Paystack eine afrikanische Erfolgsgeschichte

Gründung und Aufstieg

Paystack wurde 2015 von Shola Akinlade und Ezra Olubi in Lagos, Nigeria, gegründet. Die beiden Unternehmer hatten sich an der Babcock University kennengelernt und Erfahrung in den Bereichen Banking und IT gesammelt, bevor sie ihr eigenes Unternehmen gründeten.

Paystack entwickelte sich bald zu einem der führenden Zahlungsanbieter Afrikas. Im November 2015 wurde es als erstes nigerianisches Unternehmen in den Startup-Accelerator Y Combinator aufgenommen.

Das Unternehmen ermöglicht es anderen Unternehmen, Online- und Offline-Zahlungen sicher und effizient zu akzeptieren.

Paystack bietet eine Vielzahl von Funktionen, darunter:

- **Zahlungsabwicklung:** Integration verschiedener Zahlungsmethoden wie Kartenzahlungen, Banküberweisungen und Mobile Money
- **Betrugsprävention:** Schutz vor betrügerischen Aktivitäten durch fortschrittliche Sicherheitsmaßnahmen
- **Auszahlungen:** Schnelle und einfache Auszahlungen an Unternehmen in verschiedenen Währungen.

Herausforderungen

Trotz seines Erfolgs sah sich Paystack auch vor einigen Herausforderungen:

- **Infrastruktur:** Die mangelhafte Infrastruktur in einigen

afrikanischen Ländern stellte eine Herausforderung für die Bereitstellung zuverlässiger Zahlungsdienste dar.
- **Regulierung:** Die komplexen und fragmentierten Regulierungssysteme in Afrika erschwerten die Expansion des Unternehmens in neue Märkte.
- **Wettbewerb:** Globale Zahlungsanbieter wie Stripe und PayPal drangen in den afrikanischen Markt ein und erhöhten den Wettbewerb.

Zukunftsaussichten

Stripe übernahm im Jahr 2020 für 200 Millionen US-Dollar Paystack. Diese Akquisition ermöglichte es Paystack, seine Ressourcen und sein Know-how zu erweitern und seine globale Reichweite zu erhöhen.

Die Zukunftsaussichten für Paystack sind vielversprechend. Das Unternehmen profitiert vom rasanten Wachstum des E-Commerce in Afrika und der steigenden Nachfrage nach sicheren und effizienten Zahlungslösungen.

Paystack hat das Potenzial, die digitale Wirtschaft Afrikas zu transformieren und Millionen von Menschen Zugang zu Finanzdienstleistungen zu verbessern.

Weitere Informationen

- **Wikipedia-Artikel über Paystack:** https://en.wikipedia.org/wiki/Paystack
- **Artikel über die Übernahme von Paystack durch Stripe:** https://stripe.com/newsroom/news/paystack-joining-stripe
- **Nochmals Paystack Website:** https://paystack.com/

Nigeria Connection – Betrugsmasche

Via Internet und E-Mails wird das grosse Geld versprochen. Gutgläubige Menschen springen auf den Zug auf und schicken Geld. Die Betrüger werden immer professioneller und die Geschäftschancen wirken seriös. Sie nehmen per Telefon persönlich den Kontakt auf.

Dank der sozialen Medien werden Bilder und Videos geschickt, um die “Kunden” zu überzeugen. Dazu werden gefälschte Dokumente versandt, welche die Richtigkeit der Annahmen untermauern.

Nun, man kann sich auf das Spiel einlassen. Doch was die Geschäftsleute aus Afrika, die seriös arbeiten wollen? Nigeria Connection hat nur den Vorteil einer Ausbildung. Es ist zu hoffen, dass die betrügenden Afrikaner rasch in ehrliche Berufe wechseln.

Wobei auch viele Europäer fleissig im Geschäft mitmischen und die Techgiganten in den USA kaum etwas dagegen tun.

Ein Lied dazu

Nigeria Connection

Für die Wirtschaft ist die Nigeria Connection schädlich. Sie unterläuft jedes Vertrauen. Andererseits stärkt sie die persönlichen Beziehungen. Sich treffen, bedeutet Vertrauen aufbauen und es arbeiten immer Menschen zusammen.

