

Moderne Infrastruktur – Service- und Reparaturhäfen der Zukunft

Dreiviertel unseres Planeten besteht aus Wasser. Deshalb ist die Schifffahrt aus unserem täglichen Leben nicht wegzudenken. Die Schifffahrt ist nach wie vor eine der wichtigsten Grundlagen für den weltweiten Handel. Die Finanzkrise hat zwar weltweit zu einem Rückgang der Transportkapazitäten geführt, die Handelsrouten in den Wachstumsregionen wie Asien, der Mittlere Osten und Länder am Schwarzen Meer sind hiervon jedoch weniger betroffen.

Für die Schifffahrt sind Service- und Reparaturhäfen von zentraler Bedeutung, wobei der Bedarf an Reparatur- und Wartungskapazitäten nicht unmittelbar von der für die Schifffahrt maßgeblichen Auslastung, den Charterraten, abhängig ist. Schiffe müssen aufgrund gesetzlicher Vorschriften und technischer Vorgaben in regelmäßigen Intervallen gewartet und in Stand gesetzt werden



Die Dardanellen, das Marmarameer und der Bosphorus gehören zu den weltweit wichtigsten Wasserwegen und stellen zugleich einen strategisch wichtigen Versorgungs- und Verbindungsweg für den maritimen Handelsverkehr zwischen Europa und der restlichen Welt dar. So hat z.B. der Handel mit dem nahen Osten und Russland um 200% zugenommen. Über 63.000 Schiffe müssen jedes Jahr diese Meeresengen passieren. Eine logistische Meisterleistung, denn jedes Jahr hat der Bosphorus über 400 Unfälle zu verzeichnen. Zum Vergleich: Den Panamakanal passieren etwa 14.000 Schiffe im Jahr – den Suezkanal ca. 21.000.

Alle diese Schiffe müssen in regelmäßigen Abständen zur Wartung, zum Schmierstoffwechsel oder bei Schäden zur Reparatur. Nur sind die meisten Werften nicht in der Lage Schiffe zu warten oder zu reparieren. Entweder sind sie technisch für Wartungs- oder Reparaturarbeiten nicht ausgerüstet oder sie liegen fern der Handelsrouten. Schiffe müssen teilweise tausende Seemeilen fahren oder geschleppt werden, um überhaupt zu einer Reparaturwerft zu gelangen. Aus diesem Grund steigen die Wartungs- und Reparaturkosten enorm, denn immer mehr Schiffe müssen gelöscht und für mehrere Tage, teilweise für Wochen abgestellt werden. Der Bedarf an neuen, modernen Service- und Reparaturhäfen ist deshalb groß.

Die Lösung: Moderne Servicehäfen mit Direktanbindung an Handelsrouten, die Schiffe warten, reparieren und bauen können – und das ganze muss schnell gehen!

Die türkische Schifffahrt wächst

Im Zuge der globalen Zusammenführung der Transport- und Gütermärkte entsteht zusätzliche Nachfrage nach Häfen und neuen Logistikkreuzen. Niedrige Arbeitskosten, eine günstige geografische Lage und ein hohes Wachstum haben dazu geführt, dass sich die Türkei zu einem der wichtigsten Logistikkreuzen weltweit entwickelt hat.

Nach wie vor erfolgen Lieferungen in der Türkei überwiegend über das Straßennetz; über 90% der Güterverkehrsleistung werden auf der Straße transportiert. Im Zuge der EU-Beitrittspläne hat die türkische Regierung sämtliche Häfen privatisiert und somit die Entwicklung der Schifffahrt enorm gefördert.

Der Ausbau von Verkehrsinfrastruktur wurde ebenfalls weitestgehend privatisiert. In der Vergangenheit war der Containertransport begrenzt; die Transportvolumina erhöhen sich jedoch aufgrund der engen Zusammenarbeit mit der europäischen Industrie, Asien und dem Nahen Osten. Auch der Schiffstransport auf dem Schwarzen Meer hat in den vergangenen Jahren deutlich zugenommen, sodass die Entwicklung und der Ausbau von Häfen in vielen Anrainerstaaten vorangetrieben werden.

