

Bericht Wirtschaftsumfeld | Äthiopien | Konjunktur

20.11.2017

Äthiopien punktet mit neuem Eisenbahn- und Straßennetz

Ausländischer Beistand willkommen / IWF sieht Äthiopien in der Region an erster Stelle / Von Martin Böll

Nairobi (GTAI) - Äthiopien setzt alles daran, eine moderne Verkehrsinfrastruktur aufzubauen, um das Land wirtschaftlich und nachhaltig voranzubringen. Aushängeschilder sind ein neues Eisenbahnnetz, eine Stadtbahn in Addis Abeba, Autobahnen und Schnellstraßen sowie ein geplanter neuer "Riesenflughafen". Die ersten fertiggestellten Projekte sind beeindruckend. Das Nadelöhr für weitere Vorhaben ist derweil die Finanzierung. Im Klartext: Wer Aufträge haben will, sollte das Geld am besten gleich mitbringen.

Verdoppelung des Straßennetzes angestrebt

Im Rahmen seines ersten Growth and Transformation Plan (GTP; 2009/10 bis 2014/15; Finanzjahre enden jeweils am 7. Juli) konnte Äthiopien sein Fern- und Landstraßennetz um 14.800 Kilometer auf 63.600 Kilometer ausweiten. Hinzu kamen 46.810 Kilometer von befestigten, ganzjährig befahrbaren Pisten. Unter dem Strich ist das eine Verdoppelung des Straßennetzes in nur fünf Jahren. Brauchte ein Dorfbewohner früher fast vier Stunden, um eine "All-Wetter-Straße" zu erreichen, sind es heute nur noch eineinhalb Stunden.

Unter dem nachfolgenden GTP II (2015/16 bis 2019/20) will Äthiopien nun sicherstellen, dass Menschen aus allen Dörfern binnen durchschnittlich einer Dreiviertelstunde eine All-Wetterstraße erreichen können. Zu diesem Zweck soll das bestehende Straßennetz erneut verdoppelt werden - auf 220.000 Kilometer. Der Anteil der asphaltierten Straßen soll dabei von 13 Prozent auf 16 Prozent steigen.

Ambitioniertes Eisenbahnprogramm

Das zweite Transportstandbein ist ein neues Eisenbahnnetz, das einmal das ganze Land durchziehen soll und von dem sich die Regierung erhebliche Kosten- und Zeiteinsparungen beim Massengütertransport verspricht. Die größte zu nehmende Hürde ist dabei die Finanzierungsfrage. So konnte im ersten Entwicklungsplan nur die für den Außenhandel überaus wichtige Strecke zwischen der Hafenstadt im Nachbarland Dschibuti und Addis Abeba sowie eine prestigeträchtige Stadtbahn in der Hauptstadt gebaut werden.

Eisenbahnvorhaben unter GTP II

Geplanter Streckenbau	Länge in km
Mekele - Hara Gebeya	268
Hara Gebeya - Assayta	229
Assayta - Tajura Port	210
Awash - Hara Gebeya	389
Addis Abeba/Sebeta - Ejaji - Jimma - Bedele - Tepi - Dima	740

Mojo - Hawasa - Weyto - Moyale	905
Verlängerung der Stadtbahn von Addis Abeba	41
Geplante Projektstudien	
Weldiya - Wereta - Fenote Selam	500
Wereta - Metema	224
Mekele - Shire	368
Ijaji - Kumruk	460
Eteya - Ginir	248

Quelle: GTP II

Private Eisenbahngesellschaften gesucht

Alle äthiopischen Eisenbahnen werden bislang von der staatlichen Ethiopian Railways Corporation geplant, gebaut und betrieben. Dabei wurde bereits die gesetzliche Grundlage für eine Öffnung des Sektors für private Unternehmen geschaffen, die künftig eigene Eisenbahnlinien bauen und betreiben können. Als potenzieller Interessent gilt die VR China, welche die 756 Kilometer lange und nach letzter Schätzung 4,5 Milliarden US-Dollar (US\$) teure Eisenbahn zwischen Addis Abeba und Dschibuti gebaut hat. Großes Interesse an Äthiopien zeigt auch die Türkei, dessen Unternehmen Yapi Merkezi zusammen mit europäischen Unterauftragnehmern die 389 Kilometer lange Eisenbahn von Awash nach Hara Gebeya baut. Kreditgeber sind die Türk Eximbank, das Swedish National Export Credits Guarantee Board, die dänische Export Credit Agency und die Swiss Export Risk Insurance. Einmal fertiggestellt, verspricht die Bahn nach Ansicht von Branchenkennern eine hohe Rentabilität.

Hauptauftragnehmer für die Strecke Mekele - Hara Gebeya ist derweil die China Communications Construction Company. Die Frage der Finanzierung scheint noch nicht abschließend geklärt. Bei anderen Eisenbahnstrecken wurden indische und brasilianische Gelder in Aussicht gestellt. Presseberichten zufolge kam es allerdings bislang nicht zu festen Zusagen beziehungsweise konkreten Projekten.

Addis Abeba auf Augenhöhe mit Dubai und Heathrow?