Grossprojekt Dangote Raffinerie bei Lagos

Die Ölwirtschaft von Nigeria gilt als Desaster. Sie ist veraltet, wird korrupt geführt und trägt immer weniger zur Wertschöpfung bei. Die Raffinerien in staatlicher Hand schafften es nicht mehr, genügend Benzin im Land zu gewinnen.

Multimilliardär Aliko Dangote, der als reichster Mann Afrikas gilt, hat sich zu einem riesigen privaten Investment entschieden. Er lässt 40’000 Bauarbeiter eine der grössten Raffinerien weltweit errichten. «Genügend Benzin,» so lautet seine Botschaft.

Hingegen wird der daraus entstandene und günstige Benzinpreis gleichzeitig liberalisiert. Die mobilen Nigerianer sollten hierbei die Gesamtkosten für das Benzin übernehmen.

Das ist wiederum ein generelles Problem. Denn wie lange kann ein Staat subventionieren? Hamsterkäufe waren die Folgen dieser Entscheidung, und viele Nigerianer wissen nicht, wie sie sich das Benzin auch zukünftig leisten können.

Zumal die Dangote Raffinerie quasi ein Monopol besitzt, und die anderen Raffinerien geschlossen werden sollen. Die Dangote Raffinerie und Folgen der Privatisierung stellen eine erhebliche Herausforderung für die nigerianische Regierung dar.

Beitrag in der Deutschen Welle über Ölindustrie von Nigeria

Schrottautos nach Afrika

Viele Autohändler verkaufen Altautos nach Afrika. Sie sind kaum noch im betriebsfähigen Zustand, aber günstig. Die Autos aus Europa wird zum Hafen gebracht, von dort aus, bringt sie ein Schiff nach Westafrika, z.B. Dakar.

Ich kenne die Situation von früher aus Russland. Dort haben die Einheimischen Autos aus dem Westen gekauft und sind dort gefahren. Irgendwann hat der Staat so hohe Zölle verlangt, dass sich der Kauf nicht mehr gelohnt hat. Die Korruption hat die Durchsetzung des Rechts erschwert, doch schliesslich konnte sich der Staat durchsetzen. Das Thema Sicherheit war ebenso ein Motiv für die Importbeschränkung, wie auch der Schutz der einheimischen Autoindustrie.

Eine Autoindustrie fehlt in Afrika. Jedoch Sicherheit und Fahrtüchtigkeit sind ein Problem. Andererseits kommen mit den Altautos viele Ersatzteile nach Afrika, die dringend gebraucht werden. Fahrzeugkontrollen gibt es kaum und irgendwie müssen sich die Leute fortbewegen.

Es gibt in Afrika Händler, welche die Autos prüfen und wieder fit machen. Fit, für Afrikas Strassen. Nachdem bei uns immer mehr Geländewägen zugelassen werden, nimmt der afrikanische Markt die Autos gerne an. Einzelne Staaten wollen dagegen vorgehen, doch sie bieten kaum eine Alternative.

Das Einkommen genügt selten für Neufahrzeuge, es gibt keine Autoindustrie und es gibt im Transport und bei der Wartung viele Arbeitsplätze. Sehr beliebt sind Lieferwägen von Handwerkern und in Afrika schaffen die Autos rasch nochmals 300’000 km.

Ein Film hat die Situation beschrieben, wie die Autos via Benin nach Nigeria kommen. Wegen der Steuer wird der Hafen von Cotonou genutzt, die Organisatoren dahinter sind Libanesen. Ein Video beschreibt das sehr gut

Ein ähnliches Projekt ist der Verkauf von Fahrrädern nach Afrika:

Alte Fahrräder nach Afrika?

Wer nach Afrika auf Reisen geht, wird die klapprigen Autos sehen, mit ihren Staubwolken, oft sind es langlebige Dieselfahrzeuge. Die Reiseveranstalter setzen neue Autos ein, oft japanische Kleinbusse.