Die Türkei profitiert von zahlreichen Containerhäfen an der 1.450 km langen Schwarzmeerküste. Im Jahr 2006 wurden in diesen Häfen knapp 850.000 Twenty Foot Equivalent Units (TEU) umgeschlagen, und in den Häfen an anderen türkischen Küsten weitere 745.000 TEU. In 2008 wurden allein an türkischen Häfen über 5 Mio. Container umgeschlagen.

Die Regierung misst der Privatisierung der Häfen große Priorität bei, um die Kapazität der Seehäfen zu steigern. Schienen- und Lufttransport befinden sich in der Türkei auch im Aufwind. Im Jahr 2007 gehörte der Atatürk-Flughafen in Istanbul zu den 20 Flughäfen mit dem stärksten Wachstum in Europa (Nr. 13); die Frachtvolumina erhöhten sich um knapp 9% gg. Vorjahr. Außerdem wird das Eisenbahnprojekt zur Verbindung von Kars und Tiflis, d.h. zwischen Georgien und der Türkei, die Position der Türkei als Transportumschlagplatz für Zentralasien deutlich verbessern.

Mit insgesamt 45 Werften, davon etwa sechs Firmen, die in der Lage sind auch größere Schiffe zu bauen, gehört die Türkei auch in dieser Industrie zu den Gewinnern. Neben der Expertise der türkischen Ingenieure im Schiffsbau, bietet das Land gut ausgebildete Fachkräfte.

Allein mit der Fertigstellung von mehreren Öl- und Gaspipelines aus dem nahen Osten, Russland, dem Kaukasus und weiteren Regionen, wird sich der Tankerverkehr in dieser Region nahezu verdreifachen. Produktentanker zwischen 12.000 bis 30.000 tdw sind sehr gefragt. Hinzu kommt die Verschrottung von überalterten Tankern in dieser Klasse.



Den Bosphorus passieren mittlerweile täglich 150 Tanker und Containerschiffe. Deshalb setzt auch die türkische Marine neue Akzente. Aufgrund des stark zunehmenden Container – und Tankerverkehrs plant die türkische Küstenwache den Bau von 37 neuen Schiffen. Neben dem Bau dieser Schiffe, ist die regelmäßige Wartung und Instandhaltung solcher Flotten noch eine ungelöste Aufgabe.

Investitionsmöglichkeit

Wir bieten institutionellen Investoren sowie Privatanlegern den Zugang zu Reparatur- und Wartungshafen als Direktbeteiligung. Der Reparaturhafen hat als einzige die Zulassung, neben Handelsschiffen auch militärische Schiffe zu warten, zu reparieren und zu bauen. Das Projekt bietet zudem die Besonderheit, dass es mit einem speziellen Trockendock ausgestattet ist und somit beladene Handels- und Militärschiffe bis zu 250m Länge und 45m Breite (Containerschiffe bis zu 4.000 TEU und Tankern bis zu 80.000 TDW) reparieren und warten kann – in kürzester Zeit!

Reparaturhafen „BOSPORUS SHIPYARD A.S.“

Der Servicehafen „BOSPORUS SHIPYARD A.S.“ liegt in Tuzla, direkt am Marmara Meer und ist etwa 100 km von Istanbul entfernt. Neben der allgemeinen Industrie, ist direkt in Tuzla die gesamte Schiffsbauindustrie der Türkei angesiedelt. Etwa 45 Werften belegen eine Bucht mit einer Wassertiefe von circa neun Metern.

Die Werften sind in den vergangenen 15 Jahren nach und nach entstanden und können Schiffe bis zu 30.000 tdw und Containerschiffe bis 2500 TEU bauen. Im Yachtbau sind einige türkische Werften unter den Top Ten der Weltspitze. Der Servicehafen „BOSPORUS SHIPYARD A.S.“ wird mit Abstand der größte Betrieb der Türkei sein und zu den modernsten Betrieben zwischen Europa und Asien gehören.

