Histoire et Analyses des Relations Internationales et Stratégiques

Revue de l'Association des Spécialistes des Relations Internationales et des Etudes Stratégiques Africaines (ASRIESA)

HARIS SEPTEMBRE 2026

N°22

Editée par le Laboratoire d'Histoire des Relations Internationales, des Études Stratégiques et Politiques (LAHRIESPO)

Université Alassane OUATTARA

e.ISSN 2709-5053 i.ISSN 3106-4914

Histoire et Analyses des Relations Internationales et Stratégiques (HARIS)

N° 022 Septembre 2026

Revue de l'Association des Spécialistes des Relations Internationales et des Études Stratégiques Africaines (ASRIESA)

e.ISSN 2709-5053 **i.ISSN 3106-4914**

Indexations internationales

https://reseau-mirabel.info/revue/19498/Haris

Scientific Journal Impact Factor

TOGETHER WE REACH THE GOAL

https://sjifactor.com/passport.php?id=23388

auréHAL
accès aux données de référence de HAL

https://aurehal.archives-ouvertes.fr/journal/read/id/224412

Administration de la Revue

Directeur Scientifique : Professeur M'BRA EKANZA Simon-Pierre (Professeur Emérite du CAMES, Université Félix Houphouët-Boigny)

Directeur de Publication : CAMARA Moritié (Professeur Titulaire d'Histoire des Relations Internationales, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire)

Directeur de Rédaction : KOUAKOU N'DRI Laurent (Maître de Conférences d'Histoire des Relations Internationales, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire)

Coordonnateur de Publication : SILUE Nahoua Karim (Maitre de Conférences d'Histoire des Relations Internationales, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire)

Trésorière : YAO Elisabeth (Maître-assistante en Histoire économique, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire)

Chargés de diffusion : KEWO Zana (Maitre-Assistant d'Histoire des Relations Internationales, Université Péleforo Gon Coulibaly, Côte d'Ivoire),

KPALE Boris Claver (Maitre-Assistant d'Histoire des Relations Internationales, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire)

Webmaster : Kouakou Kouadio Sanguen (Assistant Département de Mathématique et Informatique, Université Alassane OUATTARA)

Éditeur : Laboratoire d'Histoire des Relations Internationales, des Études Stratégiques et Politiques (LAHRIESPO), Université Alassane OUATTARA)

Website : http://www.revue-haris.org
Courriels : cerriuao01@gmail.com / asriesa2012@gmail.com

Comité Scientifique

-**M'BRA EKANZA Simon-Pierre**, Professeur Titulaire d'Histoire, Professeur Emérites du Cames (Université Félix Houphouët-Boigny - Côte d'Ivoire)

-**KOULIBALY Mamadou**, Professeur agrégé d'Economie, (Université Félix Houphouët-Boigny - Côte d'Ivoire)

-**Abdoulaye BATHILY**, Professeur Titulaire d'Histoire (Université Cheick Anta Diop-Sénégal)

-**Jean-Noël LOUCOU,** Professeur d'Histoire Contemporaine (Université Félix Houphouët-Boigny Côte d'Ivoire)

-**KOUI Théophile**, Professeur Titulaire Etudes Ibériques et Civilisations Latino-Américaines (Université Félix Houphouët-Boigny Côte d'Ivoire)

-**Francis AKINDES,** Professeur Titulaire de Sociologie (Université Alassane Ouattara - Côte d'Ivoire)

-**ALLADAYE Comlan Jérôme**, Professeur Titulaire d'Histoire (Université d'Abomey-Calavi - Benin)

-**SAADAOUI Ibrahim Muhammed**, Professeur d'Histoire Moderne et Contemporaine, Université de Tunisie. President de la Tunisian World Center for Studies, Research, and Development et de la Tunisian-Mediterranean Association for Historical, Social and Economic Studies - Tunisie)

-**Ousseynou Faye,** Professeur Titulaire d'Histoire (Université Cheick Anta Diop-Sénégal)

-**Samba Diakité,** Professeur Titulaire de Philosophie (Université Alassane Ouattara- Côte d'Ivoire)

-**Esambu Matenda -A- Baluba Jean - Bosco Germain**, Professeur en Relations Internationales. (Université de Lubumbashi-République Démocratique du Congo)

-**ASSI-KHAUJIS Joseph Pierre**, Professeur Titulaire de Géographie (Université Alassane Ouattara - Côte d'Ivoire)

-**GBODJE Sékré Alphonse,** Professeur Titulaire d'Histoire Politique (Université Alassane Ouattara - Côte d'Ivoire)

-**Syrius AHMADI**, Professeur de Géopolitique (Université Tabbiath Modares de Téhéran- République Islamique d'Iran)

- **Marie Miran-Guyon**, Maitresse de Conférences HDR (École des Hautes Études en Sciences Sociales (EHESS), Paris France)

Comité de Lecture

-**BATCHANA Essohanam**, Professeur Titulaire d'Histoire contemporaine (Université de Lomé - Togo)

-**AKROBOU Agba Ezéquiel**, Professeur Titulaire d'Etudes Ibériques et Civilisations Latino-Américaines (Université Félix Houphouët-Boigny-Côte d'Ivoire)

-**CAMARA Moritié**, Professeur Titulaire d'Histoire des Relations Internationales. (Université Alassane Ouattara- Côte d'Ivoire)

-**GUESSAN Benoit**, Professeur Titulaire d'Histoire des Relations Internationales (Université Félix Houphouët-Boigny -Côte d'Ivoire)

-**N'Guessan Mohamed,** Professeur Titulaire d'Histoire Politique (Université Félix Houphouët-Boigny -Côte d'Ivoire)

-**Ernest YAO BI**, Maître de Conférences d'Histoire des Religions (Université Félix Houphouët-Boigny-Côte d'Ivoire)

-**GOLE Antoine**, Professeur Titulaire d'Histoire économique (Université Alassane OUATTARA- Côte d'Ivoire)

-**BAMBA Abdoulaye**, Maître de Conférences d'Histoire des Relations Internationales (Université Félix Houphouët-Boigny -Côte d'Ivoire)

-**POZUELO Yvan,** Professeur d'Histoire Contemporaine, spécialiste de la Franc-Maçonnerie au CIFP Hosteleria y Tourismo (Gijon- Espagne)

-Léo Montaz, Chargé de Recherche, Institut d'Ethnologie (Université de Neuchatel, France)

Adresse aux auteurs

La Revue HARIS parait 4 fois dans l'année : Mars, Juin, Septembre et Décembre. Les publications sont libres en termes de thématiques des articles et autres contributions. Si un numéro doit porter sur un thème précis, cela sera communiqué sur le site de la revue six mois à l'avance. La revue ne publie que des contributions inédites et de fonds sur tous les champs de recherches des Relations Internationales et des Études stratégiques. La doxa de la revue porte sur la vision africaine des Relations Internationales mais reste ouverte à toutes les visions et points de vue venant de tous les continents. Les normes de présentation des manuscrits sont celles du CAMES (à consulter sur le site de la revue http://www.revue-haris.org). Le manuscrit doit comprendre entre 5000 et 8000 mots et porter les noms et prénoms du ou des auteurs, le nom de l'Institution de rattachement, le mail, et une photo format identité du ou des auteurs.

Sommaire

KOFFI Brou Dieudonné & Tiranké Ibrahima Kalil SACKO
Souveraineté et relations internationales : L'Alliance des États du Sahel et la recomposition des partenariats internationaux 10-22

Daniel Akpolê Koffi YAO
Lecture métaphysique des relations internationales : La triangulation comme méthode d'analyse.....23-35

DIOMAND Aïkpa Benjamin
Le Droit International contemporain à l'épreuve de la conception Marxienne du Droit.....36-47

SERIKPA Gnabro Harding
Les Organisations Non Gouvernementales et la coopération humanitaire comme instruments du Soft Power russe en Asie Centrale postsoviétique (1991-2022) 48-62

BOLOU Bi Sery Anguipla Ange Junior
L'État libéral : Une critique de la neutralité procédurale à la lumière de Charles Taylor.....63-75

Abdoulaye BAMBA & Kouakou Joël KOUASSI
L'Accord de Cotonou : Entre revitalisation et limites des Etats ACP à conduire des négociations (2000-2002) 76-90

ZOUZOU Kouassi Noel
Migration et intégration régionale : Une longue tradition de coopération économique par le bas à travers le cas ivoirien.....91-105

IRIÉ Bi Irié Jean-Marc
Patrimoine spolié : Le bras de fer mémoriel entre l'Afrique et l'Europe.....106-117

Aristide EDZEGUE MENDAME & Jary Herrlich OBORO NTE
Les limites du tropisme militaro-sécuritaire de la coopération sécuritaire régionale et internationale dans le Golfe de Guinée (1990-2023) 118-130

Diamane DIOUF
Les défis de la lutte contre la piraterie maritime dans le Golfe de Guinée : Analyse des causes, de l'évolution du phénomène et des perspectives d'éradication.....131-146

Mohamed Lamine MANGA
Colonisation et nationalisme en Guinée-Bissau (1897-1963).....147-162

YAO Kouadio Abel
La diplomatie de suivi en temps de crise : Le cas de la Côte d'Ivoire (2002-2011).....163-172

DIBY Kouadio Jean & KEAROU Detehon Ange Flavy
Les fondements de la politique de développement économique de l'Allemagne Wilhelmienne de 1890 A 1914.....173-185

FAMOUSSA Coulibaly
La Charte des Nations Unies face aux mutations géopolitiques actuelles : Entre montée de l'unilatéralisme et fragilisation de la sécurité collective.....186-201

Arsène Brice BADO
Qui fixe l'Agenda ? Influence des partenaires techniques et financiers étrangers sur les activités des organisations de la Société Civile en Côte d'Ivoire.....202-220

Albert WANVOESSO & Cossi Basile MEDENOU & Miré Germain PALE
La deportación de los negros esclavos al Nuevo Mundo: ¿Problema u oportunidad para el desarrollo de América ?.....221-232

TRAORÉ Moustapha
Der Bau und die modernisierung des hafens von San Pedro: Ein beispiel für internationale zusamenarbeit mit deutscher beteiligung für eine infrastruktur regionaler bedeutung.....233-252

N'Goran Alphonsine KAMENAN épouse GARCÍA & Konan Pacome YAO
La inmigración internacional en España de 2016 à 2026 : una perspectiva económica: 253-269

Dogba Léonce BAWA
El fracaso de la revolución bolivariana y el secuestro de Maduro.....270-285

