



Akwaaba
Herzlich Willkommen

Afrikaforum

Bayern 2024

Workshop III: Handel und Logistik



In Kooperation mit:

Bayerische Staatskanzlei



Bayerisches Staatsministerium für
Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie



vbw

Die bayerische
Wirtschaft



Akwaaba
Herzlich Willkommen

- **Ulrich Binkert**, Afrika/Nahost,
Germany Trade and Invest (gtai)
- **Florian Fiegenbaum**
Senior Sales Manager Intertek Government &
Trade Services
Intertek Caleb Brett Germany GmbH
- **Helena Pfarr**
National Sea Logistics Route Development
Manager, Kühne + Nagel (AG & Co.)KG

Afrikaforum

Bayern 2024

Workshop III: Handel und Logistik

Moderation:
Christian Hartmann
IHK Nürnberg für Mittelfranken

KONFORMITÄTSPROGRAMME IN AFRIKA

Florian Fiegenbaum

20. Juni 2024, Afrikaforum Bayern, München

AGENDA

1

Intertek Government & Trade Services

2

Konformitätsprogramme in Afrika

3

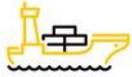
Zertifizierungsprozess: ein Beispiel für Mosambik





INTERTEK GOVERNMENT & TRADE SERVICES

UNSERE GESCHICHTE



CALEB
BRETT 1885

Caleb Brett gründet ein Unternehmen für Inspektionen und Frachtzertifizierung in Groß Britannien



DANIEL
1911 **MOODY**

Virginius Daniel Moody gründet das Unternehmen Moody Engineering für Bau- und Ingenieurprojekte in den USA, das sich später auf die Prüfung und Zertifizierung von Öl- und Gasanlagen verlegt.

intertek
Total Quality. Assured.



THOMAS
1896 **EDISON**

Thomas Edison gründet das „Lamp Testing Bureau“ in den USA (aus dem später die Electrical Testing Laboratories oder ETL werden - eine Marke, die Intertek noch heute verwendet)



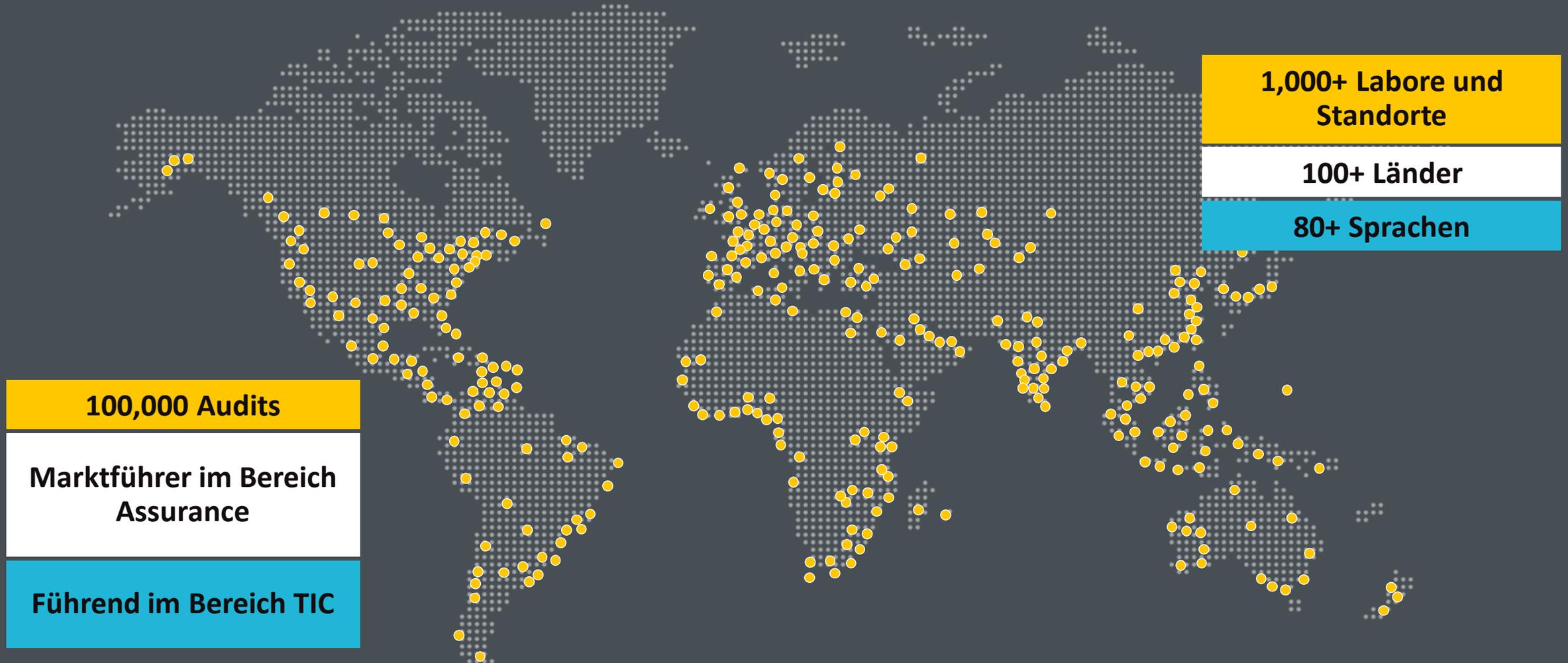
INTERTEK
MOODY 2011

Seit 2011 bündeln Intertek und Moody ihre Kräfte

UNSER GLOBALES NETZWERK UND UNSER SERVICE



Globales ATIC Business mit über 40,000 Beschäftigten



TIEFE UND BREITE UNSERER DIENSTLEISTUNGEN: *GLOBAL*



UNSERE SEKTOREN

Products	
Trade	
Resources	



UNSER SERVICE

Assurance 	Testing
Inspection 	Certification intertek

29 “Business Lines” arbeiten stetig daran, den täglichen Bedürfnissen unserer Kunden Gerecht zu werden!

KONFORMITÄTSPROGRAMME IN AFRIKA



GTS GLOBALE MÄRKTE



Konformitätsprogramme

- Saudi-Arabien
- SFDA - Food & Cosmetics
- Marokko
- Mosambik
- Kuwait
- Uganda
- Algerien
- Ghana
- Katar
- Botswana
- Ägypten
- Kurdistan (GTS Exklusiv)
- Iraq
- Tansania
- EAC Region
- Libyen
- Elfenbeinküste
- Kamerun
- Gabun
- Äthiopien

Andere Programme

- Bangladesch (Q&Q)
- Ecuador (Abgeschirmte kommerzielle Programme)
- Philippinen (Bulk & Break Bulk Programm)



**GLOBALER MARKTFÜHRER
FÜR DIE ZERTIFIZIERUNG**

6 IGOs
**Importer & Government
Offices**

31 CSCs
Customer Service Centres

WAS IST EIN KONFORMITÄTSPROGRAMM (CONFORMITY ASSESSMENT PROGRAMME)?

- Ein Konformitätsprogramm umfasst die Überprüfung von Sendungen, um sicherzustellen, dass Produkte den entsprechenden nationalen und internationalen Standards entsprechen.



- Der Exporteur ist verpflichtet, ein Konformitätszertifikat bereit zu stellen, das für die Zollabfertigung zwingend erforderlich ist

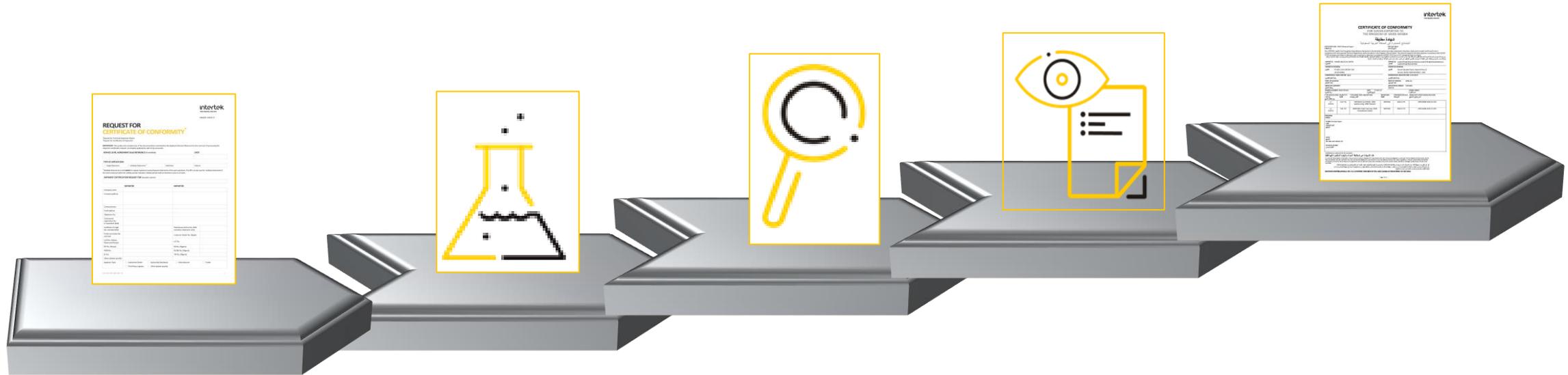


ZIELE UND VORTEILE DER KONFORMITÄTSPROGRAMME

- Verhinderung der Einfuhr von minderwertigen und gefälschten Produkten
- Förderung und Schutz der Verbraucher und der Interessen der Importeure
- Unterstützung lokaler Produzenten gegen unlauteren Wettbewerb
- Erleichterung der Zollabfertigung von Waren
- Vermeidung der Zerstörung minderwertiger importierter Waren bei Ankunft im Land, da dies sowohl Kosten verursacht als auch umweltschädlich ist
- kostspielige Verzögerungen an den Häfen/Grenzen und die Zurückweisung von Sendungen soll vermieden werden.



