

ChinaContact

Das Außenwirtschaftsmagazin

Transport & Logistik: Seidenstraße erreicht Westafrika

Studie Unternehmerperspektiven: China wirkt verlässlicher als USA

Bremen & China: Wer einmal da ist, der bleibt gern

Gut beraten: Datenaustausch und VPN-Nutzung zunehmend schwieriger



China investiert in Westafrika

Die Belt and Road Initiative (BRI) hat Togo und Ghana erreicht. Chinesische Unternehmen engagieren sich in Häfen und bei deren Hinterlandanbindung.

In seinem Büro hat der Generaldirektor des Autonomen Hafens von Lomé eine Fotogalerie hängen, in der zwei hellhäutige Gesichter auffallen. „Deutsche haben den Hafen gebaut“, erklärt Fogan Kodja Adégnon beim Besuch von ChinaContact. Seit der Unabhängigkeit Togos 1960 begleitet das Ingenieurbüro Inros Lackner mit Sitz in Rostock die Entwicklung des ersten Tiefwasserhafens in Afrika. Die Norddeutschen lieferten auch den Masterplan 2006 für den Ausbau zu einem Container-Hub für Westafrika. Doch neuerdings engagieren sich verstärkt chinesische Unternehmen, um auch hier die Maritime Seidenstraße voranzutreiben.

Togo will nicht übersehen werden

Das Lomé Container Terminal (LCT) gehört zur Hälfte China Merchants Port (CMP) in Hongkong. Die anderen 50 Prozent hält Terminal Investment Limited, eine Tochter der Schweizer Reederei Mediterranean Shipping Company. Das LCT ist ein Wachstumsmotor im Hafen Lomé mit insgesamt zwei Containerterminals, an denen 2017 zusammen 1,19 Millionen Standardcontainer (TEU) über die Kaikanten gingen. Laut CMP lassen sich am LCT größere Frachter als anderswo in der Region abfertigen, es ist als Transshipment-Hub für die westafrikanische Küste konzipiert. Beim Transshipment wird Fracht auf kleinere Feederschiffe für die regionale Verteilung umgeladen. Adégnon unterstreicht die Bedeutung: „Über 50 Prozent aller Container im Hafen Lomé werden derzeit schon im Transshipment umgeschlagen.“

Togos Präsident Faure Gnassingbe und Ministerpräsident Li Ke-qiang am 31. Mai 2016 in der Großen Halle des Volkes.