KONE Yacouba & Logbou Kousso Marie Flora GOSSAN
Espaces et empruntes des femmes fortes durant les conquêtes arabes de 622 à 675.....286-297

Sibiri BAMBA
Nasrul Ilm : Trajectoire et stratégie de déploiement d'un soufisme transnational en Côte d'Ivoire (1994-2023) 298-311

Konan Parfait N'GUESSAN & Djro Bilestone Roméo KOUAMENAN
L'Église et la construction des empêchements de mariage pour parenté en Occident au haut Moyen-Age.....312-326

Dr Mamady BAMBA
De l'Agriculture coloniale à la planification socialiste de l'Agriculture en Guinée : Ruptures ou continuités ? 327-336

Rokiatou BAMBA
La mondialisation dans la presse numérique ivoirienne : Cas de la campagne présidentielle de 2025.....337-356

Clotaire Claver OKOUYA
Gentrification et transformation du paysage urbain de Poto-Poto à Brazzaville (République du Congo) 357-374

BROU Kamenan Marcel & KOUKOUNON Wilfried Gautier & CISSE Fatoumata
Conséquences socio-économiques des accidents hydromorphologiques de 2020 sur l'axe Adjamé-Zoo.....375-386

YÉO Watagaman Paul & YÉO Siriki & YEO Yakatienguelpou
Accès à l'eau, revenus féminins et tensions agropastorales autour des barrages de la sous-préfecture de Karakoro (Nord de la Côte d'Ivoire) 387-403

BOCOUM Moussa Fadiala
Évaluation des politiques de gestion de la forêt classée de Sounsan...404-416

KONE Soulemane
La laudation dans *la Ronde des Jours* de Bernard Dadié et *Refrains sous le Sahel* de Pacéré TiTinga : Une poétique de la célébration de l'identité Africaine.....417-429

DER BAU UND DIE MODERNISIERUNG DES HAFENS VON SAN PEDRO: EIN BEISPIEL FÜR INTERNATIONALE ZUSAMENARBEIT MIT DEUTSCHER BETEILIGUNG FÜR EINE INFRASTRUKTUR REGIONALER BEDEUTUNG

TRAORÉ Moustapha
Maître-Assistant, Département d'Allemand, Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, Spécialité : Civilisation germanique
traoremoust@yahoo.fr

Zusammenfassung
Ab der zweiten Hälfte der 1960er Jahre stand die Côte d'Ivoire im Mittelpunkt einer internationalen Zusammenarbeit großer wirtschaftlicher Relevanz. Es ging um den Bau von einem Tiefwasserhafen: Dem Hafen von San Pedro. Eines der Hauptakteure des Projekts ist die Bundesrepublik Deutschland (BRD). Ziel der vorliegenden Studie ist es, den konkreten Beitrag Deutschlands zur Errichtung und Modernisierung bis heute dieser wirtschaftlichen Infrastruktur subregionaler Bedeutung zu analysieren. Die Studie stützt sich auf die realistische Theorie und die liberale Theorie der internationalen Beziehungen. Sie beruht auf einen chronologischen Ansatz sowie der qualitativen und quantitativen Methoden. Daraus geht hervor, dass die Arbeiten vom Bau des Hafens von San Pedro mit den technischen Studien im Jahre 1966 begannen. Das Projekt ist das Ergebnis einer trilateralen Vereinbarung zwischen der Côte d'Ivoire, Frankreich und der BRD. Die Bauarbeiten, die einem deutsch-französischen Konsortium übertragen wurden, begannen 1968 und endeten im Jahre 1971. Der Beitrag Deutschlands zur Errichtung der Infrastruktur ist sehr bedeutend. Dieser erstreckt sich sowohl auf die finanzielle als auch auf die technische und materielle Ebene. Mit der Beteiligung Italiens erweiterte sich die Internationalität des Projekts. Das Projekt gilt als gelungenes Beispiel für internationale Zusammenarbeit. Derzeit werden Modernisierungsarbeiten am Hafen durchgeführt. Auch hier zeigt Deutschland ein gewisses Engagement, sowohl auf bilateraler als auch multilateraler Ebene.
Schlüsselwörter: Côte d'Ivoire – Deutschland – Hafen von San Pedro – Bau – Modernisierung – internationale Zusammenarbeit – Beitrag.

LA CONSTRUCTION ET LA MODERNISATION DU PORT DE SAN PEDRO : UN EXEMPLE DE COOPÉRATION INTERNATIONALE AVEC UNE PARTICIPATION ALLEMANDE POUR UNE INFRASTRUCTURE D'IMPORTANCE RÉGIONALE

Résumé
À partir de la deuxième moitié des années 1960, la Côte d'Ivoire se trouve au cœur d'une coopération internationale de portée économique majeure. Elle concerne la construction d'un port en eau profonde : le port de San Pedro. L'un des acteurs majeurs du projet est la République Fédérale d'Allemagne (RFA). La présente étude a pour but d'analyser la contribution réelle de l'Allemagne à la réalisation et à la modernisation jusqu'à nos jours de cette infrastructure économique de portée sous-régionale. L'étude s'appuie sur les théories réaliste et libérale des relations internationales. Elle repose sur une approche chronologique et les méthodes qualitative et quantitative. Il en ressort que les travaux de construction du port de San Pedro ont débuté par une étude technique en 1966. Le projet est le fruit d'un

accord trilatéral entre la Côte d'Ivoire, la France et l'Allemagne. Confiés à un consortium franco-allemand, les travaux de construction sont lancés en 1968 et s'achèvent en 1971. La contribution de l'Allemagne à la réalisation de l'infrastructure est énorme. Elle se situe aussi bien au plan financier que technique et matériel. L'internationalité du projet s'élargit avec la participation de l'Italie. Le projet est considéré comme un exemple réussi de coopération internationale. De nos jours, des travaux de modernisation du port ont cours. Là encore, l'Allemagne affiche un certain engagement aussi bien au plan bilatéral que multilatéral.
Mots-clés : Côte d'Ivoire – Allemagne – Port de San Pedro – construction – modernisation – coopération internationale – contribution

THE CONSTRUCTION UND THE MODERNIZATION OF THE PORT OF SAN PEDRO: AN EXAMPLE OF INTERNATIONAL COOPERATION INVOLVING GERMAN PARTICIPATION IN AN INFRASTRUCTURE PROJECT OF REGIONAL IMPORTANCE

Abstract

From the second half of the 1960s, Côte d'Ivoire found itself at the center of an international cooperation initiative of major economic significance. This initiative involved the construction of a deep-water port: the Port of San Pedro. One of the key players in the project was the Federal Republic of Germany (FRG). This study aims is to analyze Germany's actual contribution to the construction and modernization — up to the present day — of this economic infrastructure of sub-regional significance. The study draws on realist and liberal theories of international relations. It employs a chronological approach along with qualitative and quantitative methods. It reveals that construction of the Port of San Pedro began with a technical study in 1966. The project was the result of a trilateral agreement between Côte d'Ivoire, France, and Germany. Entrusted to a Franco-German consortium, construction began in 1968 and was completed in 1971. Germany's contribution to the project was substantial, extending to financial, technical, and material support. The project's international scope expanded with Italy's participation. The project is considered a successful example of international cooperation. Today, modernization work on the port is underway. Here again, Germany is demonstrating a strong commitment at both the bilateral and multilateral levels.
Keywords: Ivory Cost – Germany – Port of San Pedro – construction – modernization – international cooperation – contribution.

EINLEITUNG

Die deutsch-ivorischen Beziehungen gehen auf das Jahr 1960 zurück, als die Bundesrepublik Deutschland (BRD) und die Côte d'Ivoire diplomatische Beziehungen aufnahmen. Daraus entwickelte sich im Laufe der Zeit eine starke Kooperationsbeziehung in vielfältigen Bereichen, darunter im Wirtschaftsbereich. Eine der ersten wichtigsten Projekte dieser wirtschaftlichen Kooperation war der Bau des Hafens von San Pedro, einer ivorischen Infrastruktur regionaler Bedeutung: Daher unser Interesse für diese Infrastruktur im Rahmen der vorliegenden Arbeit.

Auf folgende Fragen muss geantwortet werden: Was ist eigentlich der Beitrag Deutschlands[1] zum Bau und zur Modernisierung des Hafens von San Pedro von den Anfängen bis heute? Was ist der Ausgangspunkt von dem Bau des Hafens von San Pedro? Was war die Motivation Deutschlands, als es sich am Anfang für die Durchführung dieses Projekts engagierte? Anders gesagt, was gewann Deutschland eigentlich mit seiner Beteiligung an diesem Projekt? Was gewinnt es heute mit seiner Beteiligung an Modernisierungsprojekten des Hafens?

Das Ziel der Studie ist es daher, diesen wichtigen (aber offensichtlich wenig bekannten) Aspekt der deutsch-ivorischen Kooperation zu erläutern, damit daraus politisch-wirtschaftliche Lehren gezogen und Empfehlungen formuliert werden können. Die Studie stützt sich auf bilaterale Abkommen, wissenschaftliche Arbeiten, amtliche berichte des Hafens von San Pedro sowie Online-Zeitungsartikel. Theoretisch wurde auf die realistische Theorie und die liberale Theorie der internationalen Beziehungen zurückgegriffen.

Die Hauptvertreter der realistischen Theorie der internationalen Beziehungen sind Thomas Hobbes und Nicolas Machiavel. Dieser Theorie zufolge haben Staaten weder Freunde noch Feinde. Sie haben nur Interessen (J. Giudicelli, 2012, p. 8-12). Diese Theorie ermöglicht es uns zu verstehen, dass Deutschland unbedingt Vorteile aus seiner Beteiligung an dem Bau und der Modernisierung dieser Infrastruktur gezogen hat und weiterzieht.

Die liberale Theorie der internationalen Beziehungen seinerseits wurde z.B. von Emmanuel Kant vertreten. Diese Theorie ist der Auffassung – im Gegensatz zur realistischen Theorie –, dass die einzigen Hauptakteure der internationalen Beziehungen nicht nur Staaten, sondern auch Nichtregierungsorganisationen und Zivilgesellschaften, d.h. private Organisationen sind.

Der Bau und die Modernisierung des Hafens waren nicht nur Sache der Staaten, sondern auch von privaten Unternehmen (J. Giudicelli, 2012, p. 12-13). Die Studie beruht hauptsächlich auf dem diachronischen Ansatz sowie auf den quantitativen und qualitativen Methoden. Der diachronische Ansatz wird hier darin bestehen, die Ereignisse chronologisch darzustellen. Mit der quantitativen Methode wird es darum gehen, statistische Angaben zur Finanzierung des Hafens durch Deutschland und die anderen Partner vorzustellen. Was die qualitative Methode anbelangt, wird sie darin bestehen, nicht nur die statistischen Angaben, sondern auch die ganze Partnerschaft zwischen Deutschland und der Côte d'Ivoire zum Bau und zur Modernisierung des Hafens zu analysieren.

