei: Die Exportwirtschaft boomt, wenn da nur die galoppierende Inflation nicht wäre.

Politische Lage

Auf beiden Seiten des Bosphorus befindet sich die 15-Millionen-Metropole Istanbul, das gesellschaftliche, kulturelle und ökonomische Herz des Landes. Das Wahrzeichen ist die Hagia Sophia. Der Präsidentenpalast und weitere wichtige historische Gebäude sind dagegen in der Hauptstadt Ankara. Die Türkei ist nach eigenem Verständnis eine demokratische, laizistische, soziale und rechtsstaatliche Republik, die auf der Verfassung von 1982 beruht. Diese Staatsform, die einst aus dem Osmanischen Reich hervorgegangen ist, wurde in ähnlicher Form bereits 1923 von Nationalheld Mustafa Kemal Atatürk ausgerufen.



Seit 20 Jahren regiert Präsident Recep Tayyip Erdogan das zentralistisch organisierte Land. Die Türkei hat sich nach dem Einmarsch von Russland in die Ukraine nicht an den Sanktionen beteiligt, sich allerdings schnell als Gastgeber für Vermittlungsgespräche angeboten und immer wieder zum Frieden aufgerufen. Die Abhängigkeit von Russland ist nicht nur im Tourismussektor groß, sondern auch in anderen Bereichen wie der Energie. In der Südtürkei entsteht derzeit ausgerechnet unter russischer Federführung das erste Atomkraftwerk des Landes, das nach Inbetriebnahme rund 10% des türkischen Energiebedarfs decken soll. Gegenüber dem Westen schlägt Erdogan, dessen Land seit 1952 Nato-Mitglied ist, mittlerweile deutlich versöhnlichere Töne an als in früheren Zeiten. Der türkische

Präsident heißt selbstredend Flüchtlinge willkommen, bemüht sich um mehr diplomatische Beziehungen zu den Ländern im Nahen Osten und setzt auf stabile Verhältnisse zur EU. So übte der 68-Jährige auch den Schulterchluss mit Bundeskanzler Olaf Scholz bei dessen Antrittsbesuch in Ankara Mitte März. Die Wiederaufnahme von EU-Beitrittsverhandlungen schwebt Erdogan ebenfalls vor. Diese waren zum Stillstand gekommen, nachdem im Sommer 2016 ein Putschversuch des Militärs gegen die Regierung niedergeschlagen und Oppositionelle verfolgt wurden. Überhaupt ist die türkische Geschichte geprägt von ökonomischen und politischen Turbulenzen. Seit der Wirtschaftskrise 2001 regiert die islamistisch-konservative Partei für Gerechtigkeit und Entwicklung (AKP), der häufig Klüngerlei nachgesagt wird. Doch sie bereitete auch einer Liberalisierungswelle Bahn und hatte so ihren Anteil an ökonomisch goldenen Jahren, die allerdings immer wieder von teils heftigen Einbrüchen abgelöst worden sind. 2013 nahm die politische Instabilität in der Türkei wieder zu. Fast jedes Jahr wurde gewählt, 2018 verlor die AKP zwar ihre absolute Mehrheit, blieb aber in einem Bündnis mit der rechten MHP an der Macht.



Ankara ist die Hauptstadt der Türkei und liegt in Zentralanatolien. Mit über 5 Millionen Einwohnern ist sie nach Istanbul die zweitgrößte Stadt des Landes.

Die fünf größten Geschäftsbanken

- Türkiye is Bankası
- VakıfBank
- Garanti Bank
- Halk Bankası
- Akbank

Zuletzt wertete die heimische Währung massiv ab, wodurch sich eine Devisenkrise entwickelte. Zwischen Sommer 2019 und Frühjahr 2021 hat die Türkische Zentralbank gleich viermal einen neuen Vorsitzenden bekommen. Zudem mussten drei Finanzminister gehen. Die nächsten Parlaments- und Präsidentschaftswahlen finden im Juni nächsten Jahres statt. Auch den knapp 1,5 Millionen in Deutschland lebenden Türcinnen und Türcen kommt hierbei eine besondere Rolle zu. Bei den Kommunalwahlen 2019 musste Erdogan und seine AKP zwar unter anderem in Istanbul deutliche Verluste hinnehmen. Zuletzt sind die schwachen Umfragewerte nicht zuletzt aufgrund des Krisenmanagements aber wieder etwas gestiegen. Die Corona-Pandemie traf zwar auch die Türkei hart. Nach offiziellen Angaben gab es bislang rund 15 Millionen Infektionen und etwa 100.000 Todesfälle. Die Impfkampagne lief aber reibungslos, sodass bereits zwei Drittel der Bevölkerung ein Vakzin erhalten haben.

