



MITTELSTAND
GLOBAL
MARKTERSCHLIESSUNGS-
PROGRAMM FÜR KMU

Zielmarktanalyse Äthiopien und Kenia

Fahrzeugindustrie und Fahrzeugzulieferer



Durchführer

 **Afrika-Verein**
Veranstaltungs-GmbH

IMPRESSUM

Herausgeber

Afrika-Verein Veranstaltungs GmbH
Bleichenbrücke 9
20354 Hamburg
www.afrikaverrein.de

Text und Redaktion

Robin Walter
Asmau Nitardy
Katarina Kunert
Wiebke Polomka
Berit Zierz
Leonie Back

Stand

20.12.2022

Gestaltung und Produktion

Afrika-Verein Veranstaltungs-GmbH

Bildnachweis

gettyimages

Die Studie wurde im Rahmen des BMWK-Markterschließungsprogramms für das Projekt Geschäftsanbahnungsreise Äthiopien und Kenia im Bereich Fahrzeugindustrie und Fahrzeugzulieferer erstellt.

Das Werk, einschließlich aller seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt. Die Zielmarktanalyse steht der Germany Trade & Invest GmbH sowie geeigneten Dritten zur unentgeltlichen Verwertung zur Verfügung.

Sämtliche Inhalte wurden mit größtmöglicher Sorgfalt und nach bestem Wissen erstellt. Der Herausgeber übernimmt keine Gewähr für die Aktualität, Richtigkeit, Vollständigkeit oder Qualität der bereitgestellten Informationen. Für Schäden materieller oder immaterieller Art, die durch die Nutzung oder Nichtnutzung der dargebotenen Informationen unmittelbar oder mittelbar verursacht werden, haftet der Herausgeber nicht, sofern ihm nicht nachweislich vorsätzliches oder grob fahrlässiges Verschulden zur Last gelegt werden kann.

Mit der Durchführung dieses Projekts im Rahmen des Bundesförderprogramms Mittelstand Global/ Markterschließungsprogramm beauftragt:

 **Afrika-Verein**
Veranstaltungs - GmbH

Das Markterschließungsprogramm für kleine und mittlere Unternehmen ist ein Förderprogramm des:



Bundesministerium
für Wirtschaft
und Klimaschutz



MITTELSTAND
GLOBAL
MARKTERSCHLIESSUNGS-
PROGRAMM FÜR KMU

Inhalt

1. Zusammenfassung	4
2. Einordnung Kenias und Äthiopiens in den afrikanischen Automobilmarkt	5
3. Zielmarkt Äthiopien	7
3.1 Politischer und sozioökonomischer Kontext.....	7
3.2 Klima und Landschaftsbild.....	8
3.3 Wirtschaft und wirtschaftliche Entwicklung.....	8
3.3.1 Arbeitsmarkt und Lohnkosten	10
3.3.2 Eintrittschancen und -hemmnisse für den äthiopischen Markt	11
3.3.3 Regionale Integration und internationale Handelsabkommen	11
3.3.4 Hinweise für die Markterschließung	12
3.4 Rechtliche Rahmenbedingungen	13
3.4.1 Einfuhrverfahren	13
3.4.2 Gründung und Registrierung eines Unternehmens	15
3.4.3 Arbeitsrecht	15
3.5 Geschäftspraxis.....	16
3.6 Der äthiopische Automobilsektor	16
3.6.1 Politische Rahmenbedingungen	19
3.6.2 Relevante Zoll- und Einfuhrbestimmungen.....	20
3.6.3 Aktuelle Projekte.....	21
3.7 Finanzierungsmöglichkeiten	21
4. Zielmarkt Kenia	23
4.1 Politischer und sozioökonomischer Kontext.....	23
4.2 Klima und Landschaftsbild.....	24
4.3 Wirtschaft und wirtschaftliche Entwicklung.....	24
4.3.1 Arbeitsmarkt und Lohnkosten	26
4.3.2 Eintrittschancen und -hemmnisse für den kenianischen Markt	26
4.3.3 Regionale Integration und internationale Handelsabkommen	27
4.3.4 Hinweise für die Markterschließung	28
4.4 Rechtliche Rahmenbedingungen	28
4.4.1 Einfuhrverfahren	29
4.4.2 Gründung und Registrierung eines Unternehmens	30
4.4.3 Arbeitsrecht	30
4.5 Geschäftspraxis.....	31
4.6 Der kenianische Automobilsektor	32
4.6.1 Politische Rahmenbedingungen	35
4.6.2 Relevante Zoll- und Einfuhrbestimmungen.....	35
4.6.3 Aktuelle Projekte.....	36
4.7 Finanzierungsmöglichkeiten	36
Adressteil	37
Abbildungsverzeichnis	41
Tabellenverzeichnis	41
Literaturverzeichnis	41

1. Zusammenfassung

Bislang spielte der afrikanische Markt für die internationale Automobilbranche nur eine marginale Rolle, wobei Südafrika und eine Reihe von nordafrikanischen Staaten industrielle Produktionskapazitäten für den afrikanischen Kontinent vorweisen können. Insbesondere die 2021 in Kraft getretene afrikanische Freihandelszone, die *African Continental Free Trade Area* (AfCFTA) und die damit einhergehende Öffnung der nationalen Märkte bietet diesem wachsenden Wirtschaftszweig nun neue Chancen.

Sowohl die Volkswirtschaft Kenias, die bereits auf eine lange Tradition der Automobilproduktion in begrenztem Ausmaß zurückblicken kann, als auch die Äthiopiens sind in den vergangenen beiden Jahrzehnten stark gewachsen und sind dabei, die Kapazitäten der industriellen Produktion im eigenen Land auszuweiten. Wenngleich die beiden Volkswirtschaften unter der Covid-19 Pandemie gelitten haben, ist davon auszugehen, dass der Trend weiter anhält und Kenia und Äthiopien insbesondere für die Erschließung des ostafrikanischen Marktes, der ein großes Wachstumspotenzial nicht nur im Automobilbereich aufweist, eine Schlüsselrolle einnehmen können. Insbesondere asiatische Konzerne haben in beiden Ländern bereits investiert und erste Produktionskapazitäten zur Herstellung von Fahrzeugen aufgebaut.

Seit den 1990er Jahren hat sich das ehemals sozialistische **Äthiopien** liberalisiert und öffnet seinen Markt schrittweise für ausländische Investoren. Was den Automobilsektor betrifft, verfügt das Land aktuell lediglich über geringe Kapazitäten im Bereich der Automobilproduktion. Die wirtschaftlichen Aktivitäten beschränken sich hauptsächlich auf den Zusammenbau vorgefertigter *Semi Knocked Down* (SKD) und *Completely Knocked Down* (CKD) - Bausätze. Jedoch bietet der nationale Markt mit der zweitgrößten Bevölkerung auf dem afrikanischen Kontinent und einem noch sehr geringen Motorisierungsgrad von nur zwei Fahrzeugen pro 1.000 Einwohnern sowie einer gleichzeitig wachsenden Mittelschicht ein enormes Potenzial. Hemmend wirkt die bestehende Abhängigkeit von gebrauchten und damit vergleichsweise billigen Importwagen. Diese stammen vorwiegend aus Ostasien und gelangen zum Teil – bedingt durch eine fehlende staatliche Regulierung - in sehr schlechtem Zustand in das Land. Dies fördert zwar den Markt von Ersatzteilen, die ebenfalls zum großen Teil importiert werden, wirkt sich jedoch negativ auf die Automobilproduktion im eigenen Land aus.

Bisher zeigt die äthiopische Regierung zwar den politischen Willen, die industrielle Produktion im Land zu fördern. Jedoch drückt sich dieser Wille in Bezug auf den Automobilsektor bisher kaum in nennenswerten, zielführenden Richtlinien aus und es fehlt eine klare nationale Strategie. Mittel- bis langfristig könnte die geplante Einrichtung von Industrieparks mit Steuer- und Zollbefreiungen für Investoren aber Chancen in diesem Sektor bieten. Außerdem können Unternehmen, die in Äthiopien investieren möchten, davon profitieren, dass das Land Teil der *G20 Compact with Africa* – Initiative (CwA) ist. Zusätzliches Investitionspotenzial bietet die seit Jahren wachsende Textilindustrie, die vor allem für Automobilzulieferer Vorteile mit sich bringen könnte. Zu den Hürden, denen Investoren gegenüberstehen, gehören aktuell der Konflikt in der Region Tigray sowie eine hohe Inflation und Devisenknappheit.

Die Industriestandorte Kenia und Äthiopien befinden sich noch im Aufbau. Dies gilt auch für den Automobilsektor. Dennoch kann sich hier ein frühes Engagement lohnen. Die gesamte Region Ostafrika, Kenia und Äthiopien vorneweg, kann auf über zwei Jahrzehnte rasanten Wirtschaftswachstums zurückblicken und bietet mit einer wachsenden Mittelschicht und einer weiter ansteigenden Bevölkerungszahl ein großes Potenzial. Nach einer kurzen Schwächephase im Zuge der Covid-19 Pandemie ist bereits abzusehen, dass sich diese Erfolgsgeschichte voraussichtlich fortsetzen wird.

Kenia hat sich als Drehscheibe in den Bereichen Wirtschaft, Finanzen und Verkehr in Ostafrika etabliert und profitiert zudem von der Mitgliedschaft in der Zollunion der *East African Community* (EAC). Daneben verfügt die kenianische Bevölkerung über eine im ostafrikanischen Vergleich hohe Kaufkraft. Das Land hat bereits 2019 eine nationale Strategie zur Förderung der Automobilindustrie, die *National Automotive Policy*, auf den Weg gebracht. Darin wurde etwa ein Importstopp für gebrauchte Fahrzeuge mit einem Alter von über acht Jahren festgelegt. Mittelfristig wird aufgrund der mangelnden Auslastung der bereits bestehenden Produktionskapazitäten der Export von in Kenia produzierten Fahrzeugen in die EAC angestrebt. Allerdings wird dies bisher durch eine mangelhafte Harmonisierung von Normen und fehlenden regionalen politischen Richtlinien erschwert.

Die kenianische Wirtschaftsentwicklung wurde durch die Covid-19 Pandemie kurzfristig gebremst und der Mangel an Halbleitern wirkte zuletzt dem Ausbau der Automobilproduktion im Land entgegen. Zudem ist der kenianische Staat hoch verschuldet und auch im privaten Sektor fehlt Kapital für Investitionen. Dem entgegen stehen ambitionierte Ziele von Industrie und Politik in Kenia für die Automobilbranche. Bis Ende 2022 soll der Anteil des Sektors am Brutto-Inlands-Produkt (BIP) auf 15 Prozent anwachsen. Es ist zu erwarten, dass Kenias neu gewählter Präsident William Ruto den Automobilsektor weiter vorantreiben wird. Ein besonderes Anliegen ist dabei die Förderung der E-Mobilität im Land.

2. Einordnung Kenias und Äthiopiens in den afrikanischen Automobilmarkt

Der afrikanische Kontinent gilt als der weltweit jüngste große Wachstumsmarkt für die Automobilindustrie. Neben wachsenden Bevölkerungszahlen und der guten Entwicklung vieler afrikanischer Volkswirtschaften trägt ein hoher politischer Wille, regionale Wertschöpfungsketten in afrikanischen Ländern umzusetzen dazu bei, dass afrikanische Kunden an der Mobilität der Zukunft teilhaben können und wollen. Es bestehen aber auch Herausforderungen. Die einzelnen Märkte in Afrika sind vergleichsweise klein und fragmentiert. Lokale Industrien sind häufig nur schwach entwickelt. Mittelfristig ist aber zu erwarten, dass auch deutsche Unternehmen von einer hohen Investitionsbereitschaft, einer vielerorts koordinierten Automobilpolitik sowie der zunehmenden regionalen Integration, insbesondere durch die *African Continental Free Trade Area* (AfCFTA), profitieren können.¹

Die AfCFTA ist im Januar 2021 in Kraft getreten. Stand November 2022 haben 44 Staaten das Abkommen ratifiziert und bis auf Eritrea planen alle verbleibenden Mitgliedsstaaten der Afrikanischen Union (AU) die Ratifizierung im Laufe der nächsten Monate.² Das Abkommen zielt darauf ab, den innerafrikanischen Handel mit Waren und Dienstleistungen zu fördern und umfasst daneben eine Harmonisierung der Investitions- und Wettbewerbspolitik sowie geistigen Eigentumsrechten. Bis Januar 2022 wurde das Panafrikanische Zahlungsverkehrs- und Abrechnungssystem (PAPSS) offiziell in Betrieb genommen.³ Laut der Weltbank sind Verhandlungen zum Handel mit Gütern bereits abgeschlossen, während zum Handel mit Dienstleistungen, Wettbewerbspolitik, E-commerce und in anderen Bereichen weiter verhandelt wird.⁴ Rund 90 Prozent der innerafrikanischen Zölle sollen in den kommenden Jahren abgebaut werden.⁵ Laut einem Bericht der Weltbank ist davon auszugehen, dass die AfCFTA den afrikanischen Handel, insbesondere im Hinblick auf den intraregionalen Handel im verarbeitenden Gewerbe, erheblich ankurbeln würde. Bis 2035 könnte das Volumen der Gesamtexporte durch das Abkommen um fast 29 Prozent steigen. Die Ausfuhren innerhalb des Kontinents würden um mehr als 81 Prozent zunehmen, während die Ausfuhren in nicht-afrikanische Länder um 19 Prozent steigen würden.⁶

Während der gesamte afrikanische Markt mit mehr als einer Milliarde Einwohner über 17 Prozent der Weltbevölkerung repräsentiert, werden in Afrika bisher lediglich ein Prozent der Automobilverkäufe getätigt. Nur durchschnittlich 44 von 1.000 Afrikanern besitzen ein Auto. Der globale Durchschnitt liegt bei 180 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohnern.⁷ Auch der Anteil an der industriellen Produktion ist gering. Im Jahr 2020 wurden in Subsahara-Afrika nur etwa 2,3 Prozent der weltweit hergestellten Fahrzeuge produziert.⁸ Außerdem sind insgesamt 80 Prozent der Autos auf Afrikas Straßen Gebrauchtwagen.⁹ Aber die Automobilproduktion in Afrika wächst schnell. Immer mehr Hersteller rücken näher an ihre afrikanischen Kunden heran und entdecken die Vorteile niedriger Lohnkosten und Steuerbefreiungen. Auch die Nachfrage nach Autoersatzteilen in Afrika wächst. Die bisher weitgehend ungenutzte Nachfrage in Afrika geht einher mit einem stetigen Anstieg der Verbraucherausgaben, die in den letzten Jahren jährlich um durchschnittlich zehn Prozent gestiegen sind. Hinzu kommt die Erwartung einer wachsenden Mittelschicht auf dem Kontinent, die laut Experten des südafrikanischen Beratungsunternehmens *B&M Analysts* bis 2030 auf bis zu eine halbe Milliarde Menschen anwachsen könnte.¹⁰ Angesichts steigender Einkommen durch die Zahlung existenzsichernder Löhne und der zunehmenden lokalen Nachfrage nach Fahrzeugen besteht ein enormes Potenzial für das Wachstum des Automobilsektors in Subsahara-Afrika, insbesondere für Personenkraftwagen. Ein weiterer demografischer Faktor, der die Automobilindustrie begünstigt, ist die wachsende junge Bevölkerung in der Region, die derzeit etwa 500 Millionen Arbeitskräfte zählt. Nach Angaben der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) wird diese Erwerbsbevölkerung bis 2030 auf 676 Millionen oder etwa 20 Prozent der weltweiten Erwerbsbevölkerung insgesamt anwachsen. Dementsprechend gibt es genügend Arbeitskräfte für den Automobilsektor, wenn mehr Arbeitsplätze zur Verfügung stehen.¹¹ Der 2015 gegründete, erste panafrikanische Automobilverband *African Association of Automotive Manufacturers* (AAAM) erwartet, dass der Absatz von derzeit etwa 1,1 Millionen Autos bis 2035 auf mehr als fünf Millionen Neufahrzeuge pro Jahr steigen kann. Das wäre eine Verfünffachung in lediglich 15 Jahren.¹²

Am 16. Februar 2022 wurde im Rahmen des *EU – Africa Business Forum* erstmals eine Absichtserklärung (MoU) zwischen zwölf europäischen und afrikanischen Automobilverbänden unterzeichnet, um die Entwicklung des Sektors als auf dem afrikanischen

¹ Africa Business Guide, 2020: <https://www.africa-business-guide.de/abg-de/meldungen/1st-german-african-automotive-forum-267144> (11.02.2022).

² AfCFTA, 2022: <https://au-afcfta.org/about/> (15.11.2022).

³ Tralac, 2022: <https://www.tralac.org/resources/by-region/cfta.html> (15.02.2022).

⁴ Weltbank, 2022: <https://www.worldbank.org/en/topic/trade/publication/free-trade-deal-boosts-africa-economic-development>, p. 9.

⁵ Wrede, Deutsche Welle, 2021: <https://www.dw.com/de/afrika-autoindustrie-deutsche-autobauer-vda-automarkt/a-56134361> (15.02.2022).

⁶ Weltbank, 2020: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/34139/9781464815591.pdf> (15.02.2022).

⁷ Harper, Deutsche Welle, 2021: <https://www.dw.com/en/afrika-begins-to-emerge-as-car-industry-hub/a-59500532?maca=en-rss-en-bus-2091-rdf> (04.02.2022).

⁸ Industriall, 2020: <https://www.industriall-union.org/sub-sahara-africa-automotive-sector-potential-to-boost-manufacturing-and-create-decent-jobs> (22.02.2022).

⁹ Deutsche Welle (2021): <https://www.dw.com/de/afrika-autoindustrie-deutsche-autobauer-vda-automarkt/a-56134361> (22.11.2022).

¹⁰ Africa Auto News, 2019: <https://africaautomotivenews.com/2019/10/24/afrika-the-new-hub-for-automotive-manufacturing/> (09.02.2022).

¹¹ Industriall, 2020: <https://www.industriall-union.org/sub-sahara-africa-automotive-sector-potential-to-boost-manufacturing-and-create-decent-jobs> (22.02.2022).

¹² AAAM, 2020: <http://aaamfranca.com/aaam/wp-content/uploads/2020/12/New-Initiative-German-Automotive-Industry-intensifies-links-to-Africa.pdf> (11.02.2022).

Kontinent voranzutreiben. Das MoU wurde ursprünglich von AAAM zusammen mit dem deutschen Verband der Automobilindustrie (VDA), dem Afrika-Verein der deutschen Wirtschaft und dem *European Business Council* (EBCAM) vorangetrieben und wird sowohl von der Europäischen Union (EU) als auch von der AU unterstützt. Nach Angaben von AAAM zielt das Abkommen darauf ab, den Automobilsektor in Afrika durch die Integration in die globalen und europäischen Wertschöpfungsketten zu fördern und kann als Zeichen eines wachsenden Interesses von europäischen Akteuren gewertet werden, in Afrika eine aktivere Rolle einzunehmen, nachdem afrikanische Akteure bereits seit längerer Zeit eine panafrikanische Strategie zum Aufbau einer eigenen Automobilindustrie forciert hatten.¹³

Durch die kaum vorhandenen Kapazitäten zur industriellen Produktion von Neufahrzeugen ist Afrika aber bis dato stark von Fahrzeugimporten abhängig. Schätzungsweise werden jährlich ein bis 1,2 Millionen Gebrauchtwagen nach Afrika exportiert. Während in Westafrika die meisten Gebrauchtwagen aus der EU stammen, wird der ostafrikanische Markt, darunter Äthiopien und Kenia, hauptsächlich aus Japan beliefert. Deutschland, Japan, die Vereinigten Staaten und China sind gemeinsam für rund 60 Prozent der Fahrzeugexporte nach Afrika verantwortlich.

Eine nennenswerte Automobilindustrie existierte auf dem afrikanischen Kontinent über lange Zeit lediglich in Südafrika, welches selbst keine Gebrauchtwagen importiert.¹⁴ Jedoch hat sich auch Marokko in den letzten Jahren zu einem bedeutenden Akteur in der Automobilproduktion entwickelt. Beide Staaten produzierten 2019 je etwa 350.000 Fahrzeuge.¹⁵ Zuletzt überstieg die Produktion Marokkos sogar jene Südafrikas. Die Mehrzahl der dort hergestellten Automobile wird nach Europa exportiert. Mit großem Abstand folgt hinter den beiden Staaten Ägypten mit einer jährlichen Produktion von etwa 18.500 Fahrzeugen.¹⁶ Mit Algerien und Ägypten stellen Marokko und Südafrika mit einem gemeinsamen Anteil von 80 Prozent der verkauften Autos außerdem mit Abstand die größten Absatzmärkte dar.¹⁷

In anderen Ländern spielt vor allem die Montage von Fahrzeugen eine Rolle. Auch europäische Autobauer lassen ihre Fahrzeuge vermehrt vor Ort montieren. Volkswagen beispielsweise eröffnete in Ghana 2020 sein fünftes Montagewerk auf dem afrikanischen Kontinent mit einer Produktionskapazität von 5.000 Fahrzeugen jährlich.¹⁸ Immer mehr lokale Startups möchten außerdem ihre eigenen Fahrzeuge entwickeln und produzieren; andere Firmen sind schon länger auf dem Markt, wie *Birkin Cars* aus Südafrika, *Innoson* in Nigeria und *Kiira Motors* in Uganda.¹⁹

Daneben zeichnet sich auch auf dem afrikanischen Kontinent ein Trend zur E-Mobilität ab: Einige Länder wie Ghana, die Elfenbeinküste, Kenia oder Nigeria haben Gesetze oder Resolutionen zur Förderung von E-Mobilität verabschiedet und andere wie Äthiopien und Togo strichen Zölle für den Import von Elektroautos.²⁰ Neben Autos sind in der Entwicklung der E-Mobilität in vielen afrikanischen Ländern elektrisch betriebene Motorräder und Dreiräder von besonderem Interesse. So hat sich das auf zwei- und dreirädrige Fahrzeuge spezialisierte, in Togo und Benin ansässige Start-up *M-Auto* in kürzester Zeit zum größten Hersteller von E-Fahrzeugen auf dem Kontinent entwickelt.²¹

Während die Automobilindustrie in Sub-Sahara-Afrika ein großes Potenzial aufweist, so steht die Massenproduktion auf dem Kontinent vor großen Herausforderungen. In vielen Fällen planen die dort aktiven *Original Equipment Manufacturer* (OEM) nicht, von Anfang an eigene Anlagen zu errichten, sondern gehen Vereinbarungen mit lokalen Vertragsherstellern ein, die die Fahrzeuge in ihren Werken montieren. Außerdem führen die Erstausrüster nur selten eine vollständige Fertigung ein, sondern beginnen mit *Semi Knocked Down* (SKD) und planen mittelfristig den Übergang zu *Completely Knocked Down* (CKD). Die Wertschöpfung in der SKD- und CKD-Fertigung ist eher gering, und die geringen Stückzahlen in den Werken machen Investitionen in die Komponentenfertigung oft unwahrscheinlich. Es ist anzunehmen, dass viele Regierungen diese kleinen Low-Tech-Montagewerke übermäßig schützen.

Laut verschiedenen Experten können SKDs und CKDs als sogenannte "Schraubenzieher"-Montagewerke bezeichnet werden, in denen lediglich Autoteile zusammengeschraubt werden und somit kaum einen Mehrwert bieten.²² Dies kann insbesondere für Zulieferer eine Chance für einen Marktantritt bieten.

¹³ Industry Europe, 2022: <https://industryeurope.com/sectors/transportation/historic-new-deal-could-secure-africas-automotive-future/> (15.03.2022).

¹⁴ Müller-Jung, Deutsche Welle, 2018: <https://www.dw.com/de/autos-in-afrika-selbstgemacht-statt-importiert/a-44187363> (31.01.2022).

¹⁵ Müller-Jung, Deutsche Welle, 2018: <https://www.dw.com/de/autos-in-afrika-selbstgemacht-statt-importiert/a-44187363> (31.01.2022).

¹⁶ Harper, Deutsche Welle, 2021: <https://www.dw.com/en/africa-begins-to-emerge-as-car-industry-hub/a-59500532?maca=en-rss-en-bus-2091-rdf> (04.02.2022).

¹⁷ Africa Auto News, 2019: <https://africaautomotivenews.com/2019/10/24/africa-the-new-hub-for-automotive-manufacturing/> (09.02.2022).

¹⁸ Automobil Produktion, 2020: <https://www.automobil-produktion.de/management/volkswagen-eroeffnet-montagewerk-in-ghana-121.html> (06.12.2022).

¹⁹ Deutsche Welle, 2022: <https://www.dw.com/en/africa-begins-to-emerge-as-car-industry-hub/a-59500532?maca=en-rss-en-bus-2091-rdf> (17.11.2022).

²⁰ Electricity Lawyer, 2022: <https://d1jbg4la8qhw2x.cloudfront.net/wp-content/uploads/2022/09/new-31st-update-august-correction-ELECTRIC-VEHICLES-1.pdf> (22.11.2022).

²¹ Ecofin Agency, 2022: <https://www.ecofinagency.com/public-management/2609-43893-e-mobility-startup-m-auto-becomes-the-largest-electric-vehicle-company-in-africa> (22.11.2022).

²² Industriall, 2020: <https://www.industriall-union.org/sub-sahara-africa-automotive-sector-potential-to-boost-manufacturing-and-create-decent-jobs> (22.02.2022).

3. Zielmarkt Äthiopien

3.1 Politischer und sozioökonomischer Kontext

Die Demokratische Bundesrepublik Äthiopien (fortfolgend Äthiopien) ist sowohl gemessen an der Bevölkerungszahl von über 110 Millionen Einwohnern als auch flächenmäßig mit einer Gesamtfläche von über 1,1 Millionen km² einer der größten Staaten auf dem afrikanischen Kontinent. Derzeit wächst die Bevölkerung um geschätzte 2,5 Prozent im Jahr. Dementsprechend ist das Durchschnittsalter im Land mit 19,8 Jahren gering. Etwa 60 Prozent der Bevölkerung sind unter 25 Jahre alt. Die Bevölkerungsdichte ist insbesondere im Norden und der zentralen Hochebene rund um die Hauptstadt Addis Abeba sehr hoch, wohingegen der Osten und der Südosten des Landes nur gering besiedelt sind.²³

Äthiopien wurde nie kolonialisiert und ist damit der älteste bestehende Staat des afrikanischen Kontinents. Lediglich während des Zweiten Weltkrieges stand das Land wenige Jahre unter italienischer Besatzung. Bis 1974 war Äthiopien eine Monarchie. Danach regierte eine kommunistisch geprägte Militärdiktatur, das sogenannte Derg-Regime, das Land. Diese Zeit war geprägt von Hungersnöten und diversen militärischen Konflikten. Zum Ende der Volksrepublik im Jahr 1991 gelang der Wandel hin zu weitgehender Stabilität, der allerdings weiterhin von schwelenden internen Auseinandersetzungen geprägt war. Dies liegt unter anderem darin begründet, dass Äthiopien als Vielvölkerstaat reich an Ethnien und Sprachen ist. Das politische System spricht zwar offiziell keiner Partei einen alleinigen Machtanspruch zu, jedoch regiert die Koalition der *Ethiopian People's Revolutionary Democratic Front* (EPRDF) das Land bereits seit dem Niedergang der Volksrepublik durchgängig und verfügt über einen großen Einfluss im Land. Diesen konnte sie bei den Parlamentswahlen 2015 weiter ausbauen, nachdem die Opposition auch ihren letzten Sitz im Parlament verloren hatte. Im Bundeshaus, welches in Form und Funktion etwa dem deutschen Bundesrat entspricht, sowie in den neun Regionalparlamenten ist ebenfalls kein einziger Oppositionspolitiker mehr vertreten. Die Regierungskoalition wurde bis 2018 von der Tigrinischen Volksbefreiungsfront (TPLF) dominiert. Die Tigriner machen circa ein Zehntel der äthiopischen Bevölkerung aus und sind überwiegend äthiopisch-orthodoxe Christen.