[1] In der vorliegenden Arbeit wird das Wort Deutschland für die Bundesrepublik Deutschland verwendet egal um welchen Zeitraum es geht.

Sie gliedert sich in drei Hauptteile. Der erste Teil befasst sich mit dem Bau des Hafens und den damit verbundenen obenerwähnten Fragen. In dem zweiten Teil wird der Beitrag Deutschlands zur Modernisierung des Hafens bewertet. In dem dritten Teil wird analysiert, welche Vorteile eigentlich Deutschland aus seiner Beteiligung an diesem Projekt von den Anfängen bis heute gezogen hat.

1.DER BAU DES HAFENS VON SAN PEDRO (1968-1971): EIN PROJEKT INTERNATIONALER ZUSAMMENARBEIT MIT AKTIVER DEUTSCHER BETEILIGUNG

Wie das Projekt des Hafens konzipiert und durchgeführt wurde, wird in dem vorliegenden Teil erörtert. Damit wird ein besseres Verständnis des Projekts in seiner ursprünglichen Konzipierung sowie des Umfangs des internationalen Engagements erzielt.

1.1-Regionale Bedeutung und besondere Internationalität des Projekts

Das Projekt des Hafens von San Pedro genoss eine weitgehende regionale Bedeutung und eine besondere Internationalität.

1.1.1-Die regionale Bedeutung des Projekts in seiner Konzipierung

Das Wort „regional“, was die Bedeutung des Projekts von Hafen von San Pedro anbelangt, umfasst zwei Dimensionen, nämlich eine nationale Dimension und eine westafrikanische (also internationale) Dimension.

Auf nationaler Ebene liegt die regionale Bedeutung des Projektes darin, dass sich der Bau des Hafens in einem umfangreichen Entwicklungsprojekt des ganzen Südwestens der Côte d’Ivoire situierte. Dieses Projekt war ARSO[2] genannt. Und auf westafrikanischer Ebene liegt die regionale Bedeutung darin, dass der Hafen ursprünglich für die Versorgung des Nachbarlands Mali und den Export von Produkten aus der Waldregion Guineas und Ostliberia konzipiert wurde.

Diese Doppelregionale Bedeutung des Projekts lässt sich in diesem Bericht des Hafens (PASP)[3] im Jahre 2014 zu den Zielen des Baus des Hafens in den 1960er Jahren deutlich zum Ausdruck bringen, wie folgt:

> *Ce programme[4] visait à : (i) réduire les disparités régionales dans le pays en créant un pôle de développement au Sud-Ouest de la Côte d’Ivoire riche en produits miniers, forestiers et agricoles, et (ii) servir de port de transit pour les pays limitrophes sans littoral (Mali, Guinée forestière, Est du Libéria)* (PASP, 2014, S. 2)

Die zweifache regionale Dimension der Bedeutung des Projekts spiegelt sich in der Beschreibung des Projekts selbst wider. Denn das Projekt – nach Angaben seiner Initiatoren – bestand darin, (a) einen Tiefwasserhafen zu errichten, (b) eine neue Stadt mit einer breiten Zone von Industrie- und Agrarunternehmen zu gründen, und (c) ein umfassendes Straßennetzwerk vom Hafen zum Hinterland zu bauen (PASP, 2014, S. 2)

Die Gründung einer neuen Stadt mit einer breiten Zone von Industrie- und Agrarunternehmen als Bestandteil des Hafenbaus hatte nur zum Ziel den ganzen Südwesten der Côte d’Ivoire zu entwickeln, das heißt dieser regionalen Bedeutung des Projekts auf nationaler Ebene zu dienen.

Und der Bau eines umfassenden Straßennetzwerkes vom Hafen zu

[2] ARSO bedeutet « Autorité pour l’Aménagement de la Région du Sud-ouest »

[3] PASP bedeutet « Port autonome de San Pedro »

[4] Der Bau des Hafens war das Hauptprojekt eines weitgehenden Programms mit dem Namen „Opération San Pedro“.

Hinterland-Staaten, insbesondere zum Nachbarland Mali seinerseits wies auf die westafrikanische Bedeutung des Projekts hin.

1.1.2-Eine besondere Form von internationaler Zusammenarbeit

Auf kooperationspolitischer Ebene beruht das Projekt des Baus vom Hafen auf trilateralen Verhandlungen zwischen dem ivorischen Staat, Frankreich und der Bundesrepublik Deutschland (BRD). Der Bau wurde einem deutsch-französischen Konsortium übertragen.

Die Besonderheit dieser Form von internationaler Zusammenarbeit liegt zuerst darin, dass die Verhandlungen, die zur Durchführung des Projekts führten, zwar trilateral, aber die konkreten Durchführungsabkommen ihrerseits bilateral (Côte d'Ivoire-Deutschland; Côte d'Ivoire-Frankreich) waren. Zudem liegt die Besonderheit dieser Zusammenarbeit darin, dass die Verhandlungen großenteils in Paris und Bonn, aber nicht in Abidjan geführt wurden.

Dies erscheint deutlich im Art. 1 des bilateralen „Abkommens zwischen der Côte d'Ivoire und Deutschland über die Durchführung des Projekts von San Pedro" von 1968, in dem sich Deutschland bereiterklärte, der Côte d'Ivoire einen Kredit von 25 Millionen DM zu gewähren. Trilaterale Verhandlungen zwischen früher befeindeten und jetzt neu befreundeten[5] Ländern zugunsten einem nur vor Jahren unabhängig gewordenen Land, wobei von den zwei beteiligten Hauptländern die Kolonialmacht des Landes stand, das vom Projekt profitieren sollte, ist zweifelsohne etwas ganz Besonderes.

1.2-Ausgangspunkt und Durchführung des Projekts (1966-1971)

Hier wird erläutert, wann und wie eigentlich die Machbarkeitsstudien für das Projekt durchgeführt wurden und das Projekt selbst umgesetzt wurde.

1.2.1- Der Ausgangspunkt des Hafenbaus (1966)

Der Ausgangspunkt des Bauprojektes vom Hafen von San Pedro, M. Schroeder und R.-D. Beissner (1981, S. 12) zufolge, geht auf das Jahr 1966 zurück. Dies bringen diese Autoren zum Ausdruck wie folgt:

> San Pedro ist eine afrikanische Stadt. Vorher lag dort ein altes Fischerdorf. Die Leute bauten Maniok an und lebten vom Fischgang. Es gab dort keine Schule, kein Krankenhaus und natürlich keine Teerstraßen. Eines Tages sind Fremde Männer in das Dorf gekommen: Afrikaner, Deutsche, Franzosen. Sie haben alles angesehen, das Meer, die Bucht, die Flussmündung, den Sumpf, den Urwald. Sie haben festgestellt: Das ist ein guter Ort für einen Hafen. Sie haben gezeichnet und gerechnet und sind wieder weggeflogen. Das war im Jahre 1966. Das Projekt „San Pedro" war geboren (M. Schroeder, R.D. Beissner, 1981, S. 12).

Kurz gesagt, gehen die gutachterliche Bewertung und die Machtbarkeitsstudien für das Projekt auf das Jahr 1966 zurück. Die konkrete Wahl des Ortes für den Bau des Hafens kommt von dieser ersten Bewertung, die von den drei beteiligten Ländern, nämlich der Côte d'Ivoire („*Afrikaner*"), Deutschland („*Deutsche*"), Frankreich („*Franzosen*") geführt wurden.

[5] Hier wird auf den Élysee-Vertrag vom 22. Januar 1963 bezogen, der die deutsch-französische Versöhnung verwirklichte. Nur drei Jahre danach (d.h. 1966) wurde das Projekt vom Bau des Hafens in Gang gesetzt.

1.2.2- Der Bau des Hafens selbst (1968-1971)

Der Bau des Hafens selbst begann konkret im Jahre 1968. In diesem Zusammenhang schrieben M. Schroeder und R.-D. Beissner (1981, S. 12) Folgendes: *„Zwei Jahre später haben die Arbeiten begonnen. Viele Techniker und Arbeiter sind gekommen und haben schwere Maschinen gebracht.*"

Am 12. August 1968 wurde der Grundstein für den Bau des Hafens vom ivorischen Staatsminister Auguste Dénise in Präsenz von drei anderen ivorischen Ministern gelegt[6]. Der Bau des Hafens dauerte insgesamt drei Jahre, da man damit 1971 fertig war, wie dies von M. Schroeder und R.-D. Beissner (1981, S. 12) zum Ausdruck gebracht wurde, wie folgt: *„Nach kaum drei Jahren waren sie fertig mit der Arbeit. Dann kam der große Tag: Am 1. September 1971 ist das erste Schiff in den neuen Hafen gefahren und hat Holz am Bord genommen[7]".*

Der Hafen wurde am 4. Dezember 1972 offiziell vom ivorischen Staatsoberhaupt Houphouët-Boigny in Präsenz von dem nigerischen Präsidenten Hamani Diori eingeweiht[8], was noch die westafrikanische Bedeutung der Infrastruktur hervorhob.

1.3-Der konkrete Beitrag der BRD zur Durchführung des Projektes

Der richtige Beitrag der Bundesrepublik Deutschland zum Bau des Hafens unterteilt sich in drei Ebenen, nämlich den finanziellen, den technischen und den materiellen Beitrag. Dieser Beitrag entspricht zwei Hauptformen der deutschen Entwicklungszusammenarbeit, nämlich der Finanziellen Zusammenarbeit (FZ), die ausschließlich auf der Vergabe von finanziellen Mitteln (Geld) beruht und der Technischen Zusammenarbeit (TZ), die die Entsendung von deutschen Fachkräften, Beratern, Ausbildern, Sachverständigen, Gutachtern ins Entwicklungsland sowie die Lieferung von Material umfasst.