Gesamtprojektvolumen

173.500.000 EUR

davon bisher mit Eigenkapital:
Grundstücke, Planung, Genehmigungen und
2/3 des Rohbaus ist bereits fertiggestellt.

Beteiligungsangebot bis zu 49%

85.000.000 EUR

Finanzierungsmodell

Eigenkapitalbeteiligung

65.000.000 EUR

mögliche Fremdfinanzierung auf Projektebene

20.000.000 EUR

oder 100% Eigenkapital

Projektdetails

Gesamtareal

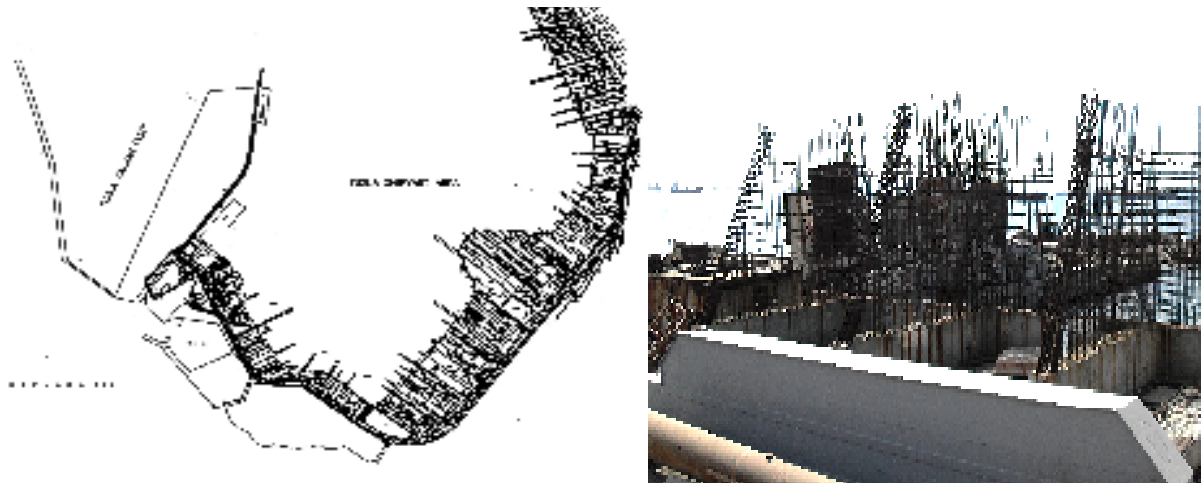
109.488 m²

Indoor Produktionshalle

23.000 m²

Verwaltungsgebäude

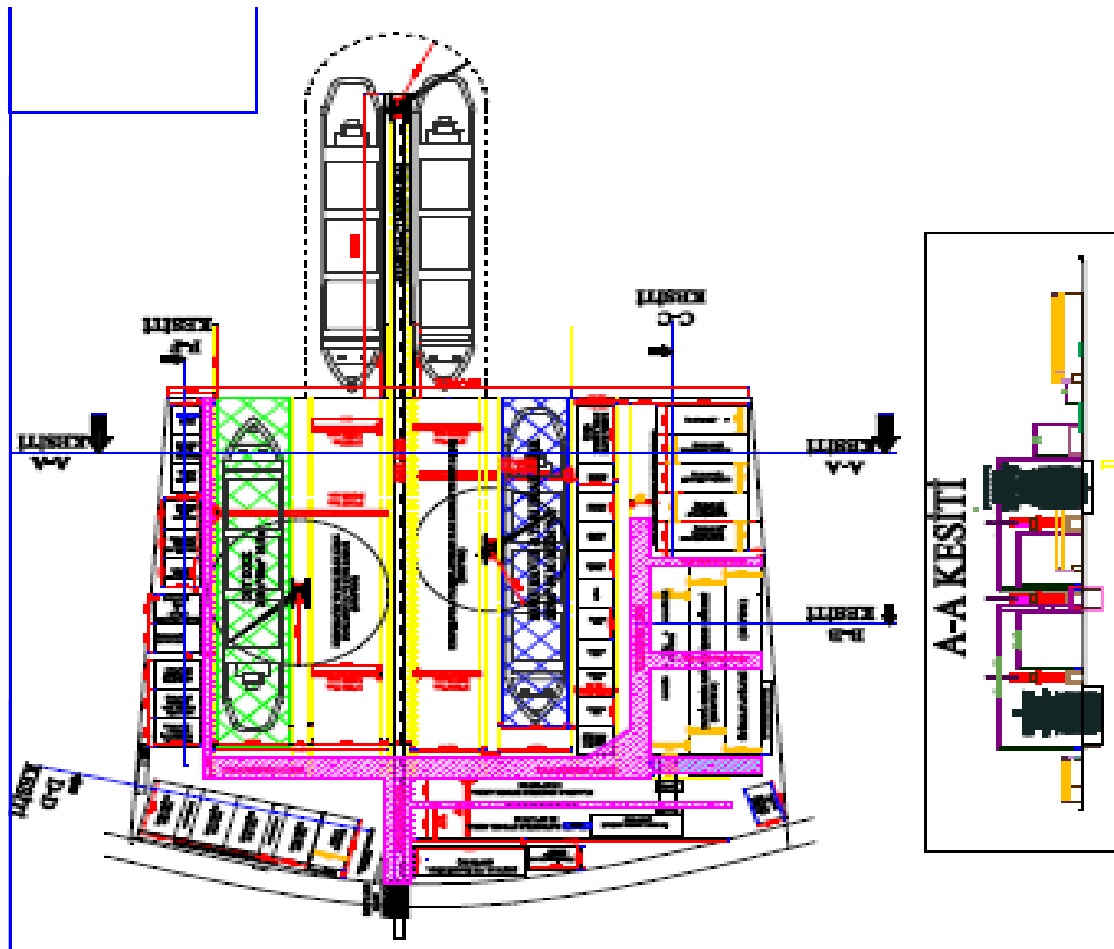
2.300 m²



Alleinstellungsmerkmale

- Einzigartige Lage – 63.000 Schiffe passieren die Meeresengen
- Natürliche Wassertiefe von bis zu 27m – Der Betrieb kann sämtliche Schiffstyp betreuen
- Vollerschlossene Infrastruktur
- Beladenen Schiffe bis zu 80.000 tdw und 4.000 TEU können ohne zu löschen gewartet und repariert werden
- Aufgrund der Größe des Betriebes können bis zu acht Schiffe parallel gewartet oder repariert werden. Zudem könnten parallel bis zu vier Schiffe gebaut werden.

- Der Servicehafen hat die Genehmigung, militärische Schiffe zu reparieren, zu warten und zu bauen.
- Der Projektentwickler und Initiator bleiben mit 51% Eigenkapital (ohne Bankfinanzierung) weiterhin investiert.
- Projektentwicklungsteam vor Ort mit einer 35 jährigen Expertise und direktem Marktzugang