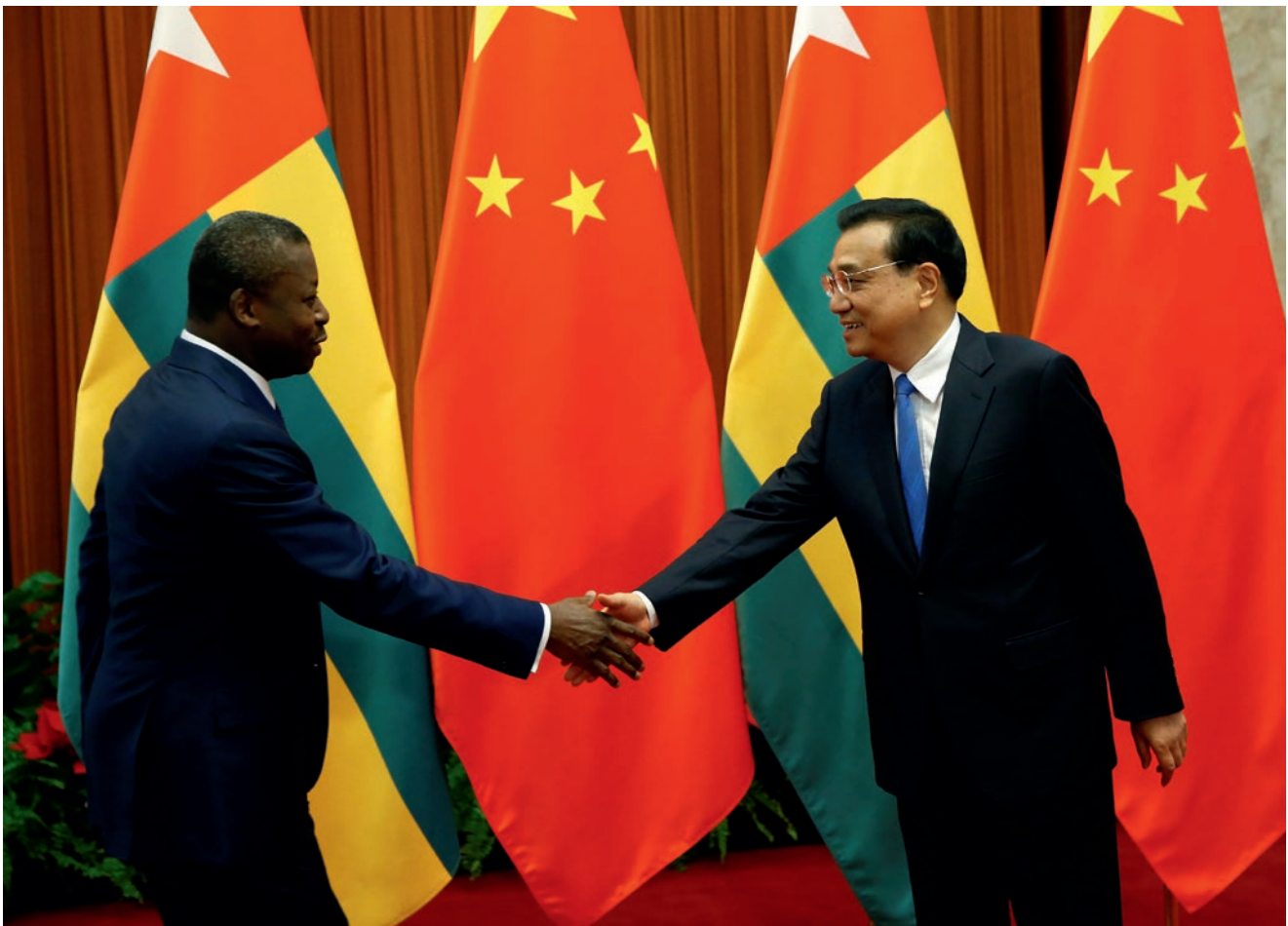


Foto: REUTERS/Kim Kyung-Hoon

Über das LCT werden auch die Binnenländer Mali, Niger und Burkina Faso sowie Nordnigeria bedient, derzeit ausschließlich per Lkw. „Die Regierung prüft, inwieweit sich die Bahn nutzen lässt. Vom Hafen könnten Gleise direkt zum geplanten Inlandterminal in Cinkassé an der Grenze zu Burkina Faso verlaufen. Derzeit endet die Bahntrasse aber in Blitta“, erläutert der Hafenchef. Der Nationale Entwicklungsplan 2018-2022 der togolesischen Regierung sieht vor, Lomé mit Hafen und Flughafen zu einem Verkehrsdrehkreuz auszubauen. Dafür müssen auch die Straßen- und Schienenverbindungen ins Hinterland ertüchtigt werden, die Regierung hofft auf chinesische Investitionen. Beim jüngsten Forum für China-Afrika-Kooperation (FOCAC) im September 2018 in Peking hatte Chinas Regierung zugesagt, die Kreditlinien für Entwicklungsprojekte in Afrika im Zeitraum 2019 bis 2021 um weitere 20 Milliarden US-Dollar zu erweitern sowie einen speziellen Fonds für Entwicklungsfinanzierung mit zehn Milliarden US-Dollar zu unterstützen. 53 von 54 afrikanischen Ländern beteiligen sich an der FOCAC.

