

»Die Regierung existiert nur für Interessen der Geldgeber«

Über den Ölpreisschock, ein Kartell der Konzerne und neue Protestwellen in Kenia. Ein Gespräch mit Lewis Maghanga

Interview: Tim Krüger

Kenia wird von einer schweren Treibstoffkrise heimgesucht. Im April sind die Dieselpreise um mindestens 24 Prozent gestiegen. In Nairobi zahlt man über 206 Kenia-Schilling für einen Liter Diesel. Oft wird die aktuelle Krise mit den aus dem Krieg gegen Iran resultierenden Verwerfungen auf dem Markt in Verbindung gebracht. Betrachtet man die zurückliegenden Jahre, lassen sich wiederholt ähnlich heftige Schwankungen feststellen. Handelt es sich bei diesen Krisen um normale Marktfluktuationen, oder gibt es einen systemischen Grund für die teils rasanten Preissteigerungen?

Für mich ist sehr klar, dass die Ursache hinter den Preissteigerungen in einem systemischen Versagen zu suchen ist. Die aktuelle Krise ist nicht nur das Ergebnis der einseitigen Abhängigkeit Kenias von den globalen Treibstoffmärkten – so importiert Kenia 100 Prozent aller raffinierten Ölprodukte aus dem Ausland –, sondern auch das Ergebnis von Preisabsprachen innerhalb des den Markt kontrollierenden Kartells. Die Einfuhr von Ölprodukten macht rund ein Viertel der Gesamtimporte des Landes aus. Dabei ist das Problem folgendes: Seit 2023 hat die kenianische Regierung einen Government-to-Government-Importdeal, einen G2G, mit den Regierungen Saudi-Arabiens sowie der Vereinigten Arabischen Emirate – den zwei Hauptlieferanten für Kenias Ölprodukte – unterzeichnet.

Auf der Seite der Golfstaaten regeln staatliche Ölkonzerne wie der saudische Konzern Aramco oder die emiratischen Firmen ADNOC und ENOC die Lieferungen. In Kenia ist es aber andersherum: Es ist kein Staatskonzern, sondern es sind private Firmen, wie Gulf Energy und weitere, welche die Transaktionen abwickeln. Obwohl es öffentliche Konzerne wie die National Oil Corporation gibt, vertraut die Regierung die Aufträge privaten Akteuren an. Immer wieder wird in der Öffentlichkeit auch spekuliert, ob nicht sogar Präsident William Ruto selbst von den Gewinnen der Firmen profitiert.

Wieviel Macht haben die?

Diese Firmen kontrollieren den Großteil der Importe sowie der notwendigen Infrastruktur und fungieren als »Gatekeeper« am Markt. Sie bilden ein Kartell und profitieren von Spekulation. Die Preise steigen also nicht nur, weil Kenia zu wenig Treibstoff hat, sondern vielmehr horten die Konzerne den Treibstoff,

halten ihn vom Markt zurück und erzeugen so immer wieder einen künstlichen Mangel. Sie verkaufen dann zu erhöhten Preisen und machen damit mehr Profit. Deswegen spreche ich von einem systemischen Versagen im Ergebnis politischer Fehlentscheidungen. Besonders im Bereich der Energiewirtschaft kann man sehr deutlich erkennen, wie die private Elite den Staat übernommen hat und sich selbst hohe Regierungsoffiziere dienstbar macht.

Jüngst entbrannte auch eine Kontroverse rund um Importe von Ölprodukten, die über das Unternehmen One Petroleum im Rahmen des G2G-Deals abgewickelt wurden. Daniel Kiptoo, der Chef der Energy and Petroleum Regulatory Authority, kurz EPRA, wurde Anfang April im Zuge der Ermittlungen um illegale Treibstoffbeschaffung und gezielte Marktmanipulation verhaftet. Ist dies ein Einzelfall, oder sehen Sie eine Verbindung zu dem von Ihnen beschriebenen »systemischen Versagen«?

Nein, es handelt sich sicherlich um keinen Einzelfall. Der Skandal ist ein prägnantes Beispiel für das Niveau der Korruption in der kenianischen Regierung, besonders im Energiesektor. Es geht dabei um den Verdacht, dass eine künstliche Knappheit vorgetäuscht wurde, um im großen Stil den Import von minderwertigem Kraftstoff nach Kenia zu ermöglichen. Normalerweise gibt es Qualitätsstandards, die erfüllt werden müssen. Dabei geht es zum Beispiel um den Schwefelgehalt des Treibstoffes. Die beauftragten Behörden sollten normalerweise solche Sachen kontrollieren, doch diese Leute sollen ihre Position und ihre Macht ausgenutzt haben, um am System vorbei minderwertigen und überteuerten Kraftstoff in den Markt zu schleusen. Ein großer Teil des Kraftstoffes wurde über die Firma One Petroleum Limited abgewickelt. Ihrem Besitzer Mohamed Jaffer gehören auch große Anteile der Hafenlogistik und der Treibstofflager in Mombasa. Jaffer hat auch Anteile am Markt für Kochgas. Diese Verstrickungen sind es, welche ich als Kartell bezeichne.