Wirtschaftsstruktur

Die türkische Wirtschaft ist einer der Profiteure der Neuausrichtung der globalen Lieferketten. Das Land liegt geografisch günstig, nahe an Europa, gilt aktuell als sicher, hat niedrige Lohnkosten und ist durch eine starke Währungsabwertung generell günstig. Eine schwache Lira birgt allerdings auch viel Sprengstoff in sich. Denn die Türkei hat nicht nur eine relativ hohe Auslandsverschuldung, sondern ist auf einen großen Anteil an Vorprodukten jenseits der eigenen Grenzen angewiesen; auch ist das Land arm an Rohstoffen. Die hohen Importkosten bringen derzeit viele Unternehmen ins Straucheln. Hinzu kommt noch die Explosion der meist in US-Dollar gehandelten Preise von Energie und Fracht. Zusammen mit der hohen Wechselkursvolatilität der Lira lassen sich die Einkaufskosten nur unter großem Risiko kalkulieren. Teilweise sind die türkischen Unternehmen aber in der Lage, ihre Kosten auf die Produktpreise umzulegen. Abgesehen vom Tourismus ist der Güterexport ein Steckenpferd der Türkei. 2021 haben die Ausfuhren mit 225 Mrd. US-Dollar einen neuen Rekord markiert. Das war ein Plus von 33% gegenüber dem Vorjahr. Mengenmäßig exportiert das Land am häufigsten Textilien und Bekleidung, wertmäßig liegt die Fahrzeugindustrie ganz vorne. An dritter Stelle stehen

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung (in Prozent)			
Jahr	Bruttoinlandsprodukt (real)	Inflationsrate (Jahresdurchschnitt)	Haushaltssaldo (BIP)
2018	3,0	16,3	-3,8
2019	0,9	15,2	-5,6
2020	1,8	12,3	-5,5
2021p	11,0	17,0	-4,9

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

Entwicklungen in der Außenwirtschaft (in Mio. USD)			
Jahr	Leistungsbilanzsaldo	Direktinvestitionen (netto)	Währungsreserven (ohne Gold)
2018	-27.252	12.840	71.400
2019	7.605	9.290	77.100
2020	-36.700	7.880	48.500
2021p	-19.200	7.742	81.200

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

die Maschinenbau-Ausfuhren. Die industrielle Fertigung trägt in der Türkei immerhin knapp 30% zum BIP bei und gilt als breit aufgestellt. In den vergangenen Jahren hat sich das Land auch als Exporteur von technologisch modernen Waffen einen Namen gemacht. Der Anteil der Landwirtschaft beträgt 6,6%; sie boomt wegen des günstigen Klimas und des Ausfalls der Ukraine. Den Löwenanteil steuern die Dienstleistungen bei. Viele Hochqualifizierte wie

Mediziner und Forscher verlassen jedoch das Land in Richtung Westen (Brain Drain), auch weil die Arbeitslosigkeit ausgerechnet unter diesen Gruppen ansteigt.

Wirtschaftslage und Wirtschaftspolitik

Trotz aller Verwerfungen wie galoppierenden Preisen, innenpolitischer Scharmützel und der Corona-Pandemie: Die türkische



Istanbul ist die größte Stadt der Türkei. Sie liegt an den beiden Ufern des Bosphorus, der die geographische Grenze zwischen Europa und Asien darstellt.

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

Jahr	Deutsche Ausfuhr	Deutsche Einfuhr	Saldo
2017	21.470	16.274	5.196
2018	19.163	16.386	2.777
2019	19.583	15.866	3.717
2020	21.320	15.344	5.976

Quellen: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden; Außenhandel, Fachserie 7

Wirtschaft hat im vergangenen Jahr so deutlich angezogen wie seit 2011 nicht mehr. Das BIP-Wachstum betrug 2021 satte 11% und wurde allen voran vom Export getragen. Auch für deutsche Unternehmen ist das Land aufgrund seiner geografischen Nähe und der niedrigen Lohnkosten ein bedeutender Beschaffungsmarkt und Produktionsstandort. Gleichzeitig haben zumindest bis zum Kriegsausbruch wichtige türkische Abnehmermärkte wie die EU und die USA einen Aufschwung erlebt.