- Über 30 erfolgreich abgeschlossene Referenzprojekte



Die Schiffbauindustrie der Türkei

Mit ihren hohen Produktionszahlen haben türkische Werften auch im vergangenen Jahr ihren Rang unter den Schiffbauländern der Welt verbessert. Im europäischen Vergleich gehören Sie zu den Top Ten. Die Auftragseingänge übertrafen den Umfang der Ablieferungen und sorgten damit für ein weiteres Anwachsen des nationalen Auftragsbestandes. Die Zahl der direkt auf den Werften Beschäftigten stieg in 2008 um rund 4.000 auf nunmehr 29.154. Im laufenden Jahr wird eine weitere Zunahme erwartet. Gleichzeitig ist die Ausbildungsquote der Werften mit zusätzlichen Lehrstellen auf über neun Prozent gestiegen. Die aktuellen Umsatz- und Beschäftigungserfolge dürfen allerdings nicht darüber hinwegtäuschen, dass einige Werften vor Herausforderungen stehen. Die gute Auslastung der Unternehmen geht nicht immer einher mit einer verbesserten Ertragsituation, da sich Modernisierungskosten für den Betrieb und die Kosten für Materialien

und Energie schneller erhöhen können als die Neubaupreise für Schiffe. Insbesondere der drastische Anstieg der Stahlpreise belastete in den vergangenen Jahren Bauherren und Werften zugleich. Die Gewinner waren Reparaturwerften, die keine großen Stahlbestände auf Lager halten müssen.