Als Folge der stringenten Modernisierungsstrategie und der Vorherrschaft einer ethnischen und religiösen Gruppe gibt es vielerorts soziale, politische, ethnische und religiöse Spannungen. Mit dem Amtsantritt des neuen Premierministers Dr. Abiy Ahmed Ali im April 2018, erlebte Äthiopien eine Phase der Euphorie und Hoffnung. Das Land erhoffte sich von dem Regierungschef politische, ethnische und wirtschaftliche Reformen und einen entsprechenden Aufschwung. Mit Dr. Abiy Ahmed bekam Äthiopien erstmals einen Ministerpräsidenten aus der zahlenmäßig größten ethnischen Gruppe der Oromo, die circa ein Drittel der Bevölkerung ausmacht. Dies galt als überraschend und gleichzeitig hoch bedeutsam, da es die Hoffnungen auf eine innenpolitische Versöhnung der Volksgruppen stärkte. In seinen ersten Monaten konnte der junge Ministerpräsident einige positive Entwicklungen anstoßen. Dazu gehören unter anderem erste Schritte zur Beendigung des seit Jahrzehnten festgefahrenen Konfliktes mit dem Nachbarland Eritrea, eine allgemeine Liberalisierung der Wirtschaft und die Freilassung von politischen Gefangenen. Für diese Reformen wurde Dr. Abiy Ahmed 2019 mit dem Friedensnobelpreis ausgezeichnet.²⁴ Die im Juni 2021 durchgeführten landesweiten Wahlen, die zuvor mehrfach verschoben worden waren, konnte die Regierung unter Führung Dr. Abiy Ahmeds mit einer großen Mehrheit für sich entscheiden.²⁵

Nach den positiven Entwicklungen in den vergangenen Jahren hat sich die politische Situation seit 2020 allerdings wieder verschlechtert. Allgemein lässt sich seit einiger Zeit eine Zunahme ethnischer Spannungen, gewaltsamer Auseinandersetzungen und Binnenmigration beobachten. In der Region Tigray im Norden des Landes ist ein Konflikt zwischen der TPLF, die das Land bis zur Amtseinführung Dr. Abiy Ahmeds dominiert hatte, und der Zentralregierung eskaliert. Im November 2020 hatten das äthiopische Militär und die mit ihm verbündeten eritreischen Streitkräfte die Region besetzt, wurden dann aber zurückgedrängt. Nachdem im März 2022 ein Waffenstillstand vereinbart worden war, um den Menschen in der Region Zugang zu Hilfslieferungen zu ermöglichen, flammte im August der Konflikt wieder auf.²⁶ Im November 2022 haben sich Äthiopiens Regierung und die Volksbefreiungsfront Tigray unter der Vermittlung der Afrikanischen Union erneut auf einen Waffenstillstand verständigt. Nach zwei Jahren Bürgerkrieg müssen nun laut Amnesty International massive Menschenrechtsverletzungen von beiden Seiten aufgearbeitet und die Folgen der akuten humanitären Notlage in der Tigray-Region aufgefangen werden.²⁷

Ethnisch und kulturell stellt Äthiopien ein Bindeglied zwischen den Ländern Subsahara-Afrikas im Süden und der arabischen Welt im Norden und Osten. Politisch dominieren Hochlandäthiopier, die sogenannten Habesha. Die Habesha stellen rund ein Drittel der Bevölkerung und leben über Äthiopien hinaus vor allem im Nachbarland Eritrea. Neben einem eigenen, von der altäthiopischen Sprache abgeleiteten Alphabet verfügen die Habesha auch über einen eigenen Kalender und eine eigene Zeitrechnung. Beide weichen vom europäischen Standard ab. So läuft die Jahreszählung dem gregorianischen Kalender sieben Jahre und etwa acht Monate hinterher und morgens um sieben Uhr ist die „erste Stunde des Tages“ vorbei. Traditionell gehören die Habesha überwiegend der äthiopisch-orthodoxen Kirche an, die lange vor Ankunft des europäischen Kolonialismus in Afrika eigenständige Traditionen begründete und den koptischen Kirchen in Ägypten noch am nächsten steht. Weitere große Bevölkerungsgruppen sind die kuschitischen Ethnien, die vor allem durch Oromo, Afar und Somali repräsentiert sind. Die kuschitischen Sprachen nutzen das lateinische Alphabet. Afar und Somali sind traditionell überwiegend islamisch und große Teile dieser beiden Gruppen sind in den Nachbarstaaten Dschibuti und Somalia beheimatet. Die Oromo leben fast ausschließlich in Äthiopien und stellen dort mit rund einem Drittel der Bevölkerung die größte ethnische Gruppe. Religiös sind die Oromo traditionell entweder orthodox-christlich oder muslimisch.

²³ CIA Factbook, 2022: <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/ethiopia/> (06.01.2022).

²⁴ Zeit Online, 2019: <https://www.zeit.de/politik/ausland/2019-10/friedensnobelpreis-fuer-abiy-ahmed-ali> (11.01.2022).

²⁵ BBC, 2021: <https://www.bbc.com/news/world-africa-57791868> (11.01.2022).

²⁶ Tagesschau, 2022: <https://www.tagesschau.de/ausland/afrika/aethiopien-tigray-125.html> (15.11.2022).

²⁷ Tagesschau, 2022: <https://www.tagesschau.de/ausland/afrika/tigray-konflikt-waffenruhe-101.html> (15.11.2022)

Neben Habesha und Kuschiten gibt es noch eine Vielzahl an weiteren Ethnien, die vor allem in den Grenzgebieten zum Südsudan leben und der dortigen Bevölkerung kulturell oftmals näherstehen als den Hochlandäthiopiern. Die traditionell animistischen Religionen werden bei diesen Völkern stark von evangelikalischen Strömungen des Christentums verdrängt.

Die Amtssprache in Äthiopien ist die hochlandäthiopische Sprache Amharisch. Daneben wird Englisch als Verkehrssprache genutzt. Äthiopien ist ein ethnisch-föderaler Staat. Das bedeutet, die zehn Bundesstaaten und zwei Städte folgen in starkem Maße ethnischen Grenzen.²⁸ Zuletzt hatte sich die Sidama Region im Rahmen des verfassungsmäßig gewährten Rechtes auf ethnische Autonomie im November 2019 mit großer Mehrheit von 98 Prozent der Stimmen dafür ausgesprochen, den zehnten Bundesstaat zu konstituieren.²⁹ Die Mehrheit der Äthiopiern lebt in einem der ethnisch definierten Bundesstaaten, in dem die jeweilige sogenannte Titularnation u.a. die Amtssprache stellt (z.B. sind die Oromo die Titularnation von Oromia, die Amharen die Titularnation von Amhara usw.). Die Hauptstadt Addis Abeba, die Stadt Dire Dawa sowie die drei flächenmäßig kleinsten der neun Bundesstaaten haben keine Titularnation und sind als multiethnisch definiert.³⁰

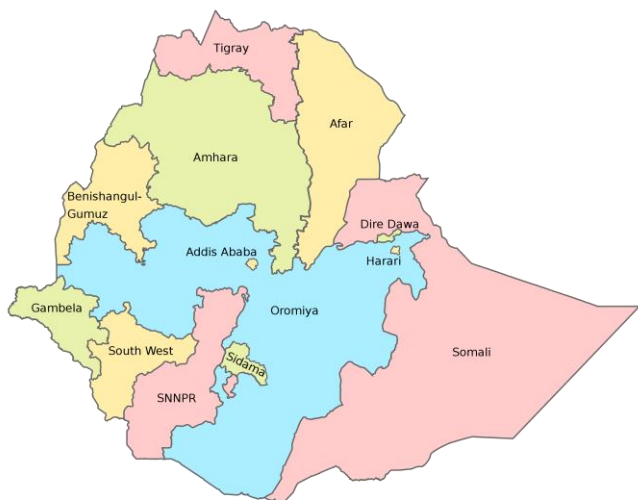


Abbildung 1: Karte der Bundesstaaten Äthiopiens

Quelle: Wikimedia, 2022: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/2/21/Regions_of_Ethiopia_EN.svg/2527px-Regions_of_Ethiopia_EN.svg.png (14.02.2022)

3.2 Klima und Landschaftsbild

Äthiopien verfügt über eine vielfältige Landschaft und drei Klimazonen. Neben Feucht- und Trockensavannen finden sich auch Wüstenlandschaften. Mehr als die Hälfte des Landes liegt auf über 1.200 m Höhe, ein Viertel sogar auf über 1.800 m. Der Tanasee im Hochland von Abessinien ist der höchstgelegene See Afrikas. Durch die verschiedenen Höhenlagen relativiert sich das äquatoriale Klima – während in den tropischen Gebieten eine Durchschnittstemperatur von 27°C herrscht, liegt sie im Hochland nur bei 16°C. Die Hauptregenzeite erstreckt sich von Juli bis September.³¹

3.3 Wirtschaft und wirtschaftliche Entwicklung

Die äthiopische Regierung bezeichnet die von ihr geprägte Wirtschaftsordnung als marktwirtschaftlich. Schon der 2015 verabschiedete Wachstumsplan (*Growth and Transformation Plan II*) erkennt explizit die zentrale Rolle des Privatsektors und insbesondere von Auslandsinvestitionen zur Weiterentwicklung der Infrastruktur an.³² In seiner Folge und insbesondere seit der Amtsübernahme von Ministerpräsident Dr. Abiy Ahmed in 2018 wurden eine Reihe weitreichender Reformschritte unternommen, darunter eine Freigabe der Preise, die Zulassung von Privatunternehmen auch im Banken- und Versicherungssektor sowie die Privatisierung in bestimmten Sektoren, darunter Pläne, große staatliche Unternehmen wie die Luftfahrtgesellschaft *Ethiopian Airlines*, den bisher einzigen äthiopischen Telekommunikationsanbieter *Ethio Telecom* und andere teilweise oder vollständig zu privatisieren. Der Einfluss der Regierung soll dennoch mit dem Verbleib der Mehrheitsanteile der Unternehmen beim Staat gewahrt bleiben. Eine vollständige Liberalisierung des Marktes bleibt damit aus. Die Regierung behält durch staatliche Monopolunternehmen unter anderem in den Sektoren Luftverkehr und Energieversorgung sowie durch parteinahe Unternehmensgruppen im Stil einer aus

²⁸ CIA Factbook, 2022: <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/ethiopia/> (12.01.2022).

²⁹ Al Jazeera, 2019: <https://www.aljazeera.com/news/2019/11/23/ethiopia-sidama-vote-for-new-federal-region-electoral-board> (12.01.2022).

³⁰ CIA Factbook, 2022: <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/ethiopia/> (12.01.2022).

³¹ Neue Märkte – Neue Chancen, 2017: https://www.giz.de/de/downloads/neue-maerkte-neue-chancen_aethiopien_web.pdf (12.01.2022).

³² Federal Republic of Ethiopia (2017): https://www.mofed.gov.et/media/filer_public/fe/b2/feb2763d-baf9-43e8-8bfa-8381fa24496a/ppp_policy_english.pdf, p.4 (24.11.2022).

der ehemals sozialistischen Volksrepublik übernommenen Denkweise beherrschenden Einfluss auf die Wirtschaft.³³ Jedoch scheint sich eine klare Tendenz zur Öffnung des Marktes für ausländische Anbieter abzuzeichnen: 2018 brachte die äthiopische Regierung ein Gesetz auf den Weg, das die Beteiligung des Privatsektors über *Public-Private-Partnerships* (PPP) zum Ausbau der Infrastruktur ermöglicht. Das macht sich beispielsweise im Energiesektor bemerkbar: Auch wenn staatliche Energieversorger weiterhin eine Monopolstellung innehaben, liberalisiert sich der Sektor an allen Bereichen der Erzeugungs- und Versorgungskette.³⁴ 2021 erteilte die Regierung dem kenianischen Telekommunikations-Giganten Safaricom eine Lizenz für den Markteintritt, und im Oktober 2022 nahm das Unternehmen sein Mobilfunknetz in Betrieb.³⁵ Mitte des Jahres 2022 kündigte die äthiopische Regierung die Einrichtung einer Wertpapierbörse, der *Ethiopian Securities Exchange* (ESX) an.³⁶ Außerdem gab sie im September 2022 bekannt, ausländischen Banken zu gestatten, bis zu 30 Prozent der Anteile an den Geschäftsbanken des Landes zu erwerben.³⁷ Trotzdem bleibt Äthiopiens Wirtschaft noch immer eine der am stärksten regulierten in Afrika, mit viel Bürokratie und relativ wenig Raum für Auslandsinvestoren. Dennoch bilden sich bereits vereinzelt Partnerschaften oder Joint Ventures, auch mit deutschen Unternehmen.³⁸

Die äthiopische Währung ist der bereits 1894 eingeführte, aber seitdem mehrmals reformierte Äthiopische Birr (ETB).

Tabelle 1: Wechselkurs Euro-Äthiopischer Birr (Stand 15. November 2022)

1 ETB	0,01797 EUR
1 EUR	54,9370 ETB

Quelle: Finanzen.net, 2022: https://www.finanzen.net/waehrungsrechner/euro_birr (15.11.2022).

Das Wirtschaftswachstum Äthiopiens war in den vergangenen Jahren stabil und lag zwischen 2017 und 2019 jeweils konstant zwischen sechs und zehn Prozent. Zuvor war das BIP über mehr als ein Jahrzehnt mit einer Rate zwischen acht und elf Prozent jährlich gewachsen. Trotz der Covid-19 Pandemie konnte auch 2020 ein vergleichsweise hohes Wachstum von rund sechs Prozent erreicht werden. Im Jahr 2021 betrug das BIP 99,3 Milliarden US-Dollar, was erneut einem Wachstum von sechs Prozent entsprach. Für 2022 wird mit einer niedrigeren Wachstumsprognose von etwa vier Prozent gerechnet, was einer Zunahme des BIP auf 111,2 Milliarden US-Dollar entspricht.³⁹ Dies ist auf die Dürre in einzelnen Landesvorteilen sowie die Konflikte in der nördlichen Region Tigray zurückzuführen.⁴⁰ Trotz des starken Wirtschaftswachstums der vergangenen Jahre ist das Einkommensniveau weiterhin sehr niedrig. Die Regierung plant aber, Äthiopien bis 2025 zu einem Land mit niedrigem mittlerem Einkommen zu machen.⁴¹

Über 70 Prozent der äthiopischen Bevölkerung sind in der Landwirtschaft tätig, auch wenn der Dienstleistungssektor inzwischen einen größeren Anteil am BIP erreicht hat als der Agrarsektor.⁴² Die Landwirtschaft weist einen Anteil von fast 36 Prozent an der äthiopischen Wirtschaftsleistung auf und ist mit etwa 60 Prozent der Exporteinnahmen größter Devisenbringer des Landes. Den Bergbau mit inbegriffen machte der Industriesektor im Jahr 2020 lediglich 6,7 Prozent der Wirtschaftsleistung Äthiopiens aus.⁴³ Zu den wichtigsten Exportgütern gehören Primärgüter wie Kaffee, Gold Schnittblumen, Ölsaaten und Hülsenfrüchte, aber auch Leder. Die meisten Exporte gingen 2020 nach Europa (41,3 Prozent), Asien (31 Prozent) und Afrika (17,4 Prozent). Die äthiopischen Importe kommen zu einem Großteil aus Asien (61,3 Prozent). Europa und Afrika haben mit 22 Prozent beziehungsweise 8,9 Prozent nur einen vergleichsweise geringen Anteil an den äthiopischen Importen.⁴⁴

Besondere Schwierigkeiten bereiten der äthiopischen Wirtschaft das hohe Außenhandelsdefizit und der assoziierte Devisenmangel. Obwohl sich das Handelsdefizit in den letzten Jahren aufgrund steigender Exporte leicht verringert hat, stellen die Ausfuhren 2022 weiterhin nur etwa ein Drittel des Volumens der Einfuhren dar.⁴⁵ Das Handelsbilanzdefizit betrug im Jahr 2020 rund 11,6 Milliarden US-Dollar. Der Gesamtwert der Ausfuhren betrug 2,5 Milliarden US-Dollar. Dem standen Importe mit einem Wert von 14,1 Milliarden US-Dollar entgegen.⁴⁶ 2021 nahmen jedoch die Wareneinfuhren aus Äthiopien in die EU um zwölf Prozent zu, während

³³ International Trade Administration, 2021: <https://www.trade.gov/country-commercial-guides/ethiopia-market-challenges> (21.01.2022).

³⁴ Kassahun, DLA Piper, 2022: <https://www.dlapiper.com/de/austria/insights/publications/2022/11/africa-energy-futures/africa-energy-futures-ethiopia/> (24.11.2022).

³⁵ Further Africa, 2022: <https://furtherafrica.com/2022/10/18/48770/> (15.11.2022).

³⁶ The North Africa Post, 2022: <https://northafricapost.com/62071-ethiopia-to-establish-its-own-stock-exchange-as-the-nations-economy-opens-up.html> (15.11.2022).

³⁷ Retail Banker International, 2022: <https://www.retailbankerinternational.com/news/foreign-investment-ethiopian-banks/> (06.12.2022).

³⁸ Binkert, GTAI, 2021: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/aethiopien/wirtschaftsumfeld1/krise-ueberschattet-auch-wirtschaft--272658> (24.01.2022).

³⁹ GTAI, 2022: https://www.gtai.de/resource/blob/14754/d643975c7d7fc628b159e39f31f1e697/GTAI-Wirtschaftsdaten_November_2022_Aethiopien.pdf (06.12.2022).

⁴⁰ GTAI, 2022: <https://www.gtai.de/de/trade/aethiopien/wirtschaftsumfeld/afrikas-wachstumschampion-fasst-langsam-wieder-tritt-272642> (15.11.2022).

⁴¹ Weltbank, 2021: <https://www.worldbank.org/en/country/ethiopia/overview> (24.01.2022).

⁴² CIA Factbook, 2022: <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/ethiopia/> (24.01.2022).

⁴³ GTAI, 2021: https://www.gtai.de/resource/blob/14754/827e4f2db962999dbcfaf515f4f45032/GTAI-Wirtschaftsdaten_November_2021_Aethiopien.pdf (24.01.2022).

⁴⁴ International Trade Administration (2022) : <https://www.trade.gov/country-commercial-guides/ethiopia-market-overview> (22.11.2022)

⁴⁵ GTAI, 2022: <https://www.gtai.de/de/trade/aethiopien/wirtschaftsumfeld/afrikas-wachstumschampion-fasst-langsam-wieder-tritt-272642> (17.11.2022).

⁴⁶ GTAI, 2022: https://www.gtai.de/resource/blob/14754/c0f6d2f87266ae15b2ce07c9e0ed6bda/GTAI-Wirtschaftsdaten_Mai_2022_Aethiopien.pdf (15.11.2022).

die Ausfuhren der EU nach Äthiopien 2021 um fast 21 Prozent zurückgingen.⁴⁷ Dies reduzierte das Handelsbilanzdefizit Äthiopiens, das in Kombination mit einer relativ hohen Staatsverschuldung (über 48,3 Prozent des BIP in 2022) für den akuten Devisenmangel im Land verantwortlich ist.⁴⁸ Die meisten Devisen werden für staatliche Großprojekte und den Kauf dringender Handelsgüter wie zum Beispiel Nahrungsmittel, Medikamente und Treibstoff verwendet. Äthiopische Importeure haben oftmals Schwierigkeiten für Importe mit Devisen zu zahlen, was Handelsgeschäfte negativ beeinträchtigt.⁴⁹

Ein weiteres Problem ist, dass Äthiopien als Binnenstaat im Außenhandel stark von Dschibuti abhängig ist. Etwa 90 Prozent der äthiopischen Exporte werden über den Hafen von Dschibuti abgewickelt. Trotz der Bemühungen des Staates, den Transportsektor durch Investitionen in Schienen- und Straßenprojekte zu diversifizieren, gibt es in der Logistikbranche noch viel Raum für Verbesserungen. Äthiopien hat die Notwendigkeit einer Diversifizierung seiner Logistikindustrie erkannt und daher Pläne zur Öffnung des Logistiksektors durch Beteiligung des Privatsektors bestätigt.⁵⁰

Äthiopien weist seit mehreren Jahren eine hohe Investitionsquote mit einem Anteil von bis zu 30 Prozent des BIP auf.⁵¹ Hohe ausländische Investitionen waren maßgeblicher Treiber des starken äthiopischen Wirtschaftswachstums der vergangenen Jahre. 2021 gingen die Auslandsinvestitionen zurück, stiegen zuletzt aber wieder kräftig an. Für das Jahr 2023 wird ihnen ein Anstieg von rund zehn Prozent prognostiziert, der sich durch die zunehmende Liberalisierung der Wirtschaft sowie die Reformwilligkeit der Regierung erklären lässt.⁵² Allerdings bestehen weiterhin Investitionshemmnisse, wie die Devisenknappheit, die hohe Inflation (für 2022 werden 34,5 Prozent Inflation erwartet) und die Abwertung des Birr. Der bewaffnete Konflikt in der Region Tigray dämpfte insbesondere das westliche Interesse an Äthiopien.⁵³ Daneben sorgten massive Ausgaben im Zusammenhang mit dem Konflikt für eine weitere Erhöhung der Staatsverschuldung. Zu Beginn des Jahres 2022 strichen die USA zudem bis dahin bestehende Privilegien beim Marktzugang im Rahmen des *African Growth and Opportunity Act* (AGOA).⁵⁴

3.3.1 Arbeitsmarkt und Lohnkosten

Die Löhne und Gehälter in Äthiopien zählen zu den niedrigsten der Welt. Der Reallohnverlust wird zudem durch die stetige Abwertung des Birr und eine hohe Inflationsrate verstärkt. Was regionale Lohnunterschiede angeht, so ist ein Trend zu höheren Löhnen in der Hauptstadt Addis Abeba zu erkennen, wo die Gehälter um durchschnittlich um etwa ein Drittel höher sind als im Rest des Landes.

Die durchschnittlichen Bruttomonatslöhne in der Fahrzeugbau-Branche betragen 2020 in etwa 169 Euro. Dieser Wert liegt geringfügig über den durchschnittlichen Bruttomonatslöhnen des verarbeitenden Gewerbes als Ganzes, welche durch die besonders niedrigen Löhne im Textil- und Nahrungsmittelsektor gedrückt werden.⁵⁵

Tabelle 2: Allgemeine Arbeitsmarktdaten Äthiopien

Bevölkerung (2020, in Mio.)	108,1
Erwerbspersonen (städtische Bevölkerung älter als 15 und jünger als 65 Jahre, 2018, in Mio.)	9,0
Erwerbstätige (in Städten, 2018, in Mio.)	7,2
Arbeitslosenquote (in Städten, in %)	19,2
Analphabeten-Quote (2017, in %)	51,8
Universitätsabschluss (2014, in %)	8,1

Quelle: Binkert, GTAI, 2020: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/aethiopien/wirtschaftsumfeld1/wenig-lohn-und-viel-fluktuation-542898> (08.02.2022).

Westlichen Unternehmen, die derzeit in der äthiopischen Industrie tätig sind, fehlt es häufig an einem „Mittelbau“ gut ausgebildeter Fachkräfte. Absolvent/innen von Universitäten und Schulen mangelt es oft an anwendungsorientierten Erfahrungen, wodurch in den meisten Fällen eine innerbetriebliche Weiterbildung notwendig ist. Während die Bezahlung der meisten einfacheren Tätigkeiten sehr

⁴⁷ GTAI, 2022: https://www.gtai.de/resource/blob/14754/c0f6d2f87266ae15b2ce07c9e0ed6bda/GTAI-Wirtschaftsdaten_Mai_2022_Aethiopien.pdf (15.11.2022).

⁴⁸ GTAI, 2021: https://www.gtai.de/resource/blob/14754/827e4f2db962999dbcfaf515f4f45032/GTAI-Wirtschaftsdaten_November_2021_Aethiopien.pdf (24.01.2022).

⁴⁹ Binkert, GTAI, 2021: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/aethiopien/wirtschaftsumfeld1/krise-ueberschattet-auch-wirtschaft--272658> (24.01.2022).

⁵⁰ Deloitte, 2019: <https://www2.deloitte.com/za/en/pages/deloitte-africa/articles/invest-in-ethiopia.html> (09.02.2022).

⁵¹ GTAI, 2021: https://www.gtai.de/resource/blob/14754/827e4f2db962999dbcfaf515f4f45032/GTAI-Wirtschaftsdaten_November_2021_Aethiopien.pdf (24.01.2022).

⁵² GTAI, 2022: <https://www.gtai.de/de/trade/aethiopien/wirtschaftsumfeld1/afrikas-wachstumschampion-fasst-langsam-wieder-tritt-272642> (17.11.2022).

⁵³ Binkert, GTAI, 2022: <https://www.gtai.de/de/trade/aethiopien/wirtschaftsumfeld1/trotz-konflikten-bestehen-standortvorteile-272658#toc-anchor--3> (22.11.2022).

⁵⁴ Binkert, GTAI, 2021: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/aethiopien/wirtschaftsumfeld1/konflikt-verhagelt-prognosen-fuer-den-wachstumschampion-272642> (24.01.2022).

⁵⁵ Binkert, GTAI, 2020: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/aethiopien/wirtschaftsumfeld1/wenig-lohn-und-viel-fluktuation-542898> (28.01.2022).

niedrig ist, erhalten leitende Manager/innen ein recht gutes Gehalt. Es besteht also eine hohe Gehaltslücke. Die Festlegung der Gehälter ist wenig reguliert. Einen offiziellen Mindestlohn gibt es nicht und eine gewerkschaftliche Organisation ist ebenfalls nur marginal ausgeprägt. Auch die Personalfuktuation ist in vielen Bereichen der Industrie groß, insbesondere in den neuen großen Industrieparks, in denen unterschiedliche Unternehmen eine Vielzahl ähnlicher Arbeitsplätze anbieten. Der Fluktuation lässt sich zum Teil durch eine bessere Bezahlung als in Konkurrenzbetrieben und anderen Maßnahmen zur längerfristigen Bindung entgegenwirken.

Neben sozialen Unruhen, die durch eine hohe Jugendarbeitslosigkeit und soziale Ungleichheit befeuert werden, stellt auch eine eher niedrige Produktivität der Arbeiter/innen sowie Unpünktlichkeit und Abwesenheit zum Teil ein Problem für in Äthiopien tätige Unternehmen dar. Viele Unternehmen suchen ihre Mitarbeiter/innen auch in Äthiopien im Internet. Zu den beliebtesten Onlineportalen gehören *EthioJob*, *Ezega*, *Ethiopian Reporters* und *AddisJobs*. Unter gedruckten Erzeugnissen wird *Addis Zemen Vacancies* genannt.

Viele Äthiopier/innen arbeiten am liebsten bei Unternehmen aus Europa und Nordamerika, gefolgt von asiatischen, meist chinesischen Arbeitgebern. Als am wenigsten attraktiv gelten hingegen Unternehmen, die von Äthiopier/innen selbst geführt werden. Neben den Löhnen sind auch die Sozialversicherungsbeiträge sehr gering. Von Seiten des Arbeitgebers fallen dabei lediglich elf Prozent für Rentenversicherung an sowie eine Lohnfortzahlung im Krankheitsfall von 100 Prozent für den ersten Monat und 50 Prozent für den zweiten und dritten Monat. Zudem sieht das Gesetz einen Mutterschaftsurlaub von 30 Tagen vor und 60 Tagen nach der Geburt vor sowie drei bezahlte Arbeitstage Vaterschaftsurlaub.⁵⁶

3.3.2 Eintrittschancen und -hemmnisse für den äthiopischen Markt

Chancen bestehen insbesondere in der geplanten Errichtung von *Special Economic Zones* oder Industrieparks, in denen sich Zulieferer und Erstausrüster (OEM) ansiedeln und etwa auch von kürzeren Transportwegen profitieren können. Weitere Anreize für einen Eintritt in den äthiopischen Markt bieten diverse Steuervergünstigungen und eine gute Vernetzung mit anderen Branchen.

Äthiopien verfügt daneben über eine große Anzahl junger Arbeitskräfte, denen es allerdings häufig an ausreichender Qualifizierung fehlt. Während das Bildungsangebot von Jahr zu Jahr besser wird, fehlt es an der dringend benötigten Verknüpfung mit der Industrie und Praxisnähe. Arbeitgeber müssen daher viel in die Ausbildung ihrer Arbeitskräfte investieren, um diese an das benötigte Produktivitätsniveau heranzuführen. Fehlzeiten, Unpünktlichkeit und ein hohes Maß an Fluktuation stellen in Äthiopien operierende Unternehmen vor Herausforderungen. Hinzu kommt eine ineffiziente Handelslogistik, die zum einen durch ein staatliches Monopol auf den grenzüberschreitenden Warenverkehr zurückzuführen ist, als auch der fehlende direkte Zugang zu internationalen Gewässern.⁵⁷

Weitere Hindernisse für die Gründung und Führung eines Unternehmens in Äthiopien sind eine schlechte Verwaltung der Steuereinnahmen, mangelnde Sicherheit, Transparenz und Governance, Devisenprobleme, Verzögerungen beim Zoll, rechtliche Fragen, eine in Teilen mangelhafte (Strom-)Infrastruktur, Korruption und finanzielle Probleme des Staates, ein ineffizientes Bankensystem und der Zugang zu Krediten.⁵⁸

Tabelle 3: SWOT-Analyse Äthiopien

Stärken	Schwächen
Nachfrage durch große Bevölkerung	Riesiges Handelsbilanzdefizit und Devisenmangel
Ethiopian Airlines fliegt viele Ziele in Afrika an	Lähmende Bürokratie
Große Energieressourcen (Wind, Wasser, Geothermie)	Behörden verschiedener Ebenen agieren teils sehr unterschiedlich
Relativ wenig Konkurrenz	Stark regulierte Wirtschaft, privates Engagement oft nicht möglich
Chancen	Risiken
Hoher Bedarf an Infrastruktur und Investitionsgütern	Bewaffnete innere Konflikte, politische Unsicherheit, soziale Spannungen
Produktion für den Export (Kaffee, Bekleidung, Schnittblumen)	Hohe Inflation
Öffnung von Dienstleistungssektoren	Zahlungsschwierigkeiten aufgrund fehlender Devisen
Bergbau und Öl-/Gasförderung wegen hoher Preise	Steigende Verschuldung, Abhängigkeit von China

Quelle: Eigene Darstellung nach Binkert, GTAI, 2022: <https://www.gtai.de/de/trade/aethiopien/wirtschaftsumfeld/trotz-konflikten-bestehen-standortvorteile-272658#toc-anchor--3> (22.11.2022)

3.3.3 Regionale Integration und internationale Handelsabkommen

Äthiopien ist Mitglied in verschiedenen internationalen Organisationen. Dazu gehören die Vereinten Nationen, die AU, die Gemeinschaft der afrikanischen, karibischen und pazifischen Staaten (AKP), die Weltbank, der Internationale Währungsfonds (IWF), das *Commonwealth of Nations*, der Gemeinsame Markt für das Östliche und Südliche Afrika (COMESA), die *Multilateral Investment Guarantee Agency* (MIGA) und die *World Intellectual Property Organization* (WIPO). Äthiopien strebt zudem den Beitritt zur

⁵⁶ Binkert, GTAI, 2020: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/aethiopien/wirtschaftsumfeld1/wenig-lohn-und-viel-fluktuation-542898> (28.01.2022).

⁵⁷ Addis Standard, 2019: <https://addisstandard.com/economic-analysis-ethiopias-developmental-state-dead-or-alive/> (19.01.2022).

⁵⁸ East Africa Gate, 2019: https://www.eesc.europa.eu/sites/default/files/files/2019_07_-_investing_in_ethiopia_-_opportunities_challenges.pdf (19.01.2022).

Welthandelsorganisation an und verfügt über einen Beobachterstatus.⁵⁹ Addis Abeba ist Sitz der Afrikanischen Union.

