

Ausländisches Geld

Globale Akteure bauen in Afrika immer mehr Häfen und steuern maritime Lieferketten.

VON KERSTIN KLOSS

ren. Auch das Schienennetz von Sitarail im Staat Elfenbeinküste und in Burkina Faso soll erneuert werden.

Für Greiner manifestiert sich darin der Trend, „die maritime Lieferkette immer mehr von einer End-to-End-Perspektive aus zu betrachten“. Besitz von Infrastruktur ermögliche es Logistikbetreibern, „die Lieferkette so effizient wie möglich zu integrieren und zu managen“ – und das erfordere die Kontrolle der wichtigsten Knotenpunkte innerhalb der Kette.

Klaus Richter, geschäftsführender Direktor bei Inros Lackner in Bremen, freut sich, „wenn es viele Marktteilnehmer gibt, die Interesse an Afrika haben“. Das Ingenieurbüro hat seit den 1960er Jahren den Hafen Lomé zu Westafrikas erstem Tiefwasserhafen und Container-Hub entwickelt. Zu den Kunden von Inros Lackner gehören Hafenbehörden und private Terminalbetreiber wie das Lomé Container Terminal, an dem MSC beteiligt ist. Seit zwei Jahren beobachtet Richter auf dem Kontinent eine Zunahme im Hafenaufbau: „Bestehende Häfen werden erweitert und in vielen Ländern wird ein zweiter Hub gebaut.“ Davon profitiert auch Inros Lackner, die wie Bolloré in Westafrika starteten, sich heute aber in fast allen Küstenländern des Kontinents mit Hafen- und Infrastrukturprojekten im Straßen- und Eisenbahnbau engagieren. Im Auftrag der Kenya Ports Authority (KPA) erarbeitete das Büro beispielsweise für Mombasa Konzepte für die Rehabilitierung der Kaianlagen und die Verkehrsoptimierung des größten Hafens Ostafrikas mit direkter Bahnanbindung an ein Containerdepot in Nairobi.

Unterdessen wurde 2021 der erste Bauabschnitt eines Hafenneubaus im kenianischen Lamu fertiggestellt. KPA erwartet, dass Lamu einen Teil der Fracht, die traditionell über die Häfen der Staaten Sudan und Dschibuti sowie Mombasa in Kenia läuft, abziehen wird. Als Transshipment-Hub an der Ostküste muss sich Lamu aber gleichzeitig gegen geplante Hafenneubauten in Mbegani/Bagamoyo (Tansania) und Somalia durchsetzen. Ähnlich im Norden des Kontinents: Hier bekommt der größte Mittelmeer-Containerhafen Tanger Med in Marokko zunehmend Konkurrenz

durch Nador West Med (Marokko), El Hamdania (Algerien) oder Enfidha (Tunesien). Kannibalisiert sich der afrikanische Hafensektor selbst?

Innerafrikanischer Handel bisher gering

„Aus meiner Sicht ist noch sehr viel Kapazität notwendig“, sagt Richter mit Blick auf die wirtschaftliche Entwicklung und das Bevölkerungswachstum. Afrikas Häfen seien im Wesentlichen auf Import und vereinzelt auf Transshipment ausgerichtet, während es wenig Verkehr zwischen einzelnen Ländern gebe. Die Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GTAI) bezifferte den Anteil des innerafrikanischen Handels am gesamten Volumen Afrikas 2017 mit rund 17 Prozent. Das soll die Anfang 2021 in Kraft getretene panafrikanische Freihandelszone ändern – aber dafür müssen das Landesinnere und die Binnenstaaten besser an die Häfen angebunden sowie Verbindungen zwischen West- und Ostküste geschaffen werden.

„Es könnten sicherlich mehr Energie-, mineralische und Agrarrohstoffe vor Ort weiterverarbeitet werden“, meint Walter Englert, Managing Director bei E&P Focus Africa Consulting in Hamburg. Er sieht unter anderem die „Professionalisierung der Landwirtschaft“ als Trend: „Afrikanische Unternehmen investieren viel in die Nahrungsmittelindustrie. Die Weiterverarbeitung von landwirtschaftlichen Produkten für lokale und Exportmärkte nimmt zu.“ Immer mehr Häfen bauen ihm zufolge daher Kühlzonen für den Export auf.

Englert beobachtet starkes Wachstum in Bergbauländern wie Guinea, Ghana oder Angola, „getrieben vom Rohstoffbedarf in klassischen und Zukunftsbranchen“. Neben Bauxit, Kupfer, Kobalt und Eisenerz stünden „unter anderem Batteriemetalle hoch auf der Agenda der Firmen“. Der ehemalige stellvertretende Geschäftsführer des Afrika-Vereins der deutschen Wirtschaft kann sich vorstellen, dass künftig auch viel mehr Erdöl, Erdgas und Wasserstoff(-Derivate) aus der Subsahara-Region und Nordafrika nach Deutschland exportiert werden.

Das sind gute Aussichten für den Hafenlogistiksektor. Greiner spricht von einem Markt, „der derzeit eine massive Entwicklung und Privatisierung erlebt und für den hohe Wachstumsraten für die nächsten Dekaden prognostiziert werden.“

Lieferkette als Ganzes im Blick

Aus Frankreich ist noch mehr Geld vor allem an die Westküste geflossen – Bolloré hat innerhalb von zehn Jahren jährlich fast 300 Millionen Euro in afrikanische Häfen investiert. Den Kontinent überzieht ein Netzwerk von mehr als 20.000 Mitarbeitenden des Unternehmens, die offensichtlich keine Zukunftsangst aufgrund des Verkaufs haben. Für sie geht es nach DVZ-Recherchen künftig vorrangig darum, Trockenhäfen und regionale Drehkreuze aufzubauen sowie die Eisenbahnen zu ertüchtigen, um Binnenländer besser mit den Seehäfen zu vernetzen. In Kamerun will MSC/Bolloré innerhalb der nächsten fünf Jahre 500 Kilometer Camrail-Gleise modernisie-

L

ars Greiner hat mehr als 25 Jahre in Afrika gelebt und verfolgt den Wettlauf zwischen globalen Hafenbetreibern und Reedereien um die Kontrolle über die großen Häfen auf dem Kontinent. Als Associate Partner ist er bei HPC Hamburg Port Consulting für den Mittleren Osten und Afrika zuständig. Die Ende März vereinbarte Übernahme von Bolloré Africa Logistics durch die Schweizer Reedereigruppe MSC ist für ihn „ein strategischer Schritt, der MSC unter die Top 3 der Betreiber auf dem Kontinent bringt“. Der Deal betrifft Konzessionen für 16 Container-, 7 RoRo- und 35 Inland-Terminals sowie die drei Bahngesellschaften Sitarail, Camrail und Benirail.

„AP Moller und Bolloré haben über Jahre den privatisierten Hafensektor auf dem Kontinent dominiert, aber die jüngsten Aktivitäten von DP World haben dies infrage gestellt“, sagt Greiner. Anfang Januar 2022 legten Vertreter von DP World und Senegals Regierung den Grundstein für einen neuen Hafen in Ndayane, rund 50 Kilometer von Dakar, wo die Dubai schon ein Containerterminal betreiben. Für über eine Milliarde US-Dollar sollen hochmoderne Hafinfrastruktur für die weltgrößten Containerschiffe sowie ein multimodales Verkehrs-, Logistik- und Industriezentrum entstehen.