Nach Vietnam im Jahre 2006 schafften im vergangenen Jahr auch die Türkei, Indien und die Philippinen den Aufstieg in die Top Ten des weltweiten Schiffbaus. Dazu erscheint Chinas vor Jahren angekündigter Marsch an die Weltspitze der Schiffbauländer unaufhaltsam zu sein, was mittelfristig einen gesunden Wettbewerb erwarten lässt. Auch wenn einige Werften unter der aktuellen Finanzkrise und der Zahlungsunfähigkeit ihrer Auftraggeber leiden, werden die meisten Schiffbauunternehmen das Jahr positiv abschließen.

Künftig werden Werften nur bei ständiger Erneuerung ihres technologischen Vorsprungs und bei Schaffung angemessener Rahmenbedingungen wachsen können. Ihre Chancen sehen die Werften dabei vor allem im Bau neuer Modelle, technisch anspruchsvollerer Schiffe, die mehr Ingenieurleistungen erfordern sowie in der Besetzung von Nischenmärkten.

Produktion

Die Auslastung der Werften im zivilen Schiffbau weltweit hat sich laut VSM-Statistik auf dem Niveau der beiden Vorjahre gehalten. Damit war allerdings nicht immer eine Verbesserung der Ertragslage einiger Werften verbunden. Der Exportanteil der Produktion ist geringfügig zurückgegangen. Im Mittelpunkt der Ablieferungen standen erneut Containerschiffe. Passagierschiffe und Yachten kamen auf rund 20 Prozent. Weiter wurden Produktentanker, Ro/Ro-Schiffe und LPG-Tanker sowie Frachtschiffe, wie Offshore-Versorger, Schlepper und Lotsenschiffe abgeliefert. Der Bedarf an Zweihüllen-Produktentanker bzw. Chemical-Tanker bis zu 30.000 TDW ist groß. Allein die Tatsache, dass etwa 65% der Tanker dieser Klasse in den kommenden Jahren verschrottet werden müssen, sorgt für einen neuen Markt.

Die Binnenschiffswerften profitierten sowohl von Neubauten als auch von Reparaturen und Umbauten. Vor allem von der allgemein guten Konjunktur der vergangenen Jahre und dem dadurch hervorgerufenen höheren Bedarf an Güter- und Personentransporten. Sie erreichten einen höheren Auftragswert als in den Vorjahren. Wertmäßig entfiel der größte Anteil auf Fahrgastschiffen und Fähren.

Im Marineschiffbau sind so gut wie keine zivilen Werften engagiert. Deutsche Spezialausstatter erwirtschafteten in diesem Segment 2007 mit Reparaturen und Umbauten Umsätze in Höhe von etwa 1,3 Mrd. Euro. Als wesentliches Beschaffungsvorhaben im Überwasserbereich wurden in der Türkei erwartete Budgets für neue Fregatten festgelegt. Da die Auftragsvergabe an Militärwerften bei weitem nicht ausreicht, um die technologisch hochwertige Kompetenz der Schiffbauindustrie auch auf diesem anspruchsvollen Feld aufrecht zu erhalten, sind Zivilaufträge dringend erforderlich.

Umbau, Wartung und Reparatur

In seiner Bedeutung erneut zugenommen hat der Bereich Umbau, Wartung und Reparatur. Eine nicht nur ständig wachsende Welthandelsflotte, sondern auch der Trend, lieber Alttonnage umbauen zu lassen als lange auf Neubauten zu warten – vor 2014 ist nach wie vor kaum ein Bauplatz zu bekommen. Dank dieser Entwicklung sind die Umsätze in diesem Segment weiter gestiegen. Höhere Baukosten und verschiedene aktuelle Entscheidungen der IMO, die auch Nachrüstpflichten für die existierende Flotte beinhalten, lassen die Prognose zu, dass dieser Sektor im laufenden Jahr Mrd. vereinnahmen wird.

