

Logistik | Sambia

19.05.2020

Ausbau der Verkehrswege steht im Zentrum

Das Binnenland Sambia ist in besonderem Maße auf eine funktionierende Infrastruktur angewiesen. Die Transportwege verlaufen oft durch die Nachbarstaaten.

Von Marcus Knupp | Berlin

Der Frachtverkehr von und nach Sambia muss weite Wege zurücklegen. Die Seehäfen wie Daressalam in Tansania, Durban in Südafrika oder Walvis Bay in Namibia sind teilweise mehr als 2.000 Kilometer vom wirtschaftlichen Kerngebiet Sambias entfernt. Hier konzentriert sich der Verkehr auf der Nord-Süd-Achse von den Bergbaustädten des Kupfergürtels mit Kitwe und Ndola bis zur Hauptstadt Lusaka. Entlang dieser Linie gibt es einige autobahnähnlich ausgebaute Abschnitte der Schnellstraßen und die internationalen Flughäfen des Landes. Schiffsverkehr wird in bescheidenem Maße vom Hafen Mpu-lungu über den Tanganyika-See abgewickelt.

Im regionalen Kontext spielen für Sambia vor allem die Transitwege zu den Seehäfen der Nachbarländer eine wichtige Rolle. Diese hatten immer hohe Priorität beim Ausbau der Verkehrsrouten. Beispiele sind die Tanzania-Zambia Railway (TAZARA) oder die Trunk Roads Richtung Malawi und Simbabwe. Wegen der großen Bedeutung Südafrikas im wirtschaftlichen Gefüge der Staaten der Southern African Development Community (SADC) bestehen relativ gute Schienen- und Straßenverbindungen in die Kaprepublik durch Botsuana und Simbabwe. Der Transitweg durch Sambia dient außerdem in beträchtlichem Maße der Versorgung der in vier Provinzen aufgeteilten Bergbauregion Katanga im Süden der DR Kongo.

Transportwege und -zeiten

Über 90 Prozent des Güterverkehrs von und nach Sambia werden trotz der enormen Distanzen und nicht optimal ausgebauter Straßen per Lkw abgewickelt. Dabei müssen die Fahrzeuge, um beispielsweise das Bergbauzentrum des Kupfergürtels zu erreichen, von Daressalam rund 1.800 Kilometer und von Durban etwa 2.500 Kilometer zurücklegen. Als Alternativen kommen die Häfen Walvis Bay in Namibia sowie Beira und Nacala in Mosambik in Betracht, die aber ebenfalls nur über beträchtliche Entfernungen zu erreichen sind. An den zu passierenden Grenzübergängen kann es zu tagelangen Wartezeiten kommen.

Gleichzeitig birgt auch die unzureichende Infrastruktur Gefahren. Lkw können infolge schlechter Straßenverhältnisse liegen bleiben oder Streckenabschnitte können, etwa in der Regenzeit, zeitweise unpassierbar sein. Viele Strecken gelten als durch den Schwerverkehr überlastet und weisen Schäden auf. Der Transitverkehr zur Versorgung der großen Kupferminen im Süden der DR Kongo belastet Sambias Straßen zusätzlich.

Das Eisenbahnnetz umfasst im Wesentlichen zwei Strecken. Die staatliche Zambia Railways (ZRL) betreibt 1.248 Kilometer eingleisige Strecken, deren Kernstück die 926 Kilometer lange Nord-Süd-Linie von Chililabombwe im Kupfergürtel über Chingola, Kitwe, Ndola, Kapiri Mposhi und Lusaka nach Livingstone und von da aus weiter nach Simbabwe ist. Zum zweiten Betreiber, der Tanzania-Zambia Railway Authority gehört die 1.860 Kilometer lange Ost-West-Verbindung vom tansanischen Hafen Daressalam bis zum Verbindungspunkt mit der Nord-Süd-Linie in Kapiri Mposhi. Von Ndola aus besteht Anschluss an die Eisenbahn der DR Kongo.

Transportwege in Sambia (2018)

Transportweg	Transportvolumen (in t)	Anteil in Prozent
Schiene	1.068.255	2,7
Straße	37.592.868	96,8
Wasser	165.591	0,4
Luft	20.860	0,1

Quelle: Ministry of Transport and Communication

Für den Straßentransport eines Containers von Daressalam bis Ndola werden rund zwei Tage reine Fahrtzeit veranschlagt. Im Mai 2020 betrug die Fracht für diese Strecke etwas über 2.000 US-Dollar. Für die Benutzung der Fernstraßen werden in Sambia seit 2016 Mautgebühren erhoben. Zum Zeitpunkt Juli 2019 waren nach Angaben der National Road Fund Agency (NRFA) 24 Mautstationen in Betrieb, sechs weitere im Bau und zwölf zusätzliche geplant. Für einen Lkw mit Sattelaufleger oder Anhänger fallen jeweils 150 Kwacha an (circa 7,55 Euro). Auf der Strecke von der simbabwischen Grenze über Lusaka nach Ndola befinden sich derzeit sechs Mautstationen.