Doch die türkische Wirtschaft wird natürlich auch von den weltweiten Krisenherden getroffen. Im ersten Corona-Jahr ist das BIP zwar nicht gesunken, jedoch auch nur um knapp 2% gestiegen. 2022 sind durch die Ukraine-Krise und die explodierende Inflation weitere dunkle Wolken am Konjunkturhimmel aufgezo-gen, auch wenn die Auslastung der Wirtschaft nach wie vor bei knapp 80% liegt. Der Krieg trifft vor allem den türkischen Tourismussektor hart. Denn die russischen und ukrainischen Gäste machen traditionell einen hohen Anteil an den Urlaubenden aus. 2020 war es rund ein Viertel. So geht man durch deren Fernbleiben von Umsatzrückgängen von bis zu einem Drittel aus.

Russland ist ein wichtiger Außenhandels-partner der Türkei. Sie bezieht etwa 40% ihres Gases, ein Viertel des Ölbedarfs und sogar 70% des Weizens aus der ehemaligen Sowjetunion. Umgekehrt exportiert man auch viel nach Russland. So ist es auch kein Wunder, dass Ökonomen in diesem Jahr erneut von einem niedrigen Wachstum ausgehen, zumal die Teuerung im März auf über 60% emporgeschwun-den ist. Präsident Erdogan hat zuletzt immer wieder starken Druck auf die heimische Notenbank aufgebaut, den Leitzins abzusenken und ihn nicht wieder anzuheben. Diese gab auch mit plötzlichen Zinssen-

kungen von 19% auf 14% nach. Dadurch verlor sie nicht nur ein großes Stück ihrer Unabhängigkeit, sondern heizte die Inflation noch weiter an und trug mit zum Einbruch der Türkischen Lira bei.

Die schwächelnde Währung hat 2021 gegenüber dem US-Dollar rund 45% an Wert verloren, viele ausländische Investo-

nem ähnlichen Niveau wie in Brasilien, Bulgarien oder auch Mexiko. Nun leidet allen voran die Bevölkerung auch noch unter extrem hohen Inflationsraten. Seit diesem Jahr liegen sie so hoch wie seit 20 Jahren nicht mehr. Die Energiepreise schnellten zuletzt um über 80% in die Höhe, die der Lebensmittel zogen um rund zwei Drittel an. Da die Produzentenpreise sogar um über 100% explodierten, steht aus Sicht der türkischen Verbraucher zu befürchten, dass das Ende der Fahnenstange noch nicht erreicht ist.

Die türkische Regierung versucht zwar auch hier, durch die Senkung von Umsatzsteuern und Zuschüssen auf die Teuerungen bei Energie und Lebensmittel zu reagieren. Das aber wiederum reißt weitere Lücken in den Haushalt. Immerhin befindet sich die türkische Staatsverschuldung auf einem relativ niedrigen Niveau.

Dos and Don'ts im Türkei-Geschäft

Sie sollten:

- ▶ Zeit mitbringen und stetigen Kontakt halten.
- ▶ Eine persönliche Beziehung zu Ihren Verhandlungspartnern aufbauen.
- ▶ In Ihren Positionen genügend Reserven für wiederholte harte Verhandlungsrunden einplanen.

Sie sollten nicht:

- ▶ Auf die Endgültigkeit eines erreichten Verhandlungsergebnisses pochen.
- ▶ Sich auf Diskussionen über heikle politische und gesellschaftliche Themen einlassen.
- ▶ Selbst die türkische Neigung zur Improvisation übernehmen.

Quelle: GTAI

ren haben bereits ihr Geld abgezogen. Die türkische Regierung reagierte mit zahlreichen Maßnahmen zur Stabilisierung der Lira – mit mäßigem Erfolg und hohen Kosten. Nicht nur das: Im ersten Quartal dürfte die türkische Wirtschaft um 2 bis 3% geschrumpft sein. Schon Ende 2021 hat sich eine Zuspitzung der Lage abgezeichnet. Der Wirtschaftsboom des vergangenen Jahres war also am Ende womöglich teuer erkauf-t. Denn die staatliche und unternehmerische Verschuldung im Ausland ist hoch, die eigenen Währungsreserven und Bank-einlagen sind hingegen gering.

Die Türkei gilt trotz teils großer Fortschrit-te nach wie vor als Schwellenland. Schließlich liegt das BIP pro Kopf noch immer unter 10.000 US-Dollar – und damit auf ei-

Während das Niveau nach der schweren Bankenkrise 2001 noch bei rund 75% des BIP gelegen hat, waren es 2014 nur noch unter 30%. Im Zuge der Corona-Krise klet-terte der Schuldenstand allerdings wieder auf knapp 40%.