Zu unserer Planung gehört auch der Bau eines Großtrockendocks, in dem auch die größten Passagier- und Containerschiffe bedient werden können. Die haben es derzeit weltweit sehr schwer, einen geeigneten Platz zu finden. Sie dürften sich an einer Hand abzählen lassen. Auch die Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie in der Türkei kann mit hervorragenden Zahlen beeindrucken: Vom Umsatz her weltweit auf Rang acht. Dabei

verhalf ihr besonders die extrem gestiegene Nachfrage nach Schiffen für den Einsatz in der Offshore-Industrie. Der Umsatz steigt auf rund 12 Mrd. Euro. Die Zahl der Beschäftigten in dieser Sparte ist auf 75.000 angestiegen.

Auftragseingänge und –bestände

Die Auftragseingänge der deutschen Werften, die ein deutlich breiteres Typenspektrum aufweisen als asiatische Werften, blieben mit 70 neuen Bestellungen über 1,3 Mio. CGT im Wert von 4,9 Mrd. Euro unter dem Ergebnis des Vorjahres. Sie übertrafen jedoch insgesamt das Produktionsvolumen von 2007, sodass der an sich schon hohe Auftragsbestand noch weiter ausgebaut werden konnte. Das Schwergewicht der neuen Aufträge lag bei Passagierschiffen, darunter zwei mit je 124.000 GT, und Yachten, deren CGT-Anteil mit 48 Prozent deutlich höher ausfiel als für die bestellten Containerschiffe, die rund 27 Prozent erreichten.

Beachtenswert für türkische Werften waren die Bestellungen von Stückgut- und Ro/Ro-Schiffen. Betrachtet man die Auftragseingänge weltweit, dann zeigt sich, dass nach den Rekordergebnissen des Jahres 2006 sogar noch eine weitere Steigerung möglich gewesen ist, was kaum ein Marktbeobachter für möglich gehalten hatte. Wesentlich angetrieben durch die positiven Entwicklungen der Weltwirtschaft in den vergangenen Jahren. Im Gütertausch erreichte die Nachfrageentwicklung im weltweiten Handelsschiffsneubau schließlich noch nie da gewesene Höchstwerte. Bestellt wurden fast 4.900 Schiffe mit 165 Mio. GT und einer Tragfähigkeit von 253.000 tdw.

Die Entwicklung zeigt darüber hinaus deutliche Verschiebungen, die auch zu einer Veränderung der Positionen im internationalen Ranking geführt haben. So hat sich der Auftragsboom des Jahres 2007 vor allem bei den chinesischen Werften niedergeschlagen, deren Auftragseingänge sich zum zweiten Mal gegenüber dem Vorjahr mehr als verdoppelt haben. Mit 1.700 Aufträgen stieg ihr Marktanteil auf 34 Prozent und näherte sich damit den führenden Koreanern weiter an, die über 1.200 Bestellungen annehmen konnten und mit einem neuen Rekordergebnis von 33 Mio. CGT auf 39 Prozent kamen. Demgegenüber blieben die 600 Aufträge der japanischen Werften unter dem Vorjahresergebnis. Ihr Marktanteil verringerte sich dadurch nochmals deutlich auf zwölf Prozent.

Auf Rang vier bei den Auftragseingängen rangierte 2007 erstmals die Schiffbauindustrie der Philippinen mit einem Anteil von 1,9 Prozent. Dieser setzt sich insbesondere aus Aufträgen der Werften Tsuneishi in Japan und Hanjin in Korea an ihre philippinischen Tochtergesellschaften zusammen. An fünfter Position landeten erstmals die indischen Werften (1,4 Prozent), die ebenfalls umfangreiche Ausbauprogramme entwickelt haben und mit massiven Subventionen regierungsseitig unterstützt werden. Erst danach folgen die führenden europäischen Schiffbauländer Italien (1,4 Prozent) und Deutschland (1,3 Prozent). Die Türkei konnte ihren Marktanteil auf 0,8% erhöhen. Zu berücksichtigen ist allerdings dabei, dass die hier zugrunde gelegten Statistiken von Lloyd's Register-Fairplay keine Yachten enthalten, die im Schiffbau Turkeis einen hohen Stellenwert einnehmen.

