

## Konsolidierungsschub in Afrikas Luftfahrtindustrie

**Die Corona-Pandemie beschleunigt den Ausleseprozess unter den afrikanischen Fluggesellschaften. Die Umsetzung eines kontinentalen Lufttransportmarktes wird umso drängender.**

30.06.2020

**Von Wolfgang Karg | Bonn**

Der Branchenverband IATA rechnet 2020 in der internationalen Luftfahrt aufgrund der Pandemie mit Verlusten in Höhe von umgerechnet rund 75 Milliarden Euro. Das geht aus der [Prognose der IATA](#) zur Entwicklung der Umsätze und Passagierzahlen der Luftfahrtbranche vom Juni 2020 hervor. Auf das Gesamtjahr gerechnet werden Fluggesellschaften im Schnitt mindestens ein Viertel ihres Umsatzes einbüßen. Afrikanische Fluglinien sind mit geschätzten Verlusten in Höhe von umgerechnet mindestens 1,8 Milliarden Euro ebenfalls in Turbulenzen – und nicht alle werden sie überstehen. „Es besteht das Risiko, dass jeder zweite Job in der afrikanischen Flugbranche verloren geht, das wären 3,1 Millionen Stellen“, sagte IATA-Sprecherin Katherine Kaczynska in einem [Gespräch](#) mit dem Deutschlandfunk.

- ▶ [Erste Pandemie-Opfer unter Fluglinien](#)
- ▶ [Afrikanische Fluggesellschaften ohne Finanzreserven](#)
- ▶ [Nationale Interessen verhindern notwendige Reformen](#)
- ▶ [Afrikas Branchenprimus aus Äthiopien](#)
- ▶ [Ethiopian Airlines und RwandaAir stärken Frachtgeschäft](#)
- ▶ [Kampf um Marktanteile in Afrika verschärft sich](#)
- ▶ [Afrikanische Airlines vor schwierigem Neustart](#)

### Erste Pandemie-Opfer unter Fluglinien

**Die meisten Airlines Afrikas haben auf die Krise mit Gehaltskürzungen, unbezahltem Urlaub und Entlassungen reagiert. Aber die Luft wird immer dünner für die Unternehmen.**

Im April 2020 rief die [IATA](#) die afrikanischen Staaten dazu auf, ihre Luftfahrtunternehmen finanziell zu unterstützen. Viele Regierungen Afrikas gewähren Bürgschaften oder Darlehen, um die Branche zu unterstützen. Air Mauritius ging als erste afrikanische Airline im April 2020 in die Insolvenz. Um die Rettung der seit langem angeschlagenen South African Airlines geht das Tauziehen weiter. Auch hier ist ein Insolvenzverfahren eingeleitet. Air Namibia droht die Auflösung, da die Regierung angekündigt hat, keine weitere Finanzhilfen zu gewähren. Die internationalen Flüge hat die Airline eingestellt.

### Afrikanische Fluggesellschaften ohne Finanzreserven

**Branchenvertreter erwarten langsame Erholung. Hersteller und Zulieferer von Rückgang der Nachfrage betroffen.**

## KONSOLIDIERUNGSSCHUB IN AFRIKAS LUFTFAHRTINDUSTRIE

So spüren auch staatliche Gesellschaften wie Royal Air Maroc die Krise. "In der Vergangenheit hatte der Staat mit Unterstützungsprogrammen bereits für Rückenwind für die RAM-Flotte gesorgt. Viel wird davon abhängen, wann vor allem der internationale Luftverkehr wieder frei gegeben wird", sagt Michael Sauermost, GTAI-Korrespondent in Casablanca.