PROZESS DES KONFORMITÄTSPROGRAMMS



Beantragung
durch den
Kunden (i.d.R.
Expporteur)

1

Durchführung der
Produktprüfung;
Durchsicht und
Beurteilung des
Prüfberichts

2

Durchführung der
Inspektion;
Beurteilung des
Inspektions-
berichts

3

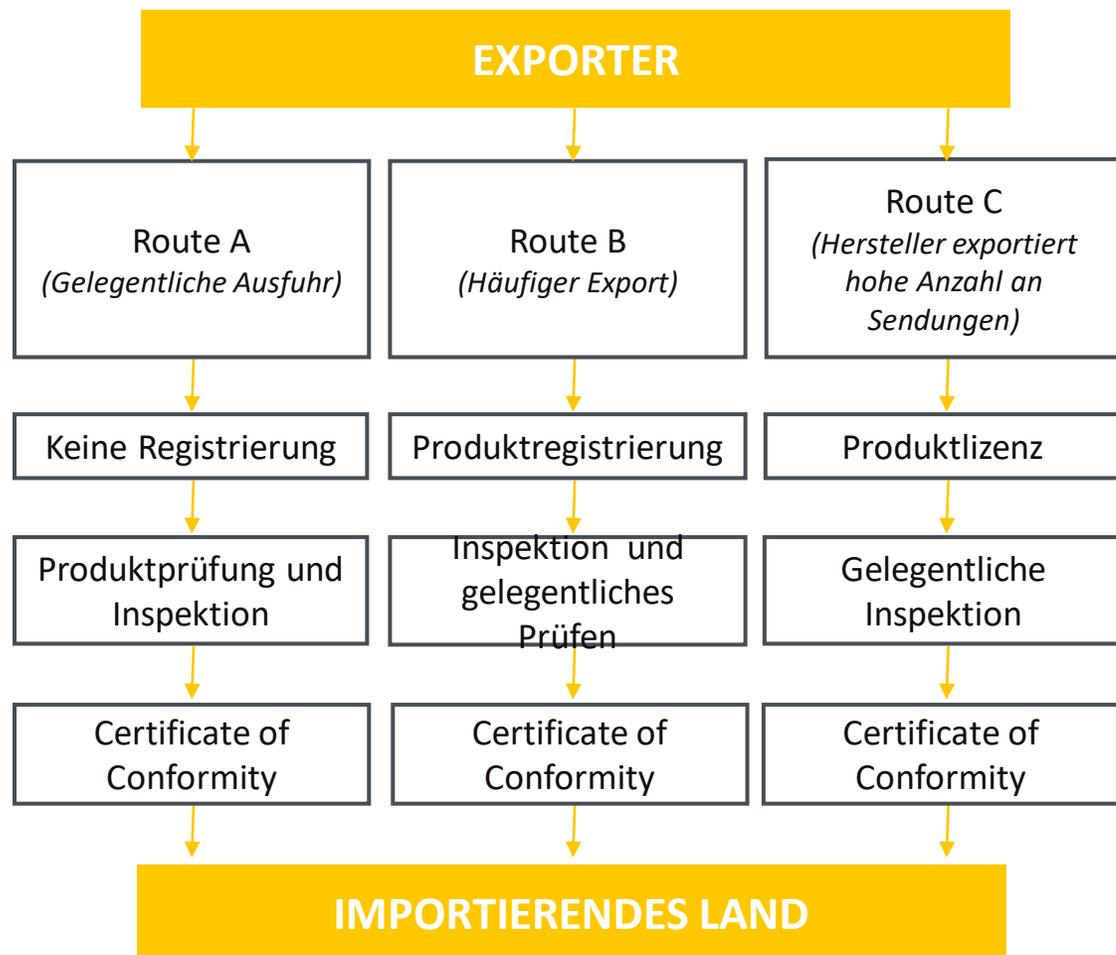
Technische
Durchsicht aller
Dokumente
& Entscheidung
für Zertifizierung

4

Erstellung des CoC/NCR
(Certificate of
Conformity / Non
Conformity Report)

5

WIE FUNKTIONIERT EIN KONFORMITÄTSPROGRAMM?





ERFAHRUNGEN MIT KONFORMITÄTSPROGRAMMEN

Gesamtzahl der seit Beginn des Konformitätsprogramms im Jahr 1995 ausgestellten Zertifikate– **3.3 Million**

Saudi Arabien 'SASO CAP - 1995 bis Dezember 2020

- **1,884,537** erstellte CoCs
- **16,376** Registrierungen und **714** Lizenzen

Kurdistan CBCA - 2017 bis Dezember 2023

- **135702** erstellte CoCs
- **387** Registrierungen und **68** Lizenzen

Uganda PVoC - 2010 bis Dezember 2023

- **65913** erstellte CoCs
- **300** Registrierungen und **45** Lizenzen

Andere Konformitätsprogramme: Algerien, Kamerun, Botswana, Ägypten, Gabun, Ghana, Marokko, Elfenbeinküste, Tansania, Mosambik



DER ZERTIFIZIERUNGSPROZESS: EIN BEISPIEL FÜR MOSAMBIK



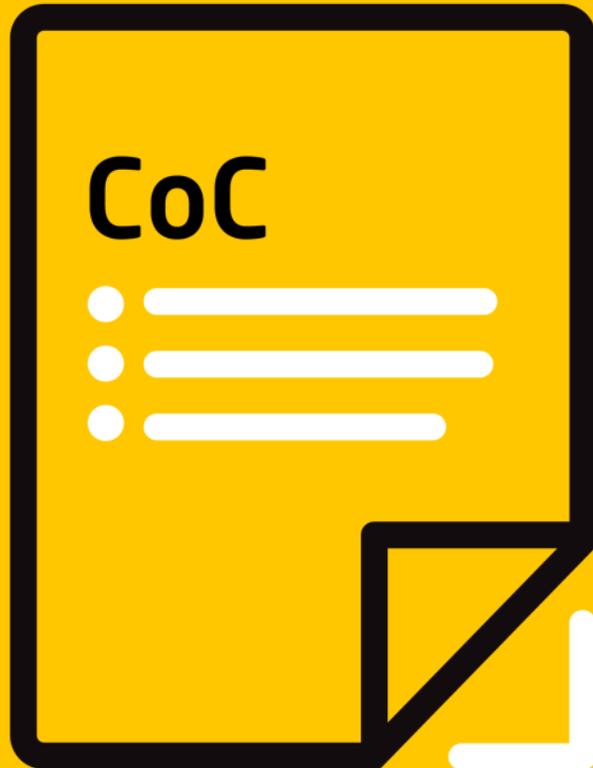


DIE STANDARDISIERENDE BEHÖRDE **INNOQ**

INNOQ, IP ist eine Abkürzung für “Instituto Nacional de Normalização e Qualidade” - IP (INNOQ, IP).

INNOQ ist die Normenorganisation Mosambiks, die das Konformitätsbewertungsprogramm (CAP) für Ausfuhren nach Mosambik umgesetzt hat.

Intertek wurde für die Zertifizierung akkreditiert



DIE REGULIERTEN PRODUKTE



Gruppe I	Spielzeug, Sport- und Fitnessgeräte	Gruppe XI	Produkte zum Thema Schutz und Sicherheit
Gruppe II	Elektrische Geräte	Gruppe XII	Kunst, Kunsthandwerk und verwandte Produkte
Gruppe III	Automotive und verwandte Produkte	Gruppe XIII	Lebensmittel und verwandte Produkte
Gruppe IV	Kosmetik und Hygienepunkte	Gruppe XVI	Mineralien, Rohstoffe und Chemikalien
Gruppe V	Baumaterialien	Gruppe XVII	Optische Geräte, Komponenten und Systeme
Gruppe VI	Mechanische Systeme, Geräte und Werkzeuge	Gruppe XVIII	Glas und keramische Produkte
Gruppe VII	Textilien, Leder, Kunststoff, Gummi und verwandte Produkte	Gruppe XIX	Messgeräte (mechanische, elektrische und nicht-elektrische)
Gruppe VIII	Möbel und andere Holzprodukte	Gruppe XX	Tabak, Tabakerzeugnisse und zugehörige Ausrüstung
Gruppe IX	Küchenutensilien, Geschirr und verwandte Produkte	Gruppe XXII	Gebrauchte Produkte
Gruppe X	Papier, Schreibwaren und verwandte Produkte		

VON DER ZERTIFIZIERUNG AUSGENOMMENE PRODUKTE



- Sendungen mit einem deklarierten FOB-Wert von **weniger als 2000 \$** sind von der Zertifizierung befreit, **ausgenommen Gebrauchtfahrzeuge**.
- Gold und andere Edelmetalle; Edelsteine
- Wiedergewonnene Metalle
- Sprengstoffe, Waffen, Munition und sonstiges Kriegsmaterial, das für die nationalen Streitkräfte und andere Kräfte der öffentlichen Ordnung bestimmt ist
- Lebende Tiere
- Frische oder gekühlte Erbsen, frisches Gemüse und Obst; Pflanzen und Erzeugnisse der Blumenzucht
- Filme und entwickelte Filme
- Zeitungen und Zeitschriften, Briefmarken, Briefköpfe, Banknoten, Scheckbücher, Pässe
- Persönliche Gegenstände und Haushaltswaren; Persönliche Geschenke
- Postpakete
- Rohöl
- Kommerzielle Muster
- Waren für diplomatische und konsularische Vertretungen oder internationale Organisationen, die für deren offizielle Zwecke eingeführt werden
- Lokale Produkte oder Kunsthandwerk mit gemeinschaftlichem Ursprung.