Rein rechnerisch entsprach der Ende 2007 vorhandene Auftragsbestand fast das vier fache der Jahresproduktionen aller türkischen Werften. Tatsächlich sind Werften jedoch unterschiedlich ausgelastet. Einzelne Betriebe konnten zum Teil noch Bauplätze für einzelne Ablieferungen bis Ende 2010 anbieten, während andere bereits über Aufträge verfügen, die 2014 zur Ablieferung kommen sollen. Die Auslastung der Betriebe für die Jahre 2009 bis 2012 kann als gesichert angesehen werden, trotzdem sind weiterhin Akquisitionsanstrengungen notwendig, um die Kontinuität auch in den folgenden Jahren rechtzeitig zu sichern. Dies ist auch im Hinblick auf die langfristig ausgebuchten Lieferkapazitäten der Material- und Komponentenhersteller notwendig. Lieferengpässe bei Zulieferungen hatten bereits 2007 zu Schwierigkeiten beim Abschluss von Neubaufträgen geführt.

Moderne, technisch auf dem neusten Stand entwickelte Werften, die Wartungen, Reparaturen und professionellen Komponentenbau durchführen können, werden die Gewinner sein. Unsere Werften setzen durch Ihre Lage und den technischen Möglichkeiten Akzente in dieser Industrie.

Die Türkei als Investitionsland

„Die Türkei boomt. Deutsche Unternehmen haben die Türkei bereits in den 80`er Jahren als Investitionsland entdeckt“, sagt der Geschäftsführer der deutsch-türkischen Handelskammer in Istanbul. Auf seinem Schreibtisch stapeln sich die Anfragen deutscher Unternehmer, die in der Türkei investieren wollen. Seit Mitte der 90er Jahre verlagern europäische und asiatische Firmen ihre Produktionsstätten zunehmend in die Türkei. Puma, Hugo Boss und weitere bekannte Markenhersteller lassen in Vororten von Istanbul ihre Produkte herstellen. Mercedes-Benz produziert Lastkraftwagen in Anatolien, MAN lässt Busse in Ankara montieren und Bosch - Siemens produzieren Kühlschränke, Waschmaschinen und andere Haushaltsgeräte am Bosphorus.

Als das Land zwischen Orient und Okzident 1996 in die europäische Zollunion aufgenommen wurde, wurde der Handelsaustausch erleichtert. Seit dem ist die wirtschaftliche Entwicklung nicht zu bremsen. Über 2.000 deutsche Firmen und über 1.000 Tochterfirmen, deutsch-türkische „Jointventures“ haben sich in den vergangenen Jahren in der Türkei angesiedelt. Auch für den Mittleren Osten, Russland und dem Kaukasus ist die Türkei ein wichtiger Handels- und Industriepartner. Längst hat sich das Urlaubsland durch die Intensivierung der Zusammenarbeit mit der EU und die sukzessive Anpassung an europäische Standards als starker Wirtschaftspartner für weltweite Länder und Unternehmen etabliert.

Mit über 71 Millionen Einwohnern, davon über 53% unter 30 Jahre, nimmt die Türkei den vierten Platz im europäischen Vergleich der 27 EU- Länder und den ersten Platz im direkten Vergleich mit den neuen EU-Mitgliedern ein. Neben der hohen Dichte an Erwerbstätigen, besitzt die Türkei darüber hinaus einen vergleichsweise hohen Anteil an ausgebildeten Fachkräften. Im vergangenen Jahr wurde in der Türkei ein Bruttoinlandsprodukt von 798,9 Mrd. US-Dollar erwirtschaftet. So erreicht die Türkei ein BIP von über 11.170 US-Dollar je Einwohner in 2008.