Von dem Niedergang solcher Airlines wären nicht nur die großen Flugzeughersteller betroffen, sondern auch europäische Zulieferer und Dienstleister sowie Ausrüster für Flughäfen. Denn vielerorts in Afrika wurden Airports in den letzten Jahren modernisiert oder sollen erweitert werden. Bis Ende 2020 können die afrikanischen Airlines bestensfalls 70 Prozent des Flugniveaus wie vor der Krise erreichen, sagt Abdérahmane Berthé, Generalsekretär des [Afrikanischen Airline-Verbandes \(AFRAA\)](#) [↗](#). Wie auch die IATA erwartet er, dass die Erholung der Branche bis zu zwei Jahre dauern kann. Wie schnell es dazu kommt, hängt von vielen Faktoren ab, die nicht nur mit der Pandemie zu tun haben. Deutsche Flugzeugfinanzierer wie die NordLB und die IPEX-Bank der KfW, die beide in Afrika aktiv sind, beobachten die Entwicklung genau.

## Nationale Interessen verhindern notwendige Reformen

**Von den mehr als 200 Fluggesellschaften des Kontinents haben viele bereits vor der aktuellen Krise rote Zahlen geschrieben.**

Nach Angaben der IATA haben afrikanische Fluglinien 2019 pro geflogenen Passagier im Durchschnitt mehr als 3 Euro Verlust gemacht. Als Gründe gelten Missmanagement, falsche Geschäftsmodelle und vor allem politische Einflussnahme. Dabei setzte sich das Wachstum der Passagierzahlen auch 2019 mit einem Plus von 4,3 Prozent fort, berichtet die Marktforschungsagentur [Centre for Aviation \(CAPA\)](#) [↗](#). "Es gibt vielfach monopolistische Strukturen, beispielsweise auch an den Flughäfen. Und das behindert den Wettbewerb in Afrika", sagt Stefan Eiselin, Chefredakteur des [aero-Telegraph](#) [↗](#).

Vor der Pandemie hatten Ghana, Uganda, Tansania, Sambia and Tschad noch geplant, neue eigene nationale Airlines zu gründen. Branchenexperten kritisieren, dass zu viele Regierungen Afrikas eher Sozialabgaben kürzen würden, als auf eine eigene nationale Fluggesellschaft zu verzichten. "Airlines sind nun mal auch ein strategisches Gut für die soziale und wirtschaftliche Entwicklung der Länder", sagt Raphael Kuuchi, Experte für Luftfahrtpolitik bei der IATA in Nairobi.

Das Staatsunternehmen South African Airlines (SAA) mit seinen Tochterfirmen ist ein Beispiel für eine erfolglose Luftfahrtpolitik. Seit Jahren droht es in einem Sumpf aus Missmanagement, Korruption und Vetternwirtschaft unterzugehen. Höhepunkt waren Skandale um gefälschte Pilotenlizenzen und der mutmaßliche Einsatz gefälschter Teile bei der Wartung von Flugzeugen. "Wie bei SAA gehen die Vorstellungen auch bei der weiteren staatlichen Fluggesellschaft SA Express zwischen Insolvenzverwaltung und potenziellen Privatinvestoren einerseits und der Regierung andererseits weit auseinander", berichtet Fausi Najjar, Südafrika-Korrespondent der GTAI. "Der private Carrier Fly Safair hat Mitte März Interesse an den Low-Cost Arm Mango bekundet, der zu SAA gehört." Das Tauziehen erinnert an den Fall von Alitalia in Europa, ebenfalls ein maroder Staatsbetrieb, der sich Wettbewerb und Modernisierung bisher entzieht.

Die nationalen Egos stehen auch der Verwirklichung des [Single African Air Transport Markets](#) [↗](#) im Wege, eines einheitlichen Luftraums, wie er mit dem Single European Sky in Europa durch [Eurocontrol](#) [↗](#) betrieben wird. Die Umsetzung durch die Afrikanische Union stockt. Dabei könnte ein einheitlicher afrikanischer Luftraum der Entwicklung der Branche enormen Schub geben, ebenso wie die panafrikanische Freihandelszone (AfCTA). „Ich hoffe, dass die afrikanischen Staaten jetzt verstehen, dass es besser ist, einen gemeinsamen internen Markt zu haben. Das wird auch den Fluglinien Afrikas ermöglichen, dann bessere Verbindungen für die Kunden anzubieten“, sagt AFRAA-Generalsekretär Berthé.