Verkehrsinfrastrukturpolitik

Zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur hat die sambische Regierung in der Phase der Hochkonjunktur mehrere Straßenbauprogramme aufgelegt. In den letzten Jahren verzögern Finanzierungsprobleme die Umsetzung. Das Vorhaben "Link Zambia 8000" sieht den Neu- und Ausbau von Fernstraßen in einer Größenordnung von 8.000 Kilometern vor, "L400" und "C400" widmen sich dem Ausbau innerstädtischer Straßen in Lusaka sowie im Kupfergürtel (Copperbelt) und umfassen jeweils rund 400 Kilometer. Das Programm "Pave Zambia 2000" zielt auf die Pflasterung von Township-Straßen. Einzelne Projekte werden oft an chinesische Unternehmen vergeben, die diese auch finanzieren.

Straßennetz in Sambia 2018

Kategorie	Länge (km)	Asphaltiert (km)	Anteil asphaltiert (%)
Zentrales Straßennetz	40.454	10.107	25
Trunk	3.116	3.024	97
Main	3.701	2.885	78
District	13.707	2.111	15
Urban	5.597	2.055	37
Primary Feeder	14.333	32	0,2
Andere (Secondary Feeder, Tertiary Feeder, Park, Community, other)	27.217	k.A.	k.A.

Quelle: Road Development Agency (RDA), 2019

Kategorie	Länge (km)	Asphaltiert (km)	Anteil asphaltiert (%)
Insgesamt	67.671	10.107	-

Auch das Schienennetz wird erweitert. Mit der East Line entsteht eine Verbindung von den Hauptstrecken in Zentral-Sambia bis nach Chipata an der malawischen Grenze und weiter zum Hafen Nacala in Mosambik. Die 388 Kilometer lange Strecke, die in Serenje von der TAZARA abzweigt, wird durch die China Civil Engineering Construction Corporation errichtet. Im Nordwesten Sambias gibt es Pläne für eine North-West Railway, die die Minen in Solwezi mit dem Kupfergürtel verbindet. Nach dem Rückzug des südafrikanischen Partners bestehen derzeit aber kaum Chancen auf eine Verwirklichung. Realistischer ist die Anbindung im Süden: Nach Fertigstellung der Kazungula-Brücke über den Sambezi soll der Bau einer 430 Kilometer langen Schienenverbindung zwischen Sambia und Botsuana beginnen.

Logistikkreisläufe

Die Hauptverkehrsachsen sind auf die relativ zentral im Land liegende Hauptstadt Lusaka ausgerichtet. Hier laufen die Fernstraßen zusammen, hier befindet sich mit dem Kenneth Kaunda International Airport der wichtigste Flughafen des Landes und die größte Zahl von Gewerbebetrieben. Über Eisenbahnstrecken besteht außerdem Anschluss in die Nachbarländer und in den Kupfergürtel im Norden Sambias. Entlang der Nord-Süd-Achse von Eisenbahntrassen und Fernstraßen sind die Städte Kabwe, Ndola, Kitwe und Chingola aufgereiht. Ndola verfügt über einen internationalen Flughafen, ebenso wie das touristische Zentrum Livingstone an der Grenze zu Simbabwe.

Wichtigste Umschlagplätze in Sambia

Umschlagplatz (Ort)	Kommentar
Lusaka	Die Hauptstadt ist das wirtschaftliche Zentrum des Landes; internationaler Flughafen, Eisenbahn und Straßen in alle Landesteile; zahlreiche Betriebe des produzierenden Gewerbes
Ndola	Zentrum des Kupfergürtels mit internationalem Flughafen, Bahnanschluss (auch in die DR Kongo); neben Bergbau weitere Industrie
Kapiri Mposhi	Anschluss der TAZARA-Bahn aus Tansania an die Nord-Süd-Strecke der Zambia Railways
Mpulungu	Hafen am Südende des Tanganyika-Sees
Kazungula	Grenzort an Übergang nach Botsuana (Brücke im Bau)
Livingstone	Touristisches Zentrum an den Viktoria-Fällen, Übergang nach Simbabwe, Eisenbahnanschluss nach Südafrika

Quelle: Recherchen von Germany Trade & Invest

Lieferbedingungen, Transportversicherung

In den Kaufverträgen wird vereinbart, nach welchen Lieferbedingungen der Warenverkehr zwischen Verkäufer und Käufer

abgewickelt werden soll. Wenn dies nicht individuell im Kaufvertrag geregelt werden soll, einigen sich die Vertragspartner auf handelsübliche Lieferklauseln wie die INCOTERMS. Die vollständige deutschsprachige Fassung der INCOTERMS wird von der [International Chamber of Commerce](#) (ICC) in Deutschland herausgegeben.

Der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft GDV bietet ein [Transport-Informationen-Serviceportal](#) mit zahlreichen Informationen und Links zum Thema Transportversicherungen. Da etwa 80 bis 90 Prozent des Außenhandels von internationalen Logistikfirmen abgewickelt werden, arbeiten diese mit den Transportversicherungen zusammen, mit denen sie ohnehin weltweit kooperieren.

Kontaktadressen

Bezeichnung	Anmerkung
Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV)	
Deutscher Speditions- und Logistikverband e.V. (DSLVL)	Gibt unter anderem ein kostenpflichtiges Handbuch für den internationalen Straßengüterverkehr in 64 Ländern heraus.
Deutsche Industrie- und Handelskammer für das Südliche Africa (AHK)	Anlaufstelle für deutsche Unternehmen in der Region mit Zweigbüro in Sambia


Dieser Inhalt ist relevant für:

Sambia
Transport und Logistik
Wirtschaftsumfeld

Kontakt

Edith Mosebach

Wirtschaftsexpertin

 +49 228 24 993 288

 [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.