

Branchenbericht | Angola | Tiefbau, Infrastrukturbau

19.03.2019

## Hafenprojekte in Angola mit besseren Realisierungschancen

### Günstigere Voraussetzungen für Finanzierung / Von Fausi Najjar

**Luanda (GTAI) - Durch den geplanten Ausbau der Hafenkapazitäten unternimmt die angolansische Regierung wichtige Schritte zur Entwicklung des Landes. Im Wesentlichen sind fünf Vorhaben in der Pipeline.**

Angola will seine Häfen modernisieren und ausbauen. Zum einen sollen damit die Ausfuhren neben Erdöl auf weitere Bereiche ausgeweitet werden, vor allem auf Kupfer, Mangan, Eisenerze, Granit und Marmor. Zum anderen geht es darum, sich abzeichnende Importengpässe zu beheben. Besonders die auf die Exportentwicklung abzielenden Projekte sind wichtig für das Land. Bei niedrigen Weltmarktpreisen für Erdöl ist Afrikas zweitgrößter Ölproduzent Angola dringend auf neue Einkommensquellen und eine Diversifizierung der Wirtschaft angewiesen.

Die geplanten und teils schon in Angriff genommenen Projekte sind der Hafen Caio in der im Norden gelegenen Exklave Cabinda, der Neubau des rund 30 Kilometer nördlich der Hauptstadt Luanda gelegenen Entlastungshafens Barra do Dande und die Modernisierung des Hafens von Luanda selbst. Hinzu kommen rund 510 Kilometer südlich von Luanda der Hafen von Lobito und - von dort aus wiederum 570 Kilometer weiter im Süden - der Hafen von Namibe.

### Verbesserte Finanzierungsmöglichkeiten

Angola leidet weiterhin unter den verheerenden Auswirkungen des langen Bürgerkrieges (1975 bis 2002) und einer schweren Rezession von 2016 bis 2018. Trotz hoher Wachstumsraten - nach 2002 bis 2014 - ist die Wirtschaft praktisch ausschließlich auf den unterinvestierten Erdölsektor ausgerichtet.

Zudem war die Selbstbereicherung der politischen Spitze während der Regierungszeit des Langzeit-Präsidenten Eduardo dos Santos (1979 bis 2017) selbst für afrikanische Verhältnisse besonders ausgeprägt. Der Nachfolger Joao Lourenco ist zwar Teil der politischen Elite, dennoch ist dieser gewillt, die Wirtschaft voranzubringen, wie erfolgreiche Schritte bei der Korruptionsbekämpfung und erste Reformen zeigen. Für die neue Regierung sind die Hafenprojekte auch ein Test dafür, Handlungsfähigkeit zu demonstrieren.

Im Jahr 2018 sah die Finanzierung von Großprojekten in Angola eher düster aus. Zwar hat die chinesische Regierung im Oktober 2018 eine Kreditlinie von 2 Milliarden US-Dollar (US\$) zugesagt. Das war aber weitaus weniger als die 11 Milliarden US\$, welche die angolansische Seite für die Instandsetzung und den Ausbau der Infrastruktur erwartet hatte.

Demgegenüber hat sich die Regierung im Januar 2019 einen Kredit des Internationalen Währungsfonds (IWF) in Höhe von 3,7 Milliarden US\$ gesichert. Im Gegenzug musste Angola fiskalische Reformen zusichern. Infolge des IWF-Kredits ist das Vertrauen privater Finanzinstitutionen gestiegen. Die Zinsen der laufenden Eurobonds sind gefallen. Jetzt plant Angola, im 2. Quartal 2019 Eurobonds in Höhe von 2 Milliarden Euro zu emittieren. Trotz gestiegener Finanzierungsspielräume bremsen weiterhin Risiken auf den Finanzmärkten und der niedrige Ölpreis.

### Modalitäten für den Weiterbau des Hafens von Caio unsicher

Die Pläne für den Bau des Tiefseehafens Caio in der Nord-Provinz Cabinda sind schon 2007 veröffentlicht worden. Der Bau des Hafens wurde an die China Road and Bridge Corporation (CBRC) vergeben und sollte von der China Eximbank finanziert werden. Als weiterer Finanzier tritt der staatliche Investitionsfonds Fundo Soberano de Angola (FSDEA) auf.

