

BAUWIRTSCHAFT

NIGERIA

Branche kompakt



GERMANY
TRADE & INVEST

Branche kompakt: Nigeria - Bauwirtschaft (September 2015)

Accra (gtai) - Nigerias Bausektor befindet sich in der Krise. Es fehlt vor allem an staatlichen Aufträgen. Aufgrund des Wechsels in der Regierung werden von den Behörden kaum noch neue Ausschreibungen veröffentlicht. Durch den stark gefallen Ölpreis fehlt nun auch das Geld für solche Projekte. Bereits in den vergangenen Jahren übernahmen private Investoren oder die chinesische Regierung Bauprojekte im Infrastrukturbereich. Der Absatz von Baumaschinen speziell im Hochpreissegment ist bereits stark gesunken.

Marktentwicklung/-bedarf

Auch nach der Wahl des neuen Präsidenten Muhammadu Buhari hält die Krise im Tiefbau an. Es war bereits länger klar, dass nach den Präsidentschaftswahlen im April 2015 mehrere Monate vergehen würden, bis die neue Administration halbwegs eingearbeitet ist, um erste Infrastrukturprojekte beziehungsweise deren Bezahlung durchwinken zu können. Allerdings sind die für den Tiefbausektor entscheidenden Minister des Ministry of Finance und Ministry of Works & Housing auch Anfang September noch nicht ernannt. Buhari will sich Zeit für eine sorgfältige Auswahl nehmen. Der Wartezustand, in dem die Bauindustrie verharrt, verlängert sich dadurch.

Belastend hinzu kommt der Verfall des Ölpreises. Die Einnahmen des Staates gehen massiv zurück und damit auch die für Infrastrukturprojekte zur Verfügung stehenden Gelder. Die Außenstände alleine der Bundesregierung bei den Baufirmen wurden Mitte 2015 vom Bauverband FOCI auf 500 Mrd. Naira (ca. 2,3 Mrd. Euro) beziffert. Hinzu kommen noch die Schulden der Bundesstaaten bei den Baufirmen. Die Krise im Tiefbau dürfte angesichts dieser Zustände auch über 2015 hinaus anhalten.

Bei den Infrastrukturprojekten gibt es großen Bedarf. Da der Staat nicht zahlen kann drängen seit einigen Jahren private Investoren in den Markt. So werden mehrere Tiefseehäfen in Lekki, Badagry (beide bei Lagos, nur eines von beiden Projekten soll realisiert werden) und Ibaka (Akwa Ibom State) geplant. Hierfür warten die Investoren noch auf die Konzession von den zuständigen Bundesstaaten. Autobahnabschnitte mit hoher Nutzerfrequenz sollen von privaten Konzessionären finanziert und als Mautstrecke betrieben werden, wie bereits erfolgt bei der Lekki-Ikoyi Link Bridge in Lagos. Auch im Bau befinden sich der Lagos-Ibadan Expressway und die Second Niger Bridge.

Private Betreiber werden gesucht für die Stadtbahnprojekte „Blue Line“ in Lagos und „Light Rail Project“ in Abuja. Finanzierung und Bau stemmen die Chinesen. Überhaupt fließen Milliarden-US\$-Investitionen aus China in den nigerianischen Eisenbahnbau. Mit diesen Geldern wird auf wichtigen Trassen von Schmal- auf Normalspur mit höherer Geschwindigkeit umgestellt (Abuja-Kaduna, Lagos-Ibadan, geplant: Lagos-Calabar). Auch die vier neuen Flughafenterminals in Lagos, Port Harcourt, Kano und Abuja werden von Chinesen finanziert und gebaut.

Im privaten Hochbau ist die Lage regional sehr unterschiedlich. In Lagos boomt der Markt bis jetzt im Hochpreissegment. Mit privaten Großprojekten wie Eko Atlantic City oder Lekki Phase I werden ganze neue Stadtviertel mit modernem Wohnraum gebaut. Allerdings steht bereits reichlich Wohnraum leer. Beobachter glauben daher, dass sich dieser Markt sehr schnell abkühlen wird. Viel Bedarf besteht in Lagos für hochwertigen Büroraum in den edlen Stadtvierteln Victoria Island und

Ikoyi. Dieser ist immer noch knapp dürfte aufgrund zahlreicher Bauprojekte zwischen 2014 und 2016 aber schnell verdoppelt werden. Die Ausweitung fällt nun in eine Zeit, in der ausländische Unternehmen ihr Personal zumindest vorübergehend reduzieren. Spätestens ab 2016 dürfte der Bedarf auch hier mehr als gedeckt sein.