DOKUMENTENKONTROLLE & INSPEKTION



- Intertek prüft, ob die zu zertifizierenden Produkte in Mosambik reguliert sind
- Intertek verifiziert die Prüfberichte:
 - Alter des PBs
 - Labor, welches den PB erstellt hat (ISO 17025)
 - Ggfs. Ablaufdatum
 - Standard im PB für das Produkt (bei Batterien: IEC 60080-1 oder IEC 61427-1 oder IEC 61952-1/2 oder IEC 60896-22)
- Inspektion wird veranlasst und durchgeführt
 - Inspekteur überprüft die Identität, Quantität und äußere Unversehrtheit der Ware.
 - Inspekteur ermittelt, ob die Markierungsvorschriften eingehalten wurden



MARKIERUNGSANFORDERUNGEN



- Eine der Sprachen für die Anweisungen und Kennzeichnung auf der Produktverpackung muss die portugiesische Sprache sein.
- Andere Sprachen dürfen auf dem Label mit aufgeführt werden
- Das Produkt muss mit dem Herkunftsland markiert sein
- Produktspezifische Anforderungen, wie z.B.
- Model Nummern, Markenname, Batch/Lotnummern

AUSSTELLUNG COC



- Nach erfolgreicher Inspektion und Dokumentenverifizierung reicht der Exporteur die finalen Unterlagen ein:
 - Handelsrechnung
 - Evtl. Transportdokumente (BL, AWB etc.)
- COC wird erstellt
- (bei einem negativen Befund wird ein NCR (Non Conformity Report) erstellt!)



VORTEILE ROUTE B / C



- Konformitätsprüfung schon vor dem Sendungsversand
- Günstigere Sendungszertifizierung
- Deutlich weniger Inspektionen
- Insgesamt schnellerer Sendungszertifizierungsprozess

KONTAKT:

Florian Fiegenbaum, Senior Sales Manager GTS

 + 49 40 558 225 008

 Florian.fiegenbaum@intertek.com

 intertek.com/government



intertek

Total Quality. Assured.