Äthiopien hat zudem das Abkommen zur Errichtung der AfCFTA, einer Freihandelszone zwischen den Mitgliedstaaten der AU unterzeichnet und als einer der ersten Staaten bereits im Mai 2018 vollständig ratifiziert.⁶⁰

Außerdem ist das Land Teil der *G20 Compact with Africa-Initiative (CwA)*.⁶¹ Diese Initiative soll deutschen Unternehmen künftig die Absicherung von Direktinvestitionen gegen politische Risiken in ausgewählten afrikanischen Ländern erleichtern. Im Rahmen einer sogenannten Reformpartnerschaft des CwA hat das deutsche Bundesministerium für Wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ) Ende 2020 Äthiopien Mittel in Höhe von 100 Millionen Euro zugesagt, deren Auszahlung an politische Bedingungen wie die Durchführung allgemeiner Wahlen, die Aufklärung von Menschenrechtsverletzungen und Schritte für eine politische Lösung des Tigray-Konfliktes geknüpft ist.⁶² Aufgrund des anhaltenden Konflikts ruht die Reformpartnerschaft de facto und die Auszahlung der zugesagten Mittel wurde gestoppt.⁶³ Diplomatische Beziehungen zwischen Deutschland und Äthiopien bestehen bereits seit 1905.⁶⁴

3.3.4 Hinweise für die Markterschließung

Der Zugang zum äthiopischen Markt erfordert eine sorgfältige Bewertung der Marktchancen, eine umfassende Sorgfaltspflicht-Prüfung und den Aufbau persönlicher Beziehungen vor Ort.

Deutsche Unternehmen, die in Äthiopien aktiv werden möchten, sollten in Erwägung ziehen, erfahrene und zuverlässige lokale Agenten oder Vertriebshändler zu identifizieren, die ihre Produkte und Dienstleistungen in Äthiopien vertreten. Äthiopischstämmige Deutsche, die in Deutschland oder in Äthiopien leben, können eine gute Quelle für den Aufbau deutsch-äthiopischer Partnerschaften sein.

Die Beauftragung eines lokalen Anwalts zur Prüfung von Dokumenten und Verträgen ist für jeden Investor unerlässlich. Die äthiopische Regierung verlangt, dass alle Wareneinfuhren über äthiopische Staatsangehörige abgewickelt werden, die als offizielle Import- oder Vertriebsagenten beim Ministerium für Handel und Industrie (MOTI) registriert sind.

Es gibt keinen Ersatz für persönliche Treffen und Zeit vor Ort, um Beziehungen aufzubauen und Geschäftspartnerschaften zu bilden. E-Mail-Kommunikation sollte nicht als Ersatz für persönliche Treffen dienen. Allerdings werden im Zuge der Covid-19-Pandemie Videokonferenzen als Kommunikationsform im Vorfeld von persönlichen Geschäftsabschlüssen immer akzeptabler.

Ein beträchtlicher Teil der äthiopischen Importe wird über staatliche Ausschreibungen beschafft, die in erster Linie vom *Public Procurement & Property Disposal Service (PPPDS)* durchgeführt werden. Die Ausschreibungen werden allen interessierten potenziellen Bietern zugänglich gemacht. Die Nationalität des Lieferanten oder die Herkunft der Produkte/Dienstleistungen spielen keine Rolle. Einige nicht-äthiopische Unternehmen haben allerdings Bedenken hinsichtlich mangelnder Transparenz bei der Bewertung der Ausschreibungsangebote von PPPDS geäußert. Die Regierung von Premierminister Abiy Ahmed hat daraufhin umfangreiche Maßnahmen zur Korruptionsbekämpfung ergriffen, wonach einige leitende Angestellte der PPPDS, darunter der Generaldirektor, verhaftet wurden. Derzeit durchläuft der PPPDS einen gründlichen Reformprozess.

Vertreter deutscher Unternehmen, die Äthiopien besuchen möchten, sollten beachten, dass das Land über ein eigenes, einzigartiges Kalenderjahr verfügt. Der äthiopische Kalender hat 13 Monate: zwölf Monate mit jeweils 30 Tagen und einen Monat mit fünf oder sechs Tagen, je nachdem, ob es sich um ein Schaltjahr handelt oder nicht. Das äthiopische Kalenderjahr beginnt am 11. September, dem äthiopischen Neujahr und nationalem Feiertag. Das Finanzjahr der Regierung beginnt am achten Juli und endet am siebten Juli des Folgejahres. Sowohl der äthiopische Kalender als auch das Steuerjahr fallen in zwei gregorianische Kalenderjahre. Unternehmen sollten sich außerdem des entsprechenden äthiopischen Steuerjahres bewusst sein, wenn sie sich an die Regierung wenden, um Waren und Dienstleistungen zu finanzieren, um die Finanzierung und einen angemessenen Genehmigungszeitraum sicherzustellen.⁶⁶

Programme

Das Wirtschaftsnetzwerk Afrika (WNA) des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK), das BMWK-Markterschließungsprogramm und weitere Programme der Außenwirtschaftsförderung bieten verschiedene Maßnahmen in ausgewählten Branchen an, um deutschen Unternehmen die Erschließung des Zielmarktes Äthiopien zu erleichtern.⁶⁷ Das WNA führt kombinierte Beratungsprojekte zu bestimmten Branchen in einzelnen Ländern und Regionen Afrikas durch und fördert mit Unterstützung des Afrika-Verein der deutschen Wirtschaft (AV) mit den sogenannten *Beratungsgutscheinen Afrika* externe

⁵⁹ GTAI, 2021: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/recht/recht-kompakt/aethiopien/recht-kompakt-aethiopien-223540> (12.01.2022).

⁶⁰ Tralac, 2022: <https://www.tralac.org/documents/resources/infographics/2605-status-of-afcta-ratification/file.html> (15.02.2022).

⁶¹ Compact with Africa, 2022: <https://www.compactwithafrica.org/content/compactwithafrica/home/compact-countries/ethiopia.html> (12.01.2022).

⁶² Neben Äthiopien sind auch Ägypten, Marokko, Tunesien, Ruanda, Benin, Côte d'Ivoire, Ghana, Guinea, Senegal und Togo Teil der Initiative.

⁶³ BMZ, 2022: <https://www.bmz.de/de/laender/aethiopien> (27.01.2022).

⁶⁴ BMZ (2022): <https://www.bmz.de/de/laender/aethiopien/> (17.11.2022).

⁶⁵ Auswärtiges Amt, 2021: <https://www.auswaertiges-amt.de/de/aussepolitik/laender/aethiopien-node/aethiopien/209502?openAccordionId=item-209516-1-panel> (10.02.2022).

⁶⁶ International Trade Administration, 2021: <https://www.trade.gov/country-commercial-guides/ethiopia-market-entry-strategy> (04.02.2022).

⁶⁷ Africa Business Guide, 2022: <https://www.africa-business-guide.de/abg-de/maerkte/aethiopien> (17.01.2022).

Beratungsleistungen für kleine und mittelständische Unternehmen (KMU) die wirtschaftlich auf dem afrikanischen Kontinent aktiv werden möchten. Das BMWK-Markterschließungsprogramm führt Informationsveranstaltungen, Delegationsreisen und Informationsreisen zu ausgewählten Branchen in und zu Afrika durch. Das Ziel beider Programme ist es, den Markteintritt von Unternehmen in Afrika zu erleichtern, die Wettbewerbsfähigkeit der zu beratenden Unternehmen zu erhöhen und wirtschaftliche Risiken, die afrikanische Märkte bergen, besser einschätzen zu können.⁶⁸

In Äthiopien können deutsche Unternehmen zudem von der Sonderinitiative Ausbildung und Beschäftigung des Bundesministeriums für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ) profitieren, die zur Umsetzung des Marshallplans mit Afrika und der *G20 Compact with Africa* – Initiative beitragen soll, indem in den entsprechenden Partnerländern Arbeits- und Ausbildungsplätze geschaffen werden.⁶⁹

Daneben unterstützt das BMZ die Verbandspartnerschaft, die seit einigen Jahren zwischen dem Verband der deutschen Automobilbauer (VDA) und dem Verband afrikanischer Automobilbauer (AAAM) besteht. Ziel der Partnerschaft ist der Aufbau eines starken panafrikanischen Automobilverbandes und die Weiterentwicklung und Verbesserung der Rahmenbedingungen der Automobilwirtschaft auf dem afrikanischen Kontinent. Dazu intensiviert sie den Wissensaustausch zwischen Europa und Afrika, setzt Marktanalysen und Studien um und unterstützt Mitglieder und Interessierte bei den Marktzugängen und bei der Unternehmensansiedlung in diversen afrikanischen Ländern. Für interessierte Unternehmen vermittelt der VDA zudem Kontakte und verfügt im Rahmen der Verbandspartnerschaft über eigene Ansprechpartner in Berlin sowie über Projektbüros in Johannesburg/Südafrika und in Accra/Ghana. Das Projekt startete am 1. Juni 2020 und die erste Projektphase läuft bis Dezember 2023.⁷⁰

3.4 Rechtliche Rahmenbedingungen

Das Rechtssystem Äthiopiens enthält Elemente verschiedener europäischer Rechtssysteme. Im Jahr 2020 wurde ein neues Investitionsgesetz verabschiedet. Danach können ausländische Investoren in allen Bereichen investieren, die laut Gesetz nicht ausdrücklich inländischen Investoren oder dem äthiopischen Staat vorbehalten sind. Für die Niederlassung können verschiedene Gesellschaftsformen gegründet werden, wie zum Beispiel eine *Private Limited Company* (Ltd.), die einer deutschen GmbH ähnelt.⁷¹

Im Jahr 2019 verabschiedete die Regierung Abiy Ahmeds ein Wirtschaftsreformprogramm. Seitdem wurden viele Gesetze, die zum Teil noch aus der äthiopischen Kaiserzeit Mitte des letzten Jahrhunderts stammen, überarbeitet. Dazu gehört auch ein neues Handelsgesetzbuch, der *Commercial Code of Ethiopia, Proclamation No. 1243/2021*. Die überarbeitete Gesetzgebung hat zum Ziel, die Geschäftsfreundlichkeit im Land zu erhöhen und inländischen sowie ausländischen Unternehmern die Geschäftstätigkeit zu erleichtern.⁷²

3.4.1 Einfuhrverfahren

Rechtsgrundlage für das Zollrecht Äthiopiens ist die *Customs Proclamation No. 859/2014*. Folgende Bestimmungen gelten aktuell bei der Ein- und Ausfuhr von Waren nach und aus Äthiopien. Handeltreibende Unternehmen in Äthiopien müssen im Handelsregister eingetragen sein. Dies ist Voraussetzung für den Erhalt einer Handels-/Importlizenz, die der Einführer für das zu importierende Produkt beim Handelsministerium beantragen muss. Für die Beschaffung von ausländischen Devisen für ein Importgeschäft benötigt der Einführer eine Devisengenehmigung (*foreign exchange permit*) der äthiopischen Zentralbank oder einer bei der Zentralbank akkreditierten Geschäftsbank. Nach der Verzollung muss der Einführer eine Freigabebescheinigung der Zollbehörde für die Waren bei der Bank einreichen.

Werden Lieferungen per Akkreditiv abgewickelt, muss der Transport auf dem Seeweg über die staatliche Reederei *Ethiopian Shipping Lines* erfolgen, die in Deutschland durch die Cargo-Levant Linienagenturen vertreten ist. Für die Beförderung von Luftfracht ist die staatliche Fluglinie *Ethiopian Airlines* zu nutzen.⁷³ Da Äthiopien über keinen eigenen Seezugang verfügt, wird ein Großteil des äthiopischen Außenhandels über den Seehafen in Dschibuti sowie in kleinerem Ausmaß über Eritrea abgewickelt. Chinesische Investoren haben in den letzten Jahren das Schienennetz zwischen beiden Ländern weiter ausgebaut. Auf der fast 800 km langen Bahnstrecke werden Container vom Hafen in Dschibuti in die äthiopische Hauptstadt Addis Abeba (und umgekehrt) transportiert. Auch das Straßennetz wird derzeit ausgebaut, so dass der Warentransport von und nach Dschibuti weiterhin per Lkw erfolgen kann.

⁶⁸ BAFA, 2022:

https://www.bafa.de/DE/Wirtschafts_Mittelstandsfoerderung/Auslandsmarkterschliessung/Beratungsgutscheine_Afrika/beratungsgutscheine_afrika_node.html (25.01.2022).

⁶⁹ BMZ, 2022: <https://www.bmz.de/de/entwicklungspolitik/sonderinitiative-ausbildung-beschaeftigung> (22.03.2022).

⁷⁰ Africa Business Guide, 2022: <https://www.africa-business-guide.de/abg-de/wirtschaftsnetzwerk-afrika/partner/vda> (25.01.2022).

⁷¹ Africa Business Guide, 2022: <https://www.africa-business-guide.de/abg-de/maerkte/aethiopien> (17.01.2022).

⁷² News Business Ethiopia, 2021: <https://newbusinessethiopia.com/trade/new-commercial-code-of-ethiopias-implications/> (21.01.2022).

⁷³ Mack, GTAI, 2019: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/aethiopien/zoll1/zoll-und-einfuhr-kompakt-aethiopien-112642> (26.01.2022).

Importsendungen müssen innerhalb von 24 Stunden nach Ankunft bei der Zollbehörde summarisch angemeldet werden. Die Zollanmeldung erfolgt durch den Einführer oder einen von ihm beauftragten Zollagenten, der über eine Lizenz der Zollbehörde verfügen muss. Unternehmen können bei der äthiopischen Zollverwaltung ERCA den Status eines zugelassenen Wirtschaftsbeteiligten AEO (*Authorized Economic Operator*) beantragen, der Vereinfachungen bei der Zollabfertigung und Abgabenerhebung gewährt.

Die Zollanmeldung (*goods declaration*) kann schriftlich oder elektronisch über das automatisierte Zollsystem ASYCUDA++ erfolgen. Folgende Warenbegleitpapiere sind in englischer oder amharischer Sprache gemäß Artikel 10 der *Customs Proclamation No. 859/2014* beizufügen:

- Frachtpapiere (Konnossement oder Luftfrachtbrief)
- Handelsrechnung mit allen handelsüblichen Angaben (darunter FOB-, Transportversicherungs- und Frachtkosten)
- Bankgenehmigung für Devisenzuteilung
- Packliste
- Ursprungszeugnis
- und je nach Ware sonstige erforderliche Bescheinigungen wie Konformitätszertifikat, Gesundheitszeugnis oder Freiverkäuflichkeitsbescheinigung.

Am Schluss der Handelsrechnung muss der/die Ausfühler/in folgende unterzeichnete Erklärung abgeben: "We certify this invoice to be true and correct and in accordance with our books."⁷⁴

Für eine Vielzahl von Waren, darunter Fahrzeuge, sind bei der Einfuhr Sonderregelungen zum Schutz von Menschen, Tieren, Pflanzen und Umwelt zu beachten, deren Einhaltung von der jeweils zuständigen äthiopischen Stelle überwacht wird. Fahrzeuge dürfen dementsprechend nicht ohne Genehmigung eingeführt werden, die in einem zweistufigen Verfahren erteilt wird: zunächst ist vor Beginn des Einfuhrverfahrens eine Vorab-Genehmigung (*pre-import permit*) der *Ethiopian Transport Authority* einzuholen, zu einem späteren Zeitpunkt die Einfuhrgenehmigung.⁷⁵

Tabelle 4: Äthiopische Aufsichtsbehörden die bei Import und Export beteiligt sind

Behörde	Regelungsbereich	Zuständigkeiten	Webseite
Ministry of Trade (MOT)	alle Import- und Exportgüter	Erteilung von Importfreigabegenehmigungen, Einfuhrfreigabegenehmigungen für Instrumente der gesetzlichen Metrologie und Exportfreigabegenehmigungen	https://www.motin.gov.et/en
Ethiopian Investment Commission (EIC) und Regional Investment Bureaus	Alle Waren, die von Investoren im- oder exportiert werden	Erteilung und Erneuerung der Investitionsgenehmigung; Erteilung der Zollfreigabe	https://www.investethiopia.gov.et/
National Bank of Ethiopia (NBE) und Commercial Banks (CBs)	Fremdwährungen	Registrierung des Kaufvertrags, Erteilung der Exportbankgenehmigung, der Devisengenehmigung und der Bankeinfuhrgenehmigung für: - Akkreditiv - (offenes Akkreditiv) - Vorauszahlung - Kaufgenehmigung - Auftrag für CAD	https://nbe.gov.et/
Ministry of Industry (Mol)	Anreize für das verarbeitende Gewerbe	Ausstellung eines Genehmigungsschreibens für die Zollrückvergütung; Ausstellung und Erneuerung von Zollanreizen für den Außenhandel; Scheme Certificate; Ausstellung und Erneuerung von 2nd Schedule Certificate; Zulassungen von Rohmaterial; Liefervertragsvereinbarung	https://www.motin.gov.et/en

⁷⁴ Mack, GTAI, 2019: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/aethiopien/zoll1/zoll-und-einfuhr-kompakt-aethiopien-112642> (25.01.2022).

⁷⁵ Mack, GTAI, 2019: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/aethiopien/zoll1/zoll-und-einfuhr-kompakt-aethiopien-112642> (14.02.2022).

Ethiopian Conformity Assessment Enterprise (ECAE)	Konformität mit anerkannten Normen	Ausstellung von Labortestberichten und Inspektionsberichten	https://www.eca-e.com/
Federal Transport Authority (FTA)	Import von Fahrzeugen	Erteilung der Voreinfuhrgenehmigung (Kriterienspezifikation) und der Einfuhrfreigabegenehmigung	www.fta.gov.et
ECCSA - Ethiopia Chamber of Commerce & Sectoral Association	Export von Waren in die Mitgliedstaaten der COMESA und alle Länder, mit denen kein Präferenzabkommen besteht	Ausstellung von COMESA-Ursprungszeugnissen und gewöhnlichen Ursprungszeugnissen	http://ethiopianchamber.com/

Quelle: Ethiopian Customs Guide, 2017: http://admin.theiguides.org/Media/Documents/Ethiopia_Customs_Guide.pdf (25.01.2022).

3.4.2 Gründung und Registrierung eines Unternehmens

Die Gründung eines Unternehmens war in Äthiopien lange eine große Herausforderung. Das Land bemüht sich jedoch um eine Verbesserung der Geschäftstätigkeit, indem es versucht die Verfahren zur Erteilung von Baugenehmigungen zu beschleunigen, die Wettbewerbsfähigkeit des Privatsektors zu verbessern und den Zufluss ausländischer Direktinvestitionen zu steigern.⁷⁶

Um als ausländisches Unternehmen eine Niederlassung in Äthiopien gründen zu können, muss ein bürokratischer Prozess von sechs Schritten durchlaufen werden.

- Schritt 1: Antragsformular auf der Webseite der EIC [hier](#) herunterladen⁷⁷ oder beim *EIC Information Desk* abholen.
- Schritt 2: Ausgefülltes Antragsformular zusammen mit beglaubigten Dokumenten der Muttergesellschaft und dem gültigen Reisepass des Geschäftsführers des neuen Unternehmens sowie einem Geschäfts- oder Investitionsvisum bei der Abteilung für Lizenzierung und Registrierung einreichen.
- Schritt 3: Bankschreiben von der Zulassungs- und Registrierungsabteilung abholen, um die Genehmigung zur Eröffnung eines Fremdwährungskontos bei der *National Bank of Ethiopia* zu erhalten.
- Schritt 4: Überweisung/Einzahlung von Bargeld auf das angegebene Firmenkonto.
- Schritt 5: Bestätigungsschreiben und Gutschriftanzeige von der Bank abholen.
- Schritt 6: Abholung der Bescheinigung über die Investitionsgenehmigung vom Licensing and Registration Department.

Für Unternehmen, die sich vollständig in ausländischem Besitz befinden, beträgt das notwendige Mindestkapital dafür 200.000 US-Dollar (100.000 US-Dollar, wenn es sich um Architektur- oder Ingenieursarbeiten oder damit verbundene technische Beratungsdienste, technische Tests und Analysen oder um das Verlagswesen handelt). Für Joint-Venture-Unternehmen beträgt die Mindestkapitalanforderung 150.000 US-Dollar (50.000 US-Dollar, wenn es sich um Architektur- oder Ingenieurleistungen oder damit verbundene technische Beratungsdienste, technische Tests und Analysen oder um das Verlagswesen handelt).⁷⁸

3.4.3 Arbeitsrecht

Zu den wichtigsten Statuten und Gesetzen, die für die Beschäftigung in Äthiopien relevant sind, gehören

- Die Verfassung Äthiopiens, die einige allgemeine Prinzipien der Arbeitnehmerrechte beschreibt.
- Die *Labour Proclamation No.1156/2019* als wichtigste Quelle des Arbeitsrechts in Äthiopien.
- Die *Civil Code Proclamation No.165/1960*, die Regeln für Verträge über die Erbringung von Dienstleistungen enthält.

Äthiopien hat keinen offiziellen nationalen Mindestlohn. Einige Regierungsinstitutionen und öffentliche Unternehmen legen aber ihren eigenen Mindestlohn fest. Der monatliche Mindestlohn im öffentlichen Sektor beträgt 420 Birr (ca.7,50 Euro). Die wöchentliche Arbeitszeit beträgt 48 Stunden. Das Gesetz sieht vor, dass ein/e Arbeitnehmer/in Anspruch auf nicht weniger als 24 ununterbrochene Ruhestunden alle sieben Tage hat. Damit darf höchstens sechs Tage pro Woche regulär gearbeitet werden.

Ein/e Arbeitnehmer/in hat außerdem Anspruch auf bezahlten Urlaub für drei Tage, wenn er/sie heiratet oder wenn ein Verwandter bis zum zweiten Grad stirbt. Ist ein/e Arbeitnehmer/in aufgrund einer Krankheit arbeitsunfähig, hat er/sie Anspruch auf Krankheitsurlaub. Er muss dem Arbeitgeber nach Möglichkeit am Tag seiner Rückkehr ein gültiges ärztliches Attest vorlegen. Ein

⁷⁶ Deloitte, 2019: <https://www2.deloitte.com/za/en/pages/deloitte-africa/articles/invest-in-ethiopia.html> (09.02.2022).

⁷⁷ European Investment Commission, <https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fwww.investethiopia.gov.et%2Fimages%2FInvestmentPermitApplicationForm.doc&wdOrigin=BROWSELINK>

⁷⁸ Ethiopian Investment Commission: <https://investethiopia.gov.et/index.php/investment-process/starting-a-business.html> (14.02.2022).

Krankheitsurlaub darf nicht mehr als sechs Monate in einem Kalenderjahr betragen.⁷⁹

Tabelle 5: Kontaktadressen zu rechtlichen Fragen

Bezeichnung	Anmerkungen	Link
Bundesverwaltungsamt	Bundesstelle für Auswanderer und Auslandsstätige	https://www.bva.bund.de/DE/Das-BVA/Aufgaben/A/Auswanderer_Auslandstaetige/auswanderer_node.html
Delegation der deutschen Wirtschaft in Ostafrika	Für Äthiopien zuständige Auslandshandelskammer	https://www.kenia.ahk.de/
Alexander & Partner Rechtsanwälte mbB	Beratung zu wirtschaftlichen und arbeitsrechtlichen Fragestellungen im lokalen Recht sowie Fragen zur Entsendung	https://www.alexander-partner.com/
Rödl & Partner Rechtsanwalts-gesellschaft, Steuerberatungsgesellschaft mbH		Kontakt siehe Anhang
Mehrteab Leul & Associates Law Office	Anwaltskanzlei, auch für Arbeitsrecht	https://www.mehrteableul.com/

Quelle: Binkert, GTAI, 2020: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/aethiopien/wirtschaftsumfeld1/wenig-lohn-und-viel-fluktuation-542898> (31.01.2022).

3.5 Geschäftspraxis

Jedes Gespräch mit äthiopischen Geschäftspartner/innen hat einen sehr individuellen Charakter und der Erfolg und die Verbindlichkeit hängen in Äthiopien oftmals eher von Personen als von den Institutionen ab, welche die Gesprächspartner repräsentieren. Bei Geschäftsgesprächen mit äthiopischen Partner/innen sollten kulturelle Empfindlichkeiten berücksichtigt und heikle politische Themen vermieden werden. Potenzielle Geschäftspartner/innen sind vornehmlich freundlich und würden selbst bei wenig Interesse von einer Absage von Terminen absehen. Da mündliche Absprachen als oftmals nicht bindend zu erachten sind, sollten Abmachungen schriftlich festgehalten werden.

Einige weitere Ratschläge, die generell in Geschäftsgesprächen vor Ort beachtet werden sollten, beinhalten:

- Die gängigen Geschäftssprachen sind Englisch und Amharisch
- Persönliche Beziehungen mit Geschäftspartner/innen werden geschätzt
- Small-Talk führt oftmals in Geschäftsgespräche ein; der/die Gastgeber/in hat das erste Wort
- Visitenkarten werden bei (fast) jedem Meeting am Anfang ausgetauscht; Hand schütteln ist gängig
- E-Mail-Adressen, die bspw. mit @gmail oder @yahoo enden, sind selbst für hochrangige Politiker/innen gängig
- Hierarchien bei Gesprächspartner/innen sollten beachtet werden, z.B. die Anrede *Your Excellency* (Minister/in)
- Angebotene Getränke (oftmals Kaffee, Tee) sollten angenommen werden, selbst wenn sie nicht verzehrt werden
- Es wird selten „nein“ gesagt und ein „ja“ kann auch ein „vielleicht“ sein
- Zeitliche Flexibilität und Geduld müssen mitgebracht werden

3.6 Der äthiopische Automobilsektor

Äthiopien hat mit nur zwei Autos pro 1.000 Einwohner den niedrigsten Motorisierungsgrad der Welt. Im Jahr 2019 waren in Äthiopien geschätzt etwa 165.000 Fahrzeuge im Einsatz, davon waren 100.000 Pkw und 65.000 Nutzfahrzeuge. Zwischen 2010 und 2020 wuchs der gesamte Fahrzeugbestand mit einer durchschnittlichen Wachstumsrate von jährlich fast 2,1 Prozent. Nach Angaben des äthiopischen Verkehrsministeriums entfallen rund 84 Prozent des Marktes auf Personenkraftwagen, während Nutzfahrzeuge 16 Prozent des Marktes ausmachen.

⁷⁹ Smyrek, Alexander, Richards, GTAI, 2020: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/aethiopien/wirtschaftsumfeld1/wenig-lohn-und-viel-fluktuation-542898> (31.01.2022).

Der äthiopische Automobilmarkt wird von importierten Gebrauchtfahrzeugen - insbesondere Nutzfahrzeugen - dominiert. Insgesamt importierte Äthiopien 2019 Kfz im Wert von 1,2 Milliarden US-Dollar.⁸⁰ Es gibt keine öffentlich zugänglichen zuverlässigen Daten über Fahrzeugverkäufe in Äthiopien. Es wird jedoch geschätzt, dass jedes Jahr etwa 18.000 Fahrzeuge nach Äthiopien eingeführt werden. Bei den meisten davon handelt es sich um gebrauchte Fahrzeuge. Jedes Jahr werden allein 2.000 neue Toyotas und zwischen 5.000 und 7.000 gebrauchte Toyotas eingeführt. Toyota kontrolliert damit etwa 65 Prozent des Gesamtmarktes (Neu- und Gebrauchtwagen), da das Unternehmen in Äthiopien als zuverlässig und kostengünstig im Unterhalt gilt.⁸¹ 2018 entfielen rund zehn Prozent oder 1,5 Milliarden US-Dollar der Einfuhren in Äthiopien auf den Automobilsektor. Der hohe Anteil gebrauchter Fahrzeuge auf Äthiopiens Straßen hat in den letzten Jahren zu einer steigenden Nachfrage nach Teilen, Ersatzteilen und Zubehör geführt.⁸² Obwohl der Privatkonsum in Äthiopien momentan aufgrund der Inflation und der Staatsverschuldung eher mäßig wächst, steigen deutsche Lieferungen von Kfz entgegen dem allgemeinen Trend bei den deutschen Exporten nach Äthiopien und waren 2021 mit 50 Millionen US-Dollar doppelt so hoch wie noch 2018.⁸³

Nutzfahrzeuge waren 2019 mit einem Wert von 955 Millionen US-Dollar Äthiopiens zweitwichtigste Importe insgesamt. Auf der anderen Seite sind Nutzfahrzeuge auch Äthiopiens erträglichster Automobilexport. Dies ist größtenteils auf die *Bishoftu Automotive Industry* (BAI) zurückzuführen. Das äthiopische Militärunternehmen BAI ist auf die Montage, Modernisierung, Überholung und Anpassung von Bussen, Pick-ups, Geländewagen, Lastkraftwagen und militärischer Ausrüstung wie Panzern und gepanzerten Mannschaftstransportern (APCs) an lokale Verhältnisse spezialisiert. Die militärischen Fahrzeuge sind größtenteils für die nationalen Streitkräfte und auch Friedensmissionen der Afrikanischen Union bestimmt. Die zivilen Fahrzeuge werden an lokale Kunden wie staatliche Verkehrsbetriebe geliefert. Eine kleinere Anzahl von Nutzfahrzeugen wurde auch in das benachbarte Somalia exportiert.

Die größten Absatzbranchen neuer Nutzfahrzeuge sind das Baugewerbe, die Agrarindustrie und der Einzelhandel, während der Verkauf von Personenkraftwagen von der Regierung (einschließlich des diplomatischen Korps) getragen wird.

Laut äthiopischer Investitionskommission (EIC) wurden seit 1998 im Fahrzeugbau bislang 31 ausländische Investitionsprojekte - hauptsächlich chinesische Projekte, aber auch einige europäische Unternehmen - und 73 inländische Investitionsprojekte genehmigt. Dementsprechend wurden in den letzten zwei Jahrzehnten insgesamt 104 Unternehmen für die Fahrzeugmontage im Land zugelassen. Allerdings sind nur wenige der Projekte bereits in Betrieb, während sich die überwiegende Mehrheit noch in der Phase vor der Umsetzung befindet.