Noch schlechter sieht es in der Hauptstadt Abuja aus. Die seit den 1990er Jahren begonnene Millionenstadt sieht immer noch unfertig aus und dürfte eines der größten Bauprojekte auf dem afrikanischen Kontinent überhaupt darstellen. Allerdings hängen die Investitionen dort deutlich mehr vom Staat ab als in Lagos.

Hoch ist der Bedarf im ganzen Land an günstigem Wohnraum (low cost housing, affordable housing). Schätzungen liegen bei fehlenden 15 Mio. bis 20 Mio. Einheiten. Hierbei handelt es sich ähnlich wie in Südafrika in den Townships um kleine sehr einfache Häuser, die mit billigsten Materialien gebaut werden. Die Bauaufträge kommen vor allem vom Staat und gehen zumeist an kleine und mittelständische Baufirmen.

Innovationen sind gefragt sowohl auf dem Markt für Hypotheken (derzeit zahlt ein Hypothekennnehmer ca. 20% p.a. an Zinsen) als auch bei den Baumaterialien. Wer es schafft, die Kosten für die Häuser durch den Einsatz bestimmter Materialien zu reduzieren, der kann einen großen Abnehmerkreis gewinnen. Robust, leicht zu bauen und vor allem pflegeleicht müssen die Lösungen sein.

Bedarf besteht des Weiteren an Einkaufszentren. Diese werden nach südafrikanischem Vorbild seit einigen Jahren in diversen nigerianischen Städten gebaut, häufig mit der südafrikanischen Kette Shoprite als Hauptmieter. Die Konstruktion der Malls wird in der Regel von libanesischen Baufirmen übernommen, die im unteren Preissegment aktiv sind.

Im Industriebau erwarten Beobachter der Baubranche vor allem private Investitionen im Öl-/Gas-Downstream-Bereich. So beginnen gerade die ersten Arbeiten für die Öltraffinerie von Dangote in Lekki. Darüber hinaus dürften diverse Methanol- und Düngemittelfabriken entstehen. Auch wird mit einer Reihe von Investitionen bei Gaskraftwerken gerechnet, sobald die Rahmenbedingungen im Energiesektor für private Investoren einigermaßen klar sind. In der Ölproduktion sind seit Jahren Projekte seitens der Ölgesellschaften geplant, werden aufgrund der schwierigen Rahmenbedingungen aber immer wieder verschoben.

Der Absatz von Baumaschinen und Werkzeugen hat angesichts der Flaute im Tiefbau stark nachgelassen. In Nigeria stark vertretene Baumaschinenhersteller wie Liebherr oder Caterpillar verzeichnen schlechte Geschäfte. Die Flaute dürfte jedoch vorübergehender Natur sein. Mittelfristig ist Nigeria wieder ein hochinteressanter Absatzmarkt für Baumaschinen. Die großen Baukonzerne in Nigeria beschaffen in der Regel gute Qualität bei den weltweit führenden Anbietern. Erst im September 2015 verkündete der deutsche Hersteller von Werkzeugen Knauf, 70 Mio. US\$ in den Bau einer Fertigung bei Lagos investieren zu wollen.

Ebenfalls hohen Bedarf an Baumaschinen und Werkzeugen haben normalerweise die Ölfirmen, die vor allem rund um Port Harcourt angesiedelt sind. Die Bereitstellung von teurem Gerät wird angesichts der unklaren Zukunftsaussichten und der fehlenden Bereitschaft, größere Summen zu investieren inzwischen überwiegend ausgelagert an Dienstleister wie West African Machinery & Services (WAMS) in Onne.