Die hohen Verbindlichkeiten im Ausland relativeren den immer noch niedrigen Schuldenstand. So ist auch der Bonitäts-ausblick renommierter Ratingagenturen wie S&P, Fitch und Moody's negativ. Auf der mittlerweile eingestellten Rangliste des „Ease of Doing Business Index“ der Weltbank hat sich die Türkei in den vergan-genen Jahren immer weiter bis auf den 33. Rang verbessert. Beim Global Competitiveness Report hat man 2019, also noch vor dem Ausbruch der Coronakrise, den 61. Platz belegt.

Die Forschungsfreiheit ist ein ganz wunder Punkt in der Türkei. Der entsprechende Wert im Academic Freedom Index (AFI) liegt seit Jahren tief in der roten Zone, was „weitgehend unfrei“ bedeutet. Das internationale Netzwerk akademischer Institutionen zählte 2021 in der Türkei im Forschungsbereich über 350 Fälle von Verfolgung, Inhaftierung oder sogar Verschleppung. Auch die generelle Presse- und Meinungsfreiheit ist deutlich eingeschränkt.

Außenhandel mit Deutschland

Die Türkei ist für deutsche Touristen nicht nur eine beliebte Urlaubsdestination und die Bundesrepublik traditionell für türkische Arbeitnehmer ein ansprechendes Zielland: Beide Seiten unterhalten auch intensive wirtschaftliche Beziehungen. Die Türkei liegt sowohl bei den Exporten als auch bei den Importen aus deutscher Sicht unter den Top 20. 2020 erzielten hiesige Unternehmen einen Handelsbilanzüberschuss von knapp 6 Mrd. Euro gegenüber dem Land, das ähnlich viele Einwohner hat wie Deutschland. In der Türkei selbst ist man seit langem auch

einer der wichtigsten Investoren, obgleich zuletzt eine gewisse Zurückhaltung zu spüren war.

Für die türkische Wirtschaft ist Deutschland der wichtigste Abnehmerstaat. Bei den Lieferländern steht die Bundesrepublik allerdings nur noch auf dem dritten Platz hinter China und Russland. Aus Deutschland bezieht die Türkei allen voran Autos und Kfz-Teile, aber auch Luft- und Raumfahrzeuge. Maschinenbaubranche und Pharmaindustrie exportieren ebenfalls viel. Umgekehrt importiert Deutschland allen voran Motoren, Kfz-Teile und Zubehör sowie Textilien, aber auch Früchte, Nüsse und Schalenfrüchte befinden sich unter den Top 10. Das türkische Außenhandelsdefizit hat sich zuletzt durch die hohen Exportsteigerungen insgesamt deutlich verringert.

Aussichten

Der Türkei dürften weiterhin schwere Zeiten ins Haus stehen. Der Außenhandel leidet unter dem Ukraine-Krieg und explodierenden Importkosten. Der Binnenkonsum fällt als Stütze weitgehend weg, weil die Haushalte aufgrund der extrem hohen Inflationsraten mit realen Einkommens-

Hauptimportgüter Türkei 2020 (in Prozent der Gesamteinfuhr)

Chemische Erzeugnisse	14,1
Gold	11,5
Maschinen	11,0
Rohstoffe (ohne Brennstoffe)	7,1
Kfz und -Teile	6,9

Quelle: Germany Trade & Invest (GTAI)

einbußen kämpfen und ohnehin schon hoch verschuldet sind. Dementsprechend ist auch die von Präsident Erdogan verfolgte expansive Geldpolitik sehr riskant. Im schlimmsten Fall droht am Ende eine heftige Finanz- und Wirtschaftskrise. Doch es gibt auch berechtigte Hoffnungen, dass sich das Blatt noch zum Guten wendet – etwa aufgrund der robusten industriellen Verfassung.

Die außenpolitische Neutralität und die Vermittlerrolle könnten sich für die Türkei ebenfalls noch auszahlen. So ist man zuletzt neben der EU auch auf die USA zugegangen. Seit dem Amtsantritt Joe Bidens war das transatlantische Verhältnis angespannt.

Eckdaten für den Export in die Türkei

Bevölkerung:
81,9 Millionen

Hauptstadt:
Ankara

Währungseinheit:
1 Türkische Lira = 100 Kurus
ISO-Code: RUB

Wichtige Feiertage:
02. bis 04. Mai Ende des islamischen Fastenmonats
19. Mai Tag des Sports und der Jugend
09. bis 12. Juli Islamisches Opferfest
30. August Tag des Sieges
29. Oktober Tag der Republik

Zollflughäfen:
Adana, Afyon, Ankara, Antalya, Bodrum, Dalaman, Istanbul, Izmir, Kars, Ordu u.a.