Die Logistik und Seefracht von und nach Afrika

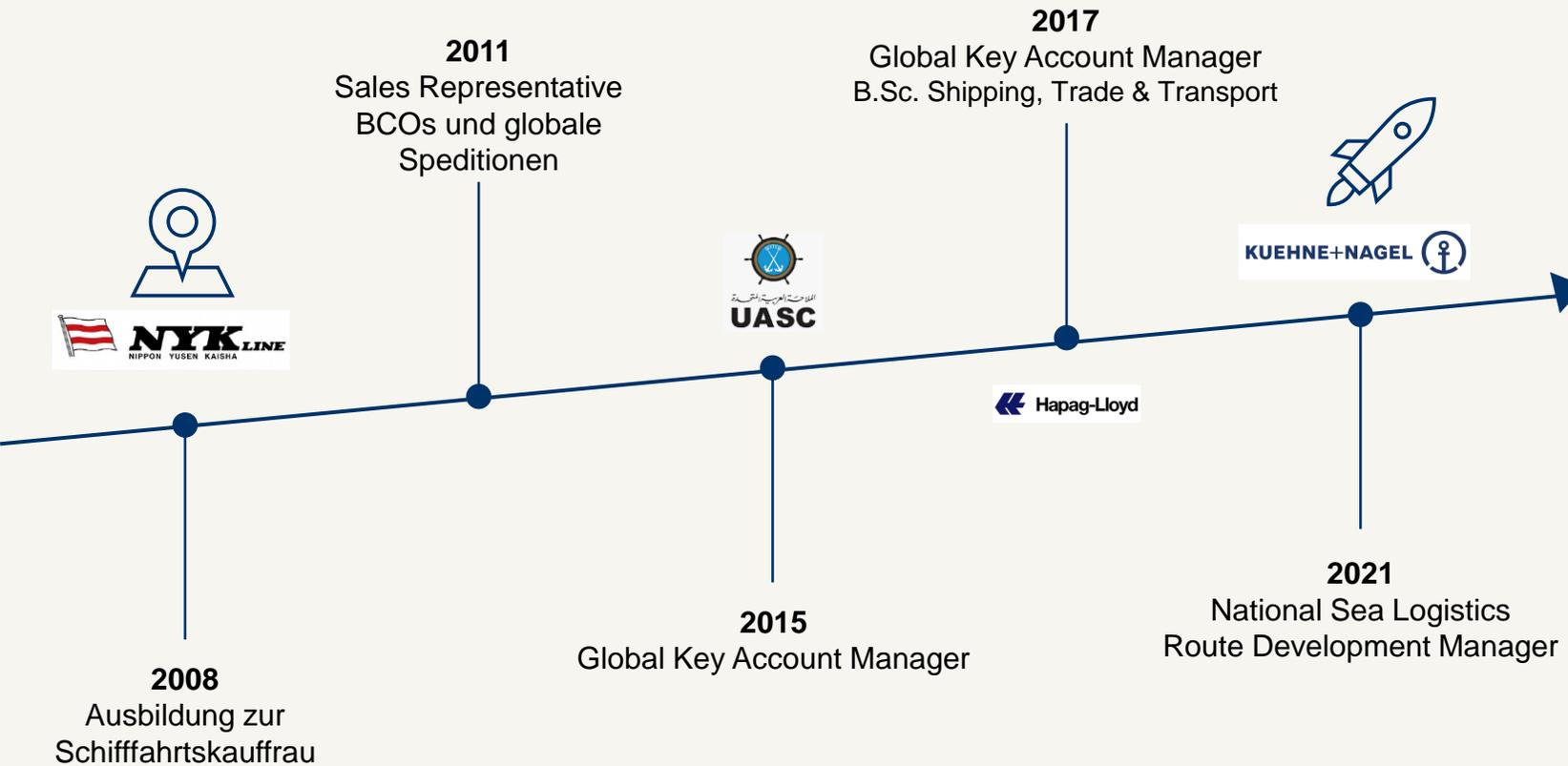
München, 20.06.2024

Helena Pfarr





15+ Jahre Erfahrung in der Schifffahrts- und Logistikbranche



Kommen Sie mit auf eine Reise nach Afrika

KUEHNE+NAGEL 



 **Kühne+Nagel**

 **Globale Seefrachtlage**

 **Afrika Set-Up**

 **Afrikas Besonderheiten,
Herausforderungen & Chancen**

 **Fragen & offener Austausch**



Kühne+Nagel

KUEHNE+NAGEL 



1890

Gründung in Bremen

81.000+

Logistik- und Supply
Chain Spezialisten

12.000+

Seefrachtspezialisten
in 400+ Customer
Care Locations

1300

Büros weltweit

Nr. 1

Seefracht und
Luftfracht Spediteur
global

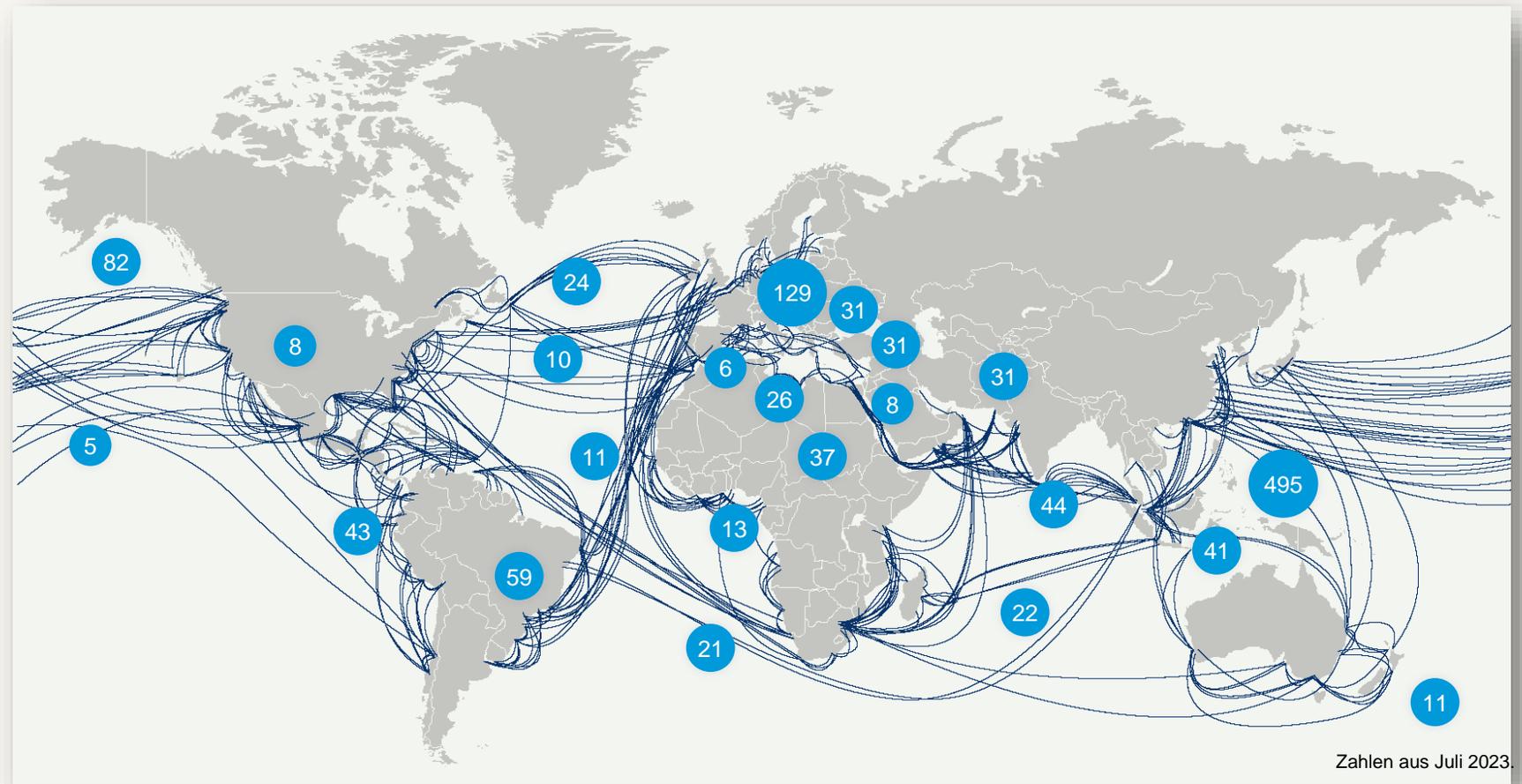
100

Länder verbunden
durch unser globales
Netzwerk

Kühne+Nagel

Unser globales Netzwerk

Wöchentliche globale Seefracht- Services



Hauptsitz in Bremen
13.000+ Mitarbeitende in Deutschland
1.100 in der Seefracht

Operational Care Centre (OCC)

Operational Excellence

- Reederei- und Kontraktverhandlungen
- Volumensteuerung
- Operativer Buchungsprozess der Sendungen beim Reeder
- Export & Import Dokumentation
- Rechnungsprüfung

Customer Care Location (CCL)

Customer Excellence

- Customer Service
- Schiffsinstruktionen + Preise
- Statistiken, Reporte
- Implementierung von Neukunden
- Betreuung durch Verkauf und Business Development



Globale Seefrachtlage



Globale Seefrachtlage

- **Globale Kapazitätsengpässe bedingt durch geopolitische Spannungen**



- **Verschiebungen von Schiffen in andere Services**



- **Equipment-Imbalance**

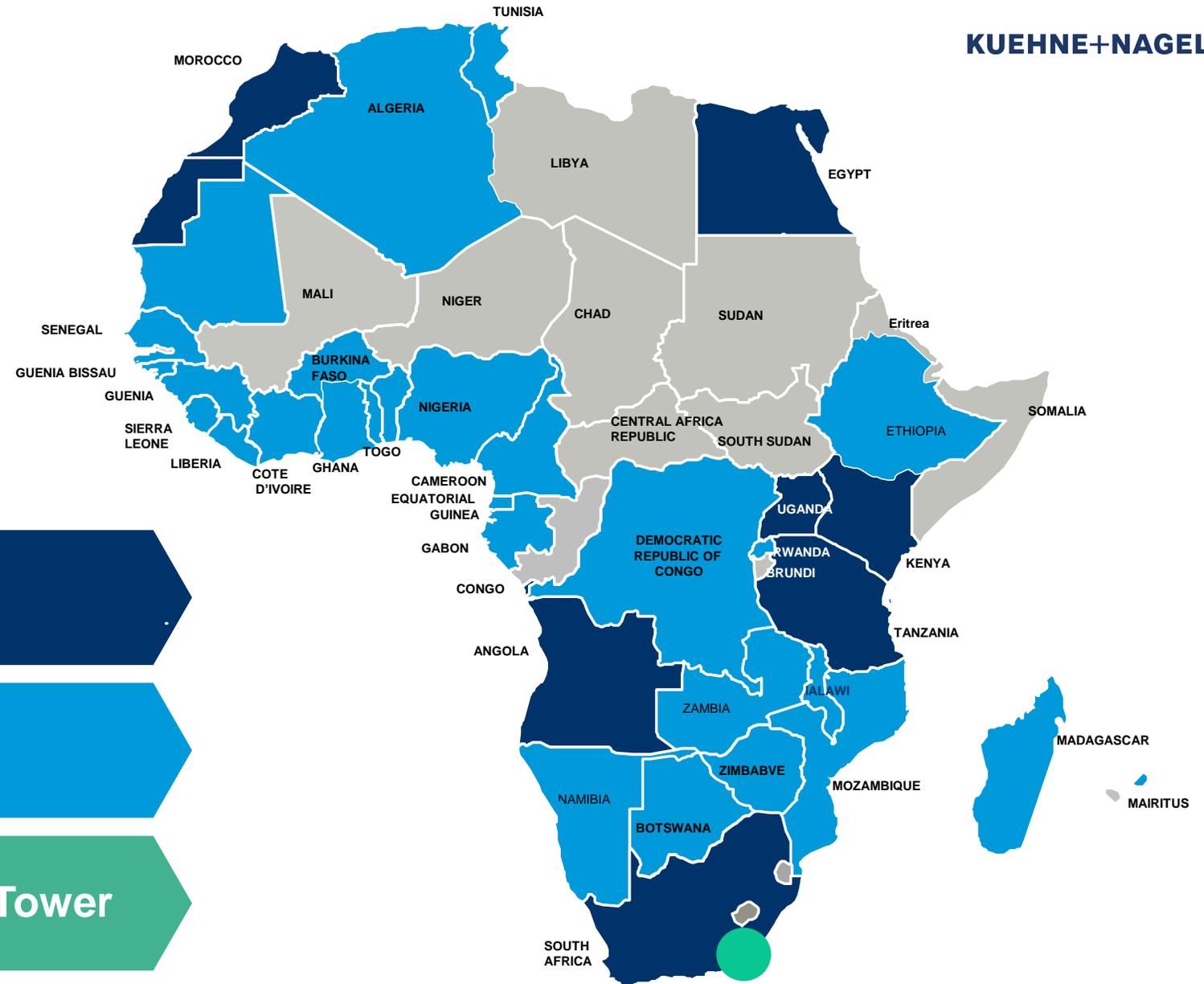


Afrika Set-Up



KUEHNE+NAGEL 

Afrika Set-Up



8 Büros

32 Partnerländer

1 Africa Control Tower

Afrikas Besonderheiten, Herausforderungen & Chancen



Afrikas Besonderheiten, Herausforderungen & Chancen

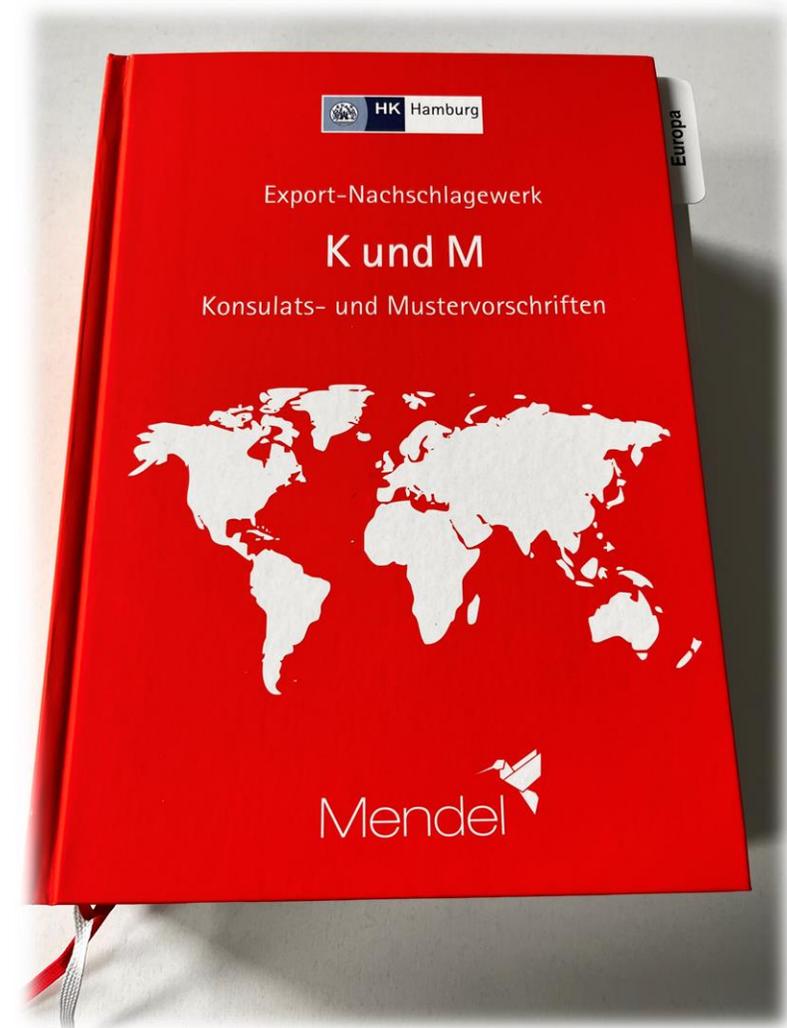
Importlizenz

- Empfänger für die Beantragung in der Pflicht
- Antragstellung bei den Behörden, ob ein Produkt importiert werden darf

- Was bedeutet das für den Versender?
 - Vorab Rechnung erstellen
 - Vorbereitung der benötigten Dokumente