Ausgewählte Großprojekte			
Projektbezeichnung	Investitions- summe (US\$)	Projektstand	Anmerkung
Centenary City (Abuja)	20 Mrd.	Geplant	Auf ca. 1.300 Hektar soll eine „Smart City“ bei Abuja entstehen
Bahntrasse „Lagos-Calabar“	12 Mrd.	Geplant	Finanzierung und Bauausführung der 1.400 Kilometer langen Trasse soll aus China kommen
Dangote-Ölraffinerie	9 Mrd.	Vorbereitungsarbeiten	Geplante Kapazität: 400.000 bpd
Eko Atlantic Project (Lagos)	6 Mrd.	Im Bau	Erweiterung von Victoria Island in Lagos mit eigener Infrastruktur für ca. 250.000 Bewohner
Tiefseehafen in Lekki	1,5 Mrd.	Geplant	Terminal soll von Schiffen mit bis zu 10.000 TEU angelaufen werden, jährliche Kapazität 2,5 Mio. TEU (größter Terminal in Subsahara-Afrika)
Tiefseehafen in Badagry	1,3 Mrd.	Geplant	Kapazität: 10 Mio. TEU pro Jahr, mit angeschlossener Freihandelszone, Ölraffinerie und Kraftwerk, Betrieb durch APMT
Lagos „Blue Line“ Light Rail	1,2 Mrd.	Im Bau	Strecke von Lagos Island in Richtung Westen. Das PPP soll von der privaten Eko-Rail betrieben werden
Bau von fünf neuen Flughafenterminals (u.a. Lagos, Port Harcourt, Kano, Abuja)	500 Mio.	Im Bau	Finanziert von China Exim Bank. Betreiber soll die chinesische CCECC im Rahmen von PPP werden

Quellen: Recherchen von Germany Trade & Invest; Pressemeldungen

Produktion/Branchenstruktur

Die Tiefbauunternehmen haben innerhalb der letzten Monate etwa die Hälfte ihrer Kapazitäten abbauen müssen. Branchenkenner glauben, dass bis Ende des Jahres die ersten namhaften Bauunternehmen bankrott gehen, wenn die Gelder nicht fließen. Dominiert wird der Bausektor von lokalen Firmen mit ausländischen Partnern. Marktführer auf dem Bausektor ist die seit den 1960er Jahren in Nigeria aktive Julius Berger, hervorgegangen aus dem deutschen Baukonzern Bilfinger Berger (JB).

Im Tiefbau sind noch aktiv Setraco (von Libanesen geführt, www.setraco.net), PW (irische Wurzeln, www.pwnigeria.com), Dantata-Sawoe (deutsche Teilhaber, www.dantata-sawoe.com) und SCC (Israelische Wurzeln, keine Webseite). Im Hochbau dominieren Bouygues (Frankreich, www.bouygues-construction.com) und Cappa d'Alberto (Italienische Wurzeln, www.capdal.com). Zuletzt kamen auch chinesische Bauunternehmen wie China Harbour (www.chec.bj.cn; Projekt u.a. Lekki Free Trade Zone bei Lagos) und CCECC (www.ccecc.com.cn; Straßen, Flughafenterminals und

Bahnprojekte) auf den Markt. Sie zeichnen sich aus durch günstige Expats sowie staatliche Unterstützung seitens der China Exim-Bank aus. Südafrikanische Baufirmen wie Group Five und Murray & Roberts haben den Markteintritt versucht, zogen sich aber wieder zurück.

Die Fertigungstiefe in Nigeria ist extrem. Man kann so gut wie keine Dienstleistungen an Subunternehmer abgeben. Baumanagement, wie in Westeuropa zunehmend der Fall, ist in Nigeria eine Utopie. Man muss alles, vom Bau über die Bereitstellung von Strom und Wasser bis hin zur Wartung des Fuhrparks selber übernehmen. Bis ein solches System läuft, braucht es lange Zeit. Wer sich in Nigeria als Baufirma etablieren möchte, braucht daher einen langen Atem.

Die Versorgung mit Baustoffen ist in Nigeria teils problematisch und ein Grund dafür, weshalb bauen so teuer ist. Das meiste muss importiert werden. Immerhin haben im Zementbereich die beiden großen Produzenten Dangote und Lafarge diverse Großinvestitionen durchgeführt und die Zementproduktion zwischen 2002 und 2012 nahezu verzehnfacht (derzeitige Kapazität liegt bei 27 Mio. jato). Weitere Projekte sind in den kommenden Jahren geplant. Erstmals wurde 2012 die nationale Nachfrage gedeckt.