Wichtige Seehäfen:
Adana, Antalya, Bursa, Hatay, Istanbul, Izmir, Kastamonu, Ordu, Rize, Sinop u.a.

Korrespondenzsprachen:
Türkisch, Englisch, Deutsch, Französisch

Zolltarif (für Nicht-EU-Waren):
Harmonisiertes System, Verzollung nach dem Transaktionswert.

Bestätigtes unwiderrufliches Dokumentenist ratsam. Zahlung gegen Dokumente oder nach Erhalt der Ware (gegen offene Rechnung) sollte nur erwogen werden, wenn die Bonität des Partners sichergestellt ist. Angebote FOB oder CIF in Euro oder US-Dollar; türkische Grenze, türkischer Hafen.

Euler Hermes Länder-Klassifizierung:
5 von 7

Es bestehen Deckungsmöglichkeiten nach strenger Einzelfallprüfung bei besonderer Förderungswürdigkeit.

Auszug aus den „Konsults- und Mustervorschriften“.

Nützliche Adressen

Deutsche Botschaft Ankara

Atatürk Bulvari Nr 114,
06680 Kavaklıdere - Ankara
Tel.: +90 (0) 312-45-55-100
info@ankara.diplo.de
www.ankara.diplo.de

Deutsch-Türkische Industrie- und Handelskammer

Yeniköy Tarabya Cad. No. 88
34457 Sarıyer - Istanbul
Tel.: +90 (0) 212-363-0500
info@dtr-ihk.de
www.dtr-ihk.de

DZ BANK Repräsentanz Istanbul

Büyükdere Cad. No. 100
Maya Akar Center, Kat 15 Daire 59
Esentepe - i li
34394 Istanbul
Tel.: +90 (0) 212 249 7744
Telefax: +90 (0) 212249 7755
pinar.ersoy@dzbank.com.tr

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.

Preisexplosion in der Luftfracht: „Kerosinkosten wesentlicher Teil unserer Kostenstruktur“

Das Streckennetz von Lufthansa Cargo umfasst rund 300 Zielorte in über 100 Ländern. Die Luftfracht boomt, die Preise waren schon infolge der Corona-Pandemie kräftig angezogen. Mit dem Ukraine-Krieg und steigenden Treibstoffkosten gibt es nun neue Herausforderungen für die gesamte Branche. Über die aktuelle Situation und die Zukunftsperspektiven der Luftfracht sprechen wir mit der Lufthansa-Cargo-Vorstandsvorsitzenden Dorothea von Boxberg.

VR International: Der russische Luftraum wurde unter anderem für deutsche Fluggesellschaften gesperrt. Welche Folgen hat das?

Dorothea von Boxberg: Seit Ausbruch des Krieges in der Ukraine fliegt Lufthansa Cargo südlich um Russland und die Ukraine herum, was zu längeren Flugzeiten führt. Deswegen mussten wir die Flugpläne anpassen und die Menge an zuladbarer Fracht nach Japan, China und Südkorea verringert sich je nach Destination um bis zu 20%.

VR International: Jetzt kommen auch noch steigende Treibstoffkosten hinzu. Was bedeutet das für Ihre Kunden?

Dorothea von Boxberg: Kerosinkosten machen einen wesentlichen Teil unserer Kostenstruktur aus. Extreme Schwankungen werden sich im kombinierten Luftfrachtzuschlag wiederfinden. In der Kalkulation des Luftfrachtzuschlags berücksichtigen wir drei Kostenkomponenten: Treibstoffpreise, Währungskosten und Sicherheitskosten. Für die Kostenkomponenten berechnen wir einen Wochendurchschnitt; wenn die Durchschnittskosten in zwei aufeinander folgenden Wochen über oder unter einem bestimmten Schwellenwert liegen, passen wir den Luftfrachtzuschlag an.

VR International: Rücken damit alternative Kraftstoffe stärker in den Fokus?

Dorothea von Boxberg: Grundsätzlich ist das Interesse unserer Kunden an nachhaltigen Kraftstoffen heute schon groß. Noch sind sie deutlich teurer als die fossilen. Aber in der Tat, die Lücke schließt sich ein bisschen, wenn fossiles Kerosin plötzlich viel teurer ist. Der Einsatz von Sustainable Aviation Fuel bietet die Möglichkeit, heute schon CO₂-neutral zu fliegen. Wir arbeiten mit unseren Kunden daran, die Dekarbonisierung der Luftfracht voranzutreiben.

VR International: Bedeutet dies, dass der „grüne Fußabdruck“ immer wichtiger wird?