Konsulats- und Mustervorschriften

- Das Handbuch, das bei jedem auf dem Schreibtisch liegen sollte
- Alle Details bei der IHK erhältlich



Afrikas Besonderheiten, Herausforderungen & Chancen

Dokumente für Seefrachtendungen

- Auftragsübersicht
 - inkl. B/L Instruktionen
- Handelsrechnung
- Packliste
- Bei Gefahrgut: Containerpackzertifikat



Waiver

- BSC/BESC (*Bordereau de Suivi des Cargaisons*) / CTN/ECTN (*Cargo Tracking Note*)
- Voravis - für einige Länder zwingend
- Erstellung & Genehmigung vor Schiffsankunft
 - Nötige Dokumente für Erstellung individuell je Empfangsland
- Ohne Waiver keine Verzollung am Empfangshafen
 - Extrakosten, Strafen, Verzögerungen der Auslieferung
- Versender muss dem Empfänger den Waiver zur Verfügung stellen
- Vorschriften individuell gemäß Empfangsland
- Die Erstellung kann durch Kühne+Nagel organisiert werden

Afrikas Besonderheiten, Herausforderungen & Chancen



Beispielverladung nach Niger über Benin

Destination Niamey in Transit über Cotonou

Benin – finale Destination oder Transit

- Waiver: ja (*Bestätigung fünf Tage nach Abfahrt*)
- Zertifikatsnummer muss nicht im Bill of Lading vermerkt sein

- Erforderliche Dokumente für Erstellung:
 - Kopie des Bill of Ladings
 - Handelsrechnung mit separat ausgewiesenem FOB-Warenwert und Seefrachtkosten und ggf. Kosten der Transportversicherung (*je nach Incoterm*)
 - ABD (*Ausfuhrbegleitdokument*)
 - Packliste
 - Export-Zolldokument
 - Grey Card / Pink Slip (*proof of ownership*) for vehicles

Niger – finale Destination

- Waiver: ja
- Zertifikatsnummer muss im Bill of Lading vermerkt sein

- Erforderliche Dokumente für Erstellung:
 - Kopie des Bill of Ladings
 - Handelsrechnung mit separat ausgewiesenem FOB-Warenwert und Seefrachtkosten und ggf. Kosten der Transportversicherung (*je nach Incoterm*)
 - ABD (*Ausfuhrbegleitdokument*)
 - Ursprungsland
 - Incoterm-Bezeichnung

Afrikas Besonderheiten, Herausforderungen & Chancen

Beispielverladung nach Niger über Benin Destination Niamey in Transit über Cotonou



Afrikas Besonderheiten, Herausforderungen & Chancen

Herausforderungen

- **Bürokratie** und **Regelkonformität**
- Unzureichende **Infrastruktur**
- Schwierige geografische Bedingungen – **Klimawandel**
- **Geopolitische** Spannungen

Chancen

- Durch **Urbanisierung** werden bis 2025 12 Megastädte entstehen (+10 Mio. Einwohner)
- Große Investitionsprojekte in **Terminals** und **Infrastruktur**
- Vermehrt **demokratische Entwicklungen** in afrikanischen Ländern zu beobachten

Danke!

**Fragen &
offener Austausch**



Inspire. Empower. Deliver.



TRANSPORT & LOGISTIK IN AFRIKA

Afrikaforum Bayern, München

20.06.2024

Ulrich Binkert
Bereich Afrika/Nahost
www.gtai.com





Transport & Logistik in Afrika

Agenda

1.1 Afrikas Logistik schlecht bewertet	3
1.2 Transport/Logistik: herausfordernd	4
2.1 Fliegen nach/in Afrika mit Hürden	5
2.2 Seehäfen im Abseits	8
2.3 Eisenbahnnetz; Lobito/Tazara	10
2.4 Straßen mit Defiziten	14
3.1 Marokko hat Erfolge / als Sprungbrett für Westafrika	16
3.2 Westafrika/Nigeria: schwierig / Lekki als “Game Changer?”	18
3.3 Äthiopien top/flop / Horn von Afrika und die Politik	20

Afrikas Logistik schlecht bewertet

Logistics Performance Index

<i>Land</i>	<i>Rang 2023 (139 Länder)</i>	<i>Rang 2018 (160 Länder)</i>
Singapur	1	
Deutschland	4	
Südafrika	19	
Botswana, Ägypten	57	
Dschibuti	79	
Nigeria	88	
Marokko		109
Äthiopien		131
Angola	134	
Kamerun	134	
Haiti	134	
Somalia	137	
Afghanistan	138	
Libyen	138	



2018

Quelle: Weltbank

Transport/Logistik: herausfordernd

Schlechte Transport-Infrastruktur

Fehlende Investitionen

Fehlende/unterschiedliche
Regulierung

- Schwächen in der Verwaltung

Fliegen nach/in Afrika mit Hürden I

International lückenhaft
angeschlossen

- z.B. kaum Amerika-Direktverbindungen

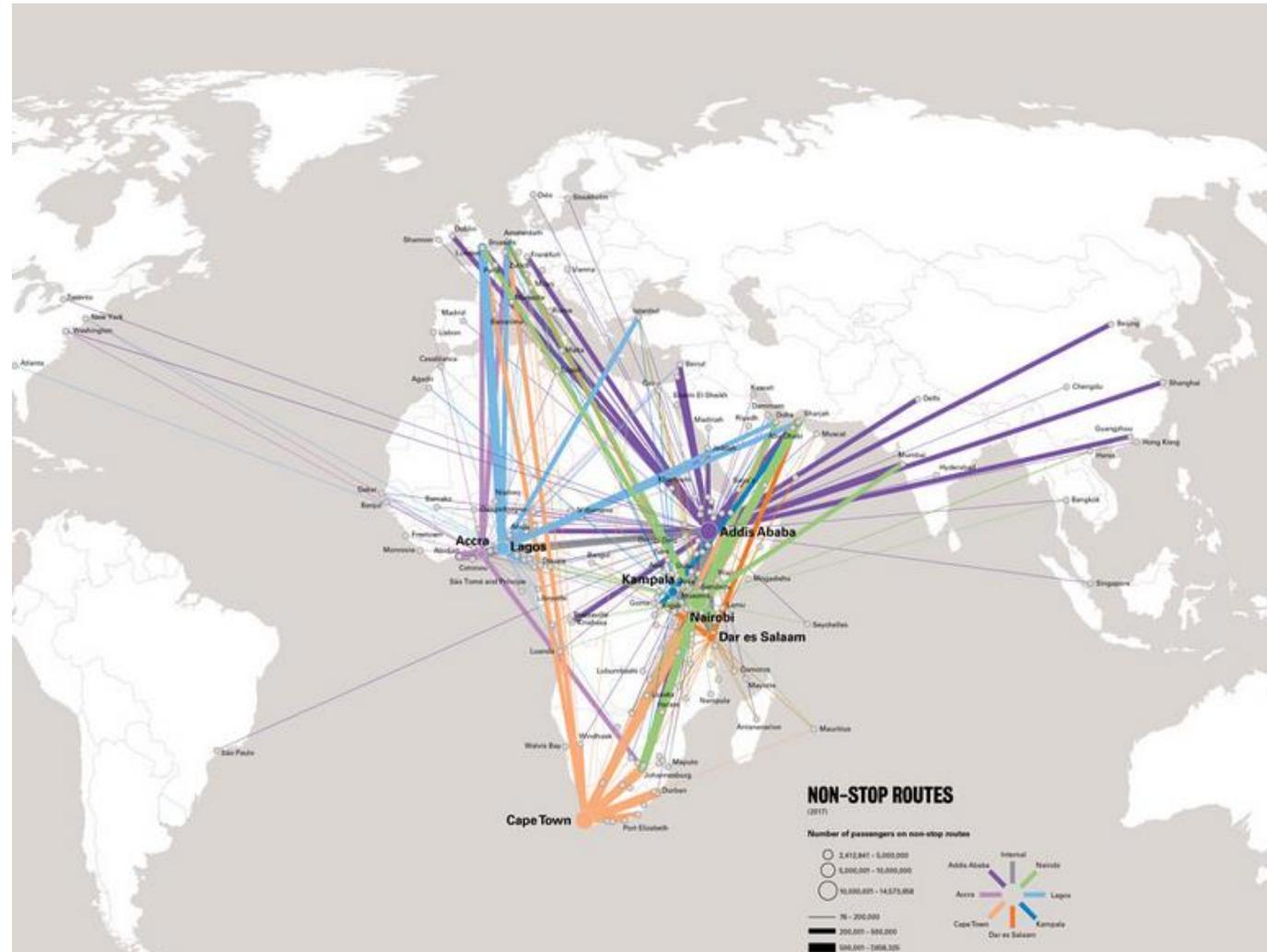
Wenige innerafr. Verbindungen

→ Umwege

Flughäfen, Flugzeuge mangelhaft

Fluggesellschaften unsicher

- schwarze Liste der EU-Kommission
dominiert von Airlines aus Afrika



Non-Stop-Routes, Daten von 2017; Quelle: <https://urbannext.net/flight-patterns>

Fliegen nach/in Afrika mit Hürden II

<i>Von</i>	<i>Zwischenstopps</i>	<i>nach</i>
	Istanbul	
	Kairo	
	Doha, Paris	
	Addis Abeba	
Lagos	Casablanca, Paris	Algier
	Paris	
	Kigali, Paris	
	London, Paris	
	...	