1.3.1-Finanzieller Beitrag

Das Gesamtbudget von dem Bau des Hafens war nach mehreren Evaluierungen des Projektes auf 11.479.600.000 FCFA fixiert. Diese Geldsumme umfasste sowohl die Errichtung des Hafens selbst als auch den Bau von Straßen sowie von mehreren Entwicklungsinfrastrukturen in der künftigen Stadt (L. F. DAGO, 2008, S. 18). Die Aufteilung dieses Budgets auf die genannten Bereiche stellte sich wie folgt dar:

Tabelle: Aufteilung des Budgets auf verschiedene Bereiche

Straßen	5 076 800 000 FCFA	44,22%
Hafen	4 312 600 000 FCFA	37,57%
Stadt	1 590 200 000 FCFA	13,85%
Kosten und Überwachung der Arbeiten	500 000 000 FCFA	4,35%

[6] PASP, k. A., , *Historique du port de San Pedro,* URL: https://www.sanpedro-portci.com/site/historique-du-port-de-san-pedro (Zugriff am 29.11.2022)

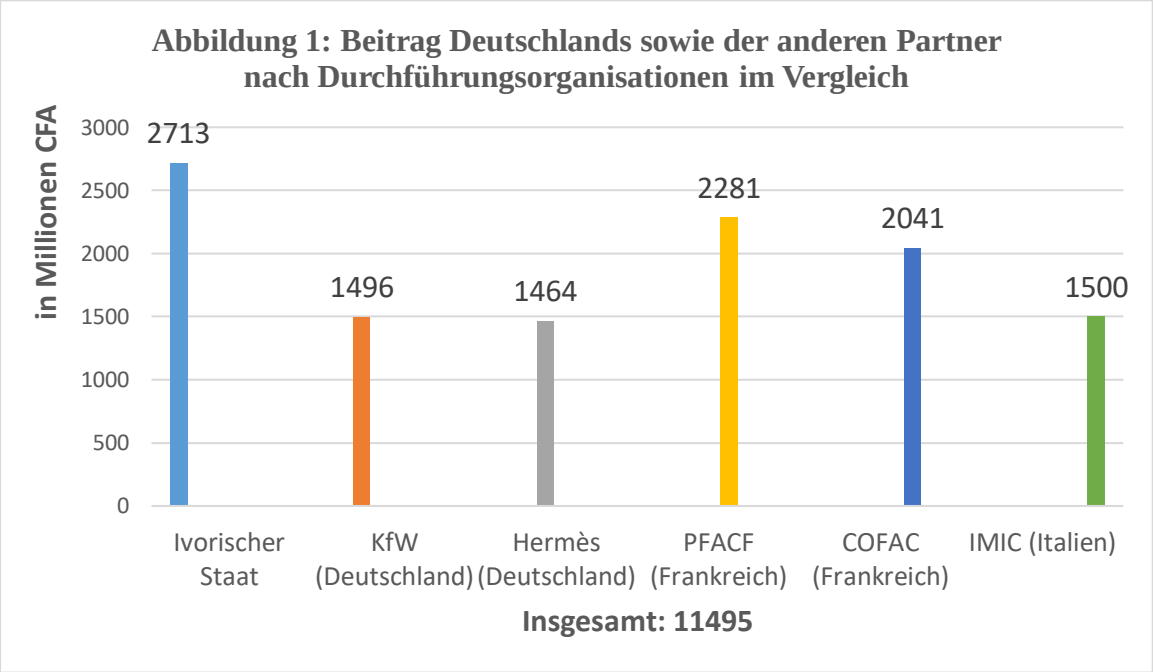
[7] Einer anderen Quelle zufolge wurde der Hafen im Mai 1971 mit dem Schiff « KORHOGO » der ivorischen staatlichen Schiffgesellschaft SITRAM in Betrieb gesetzt (Vgl: PASP, k.A, *Historique du port de San Pedro,* URL: https://www.sanpedro-portci.com/site/historique-du-port-de-san-pedro (Zugriff am 29.11.2022)

[8] PASP, k.A, *Historique du port de San Pedro,* URL: https://www.sanpedro-portci.com/site/historique-du-port-de-san-pedro (Zugriff am 29.11.2022)

Insgesamt	**11 479 600 000**	**100%**

Quelle: L. F. DAGO, 2008, S. 18

Die Finanzierung des Projekts vom Hafen von San Pedro durch Deutschland als Partnerland geht auf das 11. Juni 1968 zurück, als die Bundesregierung entsprechend den Beschlüssen der dreiseitigen Verhandlungen (Côte d'Ivoire-Frankreich-Deutschland) in Paris und Bonn mit der ivorischen Regierung ein „Abkommen über die Durchführung des Projekts von San Pedro" unterzeichnete, in dem sich Deutschland bereiterklärte, der Côte d'Ivoire durch die KfW einen zinsgünstigen Kredit in Höhe von 25 Millionen DM[9] zur Verfügung zu stellen (Art. 1, Abkommen vom 11. Juni 1968) Am Ende des Projektes im Jahre 1971 betrug der Gesamtbeitrag der BRD sowie der anderen Partner, L. F. Dago (2008, S. 18) zufolge, nach Durchführungsorganisationen wie folgt:



Quelle : Eigene Bearbeitung. Für die Angaben, vgl. L. F. Dago (2008, S. 19)

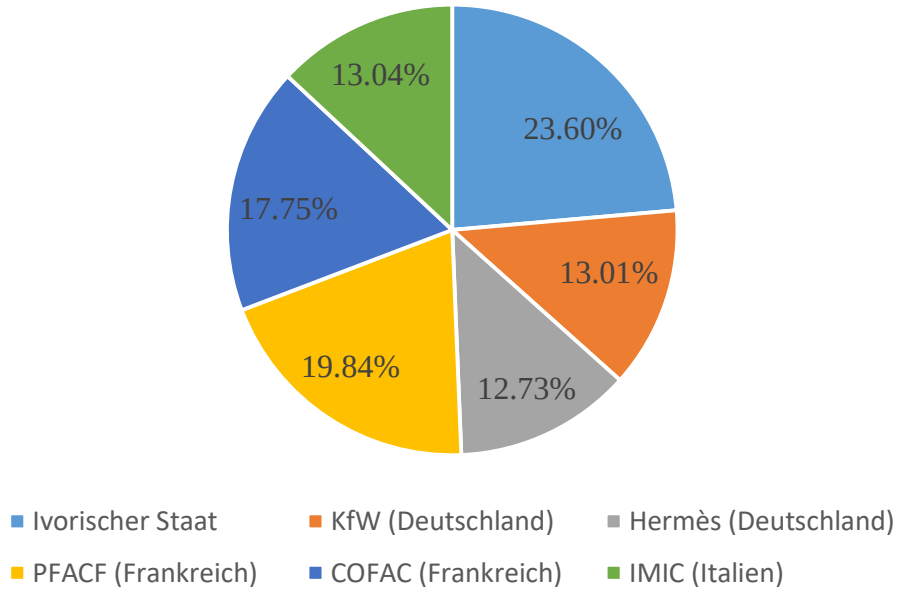
Aus der Abbildung geht hervor, dass sich zwei deutsche Organisationen zum Bau des Hafens aktiv beteiligten. Es geht nämlich um die Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW), die staatliche Durchführungsorganisation der deutschen Finanziellen Zusammenarbeit, und Hermès, ein großes deutsches privates Unternehmen für Logistik und Paketdienstleistung. Der finanzielle Beitrag der KfW betrug 1,496 Milliarden FCFA und der Beitrag von Hermès seinerseits betrug 1,464 Mrd. FCFA.

[9] Diese Geldsumme umfasste auch Materiallieferungen aus Deutschland, wobei den Erzeugnissen aus dem Land Berlin der Vorrang gegeben werden sollte (Art. 6, Abkommen vom 11. Juni 1968).

Weitere internationale Projektpartner waren PFACF (Frankreich) und COFAC (Frankreich) sowie IMIC (Italien). Die Beiträge dieser drei Projektpartner betrugen beziehungsweise 2,281 Mrd., 2,041 Mrd. und 1,500 Mrd. FCFA. Der ivorische Staat auch hat sich am Projekt beteiligt. Sein Beitrag betrug 2,713 Mrd. FCFA.

Aus diesen Beiträgen ergibt sich, dass der Bau des Hafens auf einer staatlich-privaten Zusammenarbeit mit sechs Partnern aus vier Ländern, nämlich Côte d'Ivoire, Frankreich, BRD und Italien beruhte. Italien erscheint hier als neuer Partner, dessen Namen nicht am Anfang des Projektes erwähnt wurde. Was eigentlich den Anteil jedes Partners am Projekt anbelangt, lässt es sich durch die folgende Abbildung entdecken:

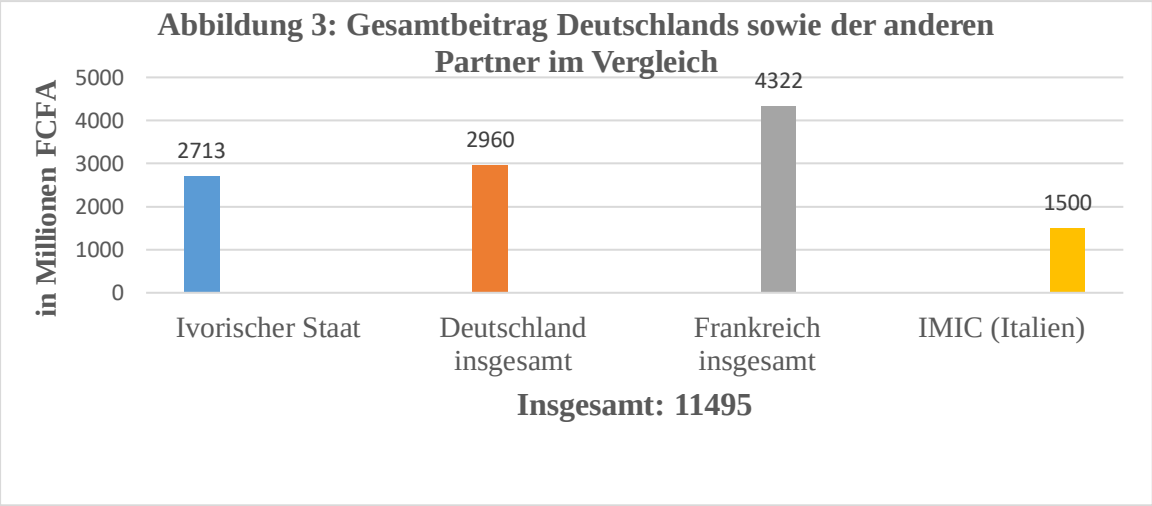
Abbildung 2: Beitrag Deutschlands sowie der anderen Partner nach Durchführungsorganisationen (in Prozent)



Quelle: Eigene Bearbeitung. Für die Angaben, vgl. L. F. Dago (2008, S. 19)