Die Türkei hat eine äußerst dynamische und multidimensionale Wirtschaft. So belegt die Türkei Platz 15 der größten Volkswirtschaften weltweit und Platz 6 im Vergleich zu den EU- Mitgliedstaaten. Mit einem FDI- Inflow von 21,9 Milliarden US-Dollar, belegt die Türkei Platz 3 unter den attraktivsten Investitionsländern der Welt. Seit 2002 steigt das türkische BIP jährlich um 7%. 2009 wird das Wachstum laut Schätzungen bei etwa 2,5% liegen.

Der Export stieg in den vergangenen vier Jahren um 240 % - allein der Handel mit dem Iran hat um 260% in 2008 zugelegt. Hinzukommen die Exporte nach Russland, die um 195% in 2008 gewachsen sind. Die aktuelle Finanzkrise wird selbstverständlich den Außenhandel beeinflussen und somit auch die türkische Industrie. Jedoch erscheint der türkische Binnenmarkt mit seiner starken Binnennachfrage insbesondere nach Konsumgütern stabiler zu sein als Analysten erwartet haben.

Die wichtigsten Wirtschaftssektoren sind die Textilindustrie, Tourismus, Automobilindustrie und die Elektronikbranche. Die Investitionen von ausländischen Unternehmen in der Türkei liegen bei ca. 14,7 Mrd. Euro (2008), davon alleine 6,7 Milliarden aus Deutschland. 2002 gab es 5.129 ausländische Kapitalgesellschaften, die in der Türkei aktiv waren, die meisten davon aus EU-Staaten. 2005 erzielte der Staat allein durch Privatisierungen von Staatsunternehmen 20 Mrd. US-Dollar. Die folgenden Tabellen zeigen den sich lebhaft entwickelnden Außenhandel der Türkei der letzten Jahre und die Haupthandelspartner.

Nach Prognosen des Internationalen Währungsfonds (IWF) wird die Türkei bis 2013 Rang 13 der 20 größten Volkswirtschaften der Welt einnehmen. Das Bruttoinlandsprodukt (BIP) wird gemessen an der Kaufkraftparität weiter steigen – bis 2013 dürfte das BIP auf 1,5 Billionen US- Dollar ansteigen. Prognosen der OECD zufolge wird die Türkei in den kommenden Jahren nach China und Indien die drittgrößte Wachstumsrate haben und sich bis 2017 an Indien vorbei auf Platz 2 unter den Mitgliedstaaten der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) vorschieben. Der neue OECD- Bericht „Agricultural Outlook 2008-

2017“ prognostiziert, dass die Türkei mit ihrer Wachstumsrate in den nächsten zehn Jahren hinter Indien und China Rang drei belegen wird. Bis 2014 soll Indien eine höhere Wachstumsrate als die Türkei verzeichnen. Danach allerdings die Rate auf 5,3% verlangsamen, während die Türkei weiter ansteigt und Indien überholt. Die türkische Wirtschaft (Analysten wie Charles Kovacs halten für die nächsten Jahre einen FDI-Zustrom von ca. 30 Milliarden US- Dollar für realistisch) bringt ein enormes Wachstumspotenzial mit sich. Schon jetzt besitzt sie ein Volumen von ca. 500 Milliarden US- Dollar. Mittelfristig werden es ca. 1,3 Billionen US- Dollar sein.

Die Zukunft der Türkei als Investitionsland wird deshalb ausgesprochen positiv bewertet. Angesichts ihrer hervorragenden polyvalenten Voraussetzungen und der darauf bereits aufbauenden Wachstumsdaten der letzten 10 Jahre, wird die Türkei über ihre schon jetzt immense Gewichtung spätestens mit dem Erhalt ihrer vollen EU- Mitgliedschaft eines der bedeutendsten und einflussreichen Länder als strategische, ökonomische und politische Brücke zwischen dem Mittleren Osten und Europa sein. Insgesamt betrachtet hat die Türkei mit ihrer gestärkten Wirtschafts- und Finanzmarktstruktur eine Stabilität erreicht, die sie heute weniger anfällig für externe Entwicklungen macht. Dies wurde deutlich, als die Türkei die gegenwärtigen Turbulenzen an den globalen Märkten bislang mit eher leichten Irritationen und Einbrüchen überstehen konnte.