Dorothea von Boxberg: Für uns in der Lufthansa-Gruppe spielt Nachhaltigkeit eine große Rolle. Wir arbeiten sehr konsequent daran, unseren CO₂-Fußabdruck zu verringern. Bei uns entsteht der weit überwiegende Teil des CO₂ beim Fliegen. Der größte Faktor dabei ist der Einsatz moderner, treibstoffeffizienter Flugzeuge. Lufthansa Cargo fliegt ausschließlich Boeing B777F. Das sind zurzeit die Frachter mit der besten Umweltbilanz. Betrieblich arbeiten wir an vielen Themen, um den CO₂-Ausstoß weiter zu reduzieren, z. B. durch Container mit geringem Gewicht oder effizienten Anflugverfahren. Dieses Jahr werden wir die erste Airline sein, die eine innovative, der Haifischhaut nachempfundene Folie, „AeroSHARK“, zum Einsatz bringt, die den Reibungswiderstand der Flugzeuge in der Luft verringert und so den Treibstoffverbrauch reduziert. Wir haben uns sehr ehrgeizige Ziele gesetzt, unseren CO₂-Fußabdruck bis 2030 zu halbieren und bis 2050 auf netto null zu bringen. Daran arbeiten wir.

VR International: Was steht bei Ihnen im Moment im Fokus?

Dorothea von Boxberg: Das Thema knapper Kapazitäten wird uns und unsere Kunden auch in diesem Jahr beschäftigen. Mit der gerade gestarteten Vermarktung der Kapazitäten unseres ersten A321-Frachters wollen wir insbesondere im Mittelstreckensegment Kunden neue Optionen für den stets wachsenden Bereich E-Commerce anbieten. Außerdem werden dieses Jahr Bellykapazitäten auf den Airlines der Lufthansa-Gruppe wieder deutlich zunehmen. Derzeit sehen wir aber auch, dass die Lage in der Luftfracht dynamisch bleibt und wir kurzfristig auf

Interview mit ...

Dorothea von Boxberg
Vorstandsvorsitzende
Lufthansa Cargo AG



[lufthansa-cargo.com](https://www.lufthansa-cargo.com)

Entwicklungen auf dem Weltmarkt reagieren und flexibel bleiben müssen.

VR International: Im Geschäftsjahr 2021 hat die Lufthansa Cargo das beste Ergebnis in der Firmengeschichte erzielt. Welche Ziele haben Sie sich für dieses Jahr gesteckt?

Dorothea von Boxberg: Wir arbeiten immer noch unter Pandemie-Bedingungen. An chinesischen Flughäfen beispielsweise gelten immer noch sehr strikte Corona-regeln, die die Arbeit deutlich erschweren. Insofern ist unser erstes Ziel, auch in diesem Jahr - trotz Coronabedingungen - unsere Kunden zuverlässig unsere Kapazität anbieten zu können. Mittelfristig gehen unsere Ambitionen darüber deutlich hinaus: wir wollen die kundenorientierteste, digitalste und nachhaltigste Frachtauairline werden. Dazu überdenken wir unsere Prozesse und überarbeiten sie entlang der Customer Journey und aus Kundenperspektive. An vielen Punkten können wir durch mehr digitale Angebote unseren Kunden einen noch besseren Service bieten, z. B. durch die Digitalisierung der frachtbegleitenden Dokumente und Informationen. Und zu Nachhaltigkeit habe ich ja schon einiges gesagt. Damit zielen wir darauf ab, unsere Position als führende Luftfrachtgesellschaft in Europa weiter auszubauen.

VR International: Vielen Dank.

Keine Dokumente, Daten bitte!

Der Rechtsrahmen für „Paperless Trade“

In Zeiten der immer tiefer greifenden Digitalisierung entpuppt sich ausgerechnet der internationale Handel und die damit zusammenhängende Handelsfinanzierung als analoge Bastion. Auch heute ist es für die Beteiligten des Handels komplett normal, dass Papier der Informationsträger Nr. 1 ist. Niemand, so scheint es, stört sich daran, dass ein Ex- oder Import stets von einer Papierlawine begleitet wird. Auch schrullig anmutende Details, wie das mehrfache Abschreiben von Informationen auf verschiedenfarbigem Papier für ein und dasselbe Dokument, werden vermeintlich einfach hingenommen.