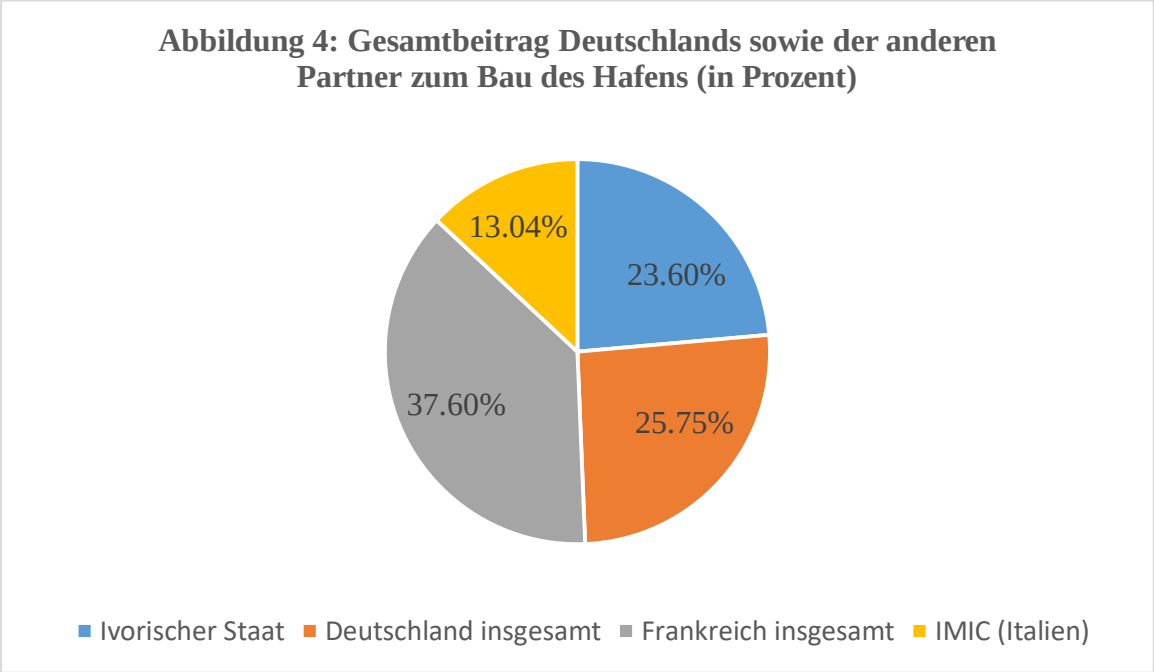
Die Beiträge der KfW und Hermès, d.h. der zwei deutschen Durchführungsorganisationen entsprechen 13,01% bzw. 12,73%. Die zwei französischen Durchführungsorganisationen PFACF und COFAC ihrerseits haben einen Anteil von 19,84% bzw. 17,75%. Der Beitrag des ivorischen Staates entspricht 23,60%. Und Italien ist mit 13,04% vertreten.

Eine Gruppierung der Durchführungsorganisationen nach Ländern weist auf die finanziellen Gesamtbeiträge der einzelnen Partnerländer hin, wie dies auf der Abbildung 3 steht:



Quelle : Eigene Bearbeitung. Eigene Berechnung für die Angaben zu Deutschland und Frankreich. Für die Angaben zu der Côte d'Ivoire und Italien, vgl. L. F. Dago (2008, S. 19)

Insgesamt betrug der Gesamtbeitrag Deutschlands 2,960 Mrd. FCFA, während die Gesamtbeiträge der zwei anderen internationalen Partner, d.h. Frankreichs und Italiens 4,322 Mrd. bzw. 1,500 Mrd. FCFA betrugen. Der ivorische Staat bleibt, wie obenerwähnt, mit einem Beitrag von 2,713 Mrd. FCA vertreten. Somit erweist sich Deutschland nach Frankreich als zweitgrößter Geldgeber für den Bau des Hafens von San Pedro. Der richtige Anteil des Beitrags jedes Landes in relativen Werten stellt sich in der folgenden Abbildung dar:



Quelle : Eigene Bearbeitung. Eigene Berechnung für die Angaben zu Deutschland und Frankreich. Für die Angaben zu der Côte d'Ivoire und Italien, vgl. L. F. Dago (2008, S. 19)

Der Gesamtbeitrag Deutschlands entspricht 25,75%, d.h. mehr als dem Viertel der Gesamtfinanzierung des Projektes, während der Gesamtbeitrag Frankreichs 37,60%, d.h. mehr als dem Drittel der Gesamtfinanzierung.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass Deutschland zwischen 1968 und 1971 der zweitgrößte Geldgeber für den Bau des Hafens von San Pedro mit einem Gesamtbeitrag von 2,960 Mrd. FCFA, was einem Anteil von 25,75% der Gesamtfinanzierung des Projektes entspricht.

1.3.2-Technischer und materieller Beitrag

Der Hafen von San Pedro wurde zwischen 1968 und 1971 von einem deutsch-französischen Konsortium gebaut. Auf rein technischer Ebene lag die deutsche Projektleitung für den Bau des Hafens in den Händen des Hafenbauingenieurs Prof. Dr. Erich Lackner. Über sein sehr bekanntes Ingenieurbüro spielte er eine große Rolle bei der Planung, den Machbarkeitsstudien und der bautechnischen Beratung für den Bau des Hafens.

Der materielle Beitrag auch war Bestandteil der Projektfinanzierung durch die Partnerländer. Dies wurde ganz deutlich in dem „Abkommen über die Durchführung des Projekts von San Pedro“ vom 11. Juni 1968 erwähnt. Übrigens sollten die 25 Millionen DM der Côte d'Ivoire nicht total in Form von Bargeld zur Verfügung gestellt werden.

Ein Teil davon sollte Materiallieferungen zukommen, wobei den Erzeugnissen aus dem Land Berlin der Vorrang gegeben werden sollte (vgl. Art. 6, Abkommen vom 11. Juni 1968). Nur einige Jahre nach dem Bau des Hafens wurde ein neues Abkommen zwischen der Côte d'Ivoire und Deutschland unterzeichnet, das als ein weiterer materieller Beitrag Deutschlands zum Weiterausbau des Hafens angesehen werden kann, auch wenn dieser Beitrag als indirekt zu bezeichnen ist. Es geht nämlich um das Abkommen vom 24. Februar 1979, in dem sich Deutschland bereiterklärte, der Côte d'Ivoire ein Darlehen von bis zu 82 Millionen DM zur Verfügung zu stellen, von denen 12 Millionen DM für Schiffslieferungen an SITRAM[10] vorgesehen waren (Art. 1, Abs. 1, Satz f – Abkommen vom 24. Februar 1979).

Zwar waren diese Schifflieferungen nicht direkt mit dem Bau des Hafens verbunden, da das Land schon über einen ersten Hafen – den Hafen von Abidjan – verfügte, der in jeder Hinsicht bedeutender als der neue Hafen war. Aber allein die Tatsache, dass die gelieferten Schiffe auch den neuen Hafen, der jetzt zum zweiten Hafen unter der Schiffsverwaltung von SITRAM geworden war, beliefern sollten, reicht aus, um diese Lieferungen in den logischen Ablauf des Baus von dem neuen Hafen einzuordnen.

Im Großen und Ganzen hat sich Deutschland beim Bau des Hafens als verlässlicher Partner der Côte d'Ivoire erwiesen und trat bei der Umsetzung dieses Projektes deutlich als deren zweitgrößter Partner auf.

Trotz dieses wichtigen Beitrags Deutschlands und der anderen Partner fällt aber eines ins Auge: Das Gesamtbudget (11 479 600 000 FCFA) für die Umsetzung des Projektes war gering. So ein knappes Budget konnte nur den Bau einer kleinen Hafeninfrastruktur zulassen. Damit war eine künftige Modernisierung des Hafens erforderlich.

[10] SITRAM (Société Ivoirienne de Transports Maritimes) wurde im November 1967 gegründet im März 1976 zu einem staatlichen, dem einzigen staatlichen Schiffunternehmen der Côte d'Ivoire geworden. Ihre Aufgabe bestand darin, auf Seeweg den Transport von Gütern auf alle Kontinente zu gewährleisten.

2.DEUTSCHLAND UND DIE MODERNISIERUNG DES HAFENS: EIN WEITERER SCHRITT DER DEUTSCH-IVORISCHEN ZUSAMMENARBEIT

Nach seiner Errichtung war der Hafen von San Pedro kein sehr großer Hafen. Dieser anfängliche Zustand des Hafens allein reichte aus, um über die Modernisierung der Infrastruktur nachzudenken. Dabei versuchte Deutschland, durch verschiedene Aktionen seinen Beitrag zu leisten.

2.1- Die Besuche deutscher Botschafter im Hafen als Ausdruck des deutschen Interesses an den Modernisierungsprojekten der Infrastruktur

Der Besuch eines Botschafters an irgendwelchem Ort in seinem Empfangsstaat hat immer diplomatische Bedeutung. Und wenn solche Besuche zudem häufig stattfinden und sich auf eine wirtschaftliche Infrastruktur wie einen Hafen beziehen, ist da die diplomatische Botschaft klar: Das Entsendestaat zeigt ein besonderes Interesse an dieser Infrastruktur und davon ausgehend an der wirtschaftlichen Zusammenarbeit mit dem Empfangsstaat. Die wirtschaftliche Kooperation ist wohl Bestandteil der diplomatischen Beziehungen und dem Botschafter (d.h. dem Diplomaten) steht zu, diese wirtschaftlichen Beziehungen zwischen dem Entsendestaat und dem Empfangsstaates zu fördern (Art. 3, Satz e – Wiener Übereinkommen 1961).

In den letzten Jahrzehnten wurden viele Besuche der deutschen Botschafter in der Côte d'Ivoire im Hafen von San Pedro verzeichnet. Erzielt damit ist eine Beteiligung Deutschlands an Modernisierungsprojekten des Hafens.

2.1.1-Besuch vom Botschafter Stephan KELLER am 24. Mai 2011

Während dieses Besuchs bekundete der deutsche Botschafter seinen Wunsch, den Hafen bei seinem Entwicklungsprozess zu unterstützen und eine Zusammenarbeit zwischen dem Hafen von Hamburg und dem Hafen von San Pedro zu fördern[11].

Aus der Erklärung des deutschen Botschafters geht hervor, dass sein Land nicht nur an Modernisierungsprojekten des Hafens teilnehmen will, sondern auch eine Partnerschaft zwischen dem ivorischen Hafen und dem Hafen von Hamburg in Deutschland beabsichtigt.

Wenn man davon ausgeht, dass der Hafen von Hamburg der größte Hafen Deutschlands und der zweitgrößte Hafen Europas ist, könnte man mit diesem Wunsch nach Partnerschaft von einer Perspektive der Internationalisierung europaweit vom Hafen von San Pedro sprechen, sozusagen eine Modernisierung durch eine Hochinternationalisierung.