Quelle: <https://www.trip.com/flights/-to-/tickets-los-alg?dcity=los&acity=alg&ddate=2024-06-19&rdate=2024-06-22&flighttype=ow&class=y&lowpricesource=searchform&quantity=1&searchboxarg=t&sort=price>, Juni 2024

Flughafen Lubumbashi/DR Kongo; Foto: Michael Monnerjahn, Juni 2024

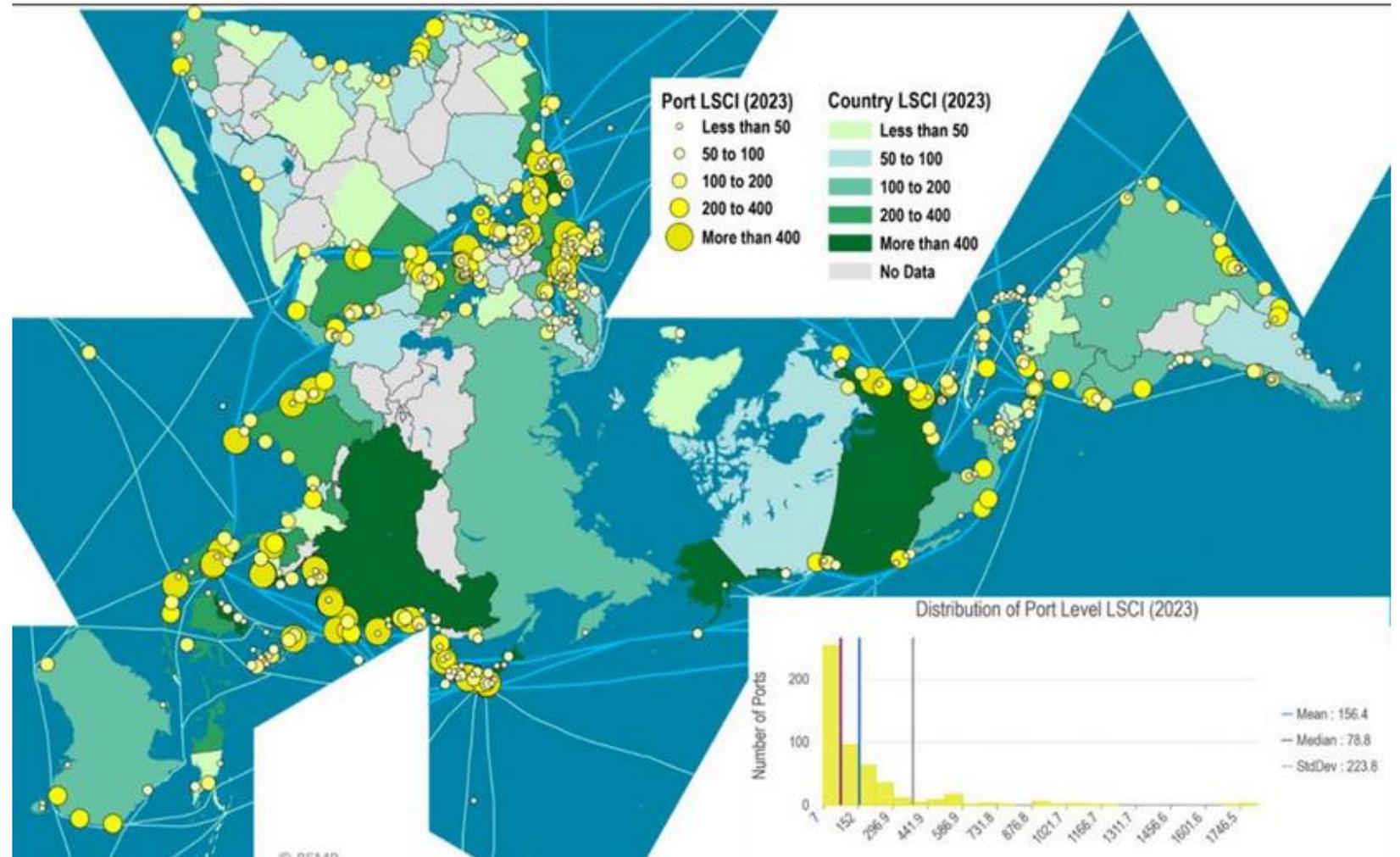
Seehäfen – Afrika im Abseits

Häfen international
schlecht angebunden

Häfen im
internationalen
Vergleich klein

*Der Liner Shipping Connectivity Index (LSCI): Grad der Integration eines Landes in die weltweiten Linienschiffahrtsnetze.
Quelle: UNCTAD*

Map: Country and Port Level Liner Shipping Connectivity Index



Eisenbahnnetz nicht leistungsfähig

Bahnen: weitmaschig und oft schlecht
Strecken folgen oft der „Kolonial“-Logik

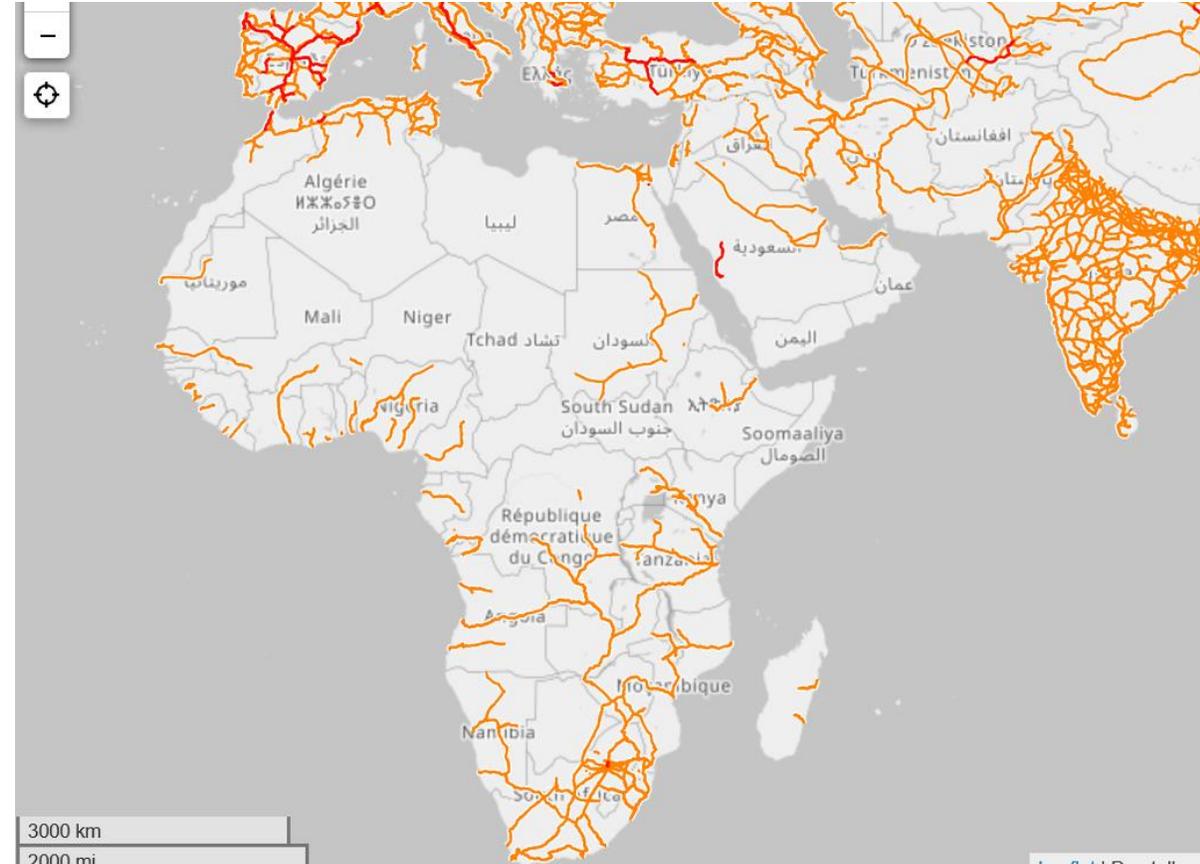
- zum Abtransport von Rohstoffen zur Küste
- -Idee (TARC): Bahnen entlang der Küste zwischen Zentren

Bau/Ausbau oft zu teuer

- Beispiel: Nigeria
- Bahnen lohnen nur gesamtwirtschaftlich

Neue Bahnen oft durch China gebaut

- Kenia, Äthiopien: schlechte Nutzung, hohe Verschuldung



Quelle: www.openrailwaymap.org

Bahnen Lobito/Tazara im zentralen Afrika

Kupfer-Transport aus Südkongo/Sambia

- bisher per Lkw v.a. nach Durban/Südafrika
- Ende 2023: 1. Bahntransport nach Lobito/Angola
- ist ~2/3 kürzer

Lobito-„Bahnkorridor“ mit Lücken

- Konzession (seit 2023) Lobito - Kolwezi (DRC)
- Zustand ok (Angola) bis teils unbefahrbar (DRC)
- hohe Investitionen in Angola, nicht in Lücken
- ➔ keine durchg. Ost-West-Verbindung
- Tazara-Bahn im Osten schafft keinen Güterverkehr
- China mit Ausbauplan (Anfang 2024)

Ost-West-Eisenbahnen im zentralen Afrika

Betreiber

 Lobito Atlantic Railway (Trafigura, Mota-Engil, Vecturis)	 SNCC (Société Nationale des Chemins de fer du Congo)	 Tanzania Zambia Railway Authority	 Zambia Railways
---	--	---	---