Wie betrifft die Treibstoffkrise das alltägliche Leben der Menschen im Land?

Wie Sie sich vorstellen können, ist die Lage sehr ernst. Viele Menschen ächzen ohnehin unter den seit Jahren steigenden Lebenshaltungskosten. Vor allem die Transportkosten sind extrem in die Höhe geschossen, mancherorts sogar um 20 bis 50 Prozent. Weil ein Großteil der Kenianer abhängig von öffentlichen Transportmitteln ist, trifft diese Steigerung die Menschen schwer. Schon vor der Krise konnten sich viele die Preise nicht mehr leisten. Ein anderes Thema: Kochgas. Auch hier sind die Preise parallel zu den Treibstoffpreisen gestiegen. Der Transport hat selbstverständlich auch eine wichtige Rolle in der Produktionskette. Von landwirtschaftlichen über industrielle bis hin zu Einzelhandelsprodukten muss alles transportiert werden. Steigen die Kosten dafür, schlägt sich dies auch direkt auf die Endpreise für die Verbraucher nieder. Wenn die Transportkosten für Gemüse um, sagen wir, 20 Prozent bis 50 Prozent steigen, können sie damit rechnen, dass die Endpreise um bis zu 40 Prozent oder gar 80 Prozent steigen werden. Es gibt eine Art Kettenreaktion, und viele Kenianer fühlen diese Effekte bereits am eigenen Leib. Viele können sich die grundlegendsten Güter nicht mehr leisten.

Viele kritisieren auch, dass die Regierung an der harten Sparpolitik festhält und auch die Schuldenzahlungen an den Internationalen Währungsfonds, IWF, weitergehen, während Millionen Menschen unter schwierigen Bedingungen leiden. Nützt die Wirtschaftspolitik der Regierung den Interessen der Bevölkerung oder den internationalen Geldgebern?

Hier haben wir das Hauptproblem der ganzen Misere. Unsere Regierung hört vollständig darauf, was ihr der IWF und andere globale Finanzinstitutionen diktieren. Um die Sparpolitik aufrechtzuerhalten, verordnet der IWF der Regierung, dass sie keine Konsumgüter oder Treibstoff subventionieren darf. Sie sollen sich nicht in die »natürlichen Marktkräfte« einmischen. Leider tanzt unsere Regierung dem IWF nach der Pfeife und schützt die Menschen nicht vor den steigenden Kosten. Sie sorgen sich nicht um das Volk, und man könnte sagen, diese Regierung existiert nur, um die Interessen der internationalen Geldgeber zu sichern.

Der Präsident hat eine öffentliche Rede gehalten und die Entscheidungen der Regierung in Hinblick auf die Preissteigerungen verteidigt. Die Regierung könne keinen Einfluss auf die Preise nehmen, das Volk solle die Lage einfach akzeptieren und den Gürtel noch ein wenig enger schnallen, so der Tenor seiner Rede. Es seien hier Kräfte am Werk, die sich der Kontrolle entziehen. Allein hieran können wir sehen, dass die Regierung von William Ruto sich nicht die Bedürfnisse der Menschen zu Herzen nimmt. Was möglich wäre, wird aus mangelndem politischen Willen nicht getan, und so werden weder die Ölprodukte noch die Güter des täglichen Bedarfs subventioniert.

In den vergangenen zwei Jahren sind rund um die Frage der Preissteigerungen immer wieder heftige Protestbewegungen entbrannt. Beobachter beschreiben die wiederkehrenden Protestwellen nicht nur als spontane Reaktionen, sondern als Ausdruck einer generellen Ablehnung des bestehenden Wirtschaftssystems Kenias und als Ausdruck einer Generation, die keine tragfähige Zukunft für sich sieht. Wie sehen Sie die aktuelle Lage? Glauben Sie, die Regierung kann diesen Kurs lange durchhalten, ohne in Kauf zu nehmen, dass das Land von weiteren Protesten und sozialen Kämpfen erschüttert wird?