Bisher spielen europäische Firmen bei der Produktion von Automobilen in Äthiopien eine untergeordnete Rolle. Einige vor allem asiatische Unternehmen sind derzeit dabei, die Montage von Fahrzeugen im Land zu testen. *Yangfan Motors* baut bis zu 3.000 Lifan SKD-Bausätze pro Jahr zusammen. *Betret International Trading plc* betreibt ein Werk, in dem jährlich 1.000 SKD-Fahrzeuge von BYD zusammengebaut werden. *Mesfin Industrial Engineering plc* baut jährlich 1.000 CKD-Fahrzeuge von *Geely* zusammen. *Jonny General Auto Car Maintenance and Assembly* baut jährlich 200 Fiat- und 130 FAW-CKD-Fahrzeuge zusammen.⁸⁴ Der südkoreanische Autobauer *KIA Motors Corporation* eröffnete in Kooperation mit dem äthiopischen Unternehmen *Belayab Motors* ein Montagewerk mit einer Kapazität von 3.000 PKWs pro Jahr.⁸⁵ 2019 eröffnete *Hyundai Motors* in Joint Venture mit *Marathon Motor Engineering* ein Montagewerk, das bis zu 5.000 Fahrzeuge pro Jahr zusammenbauen kann.⁸⁶

Aber auch europäische Unternehmen lassen ihre Autos zunehmend in Äthiopien montieren. 2016 eröffnete der französische Autobauer *PSA* gemeinsam mit *Mesfin Industrial Engineering* ein Peugeot-M Montagewerk mit einer Produktionskapazität von 1.200 Fahrzeugen pro Jahr. *Volkswagen* unterzeichnete 2019 eine Absichtserklärung mit der äthiopischen Investitionskommission, ein Montagewerk zu errichten.⁸⁷ Im August 2021 unterzeichneten der russische Autobauer AVTOVAZ und die lokale Montagefirma *Bazra* ein Abkommen, zukünftig bis zu 10.000 Lada jährlich zu montieren.⁸⁸

Auch in Äthiopien ist eine zunehmende Nachfrage nach Elektroautos zu verzeichnen und immer mehr Unternehmen reagieren auf diese Nachfrage. 2020 ging bei *Marathon Motor Engineering* das erste in Äthiopien montierte Elektroauto *Hyundai Ioniq* vom Band.⁸⁹ Das Unternehmen *Green Tech Africa*, das momentan E-Autos der *Dongfeng Motor Corporation* importiert, plant in Zukunft ein eigenes Montagewerk für Elektroautos zu errichten.⁹⁰ Im Dezember 2021 errichtete *Marathon Motors Engineering* ihre ersten Ladestationen.

⁸⁰ Africa Business Guide, 2022: <https://www.africa-business-guide.de/de/maerkte/automobil#824088> (22.11.2022).

⁸¹ Africa Business: <https://news.africa-business.com/post/ethiopiens-automotive-industry> (19.01.2022).

⁸² Automart Africa: https://www.automartafrika.com/detail-news.php?NEWS_ID=291&PAGE_ID=7 (09.02.2022).

⁸³ GTAI, 2022: <https://www.gtai.de/de/trade/aethiopien/wirtschaftsumfeld/afrikas-wachstumschampion-fasst-langsam-wieder-tritt-272642> (17.11.2022).

⁸⁴ AfDB, 2017:

https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/WPS_No_282_Africa%E2%80%99s_Automotive_Industry_Potential_and_Challenges.pdf (27.01.2022).

⁸⁵ Ethiopian Business Review, 2019: <https://ethiopianbusinessreview.net/grasping-for-tech-transformation-in-the-auto-industry/> (22.11.2022).

⁸⁶ Borkena, 2019: <https://borkena.com/2019/02/21/hyundai-ethiopia-assembly-plant-inaugurated/> (22.11.2022)

⁸⁷ Ethiopian Business Review, 2019: <https://ethiopianbusinessreview.net/grasping-for-tech-transformation-in-the-auto-industry/> (22.11.2022)

⁸⁸ Capital Ethiopia, 2021: <https://www.capitalethiopia.com/2021/09/20/lada-car-assembly-to-set-up-shop-in-ethiopia/> (01.12.2022).

⁸⁹ CleanTechnica, 2020: <https://cleantechnica.com/2020/07/27/first-ethiopian-assembled-all-electric-hyundai-ionic-rolls-out-of-haile-gebrselassies-marathon-motor-engineering-plant/> (22.11.2022).

⁹⁰ Xinhuanet, 2022: <https://english.news.cn/africa/20220730/2f84ef1df8a6470e803bd93d472010fd/c.html> (01.12.2022).

Praxiseinblick Automobilmarkt Äthiopien - Interview mit Dave Coffey, Geschäftsführer von AAAM:

Als panafrikanischer Verband wissen Sie alles über die Entwicklung der Automobilindustrie in den afrikanischen Ländern. Äthiopien ist einer der Wachstumschampions in Afrika. Wie beurteilen Sie den Stand der Dinge in der äthiopischen Automobilindustrie und ihre Zukunftsaussichten?

Äthiopien hat eine Bevölkerung von mehr als 110 Millionen Menschen und eine sehr niedrige Motorisierungsrate von zwei Fahrzeugen pro 1000 Einwohner. Mit dem richtigen Ökosystem ist das Potenzial Äthopiens beträchtlich; in der panafrikanischen Autovision für Afrika ist Äthiopien ein wichtiges Montagezentrum in Ostafrika und wird mit seiner Integration in den regionalen Automobilmarkt weitere Größenordnungen erreichen, die die Wettbewerbsfähigkeit erleichtern.

Im Jahr 2021 hat AAAM im Rahmen eines von der Deutschen Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) finanzierten Projekts einen Entwurf für eine Automobilpolitik entwickelt. Der Privatsektor lieferte bereits Feedback, und endgültige Konsultationen werden auf Ministerebene erwartet.

Die Erstausrüster und Hersteller von Komponenten, die Mitglieder der AAAM sind, wollen am automobilindustriellen Potenzial Äthopiens teilhaben und setzen sich für die Entwicklung einer geeigneten Politik ein, die ihre Investitionen anziehen wird.

Derzeit steht Äthiopien noch am Anfang seiner Entwicklung in der Automobilindustrie. In der Regel beginnt dies mit der Halbfertigmontage und geht über in die CKD-Fertigung und die Herstellung von Komponenten für die OEM-Montage. Wie immer müssen die richtigen Maßnahmen für internationale Investoren getroffen werden. Was müsste das Land tun, um mehr Investoren anzuziehen?

Es bedarf einer fortschrittlichen Politik und eines fortschrittlichen Ökosystems, um globale Investoren anzuziehen; dazu gehören

- eine günstige Automobilpolitik, die gesetzlich verankert ist und sich auch mit importierten Gebrauchtwagen und Normen befasst,
- die Entwicklung von Komponentenfertigung und regionalen Wertschöpfungsketten,
- Erschwingliche Mobilität, die eine erschwingliche Finanzierung auf der Grundlage von Vermögenswerten für den Kauf von neuen oder gebrauchten Fahrzeugen erfordert, sei es zum Besitz, zur gemeinsamen Nutzung oder zur Nutzung/Miete. In Afrika genutzte Gebrauchtfahrzeuge sollten in Afrika montiert werden.

Der bereits vorgestellte Entwurf für eine Automobilpolitik stimmt mit diesen Forderungen überein. Bei einem Treffen zwischen AAAM und der äthiopischen Regierung Ende 2020 gab es auf Ministerebene ein klares Bekenntnis zur Entwicklung und Umsetzung einer investitionsfördernden Automobilpolitik.

Aufgrund seiner entwickelten Textilindustrie wird Äthiopien von Experten als potenzieller Lieferant für die Herstellung von Sitzpolstern oder Lederprodukten für die Automobilindustrie eingeschätzt. In Anbetracht des Bedarfs des Landes an Diversifizierung und Integration in globale Wertschöpfungsketten: Sehen Sie Potenzial für äthiopische Firmen als Zulieferer?

Der relativ kleine äthiopische Fahrzeugbestand von weniger als 200.000 Fahrzeugen wird eine Herausforderung für die wettbewerbsfähige Herstellung von Komponenten für den lokalen Ersatzteilmarkt darstellen. Es besteht jedoch die Möglichkeit, regionale Forschungsarbeiten durchzuführen, um nachhaltige Wettbewerbsvorteile Äthopiens bei der Belieferung der Montagezentren in ganz Afrika und des regionalen und lokalen Anschlussmarktes herauszuarbeiten. In diesem Bereich wurden bereits einige gute Forschungsarbeiten durchgeführt, die nun zu Ende geführt werden müssen. Der Ausbau der Komponentenproduktion würde dann auch die lokale Montage unterstützen, sobald die inländische Nachfrage steigt.

Wie schätzen Sie die Verfügbarkeit von Fachkräften in Äthiopien ein?

Ich glaube, dass eine Automobilpolitik der Entwicklung von Qualifikationen in großem Maßstab vorausgeht. Die Entwicklung eines Kompetenzzentrums, das die Schaffung von qualifizierten Arbeitsplätzen in der Automobilindustrie unterstützt, wird ein wichtiger Bestandteil des Ökosystems sein. Die anfänglichen Qualifizierungsmaßnahmen würden sich wahrscheinlich auf den Einzelhandel/ die Werkstätten konzentrieren, die komplexere Fähigkeiten erfordern, sowie auf die Unterstützung bestehender Montagebetriebe.

Tabelle 6: Überblick über äthiopische Automobilproduzenten (Stand 2019)

Produzent	Jährliche Kapazität	Produzierte Marke	Fahrzeugtyp
Automotive Manufacturing Co of Ethiopia (AMCE)	600	IVECO	Schwere Nutzfahrzeuge
Belayab	3500	FAW, KIA	Schwere Nutzfahrzeuge, Pkw
Betret International Engineering	1200	BYD Auto	Pkw
Bishoftu Automotive Industry (BAI)	4000	Bishoftu, FAW	Schwere Nutzfahrzeuge, leichte Nutzfahrzeuge, Pkw
Mesfin Industrial Engineering	2200	Geely, Peugeot, Sonalika	Pkw
Nigma Motors And ZAZ	300	Nigma (stellt Daewoo und	Pkw

		Chevrolet unter Lizenz her)	
Yang Fan	5000	Lifan	Pkw
Marathon Motors	2500	Hyundai	Nutzfahrzeuge

Quelle: Deloitte, 2019: <https://www2.deloitte.com/za/en/pages/deloitte-africa/articles/invest-in-ethiopia.html> (09.02.2022).

Obwohl eine Reihe von Montagebetrieben einige Komponenten wie z. B. Reifen vor Ort beziehen, gibt es in Äthiopien keine festgelegten Anforderungen an den lokalen Anteil. Eine Reihe von Montagebetrieben gab an, dass sie angewiesen sind, einen lokalen Anteil von circa 30 Prozent vorzuschreiben, um von Steuervergünstigung in Höhe von 30 Prozent zu profitieren, die für alle lokalen Fertigungsbetriebe gilt. Allerdings gebe es diesbezüglich keine schriftlichen Vereinbarungen zwischen den betroffenen Montagebetrieben und dem Staat.

Trotz der hohen Bevölkerungszahl Äthiopiens bleibt der Gesamtmarkt für die Automobilindustrie kurz- bis mittelfristig für derzeitige und künftige Montagebetriebe und Hersteller vergleichsweise klein. Die äthiopische Wirtschaft ist stark vom Import von Teilen abhängig. Aktuell ist im Land nur die Montage von *Completely Knocked Down Kits* vorhanden, Kapazitäten für die Produktion von Teilen gibt es nicht. Daneben können Montagewerke unter anderem auch aufgrund des Devisenmangels häufig nicht ihre volle Kapazität ausschöpfen. 2018 wurden lediglich 8.000 Fahrzeuge montiert, was einem Anteil von 20 Prozent der Gesamtkapazität entspricht.⁹¹

Äthiopiens starke staatliche Unterstützung für die Industrialisierung und die Entwicklung von Hilfsindustrien in Verbindung mit einem großen Pool an wettbewerbsfähigen Arbeitskräften und beträchtlichen Investitionen in die Infrastruktur sowie einer seit Jahren anwachsenden Mittelschicht könnte das Land jedoch langfristig günstig für die Automobilherstellung positionieren, um sowohl den regionalen als auch den inländischen Markt mit preislich wettbewerbsfähigen Fahrzeugen zu bedienen.^{92 93}

Tabelle 7: Bruttomonatslöhne in der Fahrzeugbranche nach ausgewählten Positionen

Position	Gehalt 2020 in Euro
Geschäftsführer/in eines kleinen bis mittleren Unternehmens	1533
Abteilungsleiter/in	708
Gruppenleiter/in	590
Sekretär/in mit Fremdsprachenkenntnissen	354
Mechaniker/in (ausgebildet)	248
Mechaniker/in mit Grundkenntnissen	100
Hilfsarbeiter/in	100
Putzfrau/-mann	71

Quelle: Binkert, GTAI, 2020: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/aethiopien/wirtschaftsumfeld1/wenig-lohn-und-viel-fluktuation-542898> (28.01.2022).

3.6.1 Politische Rahmenbedingungen

Die äthiopische Regierung führt seit einigen Jahren einen schrittweisen Prozess wirtschaftlicher Reformen und einer Liberalisierung des Marktes durch. Allerdings ist der Staat in den meisten Wirtschaftssektoren weiterhin stark involviert. Die äthiopische Regierung behält etwa die Kontrolle über den Versorgungssektor. Staatliche Unternehmen dominieren die Wirtschaftslandschaft in vielen Sektoren und schränken den Spielraum für die Entfaltung des Privatsektors ein. Allerdings fördern staatliche Unternehmen auch aktiv Joint-Venture- und Equity-Partnerschaften mit ausländischen Unternehmen.⁹⁴

2020 verabschiedete die Regierung Äthiopiens den *Ten-Year Perspective Development Plan*, in dem sie die wirtschaftliche Agenda bis 2030 vorstellte. Wichtige Punkte sind zum einen der Umbau der Wirtschaft in ein marktwirtschaftliches System und die Stärkung des Privatsektors sowie die Verbesserung des Investitionsklimas und der Ausbau von *Public-Private-Partnerships*. Um wirtschaftliches Wachstum zu fördern, legt die Regierung einen Fokus auf die Förderung der Landwirtschaft, der verarbeitenden Industrie und den Minensektor. Das Land soll zu einem Produktionsstandort der Nahrungsmittelverarbeitung, aber auch der Textil- und Pharmaindustrie werden.⁹⁵ Als hauptsächliche Herausforderungen dabei identifiziert die Regierung makroökonomische Probleme wie den Devisenmangel und die hohe Inflation. Um diese zu bekämpfen, brachte sie 2019 die *Homegrown Economic Reform Agenda* auf den Weg, ein Strukturprogramm, das makrofinanzielle Reformen, Reformen der öffentlichen Finanzen und auch strukturelle

⁹¹ Ethiopian Business Review, 2019: <https://ethiopianbusinessreview.net/grasping-for-tech-transformation-in-the-auto-industry/> (22.11.2022)

⁹² Deloitte, 2019: <https://www2.deloitte.com/za/en/pages/deloitte-africa/articles/invest-in-ethiopia.html> (09.02.2022).

⁹³ Africa Business: <https://news.africa-business.com/post/ethiopias-automotive-industry> (19.01.2022).

⁹⁴ International Trade Administration, 2021: <https://www.trade.gov/country-commercial-guides/ethiopia-market-challenges> (21.01.2022).

⁹⁵ Government of Ethiopia, 2020:

https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwizPip04f5AhVC_bsiHS3LBaQQFnoECDUQAQ&url=https%3A%2F%2Feuropa.eu%2Fcapacity4dev%2Ffile%2F109230%2Fdownload%3Ftoken%3DrxippQKh&usg=AOvVaw2GL8LUd110h5X4BuUilrGt (29.11.2022).

Reformen zur Verbesserung des Investitionsklimas, umfasst.⁹⁶

3.6.2 Relevante Zoll- und Einfuhrbestimmungen

Die Kosten importierter Fahrzeuge werden in Äthiopien durch prohibitiv hohe Fahrzeugsteuern in die Höhe getrieben und betragen je nach Motorgröße bis zu 220 Prozent. Da die Steuern generell kumulativ sind, wird die Verbrauchssteuer auf den Zoll berechnet, die Zusatzsteuer wird auf die Verbrauchssteuer aufgeschlagen, und der Zoll und die endgültige Mehrwertsteuer werden berechnet, sobald die Zusatzsteuer, die Verbrauchssteuer und der Zoll addiert wurden. Importierte Fahrzeuge können dadurch bis zum Dreifachen des Einzelhandelspreises des Fahrzeugs im Ausland kosten, was angesichts des niedrigen durchschnittlichen Einkommens im Land den Markt für Kraftfahrzeuge negativ beeinträchtigt.

Für Nutzfahrzeuge wie Pick-ups, Lieferwagen und Lastwagen gilt ein niedrigerer Steuersatz als für Fahrzeuge zur privaten Nutzung. Für Privatfahrzeuge gibt es relative Nachteile im Vergleich zu Nutzfahrzeugen. Diplomat/innen und ausländische Investor/innen dürfen Fahrzeuge zollfrei einführen. Der angebotsdämpfende Charakter der Devisenknappheit trägt zu Ungleichgewichten auf dem Markt bei und treibt den Marktpreis von Fahrzeugen zusätzlich in die Höhe.⁹⁷

Auf Einfuhren von Fahrzeugen wird ein Zollsatz von 35 Prozent auf den gesamten Wert des Fahrzeugs einschließlich Transport und Versicherung erhoben. Hinzu kommt eine Verbrauchssteuer von 30 bis 100 Prozent auf die Gesamtkosten der Waren und den Zoll. Auf die Gesamtkosten von Ware, Zoll und Verbrauchssteuer werden dann 15 Prozent Mehrwertsteuer erhoben. Dieser neue Betrag unterliegt wiederum einer Zusatzsteuer von 10 Prozent. Auf den endgültigen Betrag werden dann 3 Prozent Quellensteuer erhoben. Dies kann für den Verbraucher zu Kosten führen, die das Dreifache der ursprünglichen Kosten für Fahrzeug, Fracht und Versicherung betragen. Für die Einreise nach Äthiopien muss das Fahrzeug mit einer äthiopischen Lizenz transportiert werden.⁹⁸

Für Äthiopien gilt, dass lediglich der Import von Fahrzeugen mit Linkssteuerung gesetzlich gestattet ist. Der Großteil der Importe wird über den Hafen von Dschibuti abgewickelt.⁹⁹

Importeuren von Elektrofahrzeugen gewährt die äthiopische Regierung seit Oktober 2022 steuerliche Anreize, die die Befreiung von Mehrwertsteuer, Verbrauchsteuer und der Zusatzsteuer umfassen. Für vollständig montierte Elektrofahrzeuge sind 15 Prozent Einfuhrzoll zu zahlen, der Zollsatz für teilmontierte Elektrofahrzeuge beträgt fünf Prozent und vollständig zerlegte Elektrofahrzeuge, die zur Montage in Äthiopien bestimmt sind, können sogar zollfrei eingeführt werden.¹⁰⁰

Tabelle 8: Importabgaben auf Automobile (in Prozent)

	Zollabgaben	Verbrauchssteuer	Zusatzsteuer	Mehrwertsteuer	Quellensteuer
Zylinderkapazität 1000-1300 cc	35	30	10	15	3
Zylinderkapazität 1301-1800 cc	35	60	10	15	3
Zylinderkapazität 1801-3000 cc	35	100	10	15	3
Zylinderkapazität über 3000 cc	35	100	10	15	3
C-Kabine und Einzelkabine mit einer Tragfähigkeit von höchstens 1 500 kg	35	0	0	15	3
Öffentliche Verkehrsmittel - Sitzplatzkapazität maximal 15 Fahrgäste	35	0	0	15	3
Öffentliche Verkehrsmittel - Sitzplatzkapazität über 15 Fahrgäste	10	0	0	15	3
Lkw	10	0	0	15	3

⁹⁶ Federal Democratic Republic of Ethiopia, 2020: https://www.mofed.gov.et/media/filer_public/38/78/3878265a-1565-4be4-8ac9-dee9ea1f4f1a/a_homegrown_economic_reform_agenda_a_pathway_to_prosperity_public_version_march_2020.pdf (29.11.2022).

⁹⁷ Africa Business: <https://news.africa-business.com/post/ethiopias-automotive-industry> (09.02.2022).

⁹⁸ AfDB, 2017:

https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/WPS_No_282_Africa%E2%80%99s_Automotive_Industry_Potential_and_Challenges.pdf (27.01.2022).

⁹⁹ Japanese Car Trade, 2021: <https://blog.japanesecartrade.com/46-ethiopia-import-regulation-for-japan-used-cars/> (10.02.2022).

¹⁰⁰ GTAI, 2022: [Äthiopien befreit Elektrofahrzeuge von bestimmten Einfuhrabgaben | Zollmeldung | Äthiopien | Einfuhrabgaben \(gtai.de\)](https://www.gtai.de/ethiopia-befreit-elektrofahrzeuge-von-bestimmten-einfuhrabgaben-zollmeldung-ethiopien-einfuhrabgaben) (15.11.2022).

Quelle: Deloitte, 2019: <https://www2.deloitte.com/za/en/pages/deloitte-africa/articles/invest-in-ethiopia.html> (09.02.2022).

3.6.3 Aktuelle Projekte

AAAM wurde zu Beginn des Jahres 2021 von der *Sonderinitiative Ausbildung und Beschäftigung* beauftragt, eine Automobilpolitik für die äthiopische Regierung zu entwickeln, die OEMs und Komponentenhersteller zu Investitionen in Äthiopien ermutigen soll. Die Sonderinitiative Ausbildung und Beschäftigung wurde vom BMZ in Auftrag gegeben und wird unter anderem von der GIZ durchgeführt.

Neben der Automobilpolitik wird im Rahmen der Initiative ein Schulungsprogramm für Kfz-Monteur/innen und Werkstattbesitzer/innen entwickelt und erprobt sowie ein grundlegendes Konzept für die Einrichtung eines Kompetenzzentrums erarbeitet, in dem Menschen aus der Region für die hochqualifizierten Arbeitsplätze ausgebildet werden sollen, die die Industrie benötigt.

Die erste Aufgabe des Projekts besteht in der Durchführung einer umfassenden Analyse des lokalen und internationalen Automobilsektors. Im Anschluss daran wird ein automobilpolitischer Rahmen entwickelt, der den äthiopischen Behörden zur Prüfung vorgelegt wird. Nach gemeinsamer Beratung wird die Automobilpolitik umgesetzt, um globale Investoren aus dem Automobilsektor für die Herstellung von Komponenten und Fahrzeugen zu gewinnen.

Gleichzeitig soll ein Pilot-Ökosystem für die Entwicklung von Kompetenzen in der Automobilindustrie entwickelt werden, das internationalen Standards entspricht und letztlich zur Einrichtung eines Kompetenzzentrums zur Fachkräftequalifizierung führen soll.¹⁰¹

Im Juni 2021 gab das äthiopische Transportministerium außerdem bekannt, E-Mobilität im Land zu fördern. Dafür sei der Bau von Elektrofahrzeugen, namentlich Massenverkehrsmittel für kurze Strecken, geplant. Die US-Firma *Alyi* lieferte zu diesem Zweck bislang beispielsweise Dreirad-Elektrotaxis, die als Taxis und für Lieferungen genutzt werden.¹⁰² Die äthiopische Regierung hat außerdem langfristig die Vision, ein emissionsarmes Transport- und Logistiksystem auf die Beine zu stellen. Im Juli 2022 startete das Transportministerium eine Kampagne für ein einmonatiges Programm, in dessen Rahmen BewohnerInnen von Addis Ababa kostenlos elektrische Fahrzeuge leihen konnten.¹⁰³ Außerdem plant das Ministerium, in den nächsten zehn Jahren 4.800 elektrische Busse und 148.000 elektrische Personenwagen auf die Straßen zu bringen. Des Weiteren erließ das Finanzministerium im September 2022 Steuererlassungen nicht nur für importierte, sondern auch für lokal montierte Fahrzeuge. Sie wurden komplett von Zollgebühren sowie von der Mehrwertsteuer, der Verbrauchssteuer (*excise tax*) und der Zusatzsteuer (*surtax*) befreit.¹⁰⁴

Im Januar 2019 unterzeichnete Volkswagen eine Absichtserklärung (MoU) mit der äthiopischen Regierung, um eine gemeinsame Vision für den Ausbau der Automobilindustrie in dem ostafrikanischen Land zu entwickeln. In der Absichtserklärung werden vier Säulen für die Entwicklung der äthiopischen Automobilindustrie genannt. Dazu gehören

- die Errichtung eines Fahrzeugmontagewerks
- die Lokalisierung von Automobilkomponenten
- die Einführung von Mobilitätskonzepten wie *Carsharing* und *Ride Hailing* per App und
- die Eröffnung eines Schulungszentrums für die Entwicklung lokaler Kompetenzen.¹⁰⁵

3.7 Finanzierungsmöglichkeiten

Die meisten deutschen Institutionen, welche deutsche Unternehmen vor Ort in ihren Ostafrika-Geschäften unterstützen, sind in der kenianischen Hauptstadt Nairobi angesiedelt: Das Kompetenzzentrum für Exportfinanzierung an der Delegation der Deutschen Wirtschaft für Ostafrika (AHK Ostafrika), die Deutsche Entwicklungs- und Investitionsgesellschaft (DEG) und der dort angesiedelte *German Desk*. Von Nairobi aus sind diese Institutionen auch für die Außenwirtschaftsförderung in Äthiopien mit zuständig.

¹⁰¹ Engineering News, 2021: <https://www.engineeringnews.co.za/article/ethiopian-automotive-industry-development-underway-2021-03-30> (19.01.2022).

¹⁰² GlobeNewswire, 2021: <https://www.globenewswire.com/en/news-release/2021/12/06/2346790/0/en/ALYI-3-Wheel-Electric-Vehicles-Hit-The-Road-In-Ethiopia.html/06.12.2022>.

¹⁰³ Further Africa, 2022: <https://furtherafrica.com/2022/07/18/ethiopia-looking-into-transition-to-electric-vehicles/> (17.11.2022).

¹⁰⁴ Ethiopian Monitor, 2022: <https://ethiopianmonitor.com/2022/09/16/ethiopia-exempts-electric-vehicles-from-taxes-to-drive-down-prices-encourage-local-assembly/> (01.12.2022).

¹⁰⁵ Venter, Engineering News, 2019: <https://www.engineeringnews.co.za/article/volkswagen-signs-agreement-with-ethiopia-to-develop-auto-industry-2019-01-29> (09.02.2022).

Das Kompetenzzentrum für Exportfinanzierung bietet Informationen rund um das Thema Exportkreditgarantien des Bundes. Diese sichern gegen politisch und wirtschaftlich bedingte Forderungsausfälle ab. Gegen die Zahlung einer risikoadäquaten Prämie wird das Risiko eines Zahlungsausfalls zu einem großen Teil auf die Bundesrepublik Deutschland übertragen. Im Falle eines Schadens entschädigt der Bund das geschädigte Unternehmen in Höhe der gedeckten Forderung. Durch die hohe Bonität des Bundes sinkt das Kreditrisiko, was sich positiv auf die Finanzierungsbedingungen auswirkt und in vielen Fällen die Finanzierung eines Geschäfts durch Kreditinstitutionen erst ermöglicht. Hermesdeckungen kommen dort zum Zuge, wo die private Wirtschaft kein entsprechendes oder ausreichendes Absicherungsangebot zur Verfügung stellt. Folglich konzentriert sich das Geschäft des Bundes auf die Absicherung von Lieferungen und Leistungen in Schwellen- und Entwicklungsländer. Eine Exportkreditgarantie kann unabhängig von der Größe des Unternehmens, der Branche sowie der Höhe des Auftragswertes und der Laufzeit genutzt werden. Ausgewählte Produkte sind Lieferantenkreditdeckungen und Finanzkreditdeckung-Bestellerkredite. Lieferantenkreditdeckungen sind für Exporteure geeignet, die eine bestimmte Lieferung und/oder Leistung ins Ausland gegen Zahlungsausfälle absichern möchten. Zusätzlich kann dem ausländischen Kunden eine längerfristige Zahlungsfrist eingeräumt werden. Bei Finanzkreditdeckung-Bestellerkrediten kann der Besteller dank eines Kredits, den er von der Bank des Exporteurs nach erfolgter Bonitätsanalyse erhält, die Lieferung bei Erhalt gleich bezahlen. Die Finanzkreditdeckung schützt die Bank vor dem Risiko, dass der Darlehensnehmer diesen Kredit nicht zurückzahlt.^{106/107}

Die DEG, Investitionsarm des Kreditinstituts für Wiederaufbau (KfW), berät und finanziert Unternehmen in Ostafrika. Die DEG ist seit ihrer Gründung 1962 in Ostafrika tätig und ist mit einem eigenen Büro von Nairobi aus neben den Ländern der EAC auch für Äthiopien zuständig. Sie hat den Auftrag, unternehmerische Initiative in Entwicklungs- und Schwellenländern zu fördern, um zu nachhaltigem Wachstum und besseren Lebensbedingungen der Menschen vor Ort beizutragen. Dazu stellt die DEG privaten Unternehmen für ihre Investitionen langfristige Finanzierungen bereit und berät sie bei der Umsetzung der Vorhaben.¹⁰⁸ Die DEG bietet langfristige Kredite (u.a. auch als Syndikatsfinanzierung in Zusammenarbeit mit anderen Finanzierungspartnern), Eigenkapitalbeteiligungen als Minderheitsgesellschafter und Mezzanine-Finanzierungen über Nachrangdarlehen an. Neben diesen längerfristigen Finanzierungsmöglichkeiten stellt die DEG auch Förderprogramme wie *Africa Connect*, das *develoPPP.de* Programm, *Business Support Services* (BSS), Up-scaling und Machbarkeitsstudien zur Verfügung.¹⁰⁹

Der *German Desk* unterstützt mit Beratung zu Finanzdienstleistungen sowie bei der Identifikation von passenden Finanzierungslösungen.

Das BMWK unterstützt deutsche Investoren im Rahmen der *G20 Compact with Africa*-Initiative beim Markteintritt in Äthiopien mit folgenden Erleichterungen bei Investitions Garantien:

- Bei geeigneten Projekten kann der Schadens-Selbstbehalt von fünf auf 2,5 Prozent gesenkt werden.
- Unternehmen, die in den letzten zehn Jahren noch keine Bundesgarantien für Direktinvestitionen in CwA-Ländern beantragt haben, wird die Antragsgebühr für die ersten drei Anträge in den entsprechenden Ländern erlassen.
- Noch bestehende Deckungsbeschränkungen werden für bestimmte CwA-Länder nach entsprechenden Reformfortschritten aufgehoben, so dass geeignete Projekte gegen weitere Risiken als bislang abgesichert werden können.
- Die Beschäftigungswirkung vor Ort wird bei der Prüfung der Förderungswürdigkeit eines Projekts im Interministeriellen Ausschuss für Investitions Garantien künftig noch stärker berücksichtigt.¹¹⁰

Auch die äthiopische Regierung bietet Investoren verschiedene sektorenspezifische Investitionsanreize. Dazu gehören unter anderem eine Befreiung von der Körperschaftsteuer für einen bestimmten Zeitraum, ein verlängerter Verlustvortrag, eine Befreiung von der Einkommensteuer für ausländische Mitarbeiter/innen sowie zollrechtliche Befreiungen beziehungsweise Vergünstigungen.

Investitionsanreize werden außerdem in den verschiedenen Industrieparks vergeben. Unter anderem können Investoren in Industrieparks einfacher Land pachten, Eigentum an Gebäuden erwerben oder vereinfacht Visa für ausländische Mitarbeiter/innen erhalten. Zusätzlich genießen sie in Industrieparks einen Schutz vor beispielsweise entschädigungsloser, grundloser Enteignung und profitieren von einem *One-Stop Shop* der *Ethiopian Investment Commission* (EIC).

Ein Überblick über die Investitionsanreize und die Industrieparks ist auf der Webseite der EIC abrufbar (<https://www.investethiopia.gov.et/index.php/investment-process/incentive-package.html>).¹¹¹

Im Februar 2021 unterzeichnete die *Afreximbank* mit Sitz in Kairo ein MoU mit AAAM zur Finanzierung und Förderung der Automobilindustrie in Afrika. Die Erklärung zielt darauf ab, die Grundlage für eine Partnerschaft zu schaffen, die darauf abzielt, regionale Wertschöpfungsketten und die Finanzierung der Automobilindustrie zu fördern und gleichzeitig die Entwicklung von Strategien, technischer Hilfe und Initiativen zum Aufbau von Kapazitäten zu unterstützen. Zu den möglichen Maßnahmen gehören

¹⁰⁶ BMWK, 2022: <https://www.bmw.de/Redaktion/DE/Artikel/Aussenwirtschaft/exportkreditgarantien.html> (24.01.2022).

¹⁰⁷ Agaportal, 2022: <https://www.agaportal.de/> (24.01.2022).

¹⁰⁸ DEG, 2022: <https://www.deginvest.de/%C3%9Cber-uns/Unsere-Standorte/Nairobi/index-2.html> (24.01.2022).

¹⁰⁹ DEG, 2022: <https://www.deginvest.de/Unsere-L%c3%b6sungen/Industries-Services/Corporates/index-2.html> (24.01.2022).

¹¹⁰ BMWK, 2018: <https://www.bmw.de/Redaktion/DE/Pressemitteilungen/2018/20181030-altmaier-wir-eroeffnen-chancen-fuer-afrika.html> (24.01.2022).

¹¹¹ GTAI, 2022: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/aethiopien/recht1/recht-kompakt-aethiopien-223540> (27.01.2022).

unter anderem Kreditlinien, Direktfinanzierung, Projektfinanzierung, Finanzierung der Lieferkette, Garantien und Eigenkapitalfinanzierung.¹¹²

4. Zielmarkt Kenia

4.1 Politischer und sozioökonomischer Kontext

Die Republik Kenia (fortfolgend Kenia) gehört mit einer Bevölkerungszahl von etwa 54,7 Millionen und einer Flächenausdehnung von 580,367 km² zu den größeren Staaten des afrikanischen Kontinents. 2021 wuchs die Bevölkerung schätzungsweise um 2,15 Prozent. Das Durchschnittsalter im Land beträgt 20 Jahre. Über 59 Prozent der Kenianer/innen sind unter 25 Jahre alt. Insbesondere die Region entlang des Viktoriasees sowie der Südosten des Landes an der Küste zum Indischen Ozean und der Ballungsraum um die Hauptstadt Nairobi sind sehr dicht besiedelt.¹¹³

Nachdem das Gebiet des heutigen Kenia ab 1895 als *British East Africa* zum britischen Protektorat erklärt worden war, wurde Kenia 1920 zur britischen Kronkolonie. Die Unabhängigkeitsbewegung im Land gewann durch eine Kampagne der *Kenyan African Union* (KAU) an Fahrt. Nach dem Erlangen der Unabhängigkeit im Dezember 1963 setzt Jomo Kenyatta, der erste Präsident Kenias, und seine Partei, die *Kenya African National Union* (KANU) einen autoritären Kurs durch. Die Zeit bis zur Demokratisierung im Jahr 1991 war seitdem geprägt von ethnischen Spannungen und einem versuchten Staatsstreich 1982 gegen den zu jener Zeit regierenden Präsidenten Daniel arap Moi, der zuvor Vizepräsident unter Kenyatta gewesen war. Infolge des Zusammenschlusses verschiedenster politischer Akteure im Rahmen des *Forum for the Restoration of Democracy* (Ford) bildete sich 1991 erstmals seit der Unabhängigkeit des Landes eine ernstzunehmende Opposition. Im Dezember desselben Jahres stimmt die KANU der politischen Öffnung des Landes zu. Jedoch regierte Daniel arap Moi das Land noch bis 2002. Ethnische Konflikte und Unruhen im Zusammenhang mit politischen Wahlen mit zum Teil dutzenden Toten bleiben weiterhin ein Problem. Seit einem Terroranschlag durch al-Qaida auf die US-Amerikanische Botschaft in Nairobi 1998, der 224 Menschen das Leben kostete, stellt auch der islamistische Extremismus ein gravierendes Problem im Land dar.¹¹⁴

Mit der Verfassung von 2010 wurde Kenia eine Präsidialrepublik. Nach den Präsidentschaftswahlen im August 2022, die weitgehend frei und fair verliefen, ist seit September 2022 der frühere Vizepräsident William Ruto Präsident und löst seinen Vorgänger Uhuru Kenyatta nach zwei Amtszeiten ab.¹¹⁵ Als kenianischer Präsident ist er zugleich Staats- und Regierungschef. Seit 2021 gehört Ruto der Partei *United Democratic Alliance* (UDA) an, die als mitte-rechts oder liberal-konservativ eingestuft werden kann. Vor der Wahl ging die UDA mit anderen Parteien die Koalition *Kenya Kwanza* ein, die nun die Mehrheit in der Nationalversammlung und im Senat innehält.¹¹⁶

Kenia ist ein Land, das von einer großen kulturellen Diversität geprägt ist. In dem von Einwanderung geprägten Vielvölkerstaat sind mehr als 40 verschiedene ethnische Gruppen beheimatet.¹¹⁷ Die Kikuyu bilden mit über 17 Prozent die größte ethnische Gruppe im Land, gefolgt von Luhya, Kalenjin, Luo und Kamba.¹¹⁸ Die politische Elite des Landes setzt sich zu großen Teilen aus Kikuyu und Kalenjin zusammen und besteht aus nur wenigen politischen Familien, die seit der Zeit des Unabhängigkeitskampfes einen enormen Wohlstand erlangt haben und über einen großen Einfluss im Land verfügen. Strukturelle Ungleichgewichte zwischen den Ethnien bildeten sich bereits während der Kolonialzeit aus. So profitierten insbesondere die Kikuyu von der frühen Einrichtung von Missionsschulen und kolonialen Verwaltungspunkten auf ihrem traditionellen Hoheitsgebiet im fruchtbaren Hinterland Kenias. Im Zuge dessen erlangten sie nicht nur früher als andere Gruppen in Kenia einen Zugang zu westlicher Bildung und formalem Lohn Einkommen, sondern erlangten auch weitreichende Kenntnisse und Erfahrungen in den Bereichen Wirtschaft und Politik.¹¹⁹

Sowohl Kiswahili als auch English sind Amtssprachen in Kenia. Daneben werden im Land über 50 Dialekte gesprochen. Eine große Mehrzahl der Bevölkerung mit einem Anteil von über 85 Prozent bekennt sich zum christlichen Glauben. Protestanten bilden davon die größte Gruppe, gefolgt von Katholiken und Evangelikalen. Eine Minderheit von etwa elf Prozent der Bevölkerung ist muslimischen Glaubens.¹²⁰ Seit 2013 ist das Land dezentralisiert und in 47 sogenannte *counties* gegliedert, die vor allem eine administrative Funktion haben.¹²¹

¹¹² Afreximbank, 2021: <https://www.afreximbank.com/joint-press-release-aaam-and-afreximbank-sign-an-mou-to-drive-automotive-investment-in-africa/> (22.03.2022).

¹¹³ CIA Factbook, 2022: <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/kenya/> (12.01.2022).

¹¹⁴ BBC, 2020: <https://www.bbc.com/news/world-africa-13682176> (13.01.2022).

¹¹⁵ Auswärtiges Amt, 2022: <https://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/laender/kenia-node/politisches-portraet/208078> (22.11.2022).

¹¹⁶ The Africa Report, 2022: <https://www.theafricareport.com/239966/kenya-rutos-coalition-wins-control-of-parliament-and-senate/> (22.11.2022).

¹¹⁷ Auswärtiges Amt, 2021: <https://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/laender/kenia-node/politisches-portraet/208078> (13.01.2022).

¹¹⁸ CIA Factbook, 2022: <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/kenya/> (13.01.2022).

¹¹⁹ Bundeszentrale für politische Bildung, 2018: <https://www.bpb.de/internationales/weltweit/innerstaatliche-konflikte/231641/kenia> (10.02.2022).

¹²⁰ CIA Factbook, 2022: <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/kenya/#people-and-society> (13.01.2022).

¹²¹ Auswärtiges Amt, 2021: <https://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/laender/kenia-node/politisches-portraet/208078> (13.01.2022).

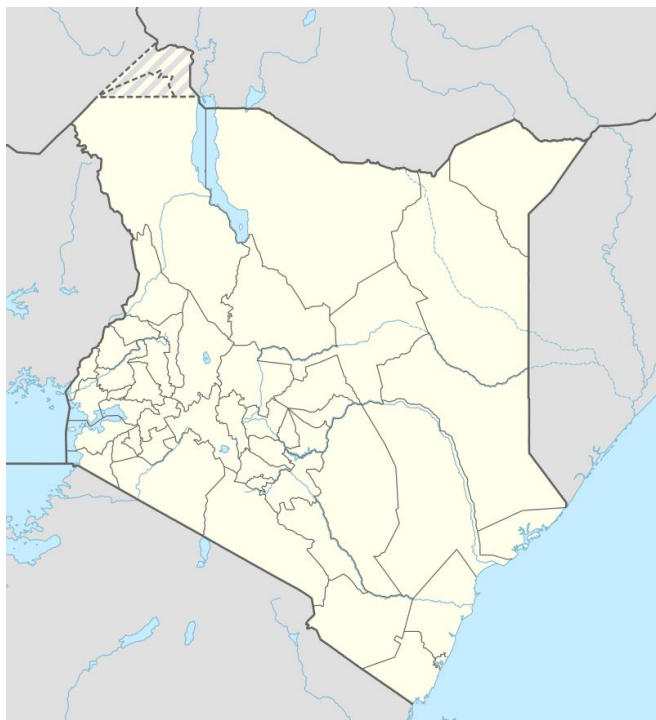


Abbildung 2: Karte der Verwaltungszonen Kenias

Quelle: Wikimedia, 2022: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Kenya_adm_location_map.svg#/media/File:Kenya_adm_location_map.svg (14.02.2022).

4.2 Klima und Landschaftsbild

Weite Teile Kenias sind von tropischer Savanne geprägt. Im Nordosten des Landes liegt die Wüste Chalbi. Im Landesinneren befindet sich der Mount Kenya, der mit 5.199 Metern der zweithöchste Berg Afrikas ist. Das zentrale Hochland fällt im Westen zum Becken des Viktoriasees ab. Kenia verfügt über eine einzigartige Biodiversität. Eine Fläche der Größe Bayerns ist mit Nationalparks und Reservaten bedeckt.¹²² Während das Klima in den Küstengebieten tendenziell tropisch-feucht ist, wird es im Landesinneren zunehmend trockener.¹²³

4.3 Wirtschaft und wirtschaftliche Entwicklung

Kenia gilt als Drehkreuz für Wirtschaft, Finanzen und Verkehr in Ostafrika. Über den Hafen von Mombasa können einige weitere Staaten mit Waren versorgt werden. Dazu zählen insbesondere die zur Zollunion der EAC gehörenden Märkte in Uganda, Ruanda und Südsudan.¹²⁴ Seit März dieses Jahres gehört als neuestes Mitglied auch die Demokratische Republik Kongo (DRC) der Gemeinschaft an.¹²⁵

Bereits 2014 wurde Kenia offiziell als Land mit niedrigem mittlerem Einkommen eingestuft und befindet sich in der Top 10 der stärksten Wirtschaftsnationen Afrikas.¹²⁶ Kenia ist für die deutsche Wirtschaft der wichtigste Abnehmermarkt in Ostafrika und einer der größten in Subsahara-Afrika.¹²⁷

Der kürzlich vereidigte Präsident William Ruto hatte eine radikale Transformation der Wirtschaft zu einem der Hauptpunkte seiner Kampagne gemacht. Eine besondere Rolle spielt hier für ihn das *bottom-up* Prinzip. Folglich priorisiert er die Bereiche Landwirtschaft, die Förderung von Klein-, Klein- und Mittelständischen Unternehmen, den Wohnungsbau, die Gesundheitswirtschaft sowie die Kreativ- und Digitalwirtschaft.¹²⁸ Mit diesen Prioritäten führt Ruto weitestgehend die Agenda seines

¹²² Neue Märkte – Neue Chancen, 2020: <https://www.giz.de/de/downloads/neue-maerkte-neue-chancen-kenia-2020-mit%20coronahinweis-web.pdf> (12.01.2022).

¹²³ CIA Factbook, 2022: <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/kenya/> (12.01.2022).

¹²⁴ Ehlers, GTAI 2022: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/kenia/wirtschaftsumfeld1/geplante-praesidentschaftswahl-weckt-hoffnung-auf-aufschwung-586876> (14.01.2022).

¹²⁵ EAC 2022: <https://www.eac.int/press-releases/2402-the-democratic-republic-of-the-congo-joins-eac-as-its-7th-member> (20.04.2022).

¹²⁶ Business Today, 2014: <https://businesstoday.co.ke/kenya-becomes-a-middle-income-economy/> (27.01.2022).

¹²⁷ Ehlers, GTAI 2022: <https://www.gtai.de/de/trade/kenia/wirtschaftsumfeld/drehscheibe-fuer-schnell-wachsenden-regionalmarkt-587448> (22.11.2022).

¹²⁸ The Conversation, 2022: <https://theconversation.com/william-ruto-is-now-in-charge-of-kenyas-shaky-economy-where-to-start-190454> (22.11.2022).

Vorgängers Uhuru Kenyatta und der *Kenya Vision 2030* fort, wonach sich Kenia bis zum Jahr 2030 industrialisieren und zu einem Land mit hohem mittlerem Einkommen transformieren soll. Die *Vision 2030* wurde vom damaligen Präsident Mwai Kibaki 2008 ausgerufen.¹²⁹ Zu Beginn seiner Präsidentschaft kündigte Ruto darüber hinaus einige radikale Maßnahmen an, die sich deutlich von denen seiner Vorgänger abgrenzen; dazu gehören unter anderem eine Neustrukturierung des Steuerwesens und die Streichung von Subventionen von Konsumgütern.¹³⁰

Die Landeswährung ist der Kenia-Schilling (KES), der nach der Unabhängigkeit im Jahr 1964 eingeführt wurde.

Tabelle 9: Wechselkurs Euro-Kenia-Schilling (Stand: 22. November 2022)

1 EUR	125,1350 KES
1 KES	0,0080 EUR

Quelle: Finanzen.net, 2022: https://www.finanzen.net/devisen/euro-kenia_schilling-kurs (21.11.2022).

Bereits seit Jahrzehnten weist Kenia ein konstantes Wirtschaftswachstum von jährlich über fünf bis sechs Prozent auf.¹³¹ Lediglich im ersten Corona-Jahr 2020 kam es zu einem leichten Rückgang der Wirtschaftsleistung, der aber mit einem geschätzten Wachstum des BIP im Jahr 2021 von 7,5 Prozent mehr als ausgeglichen werden konnte. Obwohl die Nachwirkungen der Pandemie nachlassen, sind die Aussichten für 2022 aufgrund der bei rund 8,5 Prozent liegenden Inflation, dem Ukrainekrieg und der andauernden Dürre eher gedämpft. Die *Economist Intelligence Unit* rechnet mit einem Wachstum von nur 4,5 Prozent für 2022.¹³² Das Ende der Preissubventionen für Treibstoff und Mais, welches William Ruto in seiner Antrittsrede verkündigte, dürften die Inflation weiter anheizen.

Die Landwirtschaft bildet das Rückgrat der kenianischen Wirtschaft und steht im Mittelpunkt der kenianischen Entwicklungsstrategie. Der Sektor erwirtschaftet mehr als 26% des BIP, macht 65 Prozent der Exporteinnahmen aus und ist eine wichtige Stütze für viele andere nichtlandwirtschaftliche Sektoren wie das verarbeitende Gewerbe, den Tourismus und die sozialen Dienstleistungen. Rund 40 Prozent der Gesamtbevölkerung und über 70 Prozent der Landbevölkerung sind zumindest teilweise in der Landwirtschaft tätig. Zugleich ist Kenia aber das industriell am weitesten fortgeschrittene Land Ostafrikas. Dennoch stagniert der Anteil des verarbeitenden Gewerbes am BIP seit Jahren und lag zuletzt bei etwa neun Prozent. Hauptexportgüter bleiben weitgehend unverarbeitete Agrarprodukte, die kaum zu einer nennenswerten Wertschöpfung im Land beitragen wie Kaffee, Tee und Schnittblumen.¹³³ Neben Nahrungsmitteln, die etwa 40 Prozent der Ausfuhren ausmachen, exportiert Kenia vor allem Rohstoffe, chemische Erzeugnisse, und Textilien. Importiert wurden 2021 vorrangig chemische Erzeugnisse, Petrochemie, Nahrungsmittel, Maschinen, Eisenerzeugnisse und Kfz und -Teile. Kenias Exporte machten 2021 etwa ein Drittel des Wertes der Importe aus.¹³⁴

Schlechte Regierungsführung und ein hohes Maß an Korruption schwächen die Wirtschaft. Zudem behindert eine schlecht ausgebaute Infrastruktur ein stärkeres Wirtschaftswachstum im Land. Insbesondere für den Tourismus stellt auch der islamistische Terrorismus und die Gefahr durch terroristische Anschläge in den vergangenen Jahrzehnten ein Problem dar.¹³⁵ Der Tourismus litt zudem, genau wie die Gastronomie und der Handel, unter pandemiebedingten Einschränkungen. Beide Sektoren konnten sich zuletzt allerdings erholen. Aufgrund der zuletzt massiv gestiegenen Staatsverschuldung (für 2022 werden 70,3 Prozent des BIP prognostiziert)¹³⁶ ist das Umfeld für staatliche Konjunkturprogramme schwieriger geworden. Die internationale Gebergemeinschaft unterstützt Kenia aber weiterhin: unter anderem hat der IWF 2021 einen Kredit in Höhe von 2,3 Milliarden US-Dollar zugesagt. Steuererhöhungen und kommerzielle Kredite sollen den Handlungsspielraum des Staates weiter erhöhen.

Seit Beginn der Pandemie wurden nur wenige private Investitionen angekündigt, zuletzt auch durch eine abwartende Haltung vor den Präsidentschaftswahlen 2022. Da der Regierungswechsel Ende 2022 friedlich abgeschlossen wurde, ist zu erwarten, dass private Investitionstätigkeiten zunehmen werden. Jedoch beeinträchtigen die mäßigen Konjunkturaussichten weiterhin das Investitionsklima.¹³⁷

Staatliche Investitionen sollen die Konjunktur beleben. Dafür soll die seit dem Jahr 2020 laufende *Post Covid-19 Economic Recovery Strategy* (ERS) sorgen, in deren Rahmen die Regierung 929,5 Milliarden Kenia-Schilling (etwa 7 Milliarden Euro) ausgeben möchte, unter anderem auch für Infrastrukturprojekte.¹³⁸ Aufgrund der in den letzten Jahren stark angestiegenen Staatsverschuldung dürfte

¹²⁹ Vision 2030, 2020: <http://vision2030.go.ke/> (26.01.2022).

¹³⁰ The Standard, 2022: <https://www.standardmedia.co.ke/politics/article/2001456973/william-ruto-s-new-proposals-to-grow-economy> (22.11.2022).

¹³¹ CIA Factbook, 2022: <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/kenya/> (14.01.2022).

¹³² GTAI, Ehlers, 2022: <https://www.gtai.de/de/trade/kenia/wirtschaftsumfeld/neuer-kenianischer-praesident-verkuendet-drastische-massnahmen-586876> (22.11.2022).

¹³³ International Trade Administration, 2021 <https://www.trade.gov/knowledge-product/kenya-market-overview> (15.02.2022).

¹³⁴ GTAI, 2022: https://www.gtai.de/resource/blob/14978/78c545f3df0fb95b71352d8b1e006fdb/GTAI-Wirtschaftsdaten_Mai_2022_Kenia.pdf (22.11.2022).

¹³⁵ CIA Factbook, 2022: <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/kenya/> (14.01.2022).

¹³⁶ GTAI, 2022: https://www.gtai.de/resource/blob/14978/78c545f3df0fb95b71352d8b1e006fdb/GTAI-Wirtschaftsdaten_Mai_2022_Kenia.pdf (22.11.2022).

¹³⁷ Ehlers, GTAI, 2022: <https://www.gtai.de/de/trade/kenia/wirtschaftsumfeld/neuer-kenianischer-praesident-verkuendet-drastische-massnahmen-586876> (22.11.2022).

¹³⁸ Ehlers, GTAI, 2022: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/kenia/wirtschaftsumfeld/1/geplante-praesidentschaftswahl-weckt-hoffnung-auf-aufschwung-586876> (14.01.2022).

die Finanzierung staatlicher Infrastrukturprojekten allerdings zögerlicher angegangen werden.¹³⁹

4.3.1 Arbeitsmarkt und Lohnkosten

Tabelle 10: Allgemeine Arbeitsmarktdaten Kenia (Stand 2017)

Bevölkerung (in Mio.)	49,7
Erwerbspersonen (Bevölkerung älter als 15 und jünger als 65 Jahre, in Mio.)	28,3
Erwerbstätige (in Mio.)	19,4
Arbeitslosenquote, offizielle (in %, nach ILO-Definition)	11,5
Alphabetisierungsrate (Bevölkerung über 15 Jahre, in %)	78,7
Universitätsabschluss (in %)	1,0

Quelle: Böll, Scherdel, GTAI: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/kenia/wirtschaftsumfeld1/lohn-und-lohnnebenkosten-kenia-2019--153818> (08.02.2022).

In Kenia sind schätzungsweise 5,3 Prozent der Bevölkerung in einem ordentlichen Beschäftigungsverhältnis.¹⁴⁰

Im Allgemeinen werden in ländlichen Regionen für einfache Tätigkeiten deutlich niedrigere Löhne gezahlt als zum Beispiel in der Hauptstadt Nairobi. Umgekehrt wird eine qualifizierte Kraft mit höherer Ausbildung nur dann aufs Land gehen, wenn sie einen kräftigen Gehaltszuschlag erhält. Grundsätzlich ist zu bedenken, dass für ein und denselben Job in Kenia oft sehr unterschiedliche Löhne gezahlt werden. Das durchschnittliche Monatsgehalt eines/einer Arbeiter/in im verarbeitenden Gewerbe betrug 2017 etwas über 38.000 Kenianische Schilling, was 2017 etwa 310 US-Dollar entsprach.

Von den eine Millionen Schul- und Universitätsabgänger/innen jährlich haben lediglich zehn Prozent eine Chance auf einen formalen Arbeitsplatz. Neben einem guten Abschluss sind dabei häufig auch Beziehungen notwendig. Große internationalen Firmen, Banken und Versicherungen ringen um die qualifiziertesten Fachkräfte. Gute Arbeitskräfte und vor allem Spitzenkräfte mit Universitätsabschluss oder erfahrene Mechaniker/innen und Ingenieur/innen sind in Kenia daher im Allgemeinen nur schwer anzuwerben.

Wer diese Arbeitskräfte braucht, muss sie anderen Firmen abwerben und bessere Arbeitsbedingungen beziehungsweise höhere Gehälter anbieten. Die Aufgabe des An- und Abwerbens wird häufig von privaten Arbeitsvermittlern oder Headhunter/innen erledigt, von denen es in Kenia zahlreiche gibt. Zu den führenden gehören *BrighterMonday*, *Career Connections*, *Career Directions*, *Eagle HR* und *Manpower*.

Wer neu in den Markt eintritt, dem kann die Beauftragung von Personalvermittlungsagenturen nur empfohlen werden. Wer Personen mit Spezialkenntnissen braucht, muss diese in der Regel selbst anlernen beziehungsweise ausbilden.

Rentenversicherungen oder Pensionsfonds sind in Kenia üblich, aber nicht verpflichtend. Grundsätzlich unterliegen solche Fonds der Aufsicht der *Retirement Benefits Authority*. Mit Hilfe der Fonds soll vor allem Angestellten im Niedriglohnsektor das Sparen fürs Alter ermöglicht werden. Es gibt extern gemanagte Pensionsfonds und firmeneigene Fonds. Letztere haben mitunter einen schlechten Ruf, weil sie in der Vergangenheit zu Lasten der Angestellten schlecht gemanagt wurden.

Eine gute Altersvorsorge kann ein wichtiges Instrument sein, um Arbeitskräfte zu halten und neue anzulocken. Das gleiche gilt für die medizinische Versorgung. Der Arbeitgeber hat entweder eine Vertragsklinik oder zahlt für eine private Krankenversicherung. Solche Versicherungen gelten dann für alle Familienmitglieder.

Arbeitgeber- und Arbeitnehmerbeiträge an Pensionsfonds oder Krankenversicherungen können unterschiedlich geregelt sein: Entweder teilen sich Arbeitgeber und Arbeitnehmer/in den Betrag, der Arbeitgeber zahlt einen höheren Betrag oder der/die Arbeitnehmer/in zahlt alles.¹⁴¹

4.3.2 Eintrittschancen und -hemmnisse für den kenianischen Markt

Zu den größten Herausforderungen für wirtschaftliche Aktivität in Kenia gehören eine zunehmende Bedrohung durch Terrorismus und Kriminalität sowie Korruption.¹⁴² Im Korruptionswahrnehmungsindex von *Transparency International* belegte Kenia 2021 lediglich Platz 128 von 180 Ländern.¹⁴³ Darüber hinaus erfordert die immer noch unterentwickelte physische Infrastruktur des Landes - obwohl sie im regionalen Vergleich überdurchschnittlich gut ist - kontinuierliche Investitionen und wird immer noch als Hemmnis

¹³⁹ Ehlers, GTAI, 2022: <https://www.gtai.de/de/trade/kenia/wirtschaftsumfeld/drehscheibe-fuer-schnell-wachsenden-regionalmarkt-587448> (22.11.2022).

¹⁴⁰ Africa Business Guide, 2022: <https://www.africa-business-guide.de/abg-de/maerkte/kenia> (11.02.2022).

¹⁴¹ Böll, Scherdel, GTAI, 2019: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/kenia/wirtschaftsumfeld1/lohn-und-lohnnebenkosten-kenia-2019--153818> (04.02.2022).

¹⁴² Deloitte, 2016: <https://www2.deloitte.com/za/en/pages/deloitte-africa/articles/kenya-report.html> (09.02.2022).

¹⁴³ Transparency International, 2022: <https://www.transparency.org/en/cpi/2021/index/ken> (09.02.2022).

für wirtschaftliche Entwicklung angesehen.¹⁴⁴

Kenia bietet aber auch enorme Chancen für Investoren, die in Ostafrika Fuß fassen möchten. So bietet das Land nicht nur einen zollfreien Zugang zum gesamten Markt der Ostafrikanischen Gemeinschaft (EAC) und eine vergleichsweise stark diversifizierte Wirtschaft mit einer überregional beachteten Startup-Kultur, sondern verfügt mit Mombasa über ein bedeutendes Handelsdrehkreuz in der Region. Viele internationale Organisationen und Institutionen, die in Ostafrika aktiv sind, haben zudem ihren Sitz in Kenias Hauptstadt Nairobi.¹⁴⁵

Tabelle 11: SWOT-Analyse Kenia

Stärken	Schwächen
Kenia verfügt über eine der größten und am stärksten diversifizierten Wirtschaften auf dem Kontinent	Pandemiebedingt mäßige Konjunktur
Großer Binnenmarkt mit circa 55 Millionen Menschen (jährlicher Zuwachs von etwa 1,2 Millionen) und zollfreier Zugang zum gesamten Markt der EAC	In vielen Bereichen schlechte Investitionsbedingungen
Nairobi und Mombasa als regionale Drehscheiben	Probleme bei der Finanzierung: dem Privatsektor fehlt Kapital, der Staat ist hoch verschuldet
Fluggesellschaft Kenya Airways fliegt viele Ziele in Afrika an und macht Nairobi als Sitz für Afrikaniederlassungen attraktiv	
Chancen	Risiken
Teilhabe an Bau- und Infrastrukturprojekten mit Geberfinanzierung	Präsidentenwahl im Jahr 2022 beeinträchtigt Planbarkeit von Investitionen
Zulieferung für breit gefächerte Konsumgüterindustrie	Risiko von Zahlungsverzögerungen bei Geschäften mit dem Staat
Bedienung des lokalen Marktes mit Konsumgütern	Kriminalität, Terrorismus und politische Unruhen

Quelle: Eigene Darstellung nach Ehlers, GTAI, 2022: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/kenia/wirtschaftsumfeld1/nairobi-und-mombasa-gelten-weiterhin-als-wichtige-handelsplaetze-587448> (24.01.2022).

4.3.3 Regionale Integration und internationale Handelsabkommen

Kenia ist Mitglied in verschiedenen internationalen Organisationen. Neben den Vereinten Nationen sind hierbei unter anderem der Gemeinsame Markt für das Östliche und Südliche Afrika (COMESA), die Afrikanische Union und die Ostafrikanische Gemeinschaft (EAC) zu nennen. Mit anderen Mitgliedsstaaten der EAC besteht seit 2005 eine Zollunion. Außerdem ist Kenia Mitglied der Internationalen Handelsorganisation (WTO) sowie der Multilateralen Investitions-Garantie-Agentur (MIGA) und der Weltorganisation für geistiges Eigentum (WIPO).¹⁴⁶

Kenia hat zudem das Abkommen zur Errichtung der pan-afrikanischen Freihandelszone AfCFTA unterzeichnet und bereits im März 2019 ratifiziert.¹⁴⁷



¹⁴⁴ Deloitte, 2016: <https://www2.deloitte.com/za/en/pages/deloitte-africa/articles/kenya-report.html> (09.02.2022).

¹⁴⁵ Ehlers, GTAI, 2022: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/kenia/wirtschaftsumfeld1/nairobi-und-mombasa-gelten-weiterhin-als-wichtige-handelsplaetze-587448> (21.03.2022).

¹⁴⁶ Grünewald, GTAI, 2019: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/kenia/recht1/recht-kompakt-kenia-227914> (17.01.2022).

¹⁴⁷ Tralac, 2021: <https://www.tralac.org/documents/resources/infographics/2605-status-of-afcfta-ratification/file.html> (12.01.2022).

Abbildung 3: Mitgliedsstaaten der EAC

Quelle: East African Community, 2022: <https://www.eac.int/overview-of-eac> (22.11.2022)

Deutschland und Kenia pflegen traditionell enge und partnerschaftliche Beziehungen. Die Bundesrepublik Deutschland war der erste Staat, der Kenia nach der Unabhängigkeit im Jahr 1963 völkerrechtlich anerkannte. Kenia ist für Deutschland politisch betrachtet ein wichtiger Partner in einer dynamischen Region sowie auch der wichtigste Wirtschaftspartner in Ostafrika. Über einhundert deutsche Unternehmen sind in Kenia vertreten, zu einem erheblichen Teil auch, um die Region Ostafrika von dort zu bedienen. Das bilaterale Handelsvolumen entwickelte sich in den letzten Jahren positiv.¹⁴⁸ Zudem ist Kenia seit einigen Jahren der wichtigste diplomatische Partner der EU in der EAC und gilt neben Südafrika und Äthiopien als wichtigster strategischer Partner in Afrika.¹⁴⁹ Neben Kenia hat nur Ruanda bis dato das zwischen der Ostafrikanischen Gemeinschaft und der EU anvisierte Wirtschaftspartnerschaftsabkommen (WPA) unterzeichnet.¹⁵⁰ In der Hauptstadt Nairobi befindet sich eine der größten Delegationen der EU auf dem Kontinent.¹⁵¹

4.3.4 Hinweise für die Markterschließung

Deutsche Unternehmen, die in Kenia investieren wollen, müssen ein gutes Verständnis des Marktes entwickeln, um erfolgreich zu sein. Dazu gehört auch die Ermittlung der besten Markteintrittskanäle. Unternehmen sollten hierbei eine Partnerschaft mit kenianischen Unternehmen in Erwägung ziehen, die als lokale Vertreter oder Händler fungieren können. Andere mögliche Kanäle sind die Gewinnung von lokalen Franchise- oder Lizenznehmern.

In einigen Sektoren ist der Direktverkauf an Endverbraucher möglich. Dafür sollte man aber über ein solides Verständnis der Logistik des Marktes verfügen und wissen, wie man Kunden über Werbung erreicht, die zunehmend über soziale Medien erfolgt. Bei der Werbung sollten Unternehmen den lokalen Sprachgebrauch und Dialekte berücksichtigen, insbesondere wenn sie sich an Kunden außerhalb der Ballungsräume wenden.

Die Durchführung von Marktforschung beinhaltet in der Regel einen Marktbesuch, der traditionell der ideale Weg ist, um potenzielle lokale Partner anzusprechen, Beziehungen aufzubauen und Marktchancen zu bewerten. Diese können wichtige Einblicke und Geschäftsinformationen zu geringeren Kosten und mit weniger Aufwand liefern.¹⁵² Darüber hinaus gibt es in Kenia mehrere deutsche Institutionen wie die DEG, die Delegation der Deutschen Wirtschaft für Ostafrika oder die deutsche Botschaft in Nairobi, die eine gute Quelle für Geschäftsentwicklung, Networking und Marktinformationen sein können.

Programme

Das Wirtschaftsnetzwerk Afrika, das BMWK-Markterschließungsprogramm und weitere Institutionen der Außenwirtschaftsförderung bieten verschiedene Maßnahmen in ausgewählten Branchen an, um deutschen Unternehmen die Erschließung des Zielmarktes Kenia zu erleichtern.¹⁵³

Der deutsche Verband der Automobilindustrie (VDA) verfügt seit einigen Jahren die weiter oben beschriebene Verbandspartnerschaft mit der Vereinigung afrikanischer Automobilhersteller (AAAM). Ziel der vom BMZ unterstützten Partnerschaft ist der Aufbau eines starken Verbandes für Afrika und die Weiterentwicklung und Verbesserung der Rahmenbedingungen. Die Partnerschaft intensiviert den Wissensaustausch zwischen Deutschland und Afrika, setzt Marktanalysen und Studien um und unterstützt Mitglieder bei der Unternehmensansiedlung in Afrika sowie beim Marktzugang. Für interessierte Unternehmen vermittelt der VDA zudem Kontakte und verfügt im Rahmen der Verbandspartnerschaft über eigene Ansprechpartner in Berlin sowie über Projektbüros in Johannesburg/Südafrika und Accra/Ghana. Das Projekt startete am 1. Juni 2020 und die erste Projektphase läuft bis Dezember 2023.¹⁵⁴

4.4 Rechtliche Rahmenbedingungen

Das kenianische Rechtssystem ist maßgeblich durch das britische Recht beeinflusst. Ausländische Investoren können in den meisten Sektoren investieren und über das *One Stop Center* der Investitionsbehörde *Kenya Investment Authority* (KenInvest), beispielsweise beim Beantragen von Genehmigungen oder Lizenzen Unterstützung erhalten. Ausländische Staatsbürger/innen können darüber hinaus in Kenia die gleichen Gesellschaften gründen wie Inländer/innen. Eine beliebte Rechtsform ist die *Private Company Limited*

¹⁴⁸ Deutsche Botschaft in Kenia, 2021: <https://nairobi.diplo.de/ke-de/allgemeines/willkommenkenia/laenderinfos/bilaterale-beziehungen> (15.02.2022).

¹⁴⁹ Euractiv, 2022: <https://www.euractiv.de/section/eu-aussenpolitik/news/borrell-eu-wird-im-neuen-abkommen-mit-kenia-handelspartner-und-kein-geber-sein/> (22.02.2022).

¹⁵⁰ Europäische Kommission: <https://trade.ec.europa.eu/access-to-markets/de/content/wpa-ostafrikanische-gemeinschaft> (29.11.2022).

¹⁵¹ Euractiv, 2022: <https://www.euractiv.de/section/eu-aussenpolitik/news/borrell-eu-wird-im-neuen-abkommen-mit-kenia-handelspartner-und-kein-geber-sein/> (22.02.2022).

¹⁵² International Trade Administration, 2021: <https://www.trade.gov/country-commercial-guides/kenya-market-entry-strategy> (04.02.2022).

¹⁵³ Africa Business Guide, 2022: <https://www.africa-business-guide.de/abg-de/maerkte/kenia> (17.01.2022).

¹⁵⁴ Africa Business Guide, 2022: <https://www.africa-business-guide.de/abg-de/wirtschaftsnetzwerk-afrika/partner/vda> (07.02.2022).

by Shares, die mit einer deutschen GmbH vergleichbar ist. Auch eine Zweigstelle kann gegründet werden, die dann allerdings einer höheren Körperschaftsteuer unterliegt.

Neben dem britischen *Common Law* gilt in bestimmten Bereichen afrikanisches Gewohnheitsrecht sowie Islamisches Recht. Außerdem spielen auch die Gesetze der 47 Bezirke (*counties*) und die Rechtsakte internationaler Organisation, beispielsweise der EAC, eine Rolle.

Die Rechtsgrundlage für Investitionen in Kenia bildet der *Investment Promotion Act* aus dem Jahr 2004.¹⁵⁵

Zwischen Deutschland und Kenia besteht bereits seit 1980 ein Abkommen zur Vermeidung der Doppelbesteuerung auf dem Gebiet der Steuern auf Einkommen und des Vermögens.¹⁵⁶ Seit 1998 besteht zwischen den beiden Staaten außerdem ein Vertrag zur Förderung und dem gegenseitigen Schutz von Kapitalanlagen.¹⁵⁷

4.4.1 Einfuhrverfahren

Seit 2005 verfügt die EAC, deren Mitglied Kenia ist, über einen gemeinsamen Außenhandelszolltarif. Innerhalb der Zollunion können Ursprungswaren der Mitgliedsländer zollfrei zirkulieren. Demzufolge sind die bei der Einfuhr in Kenia zu beachtenden Zollvorschriften im Zollgesetz der EAC-Zollunion, dem *East African Community Customs Management Act 2004* und den dazu erlassenen Änderungen und Ergänzungen geregelt. Das Zollgesetz wird durch Durchführungsvorschriften (*East African Community Customs Management Regulations*) ergänzt.¹⁵⁸ Jedoch bestehen bei der Umsetzung des gemeinsamen Zolltarifs in der Praxis gewisse Herausforderungen, die auf dem Beharren der einzelnen Mitgliedsstaaten basieren, eigene Standards aufrecht zu erhalten.

Seit 2014 besteht ein Wirtschaftspartnerschaftsabkommen (WPA) zwischen der EU und den Mitgliedsstaaten der EAC. Durch das Abkommen gewährt die EU den Produkten der EAC-Staaten zoll- und quotenfreien Zugang zu ihrem Markt. Im Gegenzug verpflichten sich die EAC-Länder bei Inkrafttreten, rund 83 Prozent der EU-Importe über die nächsten 15 Jahre zu liberalisieren.¹⁵⁹

Tabelle 12: Wertzölle des Außenzolltarif CET (Common External Tariff, Schedule 1) der EAC

Warenbeschreibung	Einfuhrzollsatz	Anteil der gesamten Tariflinien
Rohstoffe und Investitionsgüter	0 %	Rund 37 %
Zwischenprodukte	10 %	20 %
Fertigwaren	25 %	Mehr als 40 %

Quelle: Mack, GTAI, 2020: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/kenia/zoll1/zoll-und-einfuhr-kompakt-kenia-230744> (27.01.2022).

In Kenia ansässige Handelsfirmen benötigen für ihre Geschäftstätigkeit eine Handelslizenz (*Trade Licence*). Diese wird durch das kenianische Industrie- und Handelsministerium (*Ministry of Industry, Trade and Cooperatives*) ausgestellt. Einführende Unternehmen müssen sich bei der kenianischen Finanz- und Zollbehörde *Kenya Revenue Authority* (KRA) registrieren. Die mit der Registrierung erteilte Steueridentifikationsnummer (*Personal Identification Number - PIN*) und die von der Zollabteilung der KRA erteilte Einführernummer (*Importer Code*) sind Pflichtangaben in jeder Zollanmeldung. Zusätzlich bedarf es bei jeder Einfuhrsendung einer UCR-Kennnummer (*Unique Consignment Reference*). Diese muss zuvor bei der *Kenya Trade Network Agency* (KenTrade) beantragt werden.

Es besteht ein Zollstraßenzwang. Das heißt, Importwaren dürfen nur über die von der KRA festgelegten Einfuhrzollstellen in das Zollgebiet verbracht werden. Der Frachtführer oder Spediteur ist bei Transportmitteln und Waren, welche weite Strecken zurücklegen, verpflichtet mindestens 48 Stunden vor der erwarteten Ankunft in Kenia eine elektronische Eingangsmeldung abzugeben.

Die Zollanmeldung (*Customs Import Declaration*) sollte maximal 21 Tage nach Ankunft der Waren in Kenia erfolgen. Der Anmeldung sind folgende Unterlagen beizufügen:

Import Declaration Form (IDF)

¹⁵⁵ Africa Business Guide, 2022: <https://www.africa-business-guide.de/abg-de/maerkte/kenia> (17.01.2022).

¹⁵⁶ Bundesfinanzministerium, 1997:

https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Steuern/Internationales_Steuerrecht/Staatenbezogene_Informationen/Laender_A_Z/Kenia/1979-06-06-Kenia-Abkommen-DBA.html (22.03.2022).

¹⁵⁷ Bundesgesetzblatt, 1998:

https://www.bgbl.de/xaver/bgbl/start.xav?startbk=Bundesanzeiger_BGBI&jumpTo=bgbl298s0585.pdf#_bgbl_%2F%2F%5B%40attr_id%3D%27bgbl298s0585.pdf%27%5D_1647945015808 (22.03.2022).

¹⁵⁸ Mack, GTAI, 2020: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/kenia/zoll1/zoll-und-einfuhr-kompakt-kenia-230744> (26.01.2022).

¹⁵⁹ Mack, GTAI, 2020: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/kenia/zoll1/zoll-und-einfuhr-kompakt-kenia-230744> (26.01.2022).

- Handelsrechnung, 3-fach, in englischer Sprache mit allen handelsüblichen Angaben wie
 - Name und Anschrift des Ausführers sowie des Empfängers
 - Ort und Datum der Ausstellung
 - Rechnungsnummer
 - Angaben über die Beförderung
 - Liefer- und Zahlungsbedingungen
 - CIF-Wert, Rabatte, Verkaufswert
 - Marke, Nummern und Anzahl der Packstücke
 - genaue Warenbeschreibung
 - Menge einschließlich Brutto- und Nettogewicht
 - Ursprungsland
 - Angaben zum Transport (Transportmittel, -weg, Verpackung, Angaben zu Containern)
- Packliste, in englischer Sprache, soweit die entsprechenden Angaben nicht bereits auf der Handelsrechnung enthalten sind
- Frachtpapiere
- Konformitätszertifikat (CoC)
- Präferenznachweis, soweit eine Zollvergünstigung in Anspruch genommen werden soll, beispielsweise für Ursprungswaren der COMESA oder nach Inkrafttreten des WPA EU/EAC für bestimmte Ursprungswaren der EU
- sonstige Zeugnisse/Bescheinigungen, sofern erforderlich, wie Einfuhrgenehmigung, Tier- oder Pflanzengesundheitszeugnis, Analysenzertifikat oder Freiverkäuflichkeitsbescheinigung.¹⁶⁰

4.4.2 Gründung und Registrierung eines Unternehmens

In Kenia ist der *Registrar of Companies* für Unternehmensregistrierungen zuständig. Dieser stellt Konformitätsbescheinigungen für ausländische Unternehmen, Gründungsbescheinigungen für inländische Unternehmen und Eintragungsbescheinigungen für Einzelunternehmen und Personengesellschaften aus.

Die Unternehmen müssen sich anschließend beim *National Social Security Fund (NSSF)* (<https://www.nssf.or.ke/>), beim *National Hospital Insurance Fund (NHIF)* (<http://www.nhif.or.ke/healthinsurance/>) und bei der *Kenya Revenue Authority (KRA)* (<https://kra.go.ke/en/>) registrieren lassen. Je nach Art des Unternehmens muss auch eine Geschäftsgenehmigung bei der Bezirksregierung eingeholt werden.

Alle Unternehmens- und Firmenregistrierungen (Einzelunternehmen und Partnerschaften) werden mit Ausnahme der Registrierungen von Partnerschaften mit beschränkter Haftung (LLPs), die immer noch manuell im Unternehmensregister vorgenommen werden, über die *ecitizen*-Online-Plattform (<https://www.ecitizen.go.ke/>) abgewickelt.¹⁶¹

4.4.3 Arbeitsrecht

Das Arbeitsverhältnis ist im Wesentlichen durch die folgenden Gesetze geregelt:

- Die kenianische Verfassung
- Employment Act-Act No. 11 of 2007*
- Labour Institutions Act-Act No. 12 of 2007*
- Labour Relations Act-Act No. 14 of 2007*
- Employment and Labour Relationships Court Act-Act No. 20 of 2011*
- Occupational Safety and Health Act (OSHA)-Act No. 15 of 2007*

¹⁶⁰ Mack, GTAI, 2020: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/kenia/zoll1/zoll-und-einfuhr-kompakt-kenia-230744> (26.01.2022).

¹⁶¹ Kenya Investment Authority: <http://www.invest.go.ke/starting-a-business-in-kenya/> (16.02.2022).

- *Work Injury Benefits Act (WIBA) - Act No. 13 of 2007.*

Weitere Regelungen, die das Arbeitsverhältnis betreffen, sind der *Income Tax Act- Chapter 470 of the Laws of Kenya*, der *National Social Security Fund-Act No. 45* von 2013 und der *National Hospital Insurance Fund- Act No. 9* von 1998.¹⁶²

Allgemein gilt, dass in Kenia Arbeitnehmer/innenrechte und die Arbeit von Gewerkschaften eingeschränkt sind.¹⁶³

Der derzeitige staatlich festgelegte Mindestlohn beträgt zwischen etwa 60 und 260 Euro pro Monat und wird je nach Sektor und Region unterschiedlich geregelt. Aufgrund der zuletzt stark gestiegenen Lebenshaltungskosten wurde der Mindestlohn im Mai 2022 um zwölf Prozent angehoben.¹⁶⁴

Regulär sind im kenianischen Arbeitsrecht 52 Stunden Arbeit, verteilt auf sechs Arbeitstage pro Woche vorgesehen. Ausnahmen gibt es mit 60 Stunden pro Woche bei Nachtarbeit und für Minderjährige unter 16 Jahren, die maximal sechs Stunden pro Tag arbeiten dürfen. Der rechtlich vorgesehene Ruhetag kann bei Arbeitnehmern über 16 Jahren in Abstimmung verschoben werden und ist nicht auf einen bestimmten Tag festgelegt.

Innerhalb von zwei aufeinanderfolgenden Wochen darf die maximale Arbeitszeit (regulär plus Überstunden) für erwachsene Arbeitnehmer 116 (bei Nachtarbeit 144) Stunden nicht überschreiten.

Es besteht ein gesetzlich festgelegter Anspruch auf 21 Urlaubstage im Jahr bei einer zwölf Monate andauernden, ununterbrochenen Festanstellung. Ansonsten stehen dem Arbeitnehmer bei Beendigung des Arbeitsverhältnisses innerhalb eines Jahres 1,75 Tage Urlaub pro vollendetem Monat nach mindestens zwei Monaten zu.

Dazu besteht das Recht auf Mutterschaftsurlaub von drei Monaten bei vollem Gehalt und Vaterschaftsurlaub von zwei Wochen bei vollem Gehalt. Zwei Monate nach Beginn des Arbeitsverhältnisses besteht im Krankheitsfall außerdem ein Anspruch auf 30 Tage Lohnfortzahlung in voller Höhe und weitere 15 Tage in Höhe von 50 Prozent pro Beschäftigungsjahr.

Die maximal erlaubte Probezeit beträgt sechs Monate.¹⁶⁵

4.5 Geschäftspraxis

Jedes Gespräch mit kenianischen Geschäftspartner/innen hat einen sehr individuellen Charakter und der Erfolg und die Verbindlichkeit hängen in Kenia oftmals eher von Personen als von den Institutionen ab, welche die Gesprächspartner repräsentieren. Bei Geschäftsgesprächen mit kenianischen Partner/innen sollten kulturelle Empfindlichkeiten berücksichtigt und heikle politische Themen vermieden werden. Potenzielle Geschäftspartner/innen sind vornehmlich freundlich und würden selbst bei wenig Interesse von einer Absage von Terminen absehen. Da mündliche Absprachen oftmals nicht als bindend zu erachten sind, sollten Abmachungen schriftlich festgehalten werden.

Einige weitere Ratschläge, die generell in Geschäftsgesprächen vor Ort beachtet werden sollten, beinhalten:

- Die gängigen Geschäftssprachen sind Englisch und Kiswahili
- Persönliche Beziehungen mit Geschäftspartner/innen werden geschätzt
- Small-Talk führt oftmals in Geschäftsgespräche ein; der/die Gastgeber/in hat das erste Wort
- Visitenkarten werden bei (fast) jedem Meeting am Anfang ausgetauscht; Hand schütteln ist gängig
- E-Mail-Adressen, die bspw. mit @gmail oder @yahoo enden, sind selbst für hochrangige Politiker gängig
- Hierarchien bei Gesprächspartner/innen sollten beachtet werden, z.B. Anrede *Honorable* (Minister)
- Angebotene Getränke (oftmals Kaffee, Tee) sollten angenommen werden, selbst wenn sie nicht verzehrt werden
- Es wird selten „nein“ gesagt und ein „ja“ kann auch ein „vielleicht“ sein

¹⁶² Böll, Scherdel, GTAI: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/kenia/wirtschaftsumfeld1/lohn-und-lohnnebenkosten-kenia-2019--153818> (31.01.2022).

¹⁶³ Africa Business Guide, 2022: <https://www.africa-business-guide.de/abg-de/maerkte/kenia> (11.02.2022).

¹⁶⁴ Al Jazeera 2022: <https://www.aljazeera.com/economy/2022/5/2/kenyan-president-hikes-countrys-minimum-wage-by-12> (05.05.2022).

¹⁶⁵ Böll, Scherdel, GTAI: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/kenia/wirtschaftsumfeld1/lohn-und-lohnnebenkosten-kenia-2019--153818> (04.02.2022).

- Zeitliche Flexibilität und Geduld müssen mitgebracht werden

4.6 Der kenianische Automobilsektor

Kenia verfügt über eine lange Geschichte der Automobilindustrie, die noch in die Zeit vor der Unabhängigkeit des Landes zurückreicht. Mit einer Montagefabrik zur Herstellung des Volkswagen Käfers gelang in Kenia bereits im Jahr 1960 die Grundsteinlegung für die Etablierung einer Automobilindustrie. 1986 wurde der Nyayo als erstes vollständig in Afrika entwickeltes Auto in Kenia produziert. Nach einer kurzen Blüte der Industrie in den 1980er Jahren mit einer jährlichen Produktion von bis zu 13.500 Fahrzeugen, wurde infolge der Liberalisierung des Marktes und dem Import großer Zahlen gebrauchter Fahrzeuge aus den Industrieländern die kenianische Produktion zurückgefahren. Heute ist der Automobilsektor in Kenia dennoch der am weitesten entwickelte in der EAC.¹⁶⁶

Derzeit liegt die Motorisierungsrate in Kenia bei etwa 30 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner. Das ist der höchste Wert in Ostafrika, liegt jedoch noch unter dem Durchschnitt in Subsahara-Afrika von 42 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner.¹⁶⁷

Nach Angaben der *Kenya Motor Industry Association* (KMIA) wurden im Jahr 2021 mit einer Stückzahl von 14.250 mehr Neufahrzeuge verkauft als vor der Covid-19-Pandemie. Im Jahr 2019 verkaufte die Branche 13.199 Fahrzeuge. Im Pandemiejahr 2020 hatte die Zahl lediglich bei 11.086 Fahrzeugen gelegen. Die Nachfrage nach Neufahrzeugen wurde zuletzt insbesondere von Sicherheitsdiensten wie der Polizei, durch Infrastrukturprojekte und von kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) angetrieben, die in der zweiten Jahreshälfte 2021 ihre Aktivitäten verstärkten.¹⁶⁸ Insbesondere beim Verkauf von Nutzfahrzeugen war 2021 daher ein Anstieg der Verkäufe zu verzeichnen. Luxusfahrzeuge hingegen verkaufen sich weiter schlecht. Die großen Autohändler wie *Toyota Kenya*, *Isuzu East Africa*, *DT Dobie* (Mercedes-Benz, VW, Hyundai) und *Simba Corporation* (unter anderem Proton, Mitsubishi, Fuso) blickten auch optimistisch in das Jahr 2022.¹⁶⁹ Das Ziel des kenianischen Automobilsektors ist es, seinen Anteil am BIP bis Ende 2022 von 9,2 Prozent auf 15 Prozent zu steigern, was im Einklang mit der *Buy Kenya Build Kenya*-Politik der Regierung steht.¹⁷⁰ Im Rahmen dieser Initiative hatte Kenyatta 2019 sämtliche Regierungsministerien aufgefordert, lokal hergestellte Automobile statt Importfahrzeuge zu kaufen.¹⁷¹

Während die Automobilindustrie bis vor einigen Jahren nicht zu den maßgeblichen Sektoren gehörte, die für gezielte staatliche Interventionen vorgesehen waren, bekam die Industrie zuletzt zunehmende Aufmerksamkeit von Seiten der Regierung des vorherigen Präsidenten Kenyatta.¹⁷² 2019 wurde der Automobilsektor im Rahmen des Entwurfs einer *National Automotive Policy* als einer der Schlüsselsektoren des verarbeitenden Gewerbes in Kenia identifiziert, der einen wichtigen Beitrag zur *Big Four Agenda* und der *Kenya Vision 2030* leisten und die Industrialisierung sowie den wirtschaftlichen Aufschwung des Landes ermöglichen soll.¹⁷³ Im Rahmen dessen hatte die kenianische Regierung zuletzt 600 Millionen Schilling (etwa 5,3 Millionen US-Dollar) bereitgestellt, um die Nachfrage nach lokal hergestellten Fahrzeugen zu fördern.¹⁷⁴ Noch hat der amtierende Präsident William Ruto keine spezifisch auf die Automobilindustrie zugeschnittenen Vorhaben vorgestellt, besuchte aber eine Konferenz der *Kenya Association of Manufacturers*, bei der es um das Wachstum von Kenias lokaler Autoproduktion ging.¹⁷⁵ Von daher ist davon auszugehen, dass auch ihm der Ausbau dieses Industriezweiges ein Anliegen ist. Einen besonderen Fokus möchte Ruto auf E-Mobilität legen: So hat seine Regierung bereits angekündigt, die Ladeinfrastruktur auszubauen, finanzielle Anreize für den Umstieg auf E-Fahrzeuge für gewerbliche Nutzung zu schaffen, sowie die Montageindustrie im Bereich der E-Fahrzeuge und Motorräder zu fördern.¹⁷⁶

In dem Bestreben, die Preise für Gebrauchtwagen zu erhöhen und den Kauf von Neuwagen zu fördern, hat die kenianische Regierung vor einigen Jahren ein Einfuhrverbot für Fahrzeuge erlassen, die älter als acht Jahre sind. Außerdem wurden lokale Vorleistungsanforderungen und Zölle auf importierte Fahrzeugteile eingeführt, die auch vor Ort hergestellt werden könnten.¹⁷⁷ Bis 2026 soll die Einfuhr von gebrauchten Fahrzeugen komplett verboten werden.¹⁷⁸ Seit Juli 2022 ist außerdem der Import von gebrauchten Bussen und Lastkraftwagen mit mehr als 3,5 Tonnen Kapazität verboten. Ab Juni 2023 sollen des Weiteren keine

¹⁶⁶ KAM, 2020.

¹⁶⁷ Deloitte, 2018: <https://www2.deloitte.com/za/en/pages/consumer-industrial-products/articles/africa-automotive-insights-an-east-african-consumer-perspective.html> (15.02.2022).

¹⁶⁸ Engineering News, 2022: <https://www.engineeringnews.co.za/article/kenyas-new-car-sales-rebound-in-2021-on-economic-recovery-2022-01-13> (14.02.2022).

¹⁶⁹ Ehlers, GTAI, 2022: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/kenia/branchen/viele-branchen-hoffen-auf-normalisierung-der-konjunktur-587958> (19.01.2022).

¹⁷⁰ Khusoko, 2021: <https://khusoko.com/2021/12/16/toyota-kenya-opens-hiace-model-assembly-line/> (09.02.2022).

¹⁷¹ Midani, Kenya News Agency, 2021: <https://www.kenyanews.go.ke/future-of-the-automotive-world-in-kenya/> (16.02.2022).

¹⁷² AfDB, 2017: https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/WPS_No_282_Africa%E2%80%99s_Automotive_Industry_Potential_and_Challenges.pdf (28.01.2022).

¹⁷³ Draft National Automotive Policy, 2019: <http://www.industrialization.go.ke/images/downloads/policies/draft-national-automotive-policy-february-2019.pdf> (16.02.2022).

¹⁷⁴ Engineering News, 2022: <https://www.engineeringnews.co.za/article/kenyas-new-car-sales-rebound-in-2021-on-economic-recovery-2022-01-13> (14.02.2022).

¹⁷⁵ Capital News, 2022: <https://www.capitalfm.co.ke/news/2022/10/the-automotive-industry-can-drive-kenyas-economic-revival/> (29.11.2022).

¹⁷⁶ CleanTechnica, 2022: <https://cleantechnica.com/2022/09/13/president-william-ruto-sworn-in-reaffirms-kenyas-commitment-to-transition-to-100-clean-energy-by-2030/> (29.11.2022).

¹⁷⁷ Africa Auto News, 2019: <https://africaautomotiveneeds.com/2019/10/24/africa-the-new-hub-for-automotive-manufacturing/> (09.02.2022).

¹⁷⁸ Africa Auto News, 2021: <https://africaautomotiveneeds.com/2021/02/05/kenya-extends-deadline-for-used-car-imports/> (09.02.2022).

gebrauchten Sattelzugmaschinen und Traktorenköpfe mehr importiert werden dürfen.¹⁷⁹

Praxiseinblick Automobilindustrie Kenia – Kommentar von Dave Coffey, CEO von AAAM

„Kenia ist mit seiner bestehenden Automobilindustrie gut positioniert, um erheblich zu wachsen und sich in das breitere Produktions- und Handelssystem des Kontinents zu integrieren. Es gibt bereits eine gute Basis für die Herstellung von Komponenten, die in Zusammenarbeit mit den bestehenden OEM-Zulieferern die Technologieplattformen für die Belieferung der OEM-Industrie bereitstellen werden; bei steigender Nachfrage/Produktion von Neufahrzeugen werden Skaleneffekte die erforderlichen Investitionen in Anlagen und Werkzeuge für die Herstellung und Lieferung an die Montageunternehmen wirtschaftlich rechtfertigen.

Anfang 2023 wird die neue kenianische Regierung voraussichtlich den Nationalen Automobilrat einberufen, der die Umsetzung der kürzlich verabschiedeten *National Automotive Policy* leiten wird; wo möglich, werden bestimmte Elemente bereits umgesetzt. Mit dem kenianischen Verband des produzierenden Gewerbes (KAM) existiert ein gut strukturierter Privatsektor, der für die wirksame Umsetzung einer integrierten und fortschrittlichen Automobilpolitik unter der Leitung des Rates wichtig ist. Der AAAM arbeitet eng mit dem KAM zusammen und wird die Umsetzung der Politik in Übereinstimmung mit den Anforderungen des Rates unterstützen.

Kenia ist ein wichtiges Montagezentrum in Afrika und wird eine wichtige Rolle bei der Entwicklung und dem Wachstum der Industrie auf dem Kontinent spielen. Globale OEMs warten sehnsüchtig auf die Einführung des Produktions- und Handelssystems, das in der kenianischen Automobilpolitik verankert ist.

Die kenianische Automobilindustrie steht vor einer spannenden Zukunft - effektive Partnerschaften auf Montage- und Komponentenebene werden viele Möglichkeiten bieten.“

Die geringe Auslastung der kenianischen Automobilindustrie begründet sich hauptsächlich in der geringen Inlandsnachfrage. Die Regierung fördert daher den Export von in Kenia hergestellten Kraftfahrzeugen in die EAC, um den Automobilssektor zu unterstützen. Der Export in Mitgliedsstaaten der EAC bietet sich insbesondere dadurch an, dass dabei keine Einfuhrzölle anfallen. Eine weitere Maßnahme, die die kenianische Regierung zur Unterstützung des Automobilssektors anstrebt, ist die Erschwerung der Einfuhr von Gebrauchtwagen in das Land.¹⁸⁰ Bis heute ist Kenia in hohem Maße von Automobilimporten abhängig, um die Inlandsnachfrage zu befriedigen. 94 Prozent des bilateralen Automobilhandels entfallen auf Importe, und über 80 Prozent dieser Importe sind Gebrauchtfahrzeuge. Sowohl Personen- als auch Nutzfahrzeuge gehören gemessen am Gesamtwert zu den zehn wichtigsten Importen Kenias.¹⁸¹

Die kenianische Kfz-Montageindustrie erzielte im vergangenen Jahr einen Jahresumsatz von 600 Millionen US-Dollar (einschließlich regionaler Händler) und beschäftigt mehr als 12.000 Menschen.¹⁸²

Kenyan Vehicle Manufacturers (KVM), *Isuzu East Africa Limited* (vorher *General Motors East Africa*) und *Associated Vehicle Assemblers Ltd. (AVA)* montieren jährlich knapp 10.000 leichte, mittlere und schwere Nutzfahrzeuge und Busse. Diese machen etwa die Hälfte der jährlich verkauften Neufahrzeuge aus. Das *Isuzu East Africa*-Montagewerk verfügt über eine maximale Kapazität zur Produktion von bis zu 16.000 Fahrzeugen pro Jahr und stellt Nutzfahrzeuge der Marke Isuzu her. Das Unternehmen exportiert einen kleinen Anteil davon in die EAC (Ruanda, Uganda und Tansania). Die beiden anderen Montagewerke von KVM und AVA haben eine gemeinsame Produktionskapazität von 16.000 Einheiten. KVM ist fast ausschließlich als Auftragsfertiger tätig und baut unter anderem Fahrzeuge für Volkswagen (Polo Vivo) und Hyundai zusammen. AVA montiert *Long Combination Vehicles* für einen seiner Anteilseigner und baut Nutzfahrzeuge unter der Marke Fuso zusammen, während es auch die Vertragsmontage von *Hino Long Combination Vehicles* im Auftrag von Toyotas Kenia-Franchise übernimmt. Alle drei Montagewerke sind jedoch nicht ausgelastet und bleiben weit unter ihrem potenziellen Kapazitätsmaximum.¹⁸³ Darüber hinaus ist *Trans Africa Limited* zu nennen, welches mit einer Montagekapazität von 1.000 Fahrzeugen pro Jahr Lastwagen und Traktoren montiert. Ende 2021 eröffnete Toyota Kenia eine zusätzliches Montagewerk zur Produktion von jährlich 500 HiAce-Kleintransportern.¹⁸⁴ Der lokale Hersteller von Geländewagen *Mobius Motors*, der 2009 gegründet wurde und 2021 seine Produktion in seinem Werk in Nairobi begann, plant mit der Herstellung von mindestens acht Fahrzeugen pro Tag.¹⁸⁵

Auch im Bereich der E-Mobilität sind zunehmend Unternehmen tätig, auch wenn der Sektor bisher auch noch in den Kinderschuhen steckt. Das schwedisch-kenianische Technologie-Startup *Opibus* hat seit seiner Gründung vor fünf Jahren über

¹⁷⁹ EXPOGROUP, 2022: https://expogr.com/kenyaauto/detail_news.php?newsid=6569&pageid=2 (22.11.2022).

¹⁸⁰ Africa Auto News, 2021: <https://africaautomotiveneeds.com/2021/07/21/kenya-plans-to-increase-vehicle-exports-to-boost-automotive-sector/> (27.01.2022).

¹⁸¹ Deloitte, 2018: <https://www2.deloitte.com/za/en/pages/consumer-industrial-products/articles/africa-automotive-insights-an-east-african-consumer-perspective.html> (15.02.2022).

¹⁸² Africa Auto News, 2022: <https://africaautomotiveneeds.com/2019/10/24/uhuru-warns-automotive-sector-against-sabotaging-local-assembly/> (09.02.2022).

¹⁸³ AfDB, 2017:

https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/WPS_No_282_Africa%E2%80%99s_Automotive_Industry_Potential_and_Challenges.pdf (27.01.2022).

¹⁸⁴ Khusoko, 2021: <https://khusoko.com/2021/12/16/toyota-kenya-opens-hiace-model-assembly-line/> (09.02.2022).

¹⁸⁵ Africa Auto News, 2021: <https://africaautomotiveneeds.com/2021/02/05/kenya-extends-deadline-for-used-car-imports/> (09.02.2022).

170 Elektrofahrzeuge erfolgreich in Betrieb genommen, nachdem es das erste afrikanische Elektromotorrad entwickelt hatte. Heute verfügt das Unternehmen über eine der größten E-Bike-Flotten des Kontinents und es steht kurz vor der Fertigstellung von zehn elektrisch betriebenen Bussen, die ab Mitte 2022 in Nairobi zum Einsatz kommen sollen. Die Busse sind die ersten ihrer Art, die vollständig in Afrika, vom Design bis zur Fertigstellung, entwickelt wurden. Die Massenproduktion ist ab 2023 geplant.¹⁸⁶ Im November 2021 unterzeichneten das Startup *Stima* zusammen mit dem Finanzunternehmen *Mogo* und der estonischen Firma *Bolt* eine Partnerschaft, um neue Mobilitätslösungen für E-Motorräder zu entwickeln.¹⁸⁷ Das Start-up *BasiGo* möchte im Januar 2023 die ersten elektrischen Busse an öffentliche Nahverkehrsbetreiber liefern.¹⁸⁸ In den letzten Jahren haben mehr als 50 Startups im Bereich der E-Mobilität Investitionen angezogen, beispielsweise im Bereich der Umwandlung von Diesel- oder Benzinbetriebenen Fahrzeugen in Elektroautos.¹⁸⁹

Neben der noch bestehenden Konkurrenz durch billige Gebrauchtwagenimporte gibt es weitere Herausforderungen, mit denen sich die aufstrebende kenianische Automobilindustrie konfrontiert sieht. Zum einen fehlt es an einem regionalen politischen Rahmen zur Regulierung des Sektors und zur Gewährleistung der Sicherheit für Investoren. Dazu gehört auch das Fehlen harmonisierter Fahrzeugnormen in der EAC, insbesondere im Hinblick auf die Altersgrenze für Gebrauchtwagenimporte, aber auch bezüglich Ausnahmeregelungen für oder Aussetzungen von Mehrwertsteuersätzen für lokal hergestellte Fahrzeuge. Ein weiteres Problem stellen hohe Finanzierungskosten und der Mangel an risikofreudigen Finanzinstituten zur Finanzierung von Vorhaben im Automobilssektor dar. Es mangelt zudem an ausreichenden Mitteln und Anreizen zur Förderung von Forschung und Entwicklung, was wiederum die allgemeine technologische Modernisierung verlangsamt.

Wenngleich eine ganze Reihe von Fahrzeugkomponenten und Bauteilen für die Automobilindustrie von lokalen Produzenten hergestellt werden können, und mindestens 30 Prozent lokaler Komponenten bei der Montage vorgeschrieben sind, können diese oft nicht mit günstig hergestellten Teilen europäischer und asiatischer Massenproduktion oder mit gebrauchten Ersatzteilen konkurrieren. Viele lokale Produzenten stellen also hauptsächlich Ersatzteile für den After-Sales-Markt her, die nicht für die Automobilproduktion gedacht sind.¹⁹⁰ Zu den lokal produzierten Fahrzeugkomponenten zählen Blattfedern, Kabelbäume, Batterien und Batteriekabel, Auspuffanlagen, Filter, Sitze und Rahmen, Polsterungen und Verkleidung, Schaumstoff, Bügelschrauben, Halterungen, Anstriche, Schmiermittel, Stahlbleche, Platten, Vierkantrohre, Balken, Windschutzscheiben und Gläser, Heizkörper sowie Dichtungstreifen und Gummiteile.¹⁹¹ Es gibt in Kenia etwa 25 Hersteller von Kraftfahrzeugteilen mit einer durchschnittlichen Kapazitätsauslastung von insgesamt 36 Prozent.¹⁹²

Tabelle 13: Liste der lokalen Hersteller von Kraftfahrzeugteilen (Stand 2019)

Hersteller	Kapazitätsauslastung (in Prozent)
Pipe Manufacturers Ltd	23
Megh Cushion Industries Ltd	40
Mutsimoto Motor co Ltd	40
Auto Springs EA PLC	35
Associated battery manufacturers Ltd	60
Highway UpholsteryCar Cushion	30
Sai Raj Ltd	45
Numerical Machine Complex	20
Pinnacle systems Ltd	40
Digital Bass auto	30
Chui Springs	30
Impala glass	30
SKL springs Ltd	30
Auto axillaries Ltd	30
Metal Equipment Ltd	30
Unifilters Ltd	30
Rubber products Ltd	30
Specialised fiber glass	30
Robs Magic	30
Pantech Ltd	30
Sagoo Holdings Ltd	30
Kenrub Ltd	30
Patmose	30
Turnometal	30
Mann Manufacturers	30

Quelle: Draft National Automotive Policy, 2019: <http://www.industrialization.go.ke/images/downloads/policies/draft-national-automotive-policy-february-2019.pdf> (16.02.2022).

¹⁸⁶ Africa Auto News, 2022: <https://africaautomotiveneeds.com/2022/01/25/the-first-electric-bus-designed-and-made-in-africa-to-debut-in-kenya/> (09.02.2022).

¹⁸⁷ Afrik21, 2022: <https://www.afrik21.africa/en/kenya-stima-joins-forces-with-mogo-and-bolt-for-green-mobility-solutions-in-nairobi/> (29.11.2022).

¹⁸⁸ Afrik21, 2022: <https://www.afrik21.africa/en/kenya-basigo-raises-6-6m-for-commercial-deliveries-of-electric-buses/> (29.11.2022).

¹⁸⁹ International Trade Administration, 2022: <https://www.trade.gov/market-intelligence/kenya-e-mobility> (01.12.2022).

¹⁹⁰ Draft National Automotive Policy, 2019: <http://www.industrialization.go.ke/images/downloads/policies/draft-national-automotive-policy-february-2019.pdf> (16.02.2022).

¹⁹¹ KAM, 2020.

¹⁹² Draft National Automotive Policy, 2019: <http://www.industrialization.go.ke/images/downloads/policies/draft-national-automotive-policy-february-2019.pdf> (16.02.2022).

4.6.1 Politische Rahmenbedingungen

Im Juli 2015 schlug das kenianische Ministerium für Industrialisierung politische Maßnahmen vor, um das *Policy Framework for Motor Vehicle Assembly* in Kenia zu ergänzen. Diese Maßnahmen zielen darauf ab, neue Investitionen in der kenianischen Automobilindustrie zu fördern und Kenia zu einem weltweit wettbewerbsfähigen Fahrzeughersteller zu machen.

Der Rahmen von 2015 sieht eine Steuer von zwei Prozent auf alle importierten Fahrzeuge, die Einrichtung eines Automobil-Innovationsfonds (AIF) zur Förderung von Forschung und Entwicklung und die Einbeziehung des Sektors in Sonderwirtschaftszonen (SWZ) vor, wobei das SWZ-Gesetz Ende 2015 verabschiedet wurde. Lokale Montagebetriebe und schließlich auch Hersteller, die sich in den Sonderwirtschaftszonen ansiedeln, erhalten Vorteile wie zehnjährige Steuerbefreiungen, niedrige Stromtarife und Exportkredite,¹⁹³ wodurch eine große Bandbreite an Dienstleistungen und Aktivitäten ermöglicht werden soll. Die SWZ, die von der *Special Economic Zones Authority* verwaltet werden sollen, befinden sich derzeit noch im Aufbau.¹⁹⁴

Die 2019 vorgestellte *National Automotive Policy* zielt darauf ab, einen Nationalen Automobilrat (*National Automotive Council*, NAC) einzurichten, der sich mit Aspekten der Montage und Herstellung von Fahrzeugen befassen soll, einschließlich des Aufbaus von Kapazitäten sowie des Vorschlags und der Umsetzung von Anreizen.¹⁹⁵ Das Ziel des Programmes ist es, die lokale Produktion und Montage von Fahrzeugen in den ersten zwei Jahren deutlich von 7.000 auf 20.000 Fahrzeuge jährlich zu steigern.¹⁹⁶ Auch wenn der im September 2022 gewählte Präsident William Ruto noch keine spezifischen auf den Automobilsektor zielenden Maßnahmen vorgestellt hat, so wird aktuell davon ausgegangen, dass er die Zielsetzung seines Vorgängers für den Sektor weitestgehend übernehmen wird.¹⁹⁷

Mit der Einrichtung von Exportproduktionszonen (EPZ - *Export Processing Zones*) fördert die kenianische Regierung bereits seit einigen Jahren exportbezogene Investitionen in den Bereichen Produktion, Handel und Dienstleistungen. Die EPZ bieten Unternehmen, die über eine entsprechende Lizenz verfügen, diverse Steuervergünstigungen. Zudem können Anschaffungen wie Maschinen und Anlagen, Werkzeuge, Rohstoffe, Zwischenprodukte, Baumaterialien, Büromaterial und Transportmittel ohne Zahlung von Einfuhrabgaben in die EPZ gebracht werden. Weitere Informationen sind auf der Webseite der *Export Processing Zones Authority* (<https://epzakenya.com/>) zu finden, welche die EPZ verwaltet.¹⁹⁸

Über den rein nationalen Fokus hinaus wurde Kenia auch von der EAC im 2010 veröffentlichten Entwurf der ostafrikanischen Industrialisierungsstrategie 2010-2030 als potenzielles regionales Zentrum für die Fahrzeugproduktion genannt.¹⁹⁹

4.6.2 Relevante Zoll- und Einfuhrbestimmungen

In Kenia bestehen Einfuhrverbote für Linkslenker-Fahrzeuge und für gebrauchte Kraftfahrzeuge mit einem Alter von mehr als acht Jahren.²⁰⁰ Die *National Automotive Policy* aus dem Jahr 2019 sah ursprünglich vor, dass dies nur der erste Schritt zu einem graduell durchgeführten Importstopp für gebrauchte Fahrzeuge bis 2023 sein würde. Dieser Vorschlag ist durch den Widerstand der betroffenen Importindustrie jedoch nicht weiter konkretisiert worden, wodurch die Umsetzung zunächst einmal ausgesetzt wurde.²⁰¹ Laut aktueller Planung ist der endgültige Importstopp nun für das Jahr 2026 vorgesehen.²⁰² Seit Juli 2022 ist allerdings der Import von gebrauchten Bussen und Lastkraftwagen mit mehr als 3,5 Tonnen Kapazität verboten. Ab Juni 2023 sollen des Weiteren keine gebrauchten Sattelzugmaschinen und Traktorenköpfe mehr importiert werden dürfen.²⁰³

Neben den Zollgebühren fällt beim Import von Kraftfahrzeugen eine Verbrauchssteuer (*Excise Duty*) von zehn bis 35 Prozent an. Hinzu kommt eine Zollabfertigungsgebühr (*Import Declaration Fee*) von 3,5 Prozent und eine Infrastrukturabgabe (*Railway Development Levy*) von zwei Prozent auf importierte Fertigwaren und von jeweils 1,5 Prozent auf importierte Rohmaterialien und Zwischenprodukte, die von zugelassenen Herstellern im industriellen Bereich verwendet werden. Einfuhren aus Mitgliedstaaten der EAC oder des COMESA sind von Zollabfertigungsgebühr und Infrastrukturabgabe ausgenommen.²⁰⁴

¹⁹³ Autoparts East Africa: <https://autoparts-eastafrica.com/automotive-industry-in-kenya-east-africa/> (22.02.2022).

¹⁹⁴ Mack, GTAI, 2020: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/kenia/zoll1/zoll-und-einfuhr-kompakt-kenia-230744> (04.02.2022).

¹⁹⁵ Autoparts East Africa: <https://autoparts-eastafrica.com/automotive-industry-in-kenya-east-africa/> (22.02.2022).

¹⁹⁶ The National Assembly of Kenya, 2022: <http://www.parliament.go.ke/sites/default/files/2022-05/Sessional%20paper%20no%201%20of%202022%20on%20National%20Automotive%20policy%20Feb%202022.pdf>, p.5 (06.12.2022).

¹⁹⁷ Capital News, 2022: <https://www.capitalfm.co.ke/news/2022/10/the-automotive-industry-can-drive-kenyas-economic-revival/> (29.11.2022).

¹⁹⁸ Mack, GTAI, 2020: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/kenia/zoll1/zoll-und-einfuhr-kompakt-kenia-230744> (04.02.2022).

¹⁹⁹ Autoparts East Africa: <https://autoparts-eastafrica.com/automotive-industry-in-kenya-east-africa/> (15.03.2022).

²⁰⁰ Mack, GTAI, 2020: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/kenia/zoll1/zoll-und-einfuhr-kompakt-kenia-230744> (27.01.2022).

²⁰¹ Draft National Automotive Policy, 2019: <http://www.industrialization.go.ke/images/downloads/policies/draft-national-automotive-policy-february-2019.pdf> (18.03.2022).

²⁰² Africa Automotive News, 2021: <https://africaautomotivenews.com/2021/02/05/kenya-extends-deadline-for-used-car-imports/> (21.03.2022).

²⁰³ EXPOGROUP, 2022: https://expogr.com/kenyaauto/detail_news.php?newsid=6569&pageid=2 (22.11.2022).

²⁰⁴ Mack, GTAI, 2020: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/kenia/zoll1/zoll-und-einfuhr-kompakt-kenia-230744> (28.01.2022).

Um E-Mobilität zu fördern, beinhaltete die Finance Bill 2019 die Senkung der Verbrauchssteuer für batteriebetriebene Elektrofahrzeuge von 20 auf zehn Prozent.²⁰⁵

4.6.3 Aktuelle Projekte

Im März 2015 erließ Uhuru Kenyatta eine Anweisung, wonach alle staatlichen Stellen 40 Prozent ihres Beschaffungsbudgets für den Kauf von Waren und Dienstleistungen aus lokaler Produktion reservieren müssen. Im September 2015 wurde zudem das Gesetz über Sonderwirtschaftszonen erlassen, um die Produktion von Gütern durch steuerliche Anreize zu fördern und die Transportkosten zu senken, indem in der Nähe von Rohstoffquellen produziert wird und Rabatte bei Versorgungsleistungen wie Stromrechnungen erteilt werden. Aus diesen Richtlinien basiert die 2017 formulierte nationale Strategie *Buy Kenya – Build Kenya*. Davon können mittelfristig auch ausländische Unternehmen profitieren, die statt auf den Import von Waren nach Kenia auf die lokale Produktion vor Ort setzen.²⁰⁶

Neben elf weiteren Verbänden hat auch der kenianische Industrieverband *Kenya Association of Manufacturers* (KAM) das MoU im Rahmen des EU-Afrika-Wirtschaftsforums 2022 zum Aufbau einer Automobilindustrie in Afrika unterzeichnet, welches auf die Förderung der Integration des afrikanischen Automobilsektors in die globalen und europäischen Wertschöpfungsketten abzielt.

Im Oktober 2022 haben die AAAM und die KAM ein MoU unterzeichnet, um Kenias Automobilproduktion zu fördern und Strategien zu entwickeln, um Kenia als Produktions- und Handelshub in der Region zu positionieren.²⁰⁷

4.7 Finanzierungsmöglichkeiten

Die meisten deutschen Institutionen, die deutsche Unternehmen bei ihren Ostafrika-Geschäften unterstützen, sind in der kenianischen Hauptstadt Nairobi angesiedelt: Dazu gehört das Kompetenzzentrum für Exportfinanzierung an der Delegation der Deutschen Wirtschaft für Ostafrika, die DEG und der German Desk. Das Kompetenzzentrum für Exportfinanzierung bietet Informationen rund um das Thema Exportkreditgarantien des Bundes. Diese sichern gegen politisch und wirtschaftlich bedingte Forderungsausfälle ab. Gegen die Zahlung einer risikoadäquaten Prämie wird das Risiko eines Zahlungsausfalls zu einem großen Teil auf die Bundesrepublik Deutschland übertragen. Im Falle eines Schadens entschädigt der Bund in Höhe der gedeckten Forderung. Durch die hohe Bonität des Bundes sinkt das Kreditrisiko, was sich positiv auf die Finanzierungsbedingungen auswirkt und in vielen Fällen die Finanzierung eines Geschäfts durch Kreditinstitutionen erst ermöglicht. Hermesdeckungen kommen dort zum Zuge, wo die private Wirtschaft kein entsprechendes oder ausreichendes Absicherungsangebot zur Verfügung stellt. Folglich konzentriert sich das Geschäft des Bundes auf die Absicherung von Lieferungen und Leistungen in Schwellen- und Entwicklungsländer. Eine Exportkreditgarantie kann unabhängig von der Größe des Unternehmens, der Branche sowie der Höhe des Auftragswertes und der Laufzeit genutzt werden. Ausgewählte Produkte sind Lieferantenkreditdeckungen und Finanzkreditdeckung-Bestellerkredite. Lieferantenkreditdeckungen sind für Exporteure geeignet, die eine bestimmte Lieferung und/oder Leistung ins Ausland gegen Zahlungsausfälle absichern möchten. Zusätzlich kann dem ausländischen Kunden eine längerfristige Zahlungsfrist eingeräumt werden. Bei Finanzkreditdeckung-Bestellerkrediten kann der Besteller dank eines Kredits, den er von der Bank des Exporteurs nach erfolgter Bonitätsanalyse erhält, die Lieferung bei Erhalt gleich bezahlen. Die Finanzkreditdeckung schützt die Bank vor dem Risiko, dass der Darlehensnehmer diesen Kredit nicht zurückzahlt.^{208,209}

Die DEG berät und finanziert Unternehmen in Ostafrika. Sie ist seit ihrer Gründung 1962 in Ostafrika tätig und betreut mit einem eigenen Büro von Nairobi aus zuständig für sämtliche Mitgliedsstaaten der EAC. Die DEG hat den Auftrag, unternehmerische Initiative in Entwicklungs- und Schwellenländern zu fördern, um zu nachhaltigem Wachstum und besseren Lebensbedingungen der Menschen vor Ort beizutragen. Dazu stellt die DEG privaten Unternehmen für ihre Investitionen langfristige Finanzierungen bereit und berät sie bei der Umsetzung der Vorhaben.²¹⁰ Die DEG bietet langfristige Kredite (u.a. auch als Syndikatsfinanzierung in Zusammenarbeit mit anderen Finanzierungspartnern), Eigenkapitalbeteiligungen als Minderheitsgesellschafter und Mezzanine-Finanzierungen über Nachrangdarlehen an. Neben diesen längerfristigen Finanzierungsmöglichkeiten stellt die DEG auch Förderprogramme wie *Africa Connect*, das *develoPPP.de* Programm, *Business Support Services* (BSS), Up-scaling und Machbarkeitsstudien zur Verfügung.²¹¹

Im Februar 2021 unterzeichnete die Afreximbank mit Sitz in Kairo ein MoU mit AAAM zur Finanzierung und Förderung der Automobilindustrie in Afrika. Die Erklärung zielt darauf ab, die Grundlage für eine Partnerschaft zu schaffen, die regionale Wertschöpfungsketten und die Finanzierung der Automobilindustrie fördern und gleichzeitig die Entwicklung von Strategien, technischer Hilfe und Initiativen zum Aufbau von Kapazitäten unterstützen soll. Zu den möglichen Maßnahmen gehören unter anderem Kreditlinien, Direktfinanzierung, Projektfinanzierung, Finanzierung der Lieferkette, Garantien und

²⁰⁵ RSM, 2019: <https://www.rsm.global/kenya/insights/tax-insights/kenya-finance-act-2019> (22.11.2022).

²⁰⁶ Buy Kenya – Build Kenya, 2017: https://trade.go.ke/sites/default/files/BUY_KENYA_BUILD_KENYA_STRATEGY_v2_1.pdf (22.03.2022).

²⁰⁷ The Star, 2022: <https://www.the-star.co.ke/business/kenya/2022-10-07-kam-africas-automotive-lobby-partner-in-industry-growth-plan/> (06.12.2022).

²⁰⁸ BMWK, 2022: <https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Artikel/Aussenwirtschaft/exportkreditgarantien.html> (25.01.2022).

²⁰⁹ Agaportal, 2022: <https://www.agaportal.de/> (25.01.2022).

²¹⁰ DEG, 2022: <https://www.deginvest.de/%C3%9Cber-uns/Unsere-Standorte/Nairobi/index-2.html> (25.01.2022).

²¹¹ DEG, 2022: <https://www.deginvest.de/Unsere-L%C3%B6sungen/Industries-Services/Corporates/index-2.html> (25.01.2022).

Eigenkapitalfinanzierung.²¹²

Adressteil

Institutionen und Verbände in Deutschland

Afrika-Verein Veranstaltungs-GmbH

Christoph Kannengießer – Geschäftsführer
Neuer Jungfernstieg 21, 20354 Hamburg
Tel.: 040 41 91 33 - 0
Fax: 040 35 47 04
E-Mail: stephenson@afrikaverrein.de

Afrika-Verein der deutschen Wirtschaft

Asmau Nitardy – Regionalverantwortliche Ostafrika
Friedrichstrasse 206, 10969 Berlin
Tel.: 030 20 60 719 43
E-Mail: nitardy@afrikaverrein.de
Webseite: www.afrikaverrein.de

VDA – Verband der Automobilindustrie e.V.

Marius Ochel, Leiter Cluster Internationale Verbändepartnerschaften Afrika & Indien
Behrenstr. 35, 10117 Berlin
Tel.: +49 30 897842-355
E-Mail: marius.ochel@vda.de
Webseite: www.vda.de

PAMA - Pan-African Mobility Alliance

Michael Oos – Leiter der Allianz
E-Mail: michael.oos@giz.de

Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK)

Dorothee Schneider – Referat VD2 – Subsahara-Afrika, Agrarpolitik
Scharnhorststr. 34 – 27, 10115 Berlin
Tel.: 030 1888/ 615-6410
E-Mail: buero-vd2@bmwi.bund.de

Germany Trade and Invest – GTAI

Villemombler Str. 76, 53123 Bonn
Tel.: 022120 57-217
E-Mail: martin.kalhoefer@gtai.de

Embassy of Ethiopia, Berlin

I.E. Frau Mulu Solomon – Botschafter
Boothstraße 20A, 12207 Berlin
Tel.: 030 772060
Webseite: <http://aethiopien-botschaft.de>

Kenyan Embassy Berlin

I.E. Herr Thomas B.Amolo – Botschafter
Markgrafenstraße 63, 10969 Berlin
Tel.: 30-259 266 11
E-Mail: commercial@kenyaembassyberlin.de
Webseite: <http://www.embassy-of-kenya.de>

Euler Hermes AG Exportkreditgarantien der Bundesrepublik Deutschland

Igor Sufraga – Firmenberater der Region Berlin
Tel.: 030 20 94 - 53 56
E-Mail: igor.sufraga@exportkreditgarantien.de
Webseite: <http://www.agaportal.de/index.html>

Ansprechpartner in Äthiopien

²¹² Afreximbank, 2021: <https://www.afreximbank.com/joint-press-release-aaam-and-afreximbank-sign-an-mou-to-drive-automotive-investment-in-africa> (22.03.2022).