Hauptverkehrsträger Straße mit Defiziten

80-90% der Güter auf Straßen transportiert

- Staus vor den Häfen, „zu viele Lkws“

Straßennetz mit vielen Lücken

Lkws fahren nachts selten

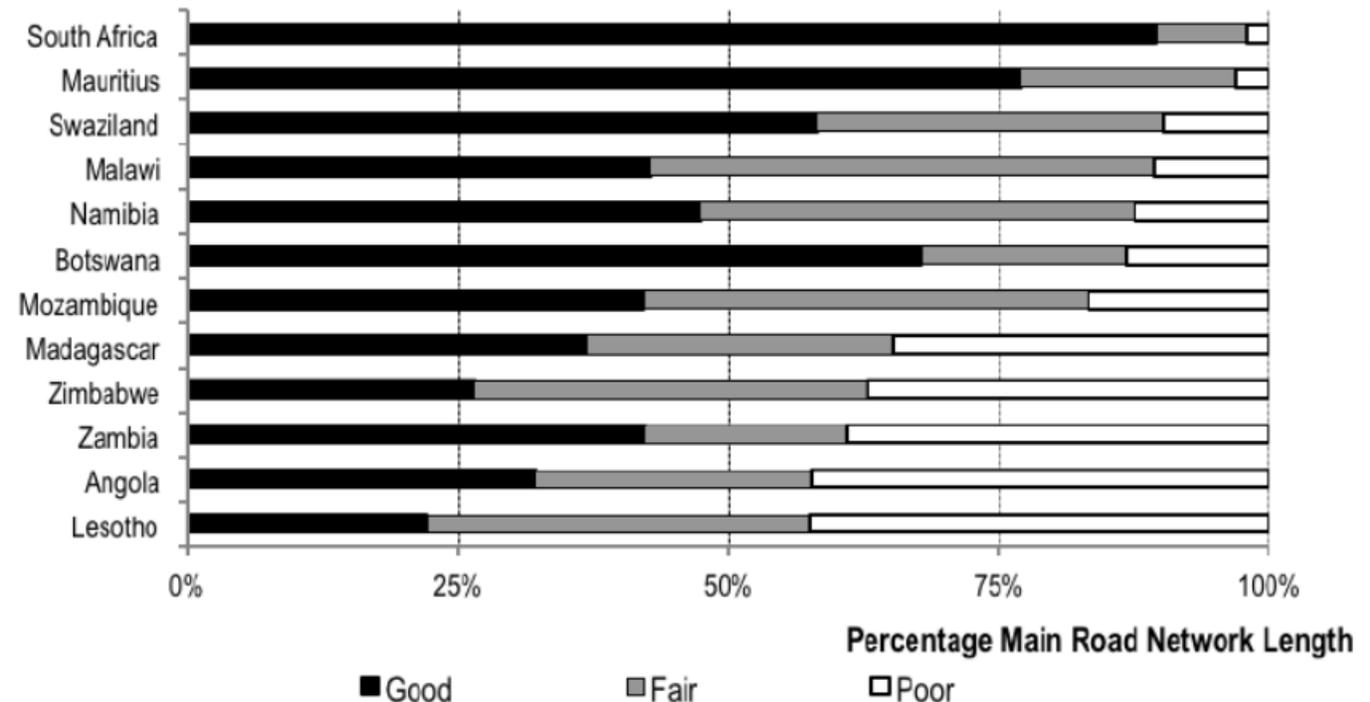
- Unsicherheit, schlechte Fahrbahn

Regenzeit teils als Problem

- Südsudan, Ostkongo, ...

Straßen insgesamt schlecht

(Publikation von 2011)



Main road network conditions in southern Sub-Saharan Africa

Quelle: https://www.researchgate.net/figure/Main-road-network-conditions-in-southern-Sub-Saharan-Africa_fig3_228304265

Marokko hat Erfolge

Hafen Tanger Med: rasantes Wachstum

- Container: größter Mittelmeer-Hafen, weltweit unter Top-20
- 2023 in Mio. TEU: 8,6 > Hamburg (7,7) > Bremerhaven (4,2)
- 2024 wird Kapazität knapp
- „wickelt mehr als 40% des Umschlagsverkehrs nach Afrika ab“
- im/um den Hafen: viel Industrie (Kfz u.a.), Freizonen
- viele deutsche KMU nutzen die gute Infrastruktur
- SCS – Stahlschmidt Cable Systems (Kfz-Teile) – beliefert v.a. OEMs in Europa

Container Port Performance Index 2022 *)

<i>Rang</i>	<i>Hafen</i>
1	Yangshan
4	Tanger-Mediterranean
10	Port Said (Ägypten)
26	Dschibuti
60	Bremerhaven
328	Hamburg

**) comparable assessment of performance, based on vessel time in port
Quelle: Weltbank*

Marokko als Sprungbrett für Westafrika

Fa. Abicor Binzel bei Gießen (Schweißtechnik, 1.300 Mitarbeiter weltweit), Feb 2023:

- „Werden in Marokko ein Zentrallager für die Region errichten“
- „viele gute Flugverbindungen, marokkanische Banken haben in Westafrika ihre Präsenz ausgeweitet“

Infrastruktur wird weiter ausgebaut

- Häfen: Dakhla Atlantique Port, Nador West Med Port Complex
- Bahn: Kauf von 168 Zügen für 1,4 Mrd. Euro ausgeschrieben (Nov 2023)

Westafrika/Nigeria: schwierig

Westafrika logistisch im Abseits

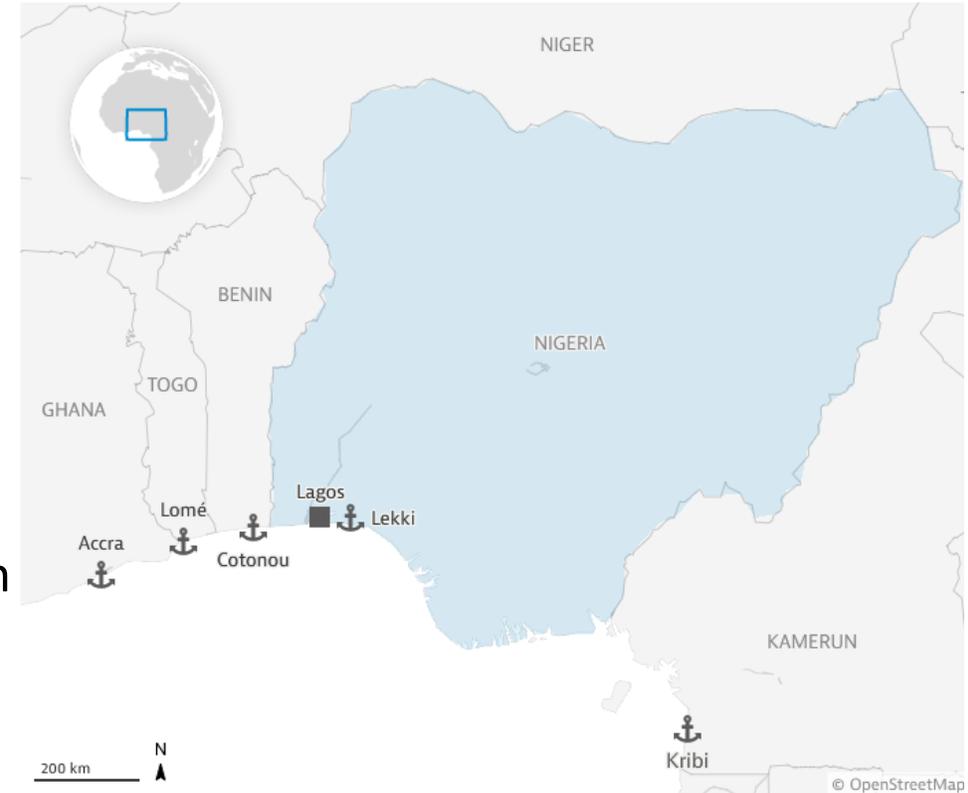
- Häfen schlecht an Welthandel angebunden
- grenzüberschreitender Handel „unheimlich kompliziert“

Nigeria: „Logistischer Albtraum“

Importe über Hafen Apapa/Tin Can Island in Lagos:

- nur kleine Schiffe wegen geringer Wassertiefe
 - Nigeria-Fracht oft per Zubringer über and. Häfen d.r Region
 - lange Wartezeiten; - Zollabfertigung: 1 Monat und mehr
 - Straßentransport nach Kano (Nordnigeria): 3-4 Tage
- ➔ Schiffsankunft bis Kano: ~ 2 Monate

Westafrika mit Häfen



Nigeria: Lekki als Game Changer?