Auf wirtschaftlich-strategischer Ebene ist so eine Zusammenarbeit sehr vorteilhaft für die beiden Häfen, insofern der Hafen von San Pedro der größte Kakaoexporthafen der Welt ist und Deutschland zu den weltweit größten Schokoladenkonsumenten zählt. Eine solche Partnerschaft könnte dem Kakaoexport nach Deutschland Impuls geben.

2.1.2-Besuch von dem Botschafter Michael GRAU am 19. Januar 2019

Bei diesem Besuch informierte sich der deutsche Diplomat über die

[11] PASP, 23.01.2014, L'ambassadeur *de la République Fédérale d'Allemagne au port de San Pedro,* URL : https://www.sanpedro-portci.com/site/actualit%C3%A9s/l%E2%80%99ambassadeur-de-la-r%C3%A9publique-f%C3%A9d%C3%A9rale-d%E2%80%99allemagne-au-port-de-san-pedro (Zugriff am 29.11.2022)

Geschäftsmöglichkeiten, die die vorgesehenen Erweiterungsprojekte des Hafens bieten könnten. Besonders richtete er dabei sein Augenmerk auf das Projekt zur Aufschüttung und Erschließung des 150 Hektar großen Hafengeländes[12].

In seiner Rede spricht der deutsche Diplomat ganz offen über „Geschäftsmöglichkeiten" für Deutschland. Anders gesagt, wenn Deutschland Interessen an diesen Modernisierungsprojekten des Hafens hat, wird es gar nicht darauf zögern, seinen Beitrag zu leisten. Im diplomatischen Sprachgebrauch spricht man hier von „Wirtschaftsdiplomatie".

2.1.3-Besuch von dem Botschafter Matthias VELTIN am 30. Januar 2025

Bei einem Besuch in San Pedro am 30. Januar 2025 hob der Botschafter VELTIN hervor, dass der Hafen und die Universität von San Pedro strategische Faktoren für die lokale Entwicklung seien. Ihm nach werde das Projekt zur Erweiterung und Modernisierung des Hafens, das im Gang ist, der Entwicklung vor Ort Impuls geben[13].

Im Gegensatz zu seinen beiden Vorgängern spricht VELTIN nicht offen von Geschäftsmöglichkeiten oder Partnerschaft mit dem Hafen. Aber allein sein Besuch an diese Wirtschaftsinfrastruktur lässt noch an diese Wirtschaftsdiplomatie denken.

2.2-Der richtige deutsche Beitrag zur Modernisierung des Hafens

Der Beitrag Deutschlands zur Modernisierung des Hafens von San Pedro erfolgt heutzutage sowohl auf multilateraler als auch auf bilateraler Ebene.

2.2.1-Der deutsche Beitrag auf multilateraler Ebene

Die Förderung des Multilateralismus ist heute einer der Schwerpunkte der deutschen Außenpolitik sowohl in Europa als auch in der ganzen Welt, da Deutschland davon überzeugt ist, dass Multilateralismus eine Form von Partnerschaft ist, die zu einer sicheren Welt führt. Deshalb pflegt das Land heute zahlreiche Partnerschaften auf multilateraler Ebene.

Deutschland trägt auf multilateraler Ebene zur Modernisierung des Hafens von San Pedro seit vielen Jahren bei. Durch die KfW ist das Land ein sehr aktives Mitglied der internationalen Gruppe NEPAD-IPPF/AfEB[14]. Diese Gruppe finanzierte die Studien für die Erweiterung des Hafens. Im Rahmen dieses Programms bekam der Hafen Fördermittel in Höhe von 1,8 Millionen US-Dollar (rund 900 Millionen FCFA) im Jahre 2008 und 2 Millionen US-Dollar (rund 1 Milliarde FCFA) im Jahre 2012. Dieses Geld wurde für die Durchführung vorbereitender und technischer Arbeiten zu der Erstellung eines weitgehenden Plans für die Modernisierung des Hafens bis 2035 verwendet.

Zu verzeichnen ist, dass die KfW einer der Hauptgeldgeber der Gruppe

[12] PASP, 16.01.2019, Visite de courtoisie : l'ambassadeur d'Allemagne au port de San Pedro, URL : https://www.sanpedro-portci.com/site/actualit%C3%A9s/visite-de-courtoisie-l%E2%80%99ambassadeur-d%E2%80%99allemagne-au-port-de-san-pedro (Zugriff am 29.11. 2022)

[13] Agence Ivoirienne de Presse (AIP), 31.01.2025, L'Ambassadeur d'Allemagne encourage l'exploitation des potentialités pour le développement de San Pedro, URL : https://www.aip.ci/cote-divoire-aip-lambassadeur-dallemagne-encourage-lexploitation-des-potentialites-pour-le-developpement-de-san-pedro/ (Zugriff am 22.06.2026)

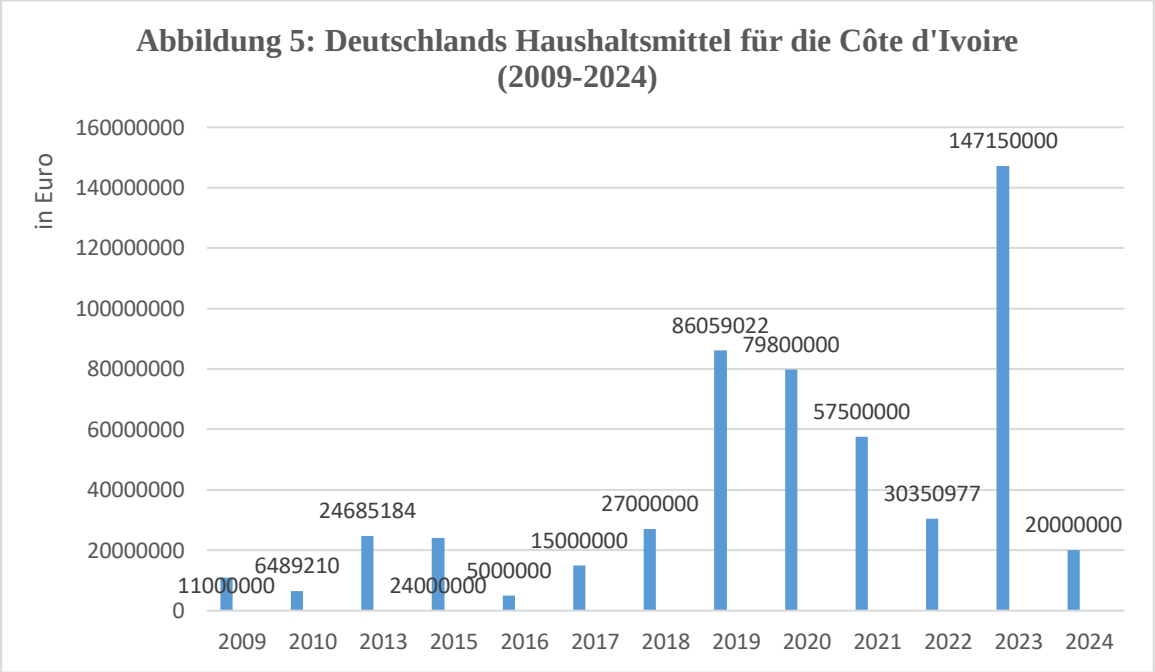
[14] AfEB : Afrikanische Entwicklungsbank. Bei dieser Bank ist der spezielle Multi-Geber-Fonds der NEPAD-IPPF angesiedelt

NEPAD-IPPF[15] ist. Dies verweist deutlich auf besondere Form von multilateraler Partnerschaft: eine Partnerschaft zwischen staatlichen Organisationen (Hier KfW) und privaten Organisationen (hier AfEB) zur Unterstützung einer quasi-staatlichen Infrastruktur (Hier Hafen).

2.2.2-Der deutsche Beitrag auf bilateraler Ebene

Deutschland finanziert direkt Projekte in der Côte d'Ivoire seit Jahrzehnten. Direkte deutsche Finanzierungsmittel für die Côte d'Ivoire werden in Form von Darlehen und Zuschüssen bereitgestellt.

Diese Mittel fließen in die Bereiche Landwirtschaft, Wasserversorgung, Verkehr, Gesundheit, Energie, Umwelt und selbstverständlich in die Hafeninfrastruktur[16], von der der Hafen von San Pedro Bestandteil ist.
In den Letzten Jahren sind im Rahmen der deutsch-ivorischen Partnerschaft die deutschen Investitionen in der Côte d'Ivoire besonders hoch, wie dies auf der folgenden Abbildung erscheint:



Quelle: Eigene Bearbeitung. Für die Angaben, vgl. KfW, 2022 (jährliche Berichte von 2009 bis 2022) ; KfW, 2024 (jährliche Berichte von 2023 und 2024)

Über den richtigen Anteil dieser Investitionen aber, der dem Bereich der Modernisierung des Hafens von San Pedro zukommt, bleiben leider unsere Quellen Stumm.

[15] PASP (21.03.2024): Coopération: visite de la BAD et de la KfW au PASP. URL : https://sanpedro-portci.com/2024/03/21/cooperation-visite-de-la-bad-et-de-kfw-au-pasp/ (Zugriff am 22.06. 2026)

[16] https://www.economie-ivoirienne.ci/fiche-pays/allemagne.html (Zugriff am 22.06.2026)

3.DIE MOTIVATIONEN DEUTSCHLANDS UND DESSEN INTERESSEN IN DEN BAU- UND MODERNISIERUNGSPROJEKTEN DES HAFENS

Wie obenerwähnt, der realistischen Theorie der internationalen Beziehungen zufolge haben Staaten weder Freunde noch Feinde. Sie haben nur Interessen. In diesem dritten Teil geht es darum zu analysieren, was eigentlich die Motivation Deutschlands war, als es sich am Bauprojekt des Hafens beteiligte und welche Interessen es wirklich mit diesen Bau- und Modernisierungsprojekten dieser Infrastruktur verfolgte und weiter verfolgt.

3.1-Politische Motivationen

Die Motivationen Deutschlands, als es sich am Bauprojekt des Hafens in den 1960er Jahren beteiligte, waren unserer Meinung nach allererst politisch, wenn man den weltweiten, europäischen und deutschen Kontext berücksichtigt.