East Africa Partners Consulting PLC

Estifanos Samuel – Chief Executive Officer
 Ethio-China Friendship Road, Fetele Building, 6th floor, Addis Ababa, Ethiopia
 Tel.: +49 (0) 22129803217
 Mob.: +49 (0) 1737603865 / +251912655505
 E-Mail: post@ethiopiainvest.com
 Webseite: <http://www.eastafricapartners.com>

AAAM – African Association of Automotive Manufacturers

Dave Coffey – Chief Executive Officer
 Tel.: +27 (0) 11 517 4100
 E-Mail: ceo@aaamafrika.com
 Webseite: <https://aaamafrika.com>

Business Scouts for Development Programme Äthiopien

Katrin Oehlkers – Beraterin Entwicklungszusammenarbeit/Business Scout for Development
 Zusammenarbeit mit der Wirtschaft, Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ)
 Meskel Flower Road, Aster Plaza, 4th floor (in front of Central Printing Press), Addis Ababa, Ethiopia
 Tel.: +251 (0) 98 84 79 996
 E-Mail: katrin.oehlkers@giz.de
 Webseite: www.giz.de

Ethiopian Chamber of Commerce & Sectoral Associations (ECCSA)

Mr. Yesuf Ademnur – Secretary General
 Mr. Benyam Mesgina – Director, Investment Promotion Directorate
 1st Floor, Mexico Square, P.O.Box: 517, Addis Ababa, Ethiopia
 Tel.: +251-115-514-005 / 251-911645352
 E-Mail: yesufa@ethiopianchamber.com / benyamm@ethiopianchamber.com
 Website: www.ethiopianchamber.com

Addis Ababa Chamber of Commerce and Sectoral Assocations

P.O.Box. 2458, Addis Ababa, Ethiopia
 Tel.: +251-115-518055
 E-Mail: info@addischamber.com
 Webseite: <http://addischamber.com>

Ethiopia Invest

Blue Moon, METI Building 8th Floor, Addis Ababa, Ethiopia
 Tel.: +49 (0) 22129803217
 Mob. Eth: +251 912655505
 Mob. Ger: +49 (0) 1737603865
 E-Mail: estifanos@ethiopiainvest.com / maria@ethiopiainvest.com
 Webseite: www.ethiopiainvest.com

Rödl & Partner Rechtsanwaltsgesellschaft, Steuerberatungsgesellschaft mbH (mit Sitz vor Ort)

Matthias Klarl – GRMF Local Fund Manager, M.A. Finance
 Tel.: +251 909 537 922 / +49 911 9193 3561
 E-Mail: matthias.klarl@roedl.com

Botschaft der Bundesrepublik Deutschland in Äthiopien

Stephan Auer – Botschafter
 Ethiopia Yeka Kifle Ketema Kebele 03, Addis Ababa, Äthiopien
 Tel.: (+251) 111 23 51 53
 E-Mail: info@addis-abeba.diplo.de
 Webseite: <http://www.addis-abeba.diplo.de>

KfW Büro Addis Abeba

Diana Hedrich – Direktorin KfW Büro
 Kirkos Kifle Ketema, Woreda 8, P.O. Box 100009 Addis Abeba, Äthiopien
 Tel.: +251 11 51 80 24 1
 E-Mail: kfw.addis@kfw.de
 Webseite: <https://www.kfw-entwicklungsbank.de/Internationale-Finanzierung/KfW-Entwicklungsbank/Weltweite-Präsenz/Subsahara-Afrika/Äthiopien/>

GIZ Büro Äthiopien und seine Ausbildungs- und Beschäftigungsprogramme

Peter Palesch – Landesdirektor GIZ Äthiopien

Kazanchis, Kirkos Sub City, Woreda 08, Addis Ababa
 Tel.: 00251-11-5180200
 E-Mail: giz-aethiopien@giz.de / nicola.demme@giz.de
 Webseite: <https://www.giz.de/de/weltweit/336.html>

Ansprechpartner in Kenia

Kenya Association of Manufacturers (KAM)

Phyllis Wakiaga – Chief Executive Officer
 15 Mwanzi Road opp West Gate Mall, Westlands, Nairobi, Kenya
 E-Mail: info@kam.co.ke
 Tel.: +254 (0) 722201368, 734646004/5, +254 (020) 2324817
 Webseite: <https://kam.co.ke>

Botschaft der Bundesrepublik Deutschland in Kenia

Annett Günther – Botschafterin
 P.O. Box 30180, Riverside Drive Gate 113 Riverside Paddocks, Nairobi, Kenia
 Tel.: +254 20 4262100
 Webseite: <http://m.nairobi.diplo.de/Vertretung/nairobi/de/Startseite.html>

AAAM – African Association of Automotive Manufacturers

Dave Coffey – Chief Executive Officer
 Tel.: +27 (0) 11 517 4100
 E-Mail: ceo@aaamafrica.com
 Webseite: <https://aaamafrica.com>

DEG / KfW Büro Nairobi

Oskar von Maltzan – KfW/DEG Representative Office Nairobi
 Riverside Westlane, off Riverside Drive, P.O. Box 52074, 00200 Nairobi, Kenya
 Tel: +254 20 4228-200
 E-Mail: andreas.grenacher@deginvest.de
 Webseite: <https://www.deginvest.de/International-financing/DEG/Über-uns/Unsere-Standorte/Ostafrika/>

Delegation der deutschen Wirtschaft für das östliche Afrika (AHK Ostafrika)

West Park Suites, 6th floor Ojijo Road (opp. Parklands Police Station),
 P.O BOX 19016, 00100 Parklands, Nairobi, Kenya
 Tel.: +254 20 663 - 3000
 E-Mail: office@kenya-ahk.co.ke

German Desk

Sophie Christin Kaminski – Senior Relationship Manager
 7th Floor, 1 Park Avenue, 1st Parklands
 P.O Box 30238 – 00100 Nairobi, Kenya.
 Mob.: +254 732 100 908
 E-Mail: Sophie.Kaminski@imbank.co.ke

GIZ-Büro Nairobi

Bodo Immink – Landesdirektor
 E-Mail: giz-kenia@giz.de
 Webseite: <https://www.giz.de/de/weltweit/317.html>

Kenya Investment Authority

Kenya Railways Headquarters, Block D,
 Workshop Road, off Haile Selasie Avenue
 P.O. Box 55704-00200 Nairobi, Kenya
 Dr. Moses Ikiara, Managing Director
 Tel.: +254 (02) 2221401 – 4
 Mob.: +254 722 205 424
 E-Mail: info@investmentkenya.com
 Webseite: www.investmentkenya.com

The Kenya National Chamber of Commerce & Industry

Mr. John Ngari
 Ufanisi House 2nd Floor
 P.O. Box 47024 – 00100

Nairobi, Kenya

Tel.: +254 20 240 28 33

E-Mail: johnngari@kenyachamber.or.ke

Webseite: www.kenyachamber.co.ke

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Karte der Bundesstaaten Äthiopiens.....	8
Abbildung 2: Karte der Verwaltungszonen Kenias	244
Abbildung 3: Mitgliedsstaaten der EAC.....	28

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Wechselkurs Äthiopischer Birr (15.11.2022).....	9
Tabelle 2: Allgemeine Arbeitsmarktdaten Äthiopien.....	10
Tabelle 3: SWOT-Analyse Äthiopien.....	11
Tabelle 4: Äthiopische Aufsichtsbehörden die bei Import und Export beteiligt sind	14
Tabelle 5: Kontaktadressen zu rechtlichen Fragen	16
Tabelle 6: Überblick über äthiopische Automobilproduzenten (Stand 2019).....	18
Tabelle 7: Bruttomonatslöhne in der Fahrzeugbranche nach ausgewählten Positionen	19
Tabelle 8: Importabgaben auf Automobile (in Prozent)	20
Tabelle 9: Wechselkurs Kenia-Schilling (22.11.2022).....	25
Tabelle 10: Allgemeine Arbeitsmarktdaten Kenia (Stand 2017).....	26
Tabelle 11: SWOT-Analyse Kenia.....	27
Tabelle 12: Wertzölle des Außenzolltarif CET (Common External Tariff, Schedule 1) der EAC	29
Tabelle 13: Liste der lokalen Hersteller von Kraftfahrzeugteilen (Stand 2019)	34

Literaturverzeichnis

- AAAM, 2020: <http://aaamafrika.com/aaam/wp-content/uploads/2020/12/New-Initiative-German-Automotive-Industry-intensifies-links-to-Africa.pdf> (11.02.2022).
- Addis Standard, 2019: <https://addisstandard.com/economic-analysis-ethiopiens-developmental-state-dead-or-alive/> (19.01.2022).
- AfCFTA, 2022: <https://au-afcfta.org/about/> (15.11.2022)
- AfDB, 2017: https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/WPS_No_282_Africa%E2%80%99s_Automotive_Industry_Potential_and_Challenges.pdf (28.01.2022).
- Afreximbank, 2021: <https://www.afreximbank.com/joint-press-release-aaam-and-afreximbank-sign-an-mou-to-drive-automotive-investment-in-africa/> (22.03.2022).
- Africa Auto News, 2019: <https://africaautomotivenews.com/2019/05/29/hyundai-opens-assembly-plant-in-ethiopia/> (09.02.2022).
- Africa Auto News, 2019: <https://africaautomotivenews.com/2019/10/24/africa-the-new-hub-for-automotive-manufacturing/> (09.02.2022).
- Africa Auto News, 2021: <https://africaautomotivenews.com/2021/02/05/kenya-extends-deadline-for-used-car-imports/> (21.03.2022).
- Africa Auto News, 2021: <https://africaautomotivenews.com/2021/07/21/kenya-plans-to-increase-vehicle-exports-to-boost-automotive-sector/> (27.01.2022).
- Africa Auto News, 2022: <https://africaautomotivenews.com/2019/10/24/uhuru-warns-automotive-sector-against-sabotaging-local-assembly/> (09.02.2022).
- Africa Auto News, 2022: <https://africaautomotivenews.com/2022/01/25/the-first-electric-bus-designed-and-made-in-africa-to-debut-in-kenya/> (09.02.2022).
- Africa Business Guide, 2020: <https://www.africa-business-guide.de/abg-de/meldungen/1st-german-african-automotive-forum-267144> (11.02.2022).
- Africa Business Guide, 2022: <https://www.africa-business-guide.de/abg-de/maerkte/aethiopien> (17.01.2022).
- Africa Business Guide, 2022: <https://www.africa-business-guide.de/abg-de/maerkte/kenia> (11.02.2022).
- Africa Business Guide, 2022: <https://www.africa-business-guide.de/abg-de/wirtschaftsnetzwerk-afrika/partner/vda> (07.02.2022).
- Africa Business Guide, 2022: <https://www.africa-business-guide.de/de/maerkte/automobil#824088> (22.11.2022).
- Africa Business: <https://news.africa-business.com/post/ethiopiens-automotive-industry> (09.02.2022).
- Afrik21, 2022: <https://www.afrik21.africa/en/kenya-basigo-raises-6-6m-for-commercial-deliveries-of-electric-buses/> (29.11.2022).
- Afrik21, 2022: <https://www.afrik21.africa/en/kenya-stima-joins-forces-with-mogo-and-bolt-for-green-mobility-solutions-in-nairobi/> (29.11.2022).
- Agaportal, 2022: <https://www.agaportal.de/> (25.01.2022).
- Al Jazeera 2022: <https://www.aljazeera.com/economy/2022/5/2/kenyan-president-hikes-countrys-minimum-wage-by-12> (05.05.2022).

- Al Jazeera, 2019: <https://www.aljazeera.com/news/2019/11/23/ethiopias-sidama-vote-for-new-federal-region-electoral-board> (12.01.2022).
- Auswärtiges Amt, 2021: <https://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/laender/aethiopien-node/aethiopien/209502?openAccordionId=item-209516-1-panel> (10.02.2022).
- Auswärtiges Amt, 2021: <https://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/laender/kenia-node/politisches-portraet/208078> (13.01.2022).
- Auswärtiges Amt, 2022: <https://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/laender/aethiopien-node/politisches-portraet/209758> (11.01.2022).
- Auswärtiges Amt, 2022: <https://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/laender/kenia-node/politisches-portraet/208078> (22.11.2022).
- Automart Africa: https://www.automartafrika.com/detail-news.php?NEWS_ID=291&PAGE_ID=7 (09.02.2022).
- Automobil Produktion, 2020: <https://www.automobil-produktion.de/management/volkswagen-eroeffnet-montagewerk-in-ghana-121.html> (06.12.2022).
- Autoparts East Africa: <https://autoparts-eastafrika.com/automotive-industry-in-keny-east-africa/> (15.03.2022).
- BAFA, 2022: https://www.bafa.de/DE/Wirtschafts_Mittelstandsfoerderung/Auslandsmarkterschliessung/Beratungsgutscheine_Afrika/beratungsgutscheine_afrika_node.html (25.01.2022).
- BBC, 2014: <https://www.bbc.com/news/world-africa-30347019> (13.01.2022).
- BBC, 2020: <https://www.bbc.com/news/world-africa-13682176> (13.01.2022).
- BBC, 2021: <https://www.bbc.com/news/world-africa-57791868> (11.01.2022).
- Big 4 Agenda, 2017: <https://big4.delivery.go.ke/> (26.02.2022).
- Binkert, GTAI, 2020: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/aethiopien/wirtschaftsumfeld1/wenig-lohn-und-viel-fluktuation-542898> (28.01.2022).
- Binkert, GTAI, 2021: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/aethiopien/branchen/pkw-und-nfz-markt-272814> (24.01.2022).
- Binkert, GTAI, 2021: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/aethiopien/wirtschaftsumfeld1/krise-ueberschattet-auch-wirtschaft--272658> (24.01.2022).
- Binkert, GTAI, 2021: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/aethiopien/wirtschaftsumfeld1/konflikt-verhagelt-prognosen-fuer-den-wachstumschampion-272642> (24.01.2022).
- Binkert, GTAI, 2022: <https://www.gtai.de/de/trade/aethiopien/wirtschaftsumfeld/trotz-konflikten-bestehen-standortvorteile-272658#toc-anchor--3> (22.11.2022).
- BMWK, 2018: <https://www.bmw.de/Redaktion/DE/Pressemitteilungen/2018/20181030-altmaier-wir-eroeffnen-chancen-fuer-afrika.html> (24.01.2022).
- BMWK, 2022: <https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Artikel/Aussenwirtschaft/exportkreditgarantien.html> (25.01.2022).
- BMZ, 2022: <https://www.bmz.de/de/entwicklungspolitik/sonderinitiative-ausbildung-beschaeftigung> (22.03.2022).
- BMZ, 2022: <https://www.bmz.de/de/laender/aethiopien> (17.11.2022).
- Böll, Scherdel, GTAI, 2019: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/kenia/wirtschaftsumfeld1/lohn-und-lohnnebenkosten-kenia-2019--153818> (04.02.2022).
- Borkena, 2019: <https://borkena.com/2019/02/21/hyundai-ethiopia-assembly-plant-inaugurated/> (22.11.2022).
- Bundesfinanzministerium, 1997: https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Steuern/Internationales_Steuerrecht/Staatenbezogene_Informationen/Laender_A_Z/Kenia/1979-06-06-Kenia-Abkommen-DBA.html (22.03.2022).
- Bundesgesetzblatt, 1998: https://www.bgbl.de/xaver/bgbl/start.xav?startbk=Bundesanzeiger_BGBI&jumpTo=bgbl298s0585.pdf#_bgbl_%2F%2F%5B%40attr_id%3D%27bgbl298s0585.pdf%27%5D_1647945015808 (22.03.2022).
- Bundeszentrale für politische Bildung, 2018: <https://www.bpb.de/internationales/weltweit/innerstaatliche-konflikte/231641/kenia> (10.02.2022).
- Business Today, 2014: <https://businesstoday.co.ke/kenya-becomes-a-middle-income-economy/> (27.01.2022).
- Buy Kenya – Build Kenya, 2017: https://trade.go.ke/sites/default/files/BUY_KENYA_BUILD_KENYA_STRATEGY_v2_1.pdf (22.03.2022).
- Capital Ethiopia, 2021: <https://www.capitalethiopia.com/2021/09/20/lada-car-assembly-to-set-up-shop-in-ethiopia/> (01.12.2022).
- Capital News, 2022: <https://www.capitalfm.co.ke/news/2022/10/the-automotive-industry-can-drive-kenyas-economic-revival/> (29.11.2022).
- CIA Factbook, 2022: <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/ethiopia/> (24.01.2022).
- CIA Factbook, 2022: <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/kenya/> (14.01.2022).
- CIA Factbook, 2022: <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/kenya/#government> (13.01.2022).
- CIA Factbook, 2022: <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/kenya/#people-and-society> (13.01.2022).
- CleanTechnica, 2020: <https://cleantechnica.com/2020/07/27/first-ethiopian-assembled-all-electric-hyundai-ionic-rolls-out-of-haile-gebrselassies-marathon-motor-engineering-plant/> (22.11.2022).
- CleanTechnica, 2022: <https://cleantechnica.com/2022/09/13/president-william-ruto-sworn-in-reaffirms-kenyas-commitment-to-transition-to-100-clean-energy-by-2030/> (29.11.2022).
- Compact with Africa, 2022: <https://www.compactwithafrica.org/content/compactwithafrica/home/compact-countries/ethiopia.html> (12.01.2022).
- DEG, 2022: <https://www.deginvest.de/%C3%9Cber-uns/Unsere-Standorte/Nairobi/index-2.html> (25.01.2022).
- DEG, 2022: <https://www.deginvest.de/Unsere-L%c3%b6sungen/Industries-Services/Corporates/index-2.html> (25.01.2022).
- Deloitte, 2016: <https://www2.deloitte.com/za/en/pages/deloitte-africa/articles/kenya-report.html> (09.02.2022).
- Deloitte, 2018:

- [african-consumer-perspective.html](#) (15.02.2022).
- Deloitte, 2019: <https://www2.deloitte.com/za/en/pages/deloitte-africa/articles/invest-in-ethiopia.html> (09.02.2022).
- Deutsche Botschaft in Kenia, 2021: <https://nairobi.diplo.de/ke-de/allgemeines/willkommenkenia/laenderinfos/bilaterale-beziehungen> (15.02.2022).
- Deutsche Welle, 2022: <https://www.dw.com/en/africa-begins-to-emerge-as-car-industry-hub/a-59500532?maca=en-rss-en-bus-2091-rdf> (17.11.2022).
- Draft National Automotive Policy, 2019: <http://www.industrialization.go.ke/images/downloads/policies/draft-national-automotive-policy-february-2019.pdf> (18.03.2022).
- EAC 2022: <https://www.eac.int/press-releases/2402-the-democratic-republic-of-the-congo-joins-eac-as-its-7th-member> (20.04.2022).
- East Africa Gate, 2019: https://www.eesc.europa.eu/sites/default/files/files/2019_07_-_investing_in_ethiopia_-_opportunities_challenges.pdf (19.01.2022).
- Ecofin Agency, 2022: <https://www.ecofinagency.com/public-management/2609-43893-e-mobility-startup-m-auto-becomes-the-largest-electric-vehicle-company-in-africa> (22.11.2022).
- Ehlers, GTAI 2022: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/kenia/wirtschaftsumfeld1/geplante-praesidentschaftswahl-weckt-hoffnung-auf-aufschwung-586876> (11.02.2022).
- Ehlers, GTAI, 2022: <https://www.gtai.de/de/trade/kenia/wirtschaftsumfeld/drehscheibe-fuer-schnell-wachsenden-regionalmarkt-587448> (22.11.2022).
- Ehlers, GTAI, 2022: <https://www.gtai.de/de/trade/kenia/wirtschaftsumfeld/neuer-kenianischer-praesident-verkuendet-drastische-massnahmen-586876> (22.11.2022).
- Ehlers, GTAI, 2022: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/kenia/branchen/viele-branchen-hoffen-auf-normalisierung-der-konjunktur-587958> (19.01.2022).
- Ehlers, GTAI, 2022: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/kenia/wirtschaftsumfeld1/nairobi-und-mombasa-gelten-weiterhin-als-wichtige-handelsplaetze-587448> (21.03.2022).
- Electricity Lawyer, 2022:: <https://d1jbg4la8qhw2x.cloudfront.net/wp-content/uploads/2022/09/new-31st-update-august-correction-ELECTRIC-VEHICLES-1.pdf> (22.11.2022).
- Engineering News, 2021: <https://www.engineeringnews.co.za/article/ethiopian-automotive-industry-development-underway-2021-03-30> (19.01.2022).
- Engineering News, 2022: <https://www.engineeringnews.co.za/article/kenyas-new-car-sales-rebound-in-2021-on-economic-recovery-2022-01-13> (14.02.2022).
- Ethiopian Business Review, 2019: <https://ethiopianbusinessreview.net/grasping-for-tech-transformation-in-the-auto-industry/> (22.11.2022).
- Ethiopian Investment Comission: <https://investethiopia.gov.et/index.php/investment-process/starting-a-business.html> (14.02.2022).
- Ethiopian Monitor, 2022: <https://ethiopianmonitor.com/2022/09/16/ethiopia-exempts-electric-vehicles-from-taxes-to-drive-down-prices-encourage-local-assembly/> (01.12.2022).
- Euractiv, 2022: <https://www.euractiv.de/section/eu-aussenpolitik/news/borrell-eu-wird-im-neuen-abkommen-mit-kenia-handelspartner-und-kein-geber-sein/> (22.02.2022).
- EXPOGROUP, 2022: https://expogr.com/kenyaauto/detail_news.php?newsid=6569&pageid=2 (22.11.2022).
- Federal Democratic Republic of Ethiopia, 2020: https://www.mofed.gov.et/media/filer_public/38/78/3878265a-1565-4be4-8ac9-dee9ea1f4f1a/a_homegrown_economic_reform_agenda_-_a_pathway_to_prosperity_-_public_version_-_march_2020-.pdf (29.11.2022).
- Federal Republic of Ethiopia (2017): https://www.mofed.gov.et/media/filer_public/fe/b2/feb2763d-baf9-43e8-8bfa-8381fa24496a/ppp_policy_english.pdf, p.4 (24.11.2022).
- Further Africa (2022): <https://furtherafrica.com/2022/10/18/48770/> (15.11.2022).
- Further Africa, 2022: <https://furtherafrica.com/2022/07/18/ethiopia-looking-into-transition-to-electric-vehicles/> (17.11.2022).
- GlobeNewswire (2021): <https://www.globenewswire.com/en/news-release/2021/12/06/2346790/0/en/ALYI-3-Wheel-Electric-Vehicles-Hit-The-Road-In-Ethiopia.html> /06.12.2022).
- Government of Ethiopia, 2020: https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwizPjp04f5AhVC_bsIHS3LBAQQFnoECDUQAQ&url=https%3A%2F%2Feuropa.eu%2Fcapacity4dev%2Ffile%2F109230%2Fdownload%3Ftoken%3DrixxpQKh&usg=AOvVaw2GL8LUd110h5X4BuUirGt (29.11.2022).
- Grünwald, GTAI, 2019: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/kenia/recht1/recht-kompakt-kenia-227914> (17.01.2022).
- GTAI, 2022: https://www.gtai.de/resource/blob/14754/c0f6d2f87266ae15b2ce07c9e0ed6bda/GTAI-Wirtschaftsdaten_Mai_2022_Aethiopien.pdf (15.11.2022).
- GTAI, 2022: https://www.gtai.de/resource/blob/14754/d643975c7d7fc628b159e39f31f1e697/GTAI-Wirtschaftsdaten_November_2022_Aethiopien.pdf (06.12.2022).
- GTAI, 2021: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/recht/recht-kompakt/aethiopien/recht-kompakt-aethiopien-223540> (12.01.2022).
- GTAI, 2021: https://www.gtai.de/resource/blob/14754/827e4f2db962999dbcfaf515f4f45032/GTAI-Wirtschaftsdaten_November_2021_Aethiopien.pdf (24.01.2022).
- GTAI, 2021: https://www.gtai.de/resource/blob/14978/9c400bbcfddbc863a0e5ddab70b1fd20/GTAI-Wirtschaftsdaten_November_2021_Kenia.pdf (14.01.2022).
- GTAI, 2022: <https://www.gtai.de/de/trade/aethiopien/wirtschaftsumfeld/afrikas-wachstumschampion-fasst-langsam-wieder-tritt-272642> (15.11.2022).
- GTAI, 2022: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/aethiopien/recht1/recht-kompakt-aethiopien-223540> (27.01.2022).
- GTAI, 2022: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/kenia/wirtschaftsumfeld1/geplante-praesidentschaftswahl-weckt-hoffnung-auf-aufschwung-586876> (14.01.2022).
- GTAI, 2022: <https://www.gtai.de/resource/blob/14978/78c545f3df0fb95b71352d8b1e006fdb/GTAI->

[Wirtschaftsdaten Mai 2022 Kenia.pdf](#) (22.11.2022).

Harper, Deutsche Welle, 2021: <https://www.dw.com/en/africa-begins-to-emerge-as-car-industry-hub/a-59500532?maca=en-rss-en-bus-2091-rdf> (04.02.2022).

Industriall, 2020: <https://www.industriall-union.org/sub-sahara-africa-automotive-sector-potential-to-boost-manufacturing-and-create-decent-jobs> (22.02.2022).

Industry Europe, 2022: <https://industryeurope.com/sectors/transportation/historic-new-deal-could-secure-africas-automotive-future/> (15.03.2022).

International Trade Administration, 2021: <https://www.trade.gov/knowledge-product/kenya-market-overview> (15.02.2022).

International Trade Administration, 2021: <https://www.trade.gov/country-commercial-guides/ethiopia-market-challenges> (21.01.2022).

International Trade Administration, 2021: <https://www.trade.gov/country-commercial-guides/ethiopia-market-entry-strategy>

International Trade Administration, 2021: <https://www.trade.gov/country-commercial-guides/kenya-market-entry-strategy> (04.02.2022).

International Trade Administration, 2022: <https://www.trade.gov/country-commercial-guides/ethiopia-market-overview> (22.11.2022).

International Trade Administration, 2022: <https://www.trade.gov/market-intelligence/kenya-e-mobility> (01.12.2022).

Japanese Car Trade, 2021: <https://blog.japanesecartrade.com/46-ethiopia-import-regulation-for-japan-used-cars/> (10.02.2022).

KAM, 2020.

Kassahun, DLA Piper (2022): <https://www.dlapiper.com/de/austria/insights/publications/2022/11/africa-energy-futures/africa-energy-futures-ethiopia/> (24.11.2022).

Kenya Investment Authority: <http://www.invest.go.ke/starting-a-business-in-kenya/> (16.02.2022).

Khusoko, 2021: <https://khusoko.com/2021/12/16/toyota-kenya-opens-hiace-model-assembly-line/> (09.02.2022).

Mack, GTAI, 2019: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/aethiopien/zoll1/zoll-und-einfuhr-kompakt-aethiopien-112642> (14.02.2022).

Mack, GTAI, 2020: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/kenia/zoll1/zoll-und-einfuhr-kompakt-kenia-230744> (04.02.2022).

Midani, Kenya News Agency, 2021: <https://www.kenyanews.go.ke/future-of-the-automotive-world-in-kenya/> (16.02.2022).

Müller-Jung, Deutsche Welle, 2018: <https://www.dw.com/de/autos-in-afrika-selbstgemacht-statt-importiert/a-44187363> (31.01.2022).

Neue Märkte – Neue Chancen, 2017: https://www.giz.de/de/downloads/neue-maerkte-neue-chancen_aethiopien_web.pdf (14.02.2022).

Neue Märkte – Neue Chancen, 2020: https://www.giz.de/de/downloads/neue-maerkte-neue-chancen_kenia_2020_mit%20coronahinweis_web.pdf (12.01.2022).

News Business Ethiopia, 2021: <https://newbusinessethiopia.com/trade/new-commercial-code-of-ethiopias-implications/> (21.01.2022).

Retail Banker International, 2022: <https://www.retailbankerinternational.com/news/foreign-investment-ethiopian-banks/> (06.12.2022).

RSM, 2019: <https://www.rsm.global/kenya/insights/tax-insights/kenya-finance-act-2019> (22.11.2022).

Schwikowski, Deutsche Welle, 2022: <https://www.dw.com/de/afrika-ein-jahr-freihandel-zeigt-wenig-wirkung/a-60213367> (22.03.2022).

Smyrek, Alexander, Richards, GTAI, 2020: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/aethiopien/wirtschaftsumfeld1/wenig-lohn-und-viel-fluktuation-542898> (31.01.2022).

Tagesschau, 2022: <https://www.tagesschau.de/ausland/afrika/aethiopien-tigray-125.html> (15.11.2022).

Tagesschau, 2022: <https://www.tagesschau.de/ausland/afrika/tigray-konflikt-waffenruhe-101.html> (15.11.2022).

The Africa Report, 2022: <https://www.theafricareport.com/239966/kenya-rutos-coalition-wins-control-of-parliament-and-senate/> (22.11.2022).

The National Assembly of Kenya, 2022: <http://www.parliament.go.ke/sites/default/files/2022-05/Sessional%20paper%20no%201%20of%202022%20on%20National%20Automotive%20policy%20Feb%202022.pdf> , p.5

(06.12.2022).

The North Africa Post, 2022: <https://northafricapost.com/62071-ethiopia-to-establish-its-own-stock-exchange-as-the-nations-economy-opens-up.html> (15.11.2022).

The Standard, 2022: <https://www.standardmedia.co.ke/politics/article/2001456973/william-ruto-s-new-proposals-to-grow-economy> (22.11.2022).

The Star, 2022: <https://www.the-star.co.ke/business/kenya/2022-10-07-kam-africas-automotive-lobby-partner-in-industry-growth-plan/> (06.12.2022).

Tralac, 2022: <https://www.tralac.org/documents/resources/infographics/2605-status-of-afcfta-ratification/file.html> (15.02.2022).

Tralac, 2022: <https://www.tralac.org/resources/by-region/cfta.html> (15.02.2022).

Transparency International, 2022: <https://www.transparency.org/en/cpi/2021/index/ken> (09.02.2022).

Venter, Engineering News, 2019: <https://www.engineeringnews.co.za/article/volkswagen-signs-agreement-with-ethiopia-to-develop-auto-industry-2019-01-29> (09.02.2022).

Vision 2030, 2020: <http://vision2030.go.ke/> (26.01.2022).

Weltbank 2020: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/34139/9781464815591.pdf> (15.02.2022).

Weltbank, 2021: <https://www.worldbank.org/en/country/ethiopia/overview> (24.01.2022).

Weltbank, 2022: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/37623> , p. 9 (15.11.2022).

Wrede, Deutsche Welle, 2021: <https://www.dw.com/de/afrika-autoindustrie-deutsche-autobauer-vda-automarkt/a-56134361> (15.02.2022).

Xinhuanet, 2022: <https://english.news.cn/afrika/20220730/2f84ef1df8a6470e803bd93d472010fd/c.html> (01.12.2022).

Zeit Online, 2019: <https://www.zeit.de/politik/ausland/2019-10/friedensnobelpreis-fuer-abiy-ahmed-ali> (11.01.2022).

Zeit Online, 2022: <https://www.zeit.de/politik/ausland/2022-02/aethiopien-tigray-rebellen-ausnahmestand-ende> (21.02.2022).