Trotz des süffisanten Untertons darf dabei eins nicht vergessen werden: Es ist eine zivilisatorische Meisterleistung, dass sich die ganze Welt auf dieses ganz bestimmte Set an Dokumenten, mit den ganz bestimmten Inhalten, als Grundlage des internationalen Handels einigen konnte. So zählen eben Konnossemente (bills of lading), Rechnungen, Ursprungszeugnisse, Packlisten & Co. zu den Standarddokumenten, auf die es ankommt. Und jede und jeder, der mit diesen Dokumenten konfrontiert wird, erkennt auf den ersten Blick, was er vor sich hat. Das ist Standardisierung in Bestform!

Abweichungen können auf diese Weise sofort erkannt und Übereinstimmungen schnell bestätigt werden. Doch eines ist auch klar. So kann es nicht bleiben. Alle Beteiligten wissen um die hohen Kosten und Zeitverluste, die der papierbasierte Handels- und Handelsfinanzierungspro-

zess mit sich bringen kann. Außerdem hat gerade die Corona-Krise gezeigt, wie anfällig ein System ist, das sich auf die physische Übertragung von Dokumenten verlässt, wenn nicht nur die Lieferketten, sondern auch die Kurierdienste stillstehen. Digitalisierung muss her. Nur wie? Das ist die Gretchenfrage. Die Antwort kommt aus einer, für Innovation und Fortschritt eher unbekannteren Ecke. So ist es ausnahmsweise unsere europäische, nationale und internationale Rechtsordnung, die viele Lösung bereits seit heute, eigentlich sogar schon seit 2013 bereithält.

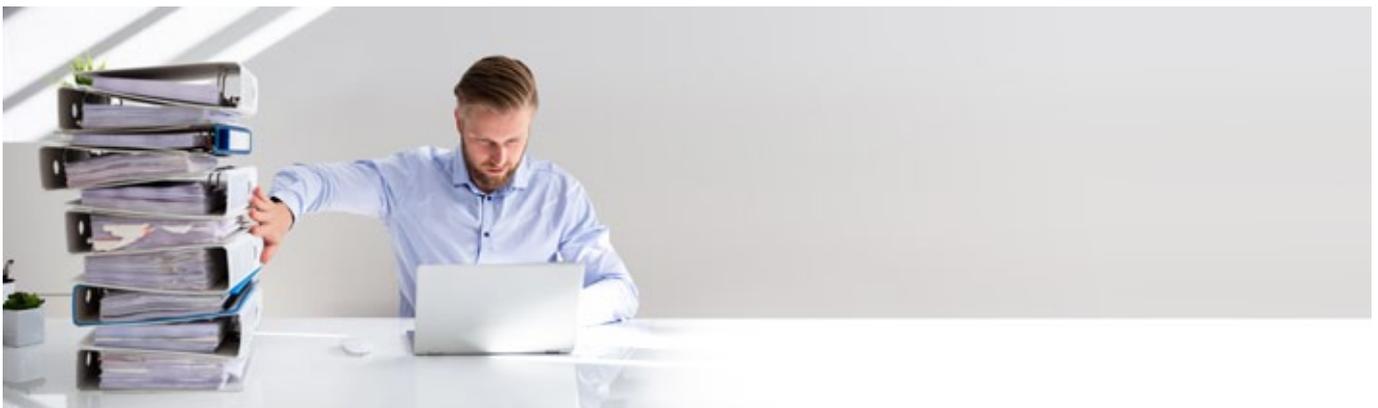
Gleichwertigkeit der elektronischen Aufzeichnung

Beginnen wir in Deutschland. In der Bundesrepublik ist der Einsatz elektronischer Transportdokumente und Traditionspapiere bereits seit der Reform des Seehandelsrechts im Jahr 2013 zulässig. So können seitdem Fracht- und Seefrachtbriefe, Ladescheine, Lagerscheine und - ganz besonders von Belang - auch Konnossemente in elektronischer Form ausgestellt, vorgelegt und übertragen werden. Einzige Voraussetzung hierfür ist die sog. Funktionsäquivalenz, also Gleichwertigkeit der elektronischen Aufzeichnung zu ihrem papierbasierten Vorgänger. Ein elektronisches Konnossement muss folglich genau so viel können, wie das Papierkonnossement – nur eben digital. Damit ist Deutschland der Vorreiter in Sachen Digitalisierung des Handels.

Doch was nützt es, wenn nur ein Land den digitalen Handel gestattet. Zumal eine Rechtswahl zugunsten des deutschen Rechts vonnöten wäre, um in den Genuss der Digitalisierung zu gelangen. Und es kann kaum behauptet werden, dass das deutsche Recht die Basis des internationalen Handels bilden würde. Die Aussichten sind dennoch heiter! So hat die United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL) bereits 2017 das Model Law on Electronic Transferable Records (MLETR) herausgebracht, das ebenfalls Funktionsäquivalenz von elektronischer Aufzeichnung und Papier voraussetzt. Die Regelungen des MLETR stimmen somit mit den deutschen Vorschriften überein. Das MLETR ist mittlerweile von 7 Staaten gezeichnet oder in nationales Recht überführt worden.