## Afrikas Branchenprimus aus Äthiopien

### **Ethiopian Airlines bisher positive Ausnahme in Afrika. Erfolgreiche Expansion mit moderner Flotte.**

Mit 125 Maschinen wurde das äthiopische Staatsunternehmen, das 1946 gegründet wurde, zur mittlerweile größten Fluglinie Afrikas. Zum Vergleich: vor der aktuellen Krise zählte die Lufthansa rund 300 Flugzeuge. Die Erfolgsgeschichte des Unternehmens ist maßgeblich mit dem Vorstandsvorsitzenden Tewolde GebreMariam verknüpft, einem Technokraten, der die Airline seit einem Jahrzehnt führt. In diesem Zeitraum hat er den Umsatz des Konzerns fast verzehnfacht, indem er den Staatsbetrieb auf Profitabilität und Wachstum ausrichtete. „Wir arbeiten hart daran, die Krise mit unseren eigenen Ressourcen zu bewältigen“, sagt Gebre Mariam dem [Branchenmagazin Simple Flying](#) [↗](#).

Sowenig wie der Absturz einer Boeing 737 MAX im März 2019 aufgrund von Softwarefehlern konnte die Corona-Pandemie den Höhenflug von Ethiopian bislang bremsen. Trotz internationaler Kritik flog sie im Frühjahr 2020 noch die Flughäfen von Peking, Shanghai, Guangzhou, Chengdu und Hongkong an. Andere Airlines hatten zu dem Zeitpunkt ihre Flüge nach China, dem Ursprungsland der Viruserkrankung, bereits weitgehend eingestellt. 20 Passagiermaschinen von Ethiopian wurden für den Frachttransport umgerüstet, um medizinische Hilfsgüter medienwirksam von China nach Afrika und sogar nach Südamerika zu transportieren.

## **Ethiopian Airlines und RwandaAir stärken Frachtgeschäft**

### **Äthiopien profitiert von engen Verbindungen nach China. RwandaAir hofft auf Fortsetzung der bisher erfolgreichen Expansion.**

„Dies ist eine sehr begrenzte Unterstützung durch die chinesische Regierung, von relativ bescheidener Höhe, die von der Anzahl der Flüge und den eingesetzten Sitzkapazitäten abhängt“, sagte CEO GebreMariam der Zeitschrift „The Africa Report“. Die Beziehungen zu China könnten noch verstärkt werden. „Wir wollen Alibabas offizielles Unternehmen in Afrika werden“, sagt GebreMariam der [Zeitung Jeune Afrique](#) [↗](#). „Alibaba ist die wichtigste E-Commerce-Plattform in China und hat den Ehrgeiz, sich als afrikanische Plattform zu positionieren. Wir wollen kooperieren und ergänzen uns perfekt.“

Bisher macht das Frachtgeschäft nur etwa 15 Prozent des Umsatzes der Airline aus. Ethiopian gilt auf Grund des vorherigen Erfolgs und der Stärkung des Frachtgeschäfts während der Corona-Pandemie als eine der Kandidaten, die gestärkt aus der Krise fliegen könnten. Das Unternehmen ist bereits durch Beteiligungen an den Fluggesellschaften ASKY (Togo), Malawian Airlines, Tchadia Airlines und Ethiopian Mozambique Airlines auf dem ganzen Kontinent aktiv. Damit ist Ethiopian Airlines eines der wenigen Unternehmen, das bereits jetzt zu einer kontinentalen Konsolidierung der afrikanischen Luftfahrtbranche beiträgt.