Im Juni 2018 hat die Regierung angekündigt, den Konzessionsvertrag mit dem Betreiber Caioporto aufzuheben. Größter An-

teilseigner von Caioporto ist der schweizerisch-angolanische Geschäftsmann Jean-Claude Bastos de Morais, der zudem einen großen Teil von FSDEA verwaltet hatte und nun unter Korruptionsverdacht steht. Unklar ist, ob und wann der Hafen neu ausgeschrieben wird. Die CBRC hat gute Chancen, das im Bau befindliche Projekt als Hauptauftragnehmer zu behalten. Der Hafen soll 1 Millionen TEU (Standard 20 Fuß-Container) im Jahr abfertigen und ist an eine Reparaturwerft und eine Freihandelszone angeschlossen.

## Barra do Dande wird neu ausgeschrieben

Den Vertrag für den Bau des Entlastungshafens für Luanda, Barra do Dande, hat die Regierung Laurengo wegen Korruptionsvorwürfen wieder aufgehoben. Kurz vor seinem Rücktritt hatte Expräsident dos Santos die Entwicklung des Projektes an Atlantic Ventures übergeben, einem nach Ansicht von Landeskeennern dubiosen Entwicklungsunternehmen, an dem seine Tochter Isabel dos Santos einen unbekanntem Anteil hält. Das Projekt war schon 2011 angeschoben worden. Der damalige Präsident dos Santos hatte ein Budget von 1,5 Milliarden US\$ genehmigt. Der Bau wurde aber wegen knapper Kassen wieder gestoppt. Die Regierung plant nun eine internationale Ausschreibung und hat hierfür ein Kontrollgremium gegründet.

## Hafen von Lobito führt wieder Kupfer aus

Der Hafen von Lobito galt schon zur Kolonialzeit als Endpunkt der 1.344 Kilometer langen Benguela-Schienenstrecke, die mit Anschluss an die Katanga-Strecke im Südosten der Demokratischen Republik Kongo der Erschließung des Kupfergürtels in der Provinz Katanga diente. Die Schienentrasse wurde 2014 mit chinesischer Unterstützung instandgesetzt. Mit dem Anschluss des Benguela-Netzes an die DR Kongo wird von Lobito aus seit März 2018 nach 34 Jahren erstmals wieder Mangan und Kupfer exportiert.

Die Afrikanische Entwicklungsbank finanziert eine Machbarkeitsstudie zur Sanierung der Eisenbahnverbindung zwischen Sambia und Angola und zur Anbindung an die Benguela-Linie. Laut angolanischem Staatsfernsehen sind weiterhin Modernisierungsmaßnahmen für den Hafen Lobito im Gange. Noch sei dieser unterausgelastet.

## Japanische Unternehmen bekommen Zuschlag für Hafen Namibe

Im Januar 2019 hat die angolansische Regierung die Instandsetzung des Hafens Namibe an die Toyota Tsusho Corporation (zur Toyota Gruppe gehörend) und das ebenfalls japanische, auf Häfen spezialisierte Bauunternehmen TOA Corporation vergeben. Bislang sind die Details des Vertrags nicht bekannt gemacht worden. Das Projekt wird mit 20 Millionen US\$ von der Japan Bank for International Cooperation (JIBC) finanziert. Japan hat auch zuvor eine Teilinstandsetzung des Hafens finanziert.

Dem Hafen fehlen gegenwärtig Kräne und weitere Güterumschlagstechnik. Er kann derzeit mit einer Tiefe von 10,5 Metern nur kleinere Schiffe aufnehmen. Vorgesehen ist, die Umschlagskapazitäten für Container, für Eisenerz, Granit und womöglich Erdöl zu erhöhen. Namibe ist der drittgrößte Hafen Angolas. Er hat Anschluss an die kürzlich modernisierte 860 Kilometer lange Mocamedes-Linie, die über den Eisenerzabbau in der Provinzstadt Cassinga ins zentralangolanische Menongue führt.

Weitere Informationen zu Wirtschaftslage, Branchen, Geschäftspraxis, Recht, Zoll, Ausschreibungen und Entwicklungsprojekten in Angola können Sie unter <http://www.gtai.de/angola> abrufen. Unter <http://www.gtai.de/afrika> erhalten Sie mittels interaktiver Karte unsere Informationen zum Land Ihrer Wahl.

## Dieser Inhalt ist relevant für:

Angola  
Tiefbau, Infrastrukturbau / Schiffsverkehr, Häfen  
Branchen

## 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.