Tiefseehafen Lekki (in Betrieb seit April 2023)

- Erbauer + Miteigner: China Harbour, Betreiber: CMAT (F)
- könnte $\frac{3}{4}$ aller Container nach/aus Nigeria abwickeln
- Landanbindung noch mangelhaft:
- 70 km von Lagos, teils 3 h Fahrt; Straßen im Ausbau; Bahnausbau in weiter Ferne
- 2 Freizonen direkt daneben: Lekki Free Zone (chinesisch), Lagos Free Zone

BASF ist in Lagos Free Zone und profitiert jetzt vom Tiefseehafen Lekki

- Single Window der Behörden: schnelle, einfache Abläufe
 - „Verzollung in der Freizone: 7-10 Tage“
 - Routen drehen sich: „Übersee-Exporte nach Ghana gehen jetzt über Nigeria“
- ➔ „2 Wochen nach Schiffsankunft ist die Ware in Kano“

Äthiopien top (Blumen) und flop (Obst)

Addis Abeba als Flug-Drehkreuz

- Ethiopian ist führende Airline in Afrika
- Frachtkapazitäten ausgebaut, auch während Corona
- Mega-Airport (100 Mio. Passagiere/a) angedacht
 - Projektumsetzung aber nicht absehbar

Blumenzucht und –export: läuft

- leistungsfähiger Flughafen als Erfolgsfaktor
- Gewächshäuser im Flughafen-Radius von 150 km
- Marktfestigung während Corona
- Konkurrenz in Kenia, Uganda im Nachteil.
„Sambia/Simbabwe scheiterten wegen fehlender Logistik“ (äthiop. Verband)

Export von Obst/Gemüse: läuft nicht

- keine Kühlkette
- Ausbau eines Logistikzentrums (Modjo) geplant
 - schon seit > 10 Jahren, -- soll jetzt vorankommen

Viele ?? vor Ausbau einer kleinteiligen Kühl-Infrastruktur

Straßen-Infrastruktur

- 20% geteert (alte Schätzungen)
- aber: Netz im rapiden Ausbau – 2022 fast dreimal so lang wie 2010

Äthiopien/Dschibuti: das Bahn-Paradox

95% von Äthiopiens seegebundenem Außenhandel gegen über Dschibuti

Äthiopien: Bahnnetz



leistungsfähige, neue Bahn Addis-Dschibuti

- Lkws: teurer, gefährlicher, langsamer, umweltbelastender
- Bahn befördert 10-15% der Fracht, könnte ~30% schaffen

Es fehlen (geringe) Investitionen

- in Übergänge, Überholstrecken u.a; maximal 50 km/h

Wettbewerb fehlt – Bahn unattraktiv

- lange de-facto-Monopson: Importe nur über ELSE

Weitere Bahnlinie (Abzweigung nach Norden)

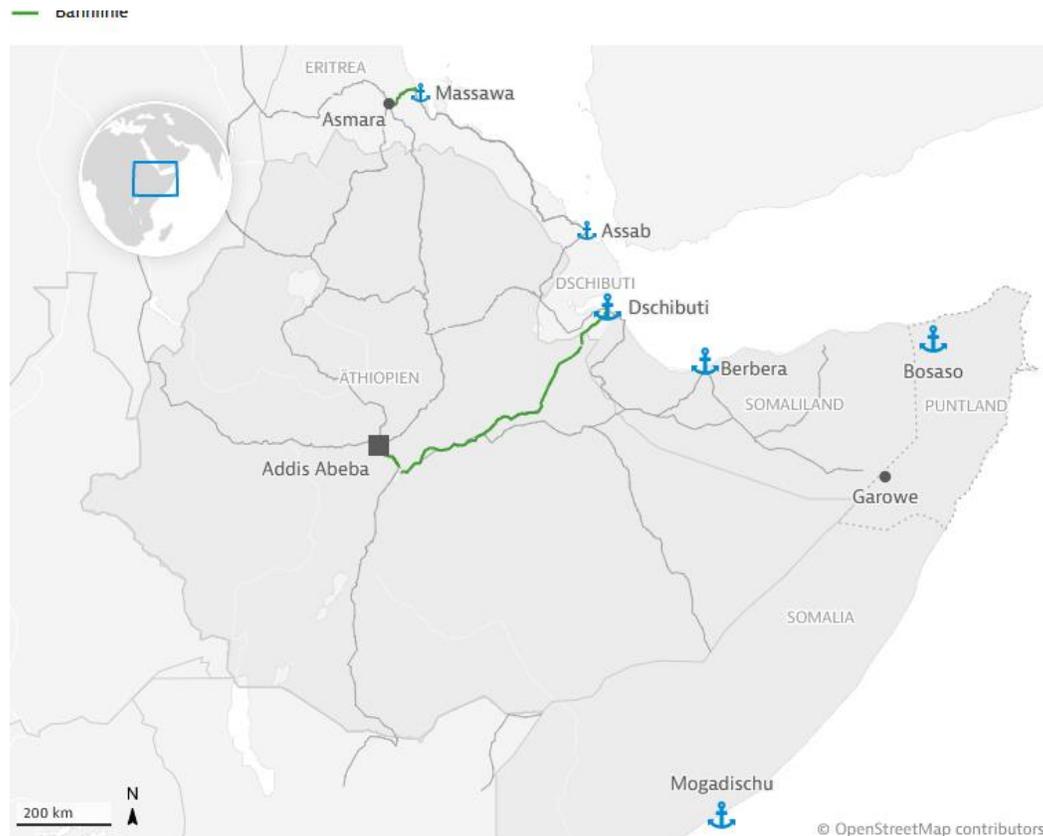
- fast fertig – aber nicht in Betrieb

- Krieg; Streitereien – Schiedsgerichtsverf. mit Yapi Merkezi

Horn von Afrika: der Faktor Politik

Früher: Eritrea als Tor zur Welt

Äthiopiens Seehandel über Assab (~70%), Massawa



Eritrea – Äthiopien: schlechte Beziehungen

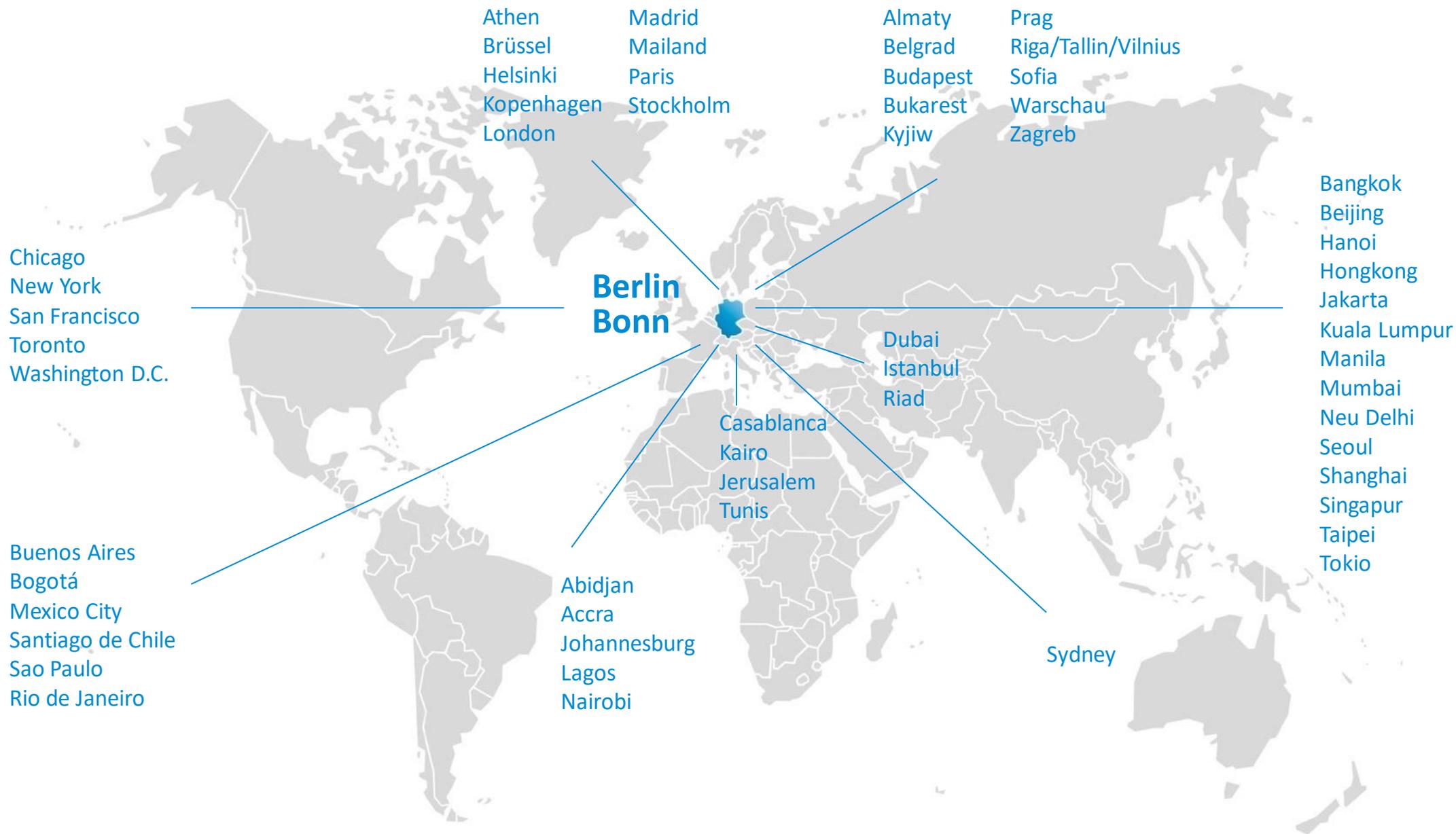
- Bürgerkrieg – Krieg - kurzes Tauwetter – weiter Feindschaft
- Äthiopien-Verkehr verlagerte sich nach Dschibuti; aktuell kein Warenverkehr über die Grenzen
- Eritreas Häfen heute: kaum Verkehr

Berbera als Alternative?

- leistungsfähiger Containerhafen von DP World (VAE)
- Straßenanbindung nach Addis ok, keine Bahn
- aber: kein Transitabkommen
- bisher kaum Verkehr

MoU Äthiopien – Somaliland Anfang 2024

- künftig mehr Umschlag von Äthiopien-Fracht in Berbera?



For more information please visit

www.gtai.com