Auch ein anderer afrikanischer Hoffnungsträger, RwandaAir, könnte gestärkt aus der Krise fliegen. Die staatliche Airline Ruandas musste bisher keine Mitarbeiter entlassen und das Frachtgeschäft wurde ebenfalls stark ausgeweitet. Angestellten wurden die Gehälter allerdings um bis zu 65 Prozent gekürzt. Vor der Pandemie hatte RwandaAir weltweit 28 Ziele angefliegen und mit einem guten Service überzeugt. Noch im Februar 2020 war ein Einstieg von Qatar Airways ausgehandelt worden, der nun allerdings auf der Kippe steht.

## **Kampf um Marktanteile in Afrika verschärft sich**

### **Europäische Fluglinien spüren verstärkte Konkurrenz aus dem Nahen und Mittleren Osten.**

Lange Zeit wurde den Europäern in Afrika gerne vorgeworfen, mit ihren Fluglinien die lukrativen Verbindungen zwischen beiden Kontinenten zu besetzen. Aber bis zur Pandemie expandierten vor allem auch Fluggesellschaften aus dem Nahen und Mittleren Osten. Turkish Airlines flog nach eigenen Angaben in Afrika über 50 Ziele und Emirates rund 25 afrikanische Flughäfen an. Damit wollen sie auch ihre Heimatflughäfen als internationale Umsteigeplätze von und nach Afrika positionieren.

Europäische Fluglinien profitieren teilweise noch von Beziehungen, die bis in die Kolonialzeit zurückreichen. Air France-KLM ist mit einer Beteiligung an Air Côte d'Ivoire jedoch nicht nur in den frankophonen Ländern Westafrikas aktiv. Das französisch-niederländische Unternehmen hält auch Anteile an Kenya Airways, Air Mauritius und Royal Air Maroc. British Airways ist über seinen Franchisepartner Comair von Südafrika aus auf dem südlichen Teil des Kontinents präsent. TAP Air Portugal bot bisher Verbindungen zu 15 afrikanischen Zielen an. Die Lufthansa bietet sowohl eigene Direktverbindungen als auch zahlreiche Flugverbindungen durch die zur Gruppe gehörenden Austrian Airlines, Brussels Airlines und Swiss International Airlines an. Brussels Airlines bietet dabei mit bisher 17 Flugzielen das umfangreichste Angebot innerhalb der Gruppe. Beteiligungen an afrikanischen Fluggesellschaften gibt es nicht.

### Afrikanische Airlines vor schwierigem Neustart

**Südafrikanische Billigfluglinien nehmen Flugbetrieb wieder auf. Nicht alle Unternehmen werden überleben.**

Seit Mitte Juni haben die südafrikanischen Billigfluglinien Mango und Safair ihren Flugbetrieb wieder gestartet. British Airways Partner Comair will erst im November wieder Flüge anbieten. "Der Neustart ist kompliziert", sagt Muhammad Al Bakri, IATA-Vizepräsident für Afrika und den Nahen Osten. "Zusammenarbeit und Harmonisierung über die Grenzen hinweg werden für die Wiederaufnahme des Flugverkehrs unerlässlich sein." Denn es ist nicht so einfach, die Flugzeuge wieder aus dem monatelangen Stillstand in den Betrieb zu nehmen. Die Maschinen müssen technisch überholt werden. Piloten müssen teilweise erneut in Flugsimulatoren ihre Lizenzen erneuern. Wie im Rest der Welt, müssen die eingespielten Abläufe von Bord- und Bodenpersonal erst an die neuen Regeln des Flugbetriebs unter Pandemie-Einschränkungen angepasst werden. Die Fragmentierung des afrikanischen Luftverkehrsmarktes und der nicht erfolgte Abschluß des Single African Air Transport Markets (SAATM) rächt sich nun. Deshalb erwarten Branchenexperten, dass nicht alle Airlines in Afrika diese Durststrecke bis zum erneuten "Take-off" überstehen.

## Kontakt

Martin Kalhöfer

Bereichsleiter Afrika/Nahost

 +49 228 24 993 217

 [Ihre Frage an uns](#)

---

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

© 2021 Germany Trade & Invest

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