Ich sollte an dieser Stelle erwähnen, dass bereits die ersten Proteste begonnen haben. Am 21. April gab es eine erste Protestwelle, die verschiedene Teile des Landes erfasst hat. Die Preissteigerungen sind dabei nur eine der vielen Sorgen, die vor allem die junge Generation in Kenia umtreiben. Besonders die Jugend leidet unter einem Wirtschaftssystem, welches sie ausschließt. Ihnen werden jegliche Zukunftsperspektiven und wirtschaftlichen Erfolgchancen verwehrt.

Die Führung des Landes hat keine Lösung anzubieten und interessiert sich nicht im geringsten für die ökonomische Realität des Lebens normaler Kenianer, sondern nur für ihre Pflichten gegenüber ihren internationalen Geldgebern und die Profitinteressen der Konzerne. Immer mehr Menschen erkennen das und strömen daher auf die Straßen. Wir leben in einem Land, dessen Gesundheitssystem systematisch zerstört wird. Die

Krankenversicherung zahlt nicht mal mehr die Rechnungen von Patienten im Krankenhaus. Ein weiteres Problem ist aber auch der Umgang mit den wiederkehrenden Naturkatastrophen. Aktuell haben wir Regenzeit in Kenia, und es kommt in jedem Jahr zu ernsthaften Überschwemmungen, bei denen Menschen sterben. Die Infrastruktur ist chronisch unterfinanziert, und obwohl die Regierung weiß, dass der Regen jedes Jahr kommt, ergreift sie keine präventiven Maßnahmen. So werden jedes Jahr Menschen einfach weggeschwemmt. Auch das Bildungssystem verschlechtert sich zusehends. Die Gebühren gehen hoch, weil die Regierung die Förderungen für öffentliche Schulen immer weiter zurückschraubt. Über 80 Prozent der jungen Leute sind entweder erwerbslos oder unterbeschäftigt. Nun kommen auch noch die Preissteigerungen dazu.

Es ist diese verzweifelte Lage, die Menschen auf die Straßen bringt. Wenn die Probleme nicht behoben werden sollten, werden sich die Proteste ausweiten. Mehr und mehr Kenianer werden auf die Straßen gehen, nicht nur wegen der Preissteigerungen, sondern auch aufgrund der allgemeinen Lage im Land.

Ein paar vorsichtige Maßnahmen hat die Regierung dennoch bereits ergriffen. So wurde die Mehrwertsteuer auf Ölprodukte von 16 Prozent auf acht Prozent gesenkt. Erwartet sich die Regierung dadurch tatsächlich eine Lösung der ökonomischen Krise, oder handelt es sich mehr um kosmetische Maßnahmen aus Angst vor weiteren Protesten?

Die Maßnahmen sind definitiv zu gering und zu zögerlich. Sie wollen den Menschen zeigen, dass sie sich kümmern und versuchen, die schwierige Lage zu überwinden. Bewirkt hat die Maßnahme bisher nichts. Die Preise steigen weiter und weiter. Zirka 30 Prozent bis 40 Prozent der Preise von Ölprodukten ergeben sich aus Steuern und weiteren Abgaben. Die Regierung erhebt nicht nur die Mehrwertsteuer, sondern verlangt auch zum Beispiel für die Reparatur der Straßen, die für den Transport genutzt werden, Abgaben. Hinzu kommen noch die Zölle.

Wenn Sie den Preis von jedem Liter Diesel, Benzin oder Öl runterbrechen würden, dann würden Sie sehen, wie viele unterschiedliche Kosten im Endpreis enthalten sind. Deshalb wird mit der Senkung der Mehrwertsteuer nur ein Teil des Problems angegangen. Die weiteren Abgaben und Steuern, aber auch die Frage der Spekulation und des planmäßigen Wuchers werden nicht angetastet. So kann das Problem nicht gelöst werden. Andere Länder in Ostafrika wie Uganda, Tansania oder auch Äthiopien erleben derzeit weitaus geringere Preissteigerungen bei den Treibstoffen, obwohl auch sie von denselben Lieferungen abhängig sind.

Nehmen wir zum Beispiel Uganda. Dort ist der Treibstoff aktuell billiger als in Kenia. Doch Ugandas Treibstoff wird durch den kenianischen Hafen von Mombasa importiert. Da Uganda keinen eigenen Meerzugang hat, ist es in dieser Frage von Kenia abhängig. Da fragen sich die Menschen, wie es dann sein kann, dass der Kraftstoff in Uganda günstiger ist als in Kenia. Sie haben doch höhere Abgaben für den Import und viel höhere Transportkosten, um den Treibstoff bis nach Uganda zu bringen. Die Gründe: Unsere Steuer- und Abgaberegeln halten die Preise hoch, das Kartell kontrolliert den Import.