Ethiopian Airlines zählt zu den wenigen profitablen Fluggesellschaften in Afrika und ist für viele Branchenkenner die erfolgreichste auf dem Kontinent. Möglich ist dies nicht zuletzt durch fortgesetzte Investitionen in den Flughafen von Addis Abeba. Angesichts dieser Erfolge strotzt Äthiopien vor Selbstbewusstsein und will künftig in der gleichen Flughafensliga wie Dubai und Heathrow spielen. Geplant ist ein geradezu bombastischer neuer Mega-Flughafen für einmal 120 Millionen Passagiere. Die französische Beratergesellschaft ADP Ingénierie hat bereits eine Studie über denkbare Standorte erstellt, von denen drei in der engeren Wahl sind. Trotz eines ständigen Ausbaus des Hauptstadtairports Bole International sei abzusehen, wann die Kapazitätsgrenzen wieder erreicht seien, sagt Wondim Teklu, Kommunikationschef der des äthiopischen Flughafenbetreibers EAE (Ethiopian Airports Enterprise). Mit dem Bau eines Mega-Flughafens soll dann erst einmal für 50 Jahre Ruhe sein, lautet nun offiziell die Devise.

Im Rahmen von GTP II will Äthiopien die Zahl der Passagierabfertigungen von 5 Millionen auf 18 Millionen steigern, fünf neue Inlandsflughäfen bauen und die Deviseneinnahmen aus dem Fluggeschäft auf 5,1 Milliarden US\$ im Jahr steigern. Ermöglichen sollen dies eine Verdoppelung der Passagierplätze, eine Erhöhung der Flugdestinationen von 90 auf 127 und eine Steigerung des Frachtaufkommen auf 503.700 Tonnen im Jahr.

Mehr Transporte über Port Sudan und Berbera angestrebt

In Bezug auf seine Seetransporte will das Binnenland Äthiopien seine Abhängigkeit von Dschibuti, das derzeit etwa 95 Prozent des äthiopischen Außenhandels abfertigt, vermindern und ein Zehntel seiner Seefracht über den sudanesischen Hafen

Port Sudan abwickeln. Der Hafen Berbera in Somaliland solle zum Ende der Planperiode sogar bis zu 30 Prozent des maritimen Außenhandels abwickeln, heißt es im GTP II. Somaliland liegt auf dem Staatsgebiet von Somalia und ist de Facto ein unabhängiger Staat, der allerdings international als solcher nicht anerkannt ist. DP World, einer der weltweit größten Hafenbetreiber mit Sitz in Dubai betreibt in Berbera ein Terminal und will demnächst dort auch eine große Freihandelszone aufbauen.

Fazit: Äthiopien, weiß, was es will, und verfolgt seine ambitionierten Ziele mit Nachdruck. Dabei lassen sich jedoch viele Wünsche nicht finanzieren und wegen mangelhafter Kapazitäten der Staatsbürokratie auch nicht umsetzen. Die Regierung räumt einen akuten Devisenmangel ein und gesteht auch "vorübergehende" Defizite bei Fachkräften und im Projektmanagement. Was Äthiopien noch nicht aus eigener Kraft kann, soll deshalb im Ausland eingekauft beziehungsweise vom Ausland finanziert werden. In dieser Entwicklungsphase nimmt Äthiopien deshalb eine rapide steigende Auslandsverschuldung in Kauf (laut EIU von 2012 auf 2018 auf 34,6 Milliarden US\$ (+230 Prozent); dies entspricht 46 Prozent des Bruttoinlandsproduktes) sowie hohe Handelsungleichgewichte (Handelsbilanzdefizit 2017: 13,7 Milliarden US\$).

Der Wachstumsmarkt in Ostafrika

Auch wenn viele Pläne bei weitem nicht so schnell umgesetzt werden können, wie geplant, und vieles auch illusorisch erscheint, ist Äthiopien dennoch dabei, sich von anderen Ländern in Ostafrika abzusetzen und sich als führende Volkswirtschaft in der Region zu empfehlen. Nach Ansicht des Internationalen Währungsfonds hat Äthiopien bereits Kenia als bislang größte Volkswirtschaft in der Region überholt. Während Äthiopien in internationalen Bewertungen wie dem Ease of Doing Business Ranking der Weltbank weiterhin eine schlechte Figur macht, hat das Land durchaus Potenzial. Deutsche Firmen sind deshalb gut beraten, Äthiopien mehr Beachtung zu schenken.

(M.B.)

Dieser Inhalt ist relevant für:


Äthiopien

Konjunktur / Tiefbau, Infrastrukturbau / Schienenverkehr / Straßenverkehr / FDI / Luftverkehr, Flughäfen
Wirtschaftsumfeld

Kontakt

Dr. Felix Guntermann

Wirtschaftsexperte

 +49 228 249 93 606

 [Ihre Frage an uns](#)

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck – auch teilweise – nur mit vorheriger ausdrücklicher Genehmigung. Trotz größtmöglicher Sorgfalt keine Haftung für den Inhalt.

© 2020 Germany Trade & Invest

Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.