Damit das kleine Togo nicht übersehen wird, organisiert das Land parallel zur FOCAC das erste Wirtschaftsforum Togo-China in Hangzhou. Dort präsentierte Präsident Faure Gnassingbé Togo als Tor nach Westafrika für die BRI. Ende November unterzeichnete Gnassingbé dann mit Wang Chuanlin, dem Präsidenten der China Tiesiju Civil Engineering Group (CTCE), eine Rahmenvereinbarung für eine Partnerschaft. CTCE ist eine Tochter der China Railway Engineering Corporation. Unterdessen will die staatliche Gesellschaft Togo Invest gemeinsam mit CMP eine Sonderwirtschaftszone für Industrie und Handel entwickeln. Das würde im Hafen Lomé den Umschlag an verschiedenen Massengut- und Containerterminals ankurbeln. Dazu zählen das Mehrzweckterminal Lomé Multipurpose Terminal (LMT) und das Togo Terminal für Container, beide von der französischen Bolloré Group betrieben. Nach eigenen Angaben ist deren Hafentochter Bolloré Ports – bezogen auf das umgeschlagene Volumen – mit einem Marktanteil von 13 Prozent die Nummer eins in Afrika. Das Togo Terminal läuft unter anderem die chinesische Reederei Cosco Shipping Lines an, die von Platz drei zur weltgrößten Containerreederei aufrücken will und laut Bolloré in Lomé „ordentlich wächst“.

„Follow the Dragon“-Strategie

Bolloré Transport & Logistics (BTL) unterhält seit 20 Jahren eine „sehr enge Partnerschaft“ mit Cosco Shipping Lines. Ende Januar unterzeichneten hochrangige Vertreter beider Unternehmen in Shanghai eine weitere strategische Absichtserklärung. Ziel ist, internationale Logistikströme zu intensivieren, besonders auf dem afrikanischen Kontinent. Dort verfügt BTL über ein großes Schiffsagenturnetz sowie Know-how im Korridor-Management. So betreibt Bolloré Ports auf dem Kontinent nicht nur 17 Containerterminals und neun RoRo-Terminals für Lkw-Fähren, sondern auch 35 Inlandterminals. Bolloré Railways managt Eisenbahnkonzessionen mit Sitarail zwischen Abidjan (Elfenbeinküste) und Ouagadougou (Burkina Faso), Camrail in Kamerun sowie Benirail in Benin. All das ist für das Staatsunternehmen Cosco, mit dem die chinesische Regierung die Maritime Seidenstraße vorantreibt, überaus nützlich.

„Seit 2005 zeigen chinesische Unternehmen ein starkes Interesse an afrikanischen Märkten“, sagt Jérôme Petit, Afri-

ka-Chef bei Bolloré Logistics. Damals war er Geschäftsführer für die Region Asien-Pazifik und hat die Beziehungen zwischen China und Afrika mit aufgebaut. Heute beschäftigt Bolloré in 20 afrikanischen Ländern auch chinesische Mitarbeiter, „um die Geschäftsentwicklung zwischen unserem chinesischen Netzwerk und unseren chinesischen Kunden in Afrika zu erleichtern und zu koordinieren“, wie Petit erklärt.

In Togos Nachbarland Ghana, wo Cosco Shipping Lines einen Vertrag mit BTL Ghana als Schiffsagent hatte, gründeten beide Gruppen im März 2019 ein Joint Venture namens Cosco Shipping Line Ghana Limited. Cosco gehören 60 Prozent, BTL Ghana 40 Prozent. Bis zu 60 Mitarbeiter von BTL Ghana erhielten neue Verträge, sagte Bernard Guillot, Landeschef von BTL Ghana in Tema gegenüber ChinaContact. Die Chinesen stellen den Geschäftsführer und Finanzchef des Gemeinschaftsunternehmens. Dahinter steht eine Strategie, die Doris und John Naisbitt vom Naisbitt-China-Institut „Follow the Dragon“ nennen. Zusammen mit Laurence Brahm haben sie kürzlich das Buch „Im Sog der Seidenstraße. Chinas Weg in eine neue Weltwirtschaft“ veröffentlicht. „Es wird nicht gelingen, China von der Schlüsselposition zu verdrängen, die es sich in vielen Staaten, die an der BRI beteiligt sind, erworben hat. Aber es kann durchaus profitabel sein, den Wegen der wirtschaftlichen Expansionen und Investitionen des Landes zu folgen“, meinen die Experten, die in Österreich und China leben. Genau das macht Bolloré, wobei Cosco von deren Afrika-Know-how profitiert.