Darunter sind Bahrain, Belize, Kiribati, Papua Neu Guinea, Paraguay, die Vereinigten Arabischen Emirate und – das ist von enormer Bedeutung – Singapur! Damit hat einer der bedeutendsten Handelsplätze der Welt ebenfalls Regeln adaptiert, die kompatibel mit deutschem Recht sind. Auf Papier kann daher grundsätzlich im Handel zwischen Deutschland und Singapur vollständig verzichtet werden!

„Was ist mit England und den UK?“, werden sich jetzt viele fragen. Auch hier geht es mit großen Schritten voran. So hat die UK Law Commission am 15. März 2022 den finalen Entwurf des Electronic Trade Document Bill vorgelegt.



Dessen dogmatischer Anknüpfungspunkt ist der Besitz („possession“), der in Zukunft funktional äquivalent durch ein technisches System ersetzt werden kann, das ausschließliche Kontrolle („exclusive control“) über die elektronische Aufzeichnung ermöglicht. Auch hier decken sich die Regelungen mit dem deutschen Recht! So kann eine elektronische Aufzeichnung auch in Deutschland nur dann funktionsäquivalent sein, wenn der Besitz am Papier in irgendeiner Form durch exklusive Kontrolle ins Digitale überführt wird.

Doch die besonders erfreuliche Nachricht liegt noch an anderer Stelle. Gerade die internationale Handelsfinanzierung, insbesondere das Dokumentenakkreditiv, ist bereits seit Jahrzehnten international vereinheitlicht. Die Internationale Handelskammer (International Chamber of Commerce, ICC) bringt in unregelmäßigen Abständen die Uniform Customs and Practice for Documentary Credits, kurz UCP, heraus, die in ihrer aktuellen Fassung der UCP 600 die international anerkannte Basis für das Akkreditivgeschäft bilden.

Diese wurden bereits 2002 um die Uniform Customs and Practice for Documentary Credits for Electronic Presentation,

kurz eUCP, ergänzt. Mittlerweile in der aktuellen Fassung eUCP 2.0, gestatten sie die Vorlage elektronischer Dokumente im Dokumentenakkreditiv, die zuvor auf der Basis des nationalen Rechts ausgestellt wurden.

EU schafft den Rahmen für völdigitalen Austausch

„Und was ist mit den Behörden?“ Auch hier geht es erfreulicherweise voran. Mit der EU Verordnung 2020/1056 über elektronische Frachtbeförderungsinformationen (eFTI – kurz für Electronic Freight Transport Information) schafft die EU den einheitlichen Rahmen für den völdigitalen Informationsaustausch im Transportsektor.

Ab dem 21. August 2024 sind alle europäischen Behörden dazu verpflichtet, elektronische Frachtbeförderungsinformationen zu akzeptieren. Selbst bei der Kontrolle auf der Autobahn muss dann ein digitaler Nachweis, wie zum Beispiel ein elektronischer Frachtbrief nach dem eCMR-Zusatzprotokoll, dessen Vertragsstaat die Bundesrepublik nun endlich geworden ist, oder elektronische Lieferscheine, genügen.

Sie sehen also, es geht voran! Seien Sie also mutig, wenn es an die Umsetzung

geht! Das Recht gibt Ihnen die notwendige Sicherheit, neue digitale Lösungen zu entwickeln. Beachten Sie dabei aber stets, dass Digitalisierung von und für Menschen gemacht ist. Die hauseigene Expertise, welche die Kolleginnen und Kollegen mitbringen, die tagtäglich mit den Dokumenten arbeiten, ist von unschätzbarem Wert.

Herausforderungen bergen nicht die Standardfälle, die durch neue Systeme leicht abgebildet werden können, sondern der Teufel steckt dort, wo gerade vom Standardprozedere abgewichen und sogar improvisiert werden muss. Eine neue Technologie hat nur dann Erfolg, wenn sie auch das berücksichtigt. In diesem Sinne – viel Erfolg!

Autor

Dr. David Saive ist Jurist & Strategieberater für Digitalisierung bei Tug & Tow UG (haftungsbeschränkt)
Kontakt: david.saive@tugand-tow.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 Inforsource 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; Neussel KPA; Bilal Kocabas/shutterstock.com; Lufthansa Cargo; Dr. David Saive
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.