Geschäftspraxis

Größter Auftraggeber im öffentlichen Sektor ist das Federal Ministry of Works & Housing. Weitere Stellen, die Bauaufträge vergeben sind die im föderalen Nigeria recht starken 36 Bundesstaaten. Die Bundesregierung muss ihre Ausschreibungen im Federal Tenders Journal sowie in mindestens drei weiteren Zeitungen veröffentlichen. Die Bundesstaaten veröffentlichen genauso wie die Ölindustrie ihre Ausschreibungen in den Tageszeitungen. Andere private Projekte werden wie international üblich über Consultants vergeben.

Öffentliche Stellen verfügen teilweise über viel Geld und können sich gute Qualität leisten. Allerdings kommt es häufig zu Zahlungsschwierigkeiten, weil die Budgets auch nach politischen Launen vergeben werden. Ein auf vier Jahre angelegtes Projekt kann sich aufgrund ausbleibender Zahlungen schon mal auf zehn Jahre ausdehnen. Durch den 2007 eingeführten und inzwischen scheinbar immer besser durchgesetzten Public Procurement Act sind die beschaffenden Behörden an stringente Vergabekriterien gebunden, an die sie sich, gemessen an westafrikanischen Standards, auch halten. Auftragsvergabe ohne Ausschreibung („single source“) kommt höchstens noch in einzelnen Bundesstaaten vor.

Zu beachten ist bei Aufträgen zunehmend die angespannte Sicherheitslage in Nigeria. Wer sich für Bauaufträge interessiert, sollte sich eingehend über die Situation im Bereich der Baustelle informieren. Für einige Baufirmen sind bestimmte Bundesstaaten im Nigerdelta (Entführungen) oder im Nordosten des Landes (Boko Haram) tabu. Viele Baufirmen arbeiten mit Sicherheitsunternehmen zusammen, um die Baustellen abzusichern.

Kontaktadressen

Bezeichnung	Internetadresse	Anmerkungen
Delegation der Deutschen Wirtschaft in Nigeria	http://nigeria.ahk.de	Anlaufstelle für deutsche Unternehmen
Federation of Construction Industry (FOCI)	www.focinigeria.org	Dachverband der Bauwirtschaft
Federal Ministry of Works & Housing	www.works.gov.ng	Größter öffentlicher Auftraggeber im Infrastrukturbereich
Federal Housing Authority (FHA)	http://services.gov.ng/federal-housing-authority	Überwachungsbehörde für den Wohnungsbau
Lagos State Development and Property Corp.	www.lsdpc.gov.ng	Entwicklungs- und Immobiliengesellschaft des Bundesstaats Lagos

Impressum

Herausgeber: Germany Trade and Invest
Gesellschaft für Außenwirtschaft und Standortmarketing mbH

Villemombler Straße 76
53123 Bonn
Tel.: +49 (0)228/24993-0
Fax: +49 (0)228/24993-212
E-Mail: info@gtai.de
Internet: www.gtai.de

Hauptsitz der Gesellschaft:
Friedrichstraße 60, 10117 Berlin

Geschäftsführung:
Dr. Benno Bunse, Erster Geschäftsführer
Dr. Jürgen Friedrich, Geschäftsführer

Autor: Carsten Ehlers, Lagos

Redaktion: Axel Dörr, Tel.: +49 (0)228/24993-263,
E-Mail: axel.doerr@gtai.de

Ansprechpartnerin: Samira Akrach, Tel.: +49 (0)228/24993-238,
E-Mail: samira.akrach@gtai.de

Redaktionsschluss: September 2015

Bestell-Nr.: 20341

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

Layout:
Germany Trade & Invest

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

Germany Trade & Invest
Villemombler Straße 76
53123 Bonn

T. +49 (0)228 24993-0
F. +49 (0)228 24993-212
info@gtai.de

ÜBER UNS

Germany Trade & Invest ist die Wirtschaftsförderungsgesellschaft der Bundesrepublik Deutschland. Die Gesellschaft sichert und schafft Arbeitsplätze und stärkt damit den Wirtschaftsstandort Deutschland. Mit über 50 Standorten weltweit und dem Partnernetzwerk unterstützt Germany Trade & Invest deutsche Unternehmen bei ihrem Weg ins Ausland, wirbt für den Standort Deutschland und begleitet ausländische Unternehmen bei der Ansiedlung in Deutschland.

Das Informations- und Dienstleistungsangebot ist überwiegend kostenfrei. Germany Trade & Invest wird gefördert durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.

www.gtai.de