Es wird nicht gelingen, China von der Schlüsselposition zu verdrängen, die es sich in vielen Staaten, die an der BRI beteiligt sind, erworben hat.

Die natürlichen Zugangspunkte der Maritimen Seidenstraße zum Kontinent liegen in Ostafrika. So hat CMP beispielsweise Minderheitsbeteiligungen am Tin Can Island Container Terminal in Lagos, Nigeria, oder im Hafen von Dschibuti, der für den Außenhandel des Binnenlandes Äthiopien wichtig ist. Bis 2020/21 baut China Merchants in Bagamoyo, Tansania, den größten Hafen Ostafrikas.

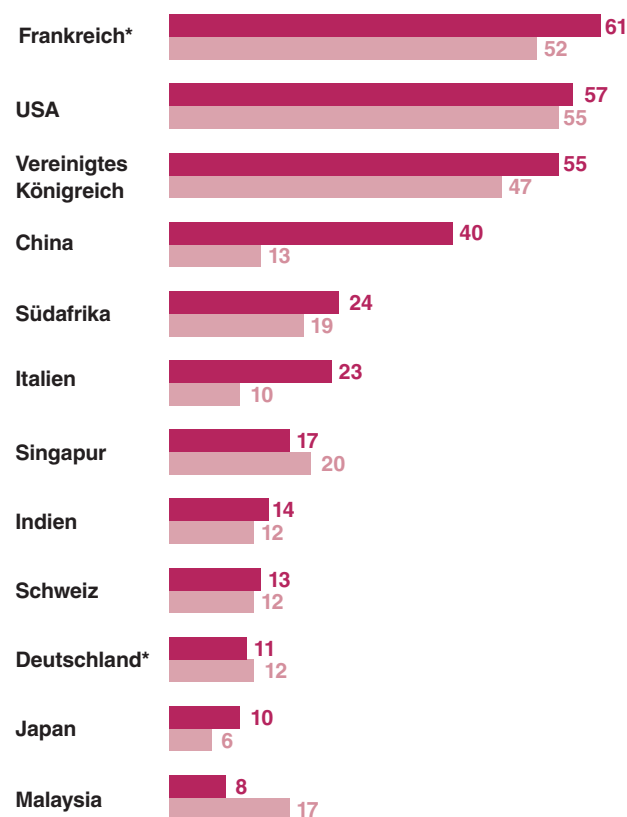
Auch die Investitionen der chinesischen Staatsbahn China Railway Group (CREC) starteten in Ostafrika. CREC hat unter anderem die Güterbahnlinie zwischen der äthiopischen Hauptstadt Addis Abeba und dem Hafen Dschibuti ausgebaut. Hinzu kommt in Kenia die Trasse zwischen dem Hafen Mombasa und der Hauptstadt Nairobi, die in Binnenländer wie Uganda weiter ausgebaut werden soll. Im Westen des Kontinents hat CREC Bahnlinien in Nigeria und Angola errichtet. „Bis jetzt ist Westafrika weiter entfernt von den Routen der Maritimen Seidenstraße“, sagt Ruben Nizard, Volkswirt beim internationalen Kreditversicherer Coface. Die Länder würden jedoch einbezogen, um Zugang zu Rohstoffen zu erhalten. Die jüngste FOCAC-Veranstaltung habe bestätigt, dass Afrika ein Teil der BRI und China gewillt sei, bedeutende Strecken zu entwickeln.

So nimmt in Westafrika der chinesische Einfluss deutlich zu. Tamas neuen Containerhafen, der Ende Juni in Betrieb gehen soll, haben chinesische Baufirmen errichtet. Auch in Lomé beobachtet Hafenchef Adégnon, der zugleich Bürgermeister der Stadt ist: „Hier werden viele Straßenbaustellen von chinesischen Unternehmen durchgeführt.“ Wahrscheinlich ist es nur eine Frage der Zeit, bis in seiner Fotogalerie auch Chinesen hängen werden.