3.1.1-Der deutsche, europäische und weltweite Kontext in den 1960er Jahren

In den 1960er Jahren war der deutsche Kontext durch die Teilung Deutschlands geprägt, mit einerseits einem kapitalistischen Land im Westen (BRD), und andererseits einem sozialistisch orientierten Land im Osten (DDR), die sich in zwei entgegengesetzten Blöcken (Westblock und Ostblock) gegenseitig in einem Kontext des Kalten Krieges bekämpften.

Durch die Entwicklungshilfe oder Entwicklungszusammenarbeit wollte einerseits die BRD ihren Beitrag zur erfolgreichen Zusammenarbeit zwischen dem Westblock und den Entwicklungsländern bringen und Kommunismus bekämpfen.

Entwicklungshilfe und -zusammenarbeit waren also ein Mittel des ideologischen Kampfes und dienten somit dazu, Dritte-Welt-Länder an die jeweiligen Blöcke zu binden. Es sollte auch hier nicht übersehen werden, dass die DDR damals um eine internationale Anerkennung bekämpfte.

Entwicklungszusammenarbeit war somit eine Strategie der BRD, diese internationale Anerkennung der DDR zu verhindern. In den 1960er Jahren wurden viele afrikanische Länder von ihren Kolonialmächten unabhängig. Das war auch der Fall von der Côte d'Ivoire. Entwicklungszusammenarbeit diente dazu, diesen neuen unabhängig gewordenen Ländern bei ihrer Entwicklung zu verhelfen (H. Dumke, 1997, p. 14-20)

Ein weiteres wichtiges Element im europäischen Kontext, das auch nicht ignoriert werden sollte, ist die deutsch-französische Versöhnung durch den Élysée-Vertrag vom 22. Januar 1963. Dass sich diese beiden ehemals verfeindeten Länder nur fünf Jahre nach ihrer Versöhnung zur Durchführung eines solchen Projekts verpflichteten, ist von großer politischer und symbolischer Bedeutung.

3.1.2-Das Zeichen einer starken diplomatischen Präsenz Deutschlands in Westafrika

Die Côte d'Ivoire war schon in den 1960er ein führendes Land im frankofonen Westafrika. Die Beteiligung der BRD an einem Projekt von solcher Bedeutung sandte ein Signal aus: Eine starke diplomatische Präsenz der BRD in Westafrika. Von der Côte d'Ivoire aus könnte sie also ihren Einfluss in ganz Westafrika verbreiten. Die Beteiligung der BRD am Bauprojekt des Hafens wird somit zu einer geopolitischen und geostrategischen Frage.

3.1.3.Die Aufbesserung des Deutschlandbildes als wesentliches Motiv

Von dem Ende des Zweiten Weltkriegs im Jahre 1945 bis zum Anfang des Hafenbaus im Jahre 1968 waren nur zwei Jahrzehnte verlaufen. Die Erinnerungen an den Krieg und die Rolle Deutschlands in dieser menschlichen Tragödie waren noch in dem Gedächtnis der Menschen lebhaft. Die BRD wollte also, dass dieses schlechte Bild von Deutschland vergessen wird und setzte daher auf eine aktive Entwicklungshilfe- und Entwicklungszusammenarbeitspolitik. Und eine Beteiligung der BRD an so einem strukturierenden Projekt in einem Schlüsselland im frankofonen Westafrika wie der Côte d'Ivoire könnte durchaus zu diesem Zweck dienen.

3.2-Wirtschaftliche Interessen

Es gab auch wirtschaftliche Interessen, auch wenn – unserer Meinung nach – diesen der Vorrang nicht eingeräumt werden kann.

3.2.1-Zwar zinsgünstige Kredite, trotzdem Kredite

Eines der wirtschaftlichen Interessen, das nicht ignoriert werden kann, ist, dass die Beteiligung der BRD am Projekt durch Kreditgewährung erfolgte (vgl. Abkommen vom 11. Juni 1969; Abkommen vom 24. Februar 1979). Zwar geht es in solchen Fällen um zinsgünstige Kredite[17].

Diese bleiben trotzdem Kredite mit Zinsen. Damit sollte die BRD am Ende der Rückzahlung durch die Côte d'Ivoire im Prinzip mehr Geld bekommen, als sie ursprünglich verliehen hatte. So kann man sagen, dass die Beteiligung Deutschlands am Bau des Hafens auch eine Gelegenheit für dieses Land, Geschäft zu machen, wobei beide Länder voneinander gewinnen.

3.2.2-Die Förderung der KfW

Die KfW, die staatliche Durchführungsorganisation der deutschen finanziellen Zusammenarbeit war damals noch nicht in der Côte d'Ivoire bekannt. Die Beteiligung der BRD am Bauprojekt des Hafens hat diese Lücke gefüllt, da der KfW oblag, der Côte d'Ivoire das gewährte Geld zur Verfügung zu stellen. Damit kann man bloß sagen, die Beteiligung der BRD an dem Projekt dieser die Gelegenheit bot, ihre Durchführungsorganisation im Bereich der finanziellen Zusammenarbeit zu fördern. Das gehört auch zur Wirtschaftsdiplomatie.

3.23.Eine indirekte Förderung deutscher Unternehmen und Erzeugnisse in der Côte d'Ivoire

Die Beteiligung der BRD am Projekt begünstigte indirekt bestimmte deutsche Unternehmen (z.B. Hermès) in der Côte d'Ivoire, da die verschiedenen Abkommen vorsahen, dass Industrieprodukte aus Berlin der Vorzug gegeben werden musste (Art.6, Abkommen vom 11. Juni 1968; Art. 6, Abkommen vom 24. Februar 1979). Die Benutzung deutscher Erzeugnisse und der Einsatz deutscher Unternehmen im Rahmen des Projekts waren eine gute Gelegenheit für die BRD, ihre Produkte und ihre Bauunternehmen zu fördern.

3.3.Empfehlungen für eine stärkere Beteiligung Deutschlands an der Modernisierung des Hafens

Aus der obigen Darstellung über den konkreten Beitrag Deutschlands zur Modernisierung des Hafens lässt sich sagen, dass diese Beteiligung noch nicht aktiv ist; daher die folgenden Empfehlungen. Aber bevor man dazu kommt, ist es vonnöten die Relevanz des Hafens hervorzuheben.

[17] Unsere Quellen teilen uns keine Informationen zu den Zinsen mit.

3.3.1-Der heutige Beitrag des Hafens zur ivorischen Wirtschaft als Hauptgrund für die Empfehlung

Der Hafen von San Pedro ist – nach dem Hafen von Abidjan, der seit langem als „die Lunge“ der ivorischen Wirtschaft bezeichnet wird – der zweite Hafen von der Côte d'Ivoire. Seit seiner Errichtung im Jahre 1971 wurde kein anderer Hafen in dem Land gebaut. So lässt sich analog zu Abidjan der Hafen von San Pedro heute als die zweite „Lunge“ der ivorischen Wirtschaft bezeichnen.

Der Beitrag dieses Hafens zum Bruttoinlandsprodukt (BIP) der Côte d'Ivoire ist bedeutend. 2008 betrug er 17% der Zolleinnahmen des ivorischen Staates (L. F. DAGO, 2008, S.6). 2013 wurde sein Beitrag zu den Zolleinahmen des Landes noch auf 17% geschätzt[18] (PASP, 2014, S. 2). 2019 Beispielsweise betrug sein Beitrag zu den Zolleinnahmen des Staats 500 Milliarden FCFA.

Dieser große Anstieg im Vergleich zum Jahr 2013 ist auf die bisherige ständige Modernisierung des Hafens zurückzuführen. Um diese wirtschaftliche Leistung des Hafens weiter zu erhöhen, sind weitere weitgehende Modernisierungsprojekte auf dem Hafengelände zu unternehmen.

3.3.2.Die demographische Bedeutung von San Pedro aufgrund des Hafens als weiterer Grund

Der Bau des Hafens war zweifelsohne der Hauptfaktor des sprunghaften demographischen Wachstums von San Pedro, die in sehr kurzer Zeit von einem Fischerdorf zu einer großen Industriestadt geworden ist. In der Tat war San Pedro vor dem Hafenbauprojektes nur ein kleines Fischerdorf von ungefähr 40 Einwohnern.

Mit dem Bau des Hafens stieg seine Einwohnerzahl sprunghaft an, so dass es schon 1975 28.000, 1988 71.000 und 1997 150.000 Einwohner zählte (A. Nshimyumuremyi, 1998, S. 3). Heute (Stand: 2021) zählt die Stadt von San Pedro insgesamt 390.654 Einwohner (Institut nationale de la Statistique, 2022. S. 2). Dieses schnelle demographische Wachstum ist größtenteils auf den Hafen zurückzuführen.

Die Modernisierung des Hafens im Sinne dessen Erweiterung kann zur Schaffung vieler Arbeitsplätze führen. Seine Modernisierung aus rein technologischer Sicht kann zur Ansiedlung neuer Unternehmen im Hafengebiet führen und davon ausgehend auch die Schaffung neuer Arbeitsplätze mit sich bringen. Somit erweist sich die Modernisierung des Hafens als ein Mittel zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit und Unsicherheit.

3.3.3-Unsere Empfehlungen

Die Beteiligung Deutschlands am Bau des Hafens von San Pedro war sehr aktiv. Diese Beteiligung erfolgte im Rahmen einer Zusammenarbeit. Das Land erwies sich deutlich nach Frankreich als zweitgrößter Projektpartner mit einer Investition von 2,960 Mrd. FCA. Diese Investition aber war kein Geschenk, sondern vielmehr ein Darlehen, das mit Zinsen zurückbezahlt werden sollte. So ein klares Engagement Deutschlands lässt sich leider nicht im Fall der Modernisierung des Hafens trotz der vielen Besuche der deutschen Botschafter in dem Hafen sehen.

Der Mangel an dieser klaren Sichtbarkeit lässt uns am ernsthaften Interesse Deutschlands an diesen Modernisierungsprojekten zweifeln, daher die folgenden Empfehlungen:
Es ist wünschenswert, dass sich Deutschland im Rahmen einer starken

[18] Damals betrug der Beitrag des Hafens zu den Zolleinnahmen insgesamt 120 Mrd. CFA

Partnerschaft mit der Côte d'Ivoire an den verschiedenen Modernisierungsprojekten beteiligt.

Bisher wurde dieser Wunsch von deutschen Botschaftern bei ihren Besuchen im Hafen geäußert, aber noch nicht konkret in die Tat umgesetzt.

Die Modernisierungsprojekte des Hafens können Deutschland zahlreiche wirtschaftliche Chancen bieten. Gleichzeitig sind sie notwendig für die ivorische Wirtschaft. Anders gesagt wäre eine Partnerschaft zwischen der Côte d'Ivoire und Deutschland hier unbedingt vorteilhaft für die beiden Länder. Zwar hat sich heute die deutsche Afrikapolitik – im Vergleich zu den 1960er Jahren – verändert, da sich der Kontext selbst verändert hat.

Aber die Côte d'Ivoire bleibt nach wie vor ein strategischer Partner aufgrund ihrer wirtschaftlichen Bedeutung in Westafrika.

SCHLUSSBETRACHTUNG

Aus der vorliegenden Studie geht hervor, dass der Bau des Hafens von San Pedro im Rahmen einer starken internationalen Zusammenarbeit zwischen der Côte d'Ivoire, Frankreich und Deutschland ab 1966 erfolgte. Der Gesamtbeitrag Deutschlands zur Durchführung des Projektes betrug 2,960 Mrd. FCA. Dies entspricht 25,75% der Gesamtfinanzierung des Projekts.

Dieser Beitrag Deutschlands erfolgte im Rahmen der finanziellen, technischen und materiellen Zusammenarbeit der deutschen Entwicklungspolitik. Geopolitische und geostrategischen Motivationen waren damals Bestandteile der Gründe für diese Beteiligung der BRD am Projekt.

Der weltweite, europäische und der besondere Kontext in Deutschland hat bestimmt dabei eine wichtige Rolle gespielt. Heute werden Modernisierungsprojekte für den Hafen durchgeführt. Deutschland zeigt daran durch eine Wirtschaftsdiplomatie ein gewisses Interesse.

Jedoch muss erwähnt werden, dass das deutsche Engagement hier sich nicht konkret quantitativ erfassen lässt. Dieser Mangel an Sichtbarkeit in der konkreten Beteiligung Deutschlands hat uns am Ende der Studie dazu geführt, Empfehlungen für einen stärkeren Beitrag Deutschlands zum Modernisierungsprozess des Hafens zu formulieren.

LITERATURVERZEICHNIS

. Wissenschaftliche Beiträge

-SCHROEDER, Manfred und BEISSNER, Rolf-Dieter, 1981, *Yao lernt Deutsch II*, Abidjan, Les Nouvelles Editions Africaines, 58 S.

-DAGO, Lohoua Flavient, 2008, « Cap sur L'ascension: Le Directeur Général du port autonome de San Pedro nous révèle sa vision stratégique pour accroitre la compétivité du PASP », in : SOPHIA Magazine, novembre-décembre 2008 no. 2, Interview, pp.22-29

-DUMKE, *Horst* (1997) : *Anfänge der deutschen staatlichen Entwicklungspolitik. Eine Korrektur des politischen Bildes*, Sanft Augustin, Konrad-Adenauer-Stiftung, 55 p.

-GIUDICELLI, Julien, 2012, *Cours de Relations internationales* – 1ère année Master Sciences politiques, France, 44 p.

-NSHIMYUMUREMYI, Adalbert**,** 1998, San Pedro: *dynamismes et Synergies de l'économie locale,* Paris, Organisation de Coopération et de Développement Economique (OCDE), 11 S**.**

. Dokumente

-Abkommen zwischen der Regierung der Republik Elfenbeinküste und der Regierung der Bundesrepublik Deutschland über Finanzielle Zusammenarbeit vom 11. Juni 1968

-Abkommen zwischen der Regierung der Republik Elfenbeinküste und der Regierung der Bundesrepublik Deutschland über Finanzielle Zusammenarbeit vom 24. Februar 1979

-PASP, 2014, Fiche de présentation du port de San Pedro, 7 S.

-Institut nationale de la Statistique, 22.07.2022, Recensement général de la population et de l'habitat 2021RGPH 2021-Résultats globaux,

-Wiener Übereinkommen über diplomatische Beziehungen vom 18. April 1961 (Stand am 7. Juni 2024)

. Webographie

-Agence Ivoirienne de Presse (AIP), 31.01.2025, L'Ambassadeur d'Allemagne encourage l'exploitation des potentialités pour le développement de San Pedro, URL : https://www.aip.ci/cote-divoire-aip-lambassadeur-dallemagne-encourage-lexploitation-des-potentialites-pour-le-developpement-de-san-pedro/ (Zugriff am 22.06.2026)

- -https://www.economie-ivoirienne.ci/fiche-pays/allemagne.html (Zugriff am 22.06.2026)

-Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW), 2022, *KfW Entwicklungsfinanzierung – weltweites Engagement: Neuzusagen 2009 nach Ländern und Finanzierungsinstrumenten*, URL: https://www.kfw.de/microsites/Microsite/transparenz.kfw.de/#/start/2009 (Zugriff am 15.01.2023)

-Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW), 2022, *KfW Entwicklungsfinanzierung – weltweites Engagement: Neuzusagen 2010 nach Ländern und Finanzierungsinstrumenten*, URL: https://www.kfw.de/microsites/Microsite/transparenz.kfw.de/#/start/2010 (Zugriff am 15.01.2023)

-Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW), 2022, *KfW Entwicklungsfinanzierung – weltweites Engagement: Neuzusagen 2011 nach Ländern und Finanzierungsinstrumenten*, URL: **:** https://www.kfw.de/microsites/Microsite/transparenz.kfw.de/#/start/2011 (Zugriff am 15.01.2023)

-Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW), 2022, *KfW Entwicklungsfinanzierung – weltweites Engagement: Neuzusagen 2012 nach Ländern und Finanzierungsinstrumenten*, URL: https://www.kfw.de/microsites/Micro

site/transparenz.kfw.de/#/start/2012 (Zugriff am 15.01.2023)
-Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW), 2022, *KfW Entwicklungsfinanzierung – weltweites Engagement: Neuzusagen 2013 nach Ländern und Finanzierungsinstrumenten*, URL: https://www.kfw.de/microsites/Microsite/transparenz.kfw.de/#/start/2013 (Zugriff am 15.01.2023)
-Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW), 2022, *KfW Entwicklungsfinanzierung – weltweites Engagement: Neuzusagen 2014 nach Ländern und Finanzierungsinstrumenten*, URL: https://www.kfw.de/microsites/Microsite/transparenz.kfw.de/#/start/2014 (Zugriff am 15.01.2023)
-Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW), 2022, *KfW Entwicklungsfinanzierung – weltweites Engagement: Neuzusagen 2015 nach Ländern und Finanzierungsinstrumenten*, URL: https://www.kfw.de/microsites/Microsite/transparenz.kfw.de/#/start/2015 (Zugriff am 15.01.2023)
-Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW), 2022, *KfW Entwicklungsfinanzierung – weltweites Engagement: Neuzusagen 2016 nach Ländern und Finanzierungsinstrumenten*, URL: https://www.kfw.de/microsites/Microsite/transparenz.kfw.de/#/start/2016 (Zugriff am 15.01.2023)
-Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW), 2022, *KfW Entwicklungsfinanzierung – weltweites Engagement: Neuzusagen 2017 nach Ländern und Finanzierungsinstrumenten*, URL: https://www.kfw.de/microsites/Microsite/transparenz.kfw.de/#/start/2017 (Zugriff am 15.01.2023)
-Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW), 2022, *KfW Entwicklungsfinanzierung – weltweites Engagement: Neuzusagen 2018 nach Ländern und Finanzierungsinstrumenten*, URL: https://www.kfw.de/microsites/Microsite/transparenz.kfw.de/#/start/2018 (Zugriff am 15.01.2023)
-Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW), 2022, *KfW Entwicklungsfinanzierung – weltweites Engagement: Neuzusagen 2019 nach Ländern und Finanzierungsinstrumenten*, URL: https://www.kfw.de/microsites/Microsite/transparenz.kfw.de/#/start/2019 (Zugriff am_15.01.2023)
-Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW), 2022, *KfW Entwicklungsfinanzierung – weltweites Engagement: Neuzusagen 2020 nach Ländern und Finanzierungsinstrumenten*, URL: https://www.kfw.de/microsites/Microsite/transparenz.kfw.de/#/start/2020 (Zugriff am_15.01.2023)
-Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW), 2022, *KfW Entwicklungsfinanzierung – weltweites Engagement: Neuzusagen 2021 nach Ländern und Finanzierungsinstrumenten*, URL: https://www.kfw.de/microsites/Microsite/transparenz.kfw.de/#/start/2021 (Zugriff am_15.01.2023)
-Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW), 2022, *KfW Entwicklungsfinanzierung – weltweites Engagement: Neuzusagen 2022 nach Ländern und Finanzierungsinstrumenten*, URL: https://www.kfw.de/microsites/Microsite/transparenz.kfw.de/#/start/2022 (15.01.2023)
-Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW), 2024, *KfW Entwicklungsfinanzierung – weltweites Engagement: Neuzusagen 2023 nach Ländern und Finanzierungsinstrumenten*, URL: https://www.kfw.de/microsites/Microsite/transparenz.kfw.de/#/start/2023 (11.08.2025)
-Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW), 2024, *KfW Entwicklungsfinanzierung – weltweites Engagement: Neuzusagen 2023 nach Ländern und Finanzierungsinstrumenten*, URL: https://www.kfw.de/microsites/Microsite/transparenz.kfw.de/#/start/2024 (11.08.2025)

-PASP, k.A, *Historique du port de San Pedro,* URL: https://www.sanpedro-portci.com/site/historique-du-port-de-san-pedro (Zugriff am 29.11.2022)

-PASP, 23.01.2014, L'ambassadeur de la République Fédérale d'Allemagne au port de San Pedro, URL : https://www.sanpedro-portci.com/site/actualit%C3%A9s/l%

E2%80%99ambassadeur-de-la-r%C3%A9publique-f%C3%A9d%C3%A9rale-d%E2%80%99allemagne-au-port-de-san-pedro (Zugriff am 29.11.2022)

-PASP, 16.01.2019, Visite de courtoisie : l'ambassadeur d'Allemagne au port de San Pedro, URL : https://www.sanpedro-portci.com/site/actualit%C3%A9s/visite-de-courtoisie-l%E2%80%99ambassadeur-d%E2%80%99allemagne-au-port-de-san-pedro (Zugriff am 29.11. 2022)

-PASP (21.03.2024): Coopération : visite de la BAD et de la KfW au PASP. URL : https://sanpedro-portci.com/2024/03/21/cooperation-visite-de-la-bad-et-de-kfw-au-pasp/ (Zugriff am 22.06. 2026)

Numéro 22 Septembre 2026
Histoire et Analyses des Relations Internationales
et Stratégiques (HARIS)

Revue de l'Association des Spécialistes des Relations
Internationales et des Études Stratégiques Africaines (ASRIESA)

e.ISSN 2709-5053 i.ISSN 3106-4914

HARIS N°22 Septembre 2026