Also ist die aktuelle Lage mehr das Ergebnis eines komplexen Zusammenspiels politischer Fehlentscheidungen, internationalen Drucks zur Aufrechterhaltung des Spardiktats sowie der grassierenden Korruption, statt nur eine alleinige Konsequenz der aktuellen geopolitischen Spannungen. Was denken Sie, könnte eine kurzfristige und langfristige Lösung sein, um die Probleme zu verringern und die Versorgungslage der Bevölkerung zu verbessern?

Die kurzfristige Lösung wäre, es ganz einfach zu subventionieren. Die Preise könnten so gesenkt werden. Daneben sollte die Mehrwertsteuer auf Ölprodukte auf null Prozent gesenkt werden. So werden nicht nur die Preise für Grundnahrungsmittel und Transport sinken, auch die Produktionskosten in der Industrie werden sich verringern. Das könnte die Bevölkerung vor diesen Erschütterungen bewahren. Am Ende zahlen die Menschen ja sowieso Steuern. Die alte Regierung unter Präsident Uhuru Kenyatta zum Beispiel hatte damals Subventionen für Treibstoff durchgesetzt. Jene Maßnahme wäre also durchaus realisierbar. Die Regierung würde auch weiterhin große Anteile von unterschiedlichen Abgaben am Verkauf von jedem Liter Treibstoff verdienen. Daher sollte die Mehrwertsteuer fallen, und Subventionen sollten eingeführt werden.

Langfristig müssen aber die Kartelle zerschlagen und die Verantwortlichen zur Rechenschaft gezogen werden. Selbstverständlich ist die Straße von Hormus die Passage für 20 bis 25 Prozent des weltweiten Öl- und 20 Prozent des weltweiten Flüssiggashandels. Aber ein großer Teil des von Kenia und Ostafrika aus Saudi-Arabien importierten Treibstoffes kommt gar nicht durch die Straße von Hormus, sondern durch das Rote Meer und den Golf von Aden. Global gab es vielleicht eine gewisse Knappheit und allgemeine Preissteigerungen, aber in Ostafrika war es vor allem die Spekulation, welche die Preise in die Höhe getrieben hat.

Es braucht daher einen wirklichen Government-to-Government-Importdeal, bei dem auch auf kenianischer Seite keine privaten, sondern öffentliche Firmen die Einfuhr abwickeln. Wir haben die National Oil Corporation. Sie sollte direkt das Öl aus den Golfstaaten importieren und Mittelsmänner wie Gulf Energy aus der Versorgungskette ausschließen. Das könnte die Preise entscheidend senken. Über einen so strategischen und kritischen Bereich darf der private Sektor nicht herrschen. Hier braucht es öffentliche Kontrolle. Es geht um nicht weniger als die Wirtschaft des gesamten Landes. Haben wir keinen Treibstoff, gibt es auch keinen Strom. Und dann läuft nichts mehr.

Plant die Opposition im Parlament oder auch die außerparlamentarische Linke, gegen die aktuelle Lage vorzugehen?

Unsere eigenen Organisationen mobilisieren für öffentliche Massenaktionen gegen die steigenden Preise. Wir haben uns bereits den ersten Protesten angeschlossen. Unsere Forderungen sind klar: Wir wollen von der Regierung konkrete Schritte zur Senkung der Preise für Treibstoff und Güter des täglichen Bedarfs. Auch die Sprecher der Opposition im Parlament haben sich bereits für solche Maßnahmen eingesetzt. Es gibt also eine breite Opposition, nicht nur von seiten der Linken, sondern auch von seiten der bürgerlichen Oppositionsparteien. Wenn die Preise weiter steigen sollten oder weiterhin auf

diesem Niveau bleiben, wird der Druck auf die Regierung steigen. Wir werden dann zu noch größeren Protesten aufrufen. Aktuell ändern sich die Preise jeden Tag, und wir wissen nicht, wohin das alles führen wird. Aber das kenianische Volk ist widerstandsfähig. Wir werden weiterhin alle Zustände bekämpfen, unter denen die Menschen ihres Rechts auf ein Leben in Würde beraubt werden.

Zur Person: Lewis Maghanga

Lewis Maghanga ist Wirtschaftsforscher und politischer Organisator. Er lebt in Kenias Hauptstadt Nairobi. Lewis Maghanga ist Mitglied der marxistischen Organisation »Revolutionary Socialist League« sowie des »Organic Intellectuals Network«, einem breit aufgestellten Kollektiv aus schreibenden Aktivisten, Organisatoren und Forschern aus sozialen Bewegungen und progressiven Organisationen in Kenia.

<https://www.jungewelt.de/artikel/522330.ölpreiskrise-in-kenia-die-regierung-existiert-nur-für-interessen-der-geldgeber.html>