Kerstin Kloss reiste im Frühjahr 2019 nach Westafrika und führte dort auch im Auftrag von ChinaContact Gespräche.

Deutschland investiert erst wenig

Ausl. Direktinvestitionen in Afrika nach Herkunftsländern in Mrd. USD ● 2016 ● 2010



* nationale Angaben, Umrechnung in USD zum Wechselkurs am Jahresende, 2010 keine Angaben für Hongkong | Quellen: UNCTAD; Central Bank of Malaysia; Deutsche Bundesbank; Banque de France; JETRO; Berechnungen von Germany Trade & Invest

China ist mit Abstand wichtigstes Lieferland

Afrikanische Einfuhren nach wichtigen Ländern, Wert in Mrd. USD

Land	2000	2010	2016	Anteil 2016 in %	Veränderung Anteil 2016/2000 in Prozentpunkten
EU	59,0	163,2	154,4	38,4	-17,5
China	4,8	57,4	90,9	22,6	18,0
Frankreich	17,0	34,7	27,9	6,9	-8,9
Deutschland	9,5	26,1	26,6	6,6	-2,4
Indien	2,1	17,4	22,3	5,6	3,6
USA	10,9	28,1	21,7	5,4	-4,9
Italien	8,2	23,1	19,1	4,7	-3,1
Korea	3,2	15,4	13,1	3,2	0,2
Russland	1,1	4,7	11,4	2,8	1,8
Japan	4,9	11,9	7,6	1,9	-2,7

Die GTAI-Studie „China in Afrika. Perspektiven, Strategien und Kooperationspotenziale für deutsche Unternehmen. Ausgabe 2018“ steht zum Download bereit: <https://bit.ly/2JZBLjY>

Quelle: Comtrade

Impressum

Herausgeber und Geschäftsführender Gesellschafter:
Ulf Schneider (v.i.S.d.P.)

Leitende Redakteurin: Petra Reichardt

Art Director: Jonas Grossmann
Infografiken: Luise Rombach

OWC Verlag für Außenwirtschaft GmbH
Ritterstraße 2 B, 10969 Berlin
Telefon: +49 30 615089-0 / Fax: +49 30 615089-29
E-Mail: info@owc.de

Anzeigen: OWC Verlag für Außenwirtschaft GmbH
Ritterstraße 2 B, 10969 Berlin
Telefon: +49 30 615089-0 / Fax: +49 30 615089-29
E-Mail: anzeigen@owc.de

Anzeigenverkauf: Norbert Mayer, Denis Petrov

Abonnement: Jahresabonnement 120 €, Inland: zzgl. 7% MwSt.
EU-Ausland: zzgl. 28 € Porto / NON-EU: zzgl. 48 € Porto
Einzelheft: 25 €

Leserservice: Telefon +49 6123 9238257 / Fax: +49 6123 9238244
E-Mail: leserservice-owc@vuserice.de

Gerichtsstand: Berlin, Amtsgericht Charlottenburg,
HRB 170362 B / ISSN 1869-3539

Druck: Bösmann Medien und Druck GmbH & Co. KG,
32758 Detmold

Titel: Eigene Darstellung

Hinweis: Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht in
jedem Fall die Meinung der ChinaContact-Redaktion wieder.

Redaktionsschluss: 13. Mai 2019

ChinaContact-Beiträge können online unter www.owc.de recherchiert werden. Alle Rechte vorbehalten. Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass hinsichtlich der Inhalte Urheberrecht besteht. Alle Informationen werden mit journalistischer Sorgfalt erarbeitet, für Verzögerungen, Irrtümer oder Unterlassungen wird jedoch keine Haftung übernommen. Für die Übernahme von Artikeln in Ihren elektronischen Pressespiegel erhalten Sie die erforderlichen Rechte unter www.presse-monitor.de

Dürfen wir vorstellen: Der OWC Kiosk Alle Ausgaben überall & jederzeit Digital, schnell, bequem Die Neue App für Apple und Android

OWC
Außenwirtschaft

OWC Kiosk
Kostenloser
Download
für Apple IOS:



für Android:

