



# Transport- und Logistikmarkt **BRASILIEN**

Potenziale für den Hamburger Hafen



Hafen Hamburg Marketing e.V.



Hamburg Port Authority



---

# Vorwort

In den vergangenen Jahren hat die Bedeutung Brasiliens im Welthandel stetig zugenommen: Politische Stabilität, zahlreiche Bodenschätze und ein nachhaltiges Wirtschaftswachstum, das zu einem signifikantem Anstieg der Binnennachfrage geführt hat, haben auch zu einer Aufwertung des Landes im globalen Transport- und Logistikmarkt geführt.

Für die nordeuropäischen Seehäfen Antwerpen, Rotterdam, Bremerhaven und Hamburg ist Brasilien ein wichtiger Handelspartner. Ca. 80% des europäischen Containerverkehrs mit Brasilien werden über die Nordrange verschifft. Auch für den Hamburger Hafen spielt Brasilien als wichtigster Handelspartner in Südamerika eine immer größere Rolle. Mit einem Volumen von 230.000 TEU (2011) steht Brasilien in der Liste der wichtigsten Handelspartner mittlerweile auf Platz zehn.

Die vorliegende Studie gibt einen Überblick über die aktuelle politische und wirtschaftliche Situation Brasiliens, seinen Transport- und Logistikmarkt und den seeseitigen Außenhandel. Anhand aktueller Entwicklungen und Prognosen wird eine Einschätzung des Potenzials Brasiliens für den Hafen Hamburg vorgenommen. Die Studie schließt mit Empfehlungen zur Realisierung dieses Potenzials.

Wir möchten einen Leitfaden für die Logistikwirtschaft in der Metropolregion Hamburg zur Verfügung stellen und Anregungen zum zukünftigen Umgang mit dem brasilianischen Markt geben. Unser Wunsch ist, dass dadurch ein Beitrag zur weiterhin erfolgreichen Entwicklung der Handelsbeziehungen geleistet wird.



Claudia Roller  
Vorstandsvorsitzende  
Hafen Hamburg Marketing e. V.

---

# Inhalt

Vorwort	3
Inhalt	4
Abbildungsverzeichnis	6
Abkürzungsverzeichnis	8
<b>1. Einleitung</b>	<b>9</b>
<b>2. Allgemeine Informationen</b>	<b>10</b>
Basisdaten	10
Außenpolitische Entwicklung	13
Aktuelle wirtschaftliche Lage	15
Stärken und Schwächen des Standortes	16
<b>3. Außenhandel</b>	<b>18</b>
Außenhandelsstruktur	18
Seeseitige Handelbeziehungen	18
Neue Technologien und Zukunftsbranchen	35
Perspektiven im Außenhandel über den Hamburger Hafen	38
Rechtliche Rahmenbedingungen	39

---

<b>4. Transport- und Logistikmarkt</b>	<b>40</b>
Relevante Branchen	40
Marktpotenziale für Transport und Logistik	43
Infrastruktur in Brasilien	45
Image und Wahrnehmung des Hamburger Hafens	48
Aktivitäten von Konkurrenzhäfen	53
Entwicklungen und Planungen	56
<b>5. Fazit</b>	<b>58</b>
Zusammenfassung	58
Schlussfolgerungen	58
Abgeleitete Empfehlungen	59
<b>6. Anhang</b>	<b>61</b>
Seegüterverkehr Hafen Hamburg – Brasilien (Empfang)	61
Seegüterverkehr Hafen Hamburg – Brasilien (Versand)	64
<b>Quellenverzeichnis</b>	<b>67</b>
<b>Impressum</b>	<b>70</b>

---

# Abbildungsverzeichnis

- Abbildung 1** Karte der föderativen Republik Brasilien. **S. 10**
- Abbildung 2** Bevölkerungsentwicklung in Brasilien 1950 – 2011 und Prognose 2050. **S. 12**
- Abbildung 3** Entwicklung des Bruttoinlandsproduktes Brasiliens 1960 – 2011 und Prognose 2013. **S. 12**
- Abbildung 4** Entwicklung ausländischer Direktinvestitionen in Brasilien. **S. 16**
- Abbildung 5** SWOT-Analyse Brasilien. **S. 17**
- Abbildung 6** Wichtigste Handelspartner Brasiliens 2011, Im- und Export. **S. 18**
- Abbildung 7** Seeseitige Importe und Exporte der Europäischen Union mit Brasilien 2005 – 2011 (in Mrd. Euro). **S. 19**
- Abbildung 8** Wichtigste Handelspartner der EU für Brasilien im seeseitigen Außenhandel 2011 (in Mrd. Euro). **S. 20**
- Abbildung 9** Seeseitige Importe und Exporte der EU mit Brasilien 2005 – 2011 (in Mio. Tonnen). **S. 21**
- Abbildung 10** Wichtigste Handelspartner der EU für Brasilien im seeseitigen Außenhandel 2011 (in Mio. Tonnen). **S. 22**
- Abbildung 11** Seeseitige Importe und Exporte der BRD mit Brasilien 2005 – 2011 (in Mrd. Euro). **S. 23**
- Abbildung 12** Seeseitige Importe und Exporte der BRD mit Brasilien 2005 – 2011 (in Mio. Tonnen). **S. 24**
- Abbildung 13** Wichtigste Export-Gütergruppen der BRD 2011 (in Mio. Tonnen). **S. 25**
- Abbildung 14** Wichtigste Import-Gütergruppen der BRD 2011 (in Mio. Tonnen). **S. 25**
- Abbildung 15** Seeseitige Importe und Exporte über die Häfen der Nordrange 2005 – 2011 (in 1.000 TEU). **S. 26**
- Abbildung 16** Übersicht Import- und Exportaufkommen der Nordrangehäfen 2011 in TEU (Fahrtgebiet Brasilien). **S. 27**

- 
- Abbildung 17** Vergleich des Umschlagsvolumens der Nordrangehäfen 1995 – 2011 in TEU (Fahrgebiet Brasilien). **S. 28**
- Abbildung 18** Rotation Europe–ECSA von Hamburg Süd/Aliança. **S. 30**
- Abbildung 19** Top 10 Handelspartner Hamburgs im Containerverkehr (in Mio. TEU). **S. 31**
- Abbildung 20** Import- und Exportaufkommen des Hamburger Hafens 2011 (in Mio. TEU). **S. 32**
- Abbildung 21** Die 10 wichtigsten Güterarten für Hamburg 2011 (in Mio. Tonnen). **S. 33**
- Abbildung 22** Aufteilung der Anteile am Energiebedarf Brasiliens. **S. 35**
- Abbildung 23** Bewertung Brasiliens durch die wichtigsten drei Ratingagenturen. **S. 37**
- Abbildung 24** Wichtige deutsche Investoren in Brasilien. **S. 38**
- Abbildung 25** Export/Import Brasilien; Mrd. USD; 2000 – 2011. **S. 40**
- Abbildung 26** Umschlag Seehäfen in Brasilien (in Mio. Tonnen), 2007 – 2011. **S. 46**
- Abbildung 27** Wahrnehmung des Hafen Hamburgs durch wichtige Importeure. **S. 48**
- Abbildung 28** Wahrnehmung des Hafen Hamburgs durch wichtige Exporteure. **S. 49**
- Abbildung 29** Wichtigste Spediteure und deren Transportvolumen (TEU) Jan. – Jul. 2012. **S. 50**
- Abbildung 30** Containerumschlag der wichtigsten Reedereien in brasilianischen Häfen (1.000 TEU), Jan. – Sept. 2012. **S. 51**
- Abbildung 31** Messebeteiligungen Hafen Hamburg Marketing in Brasilien 2010 – 2012. **S. 53**

---

# Abkürzungsverzeichnis

<b>AHK</b>	Außenhandelskammer
<b>BDI</b>	Bundesverband der Deutschen Industrie
<b>BIP</b>	Bruttoinlandsprodukt
<b>B/L</b>	Bill of lading (Schiffsfrachtbrief)
<b>BRD</b>	Bundesrepublik Deutschland
<b>BRICS</b>	Anfangsbuchstaben der Länder Brasilien, Russland, Indien, China, Südafrika
<b>CNI</b>	Confederação Nacional da Indústria
<b>Cnt.</b>	Container
<b>DWT</b>	Deadweight
<b>EU</b>	Europäische Union
<b>FDI</b>	Foreign Direct Investment
<b>FIFA</b>	Fédération Internationale de Football Association
<b>FOB</b>	Free on board
<b>G7</b>	Gruppe der sieben führenden Industrienationen
<b>G20</b>	Gruppe der zwanzig wichtigsten Industrie- und Schwellenländer
<b>GTAI</b>	Germany Trade and Invest
<b>HHM</b>	Hafen Hamburg Marketing e.V.
<b>HPA</b>	Hamburg Port Authority AöR
<b>IKT</b>	Informations- und Kommunikationstechnik
<b>IPI</b>	Industrieproduktsteuer
<b>IWF</b>	Internationaler Währungsfonds
<b>km<sup>2</sup></b>	Quadratkilometer
<b>Mio.</b>	Million
<b>Mrd.</b>	Milliarde
<b>MW</b>	Megawatt
<b>PAC</b>	Aceleração do Crescimento, Investitionsprogramm der brasilianischen Regierung
<b>PND</b>	Plano Nacional de Dragagem, Plan der brasilianischen Regierung zur Fahrwasservertiefung
<b>SWOT</b>	Strengths (Stärken), Weaknesses (Schwächen), Opportunities (Chancen), Threats (Risiken)
<b>t</b>	Tonne(n)
<b>TEU</b>	Twenty Foot Equivalent Unit
<b>VR</b>	Volksrepublik
<b>WTO</b>	World Trade Organization



---



# 1. Einleitung

Nach langen Jahren der Diktatur fanden in Brasilien 1990 die ersten freien Präsidentschaftswahlen statt und ein finanzmarktorientiertes und markgetriebenes Wirtschaftssystem konnte eingeführt werden. Jedoch war der Neoliberalismus in Brasilien instabil und nicht von langer Dauer. Erst der Regierung von Luiz Inácio Lula da Silva (Arbeiterpartei) gelang es während der Jahre 2003 – 2010 ein sich klar abgrenzendes postneoliberales sozialdemokratisches Modell einzuführen. Verstärkt wurde die Umstrukturierung des Systems durch die Weltwirtschaftskrise 2008/09.<sup>1</sup> Lange Zeit konnte Brasilien sich nicht aus dem Schatten der Schwellenländer Indien, China und Russland lösen. Dabei wird das Land schon seit langem von Fachleuten als „Rising Power“ angesehen.

## **Aufbruch in 2003**

Seit Anfang 2010 kann Brasilien wieder ein stabiles Wirtschaftswachstum verzeichnen. Das Land hat sich schneller als andere von der Finanz- und Wirtschaftskrise erholt und die bevorstehende FIFA Fußballweltmeisterschaft 2014 sowie die Olympischen Sommerspiele 2016 haben große Investitionen in Sicherheit und Infrastruktur veranlasst.<sup>2</sup> Auch für den Hamburger Hafen gewinnt der Markt Lateinamerika, mit Brasilien als wirtschaftlich stärkstem Staat, an Bedeutung. Im Jahr 2011 war Brasilien der zehntwichtigste Handelspartner im Containerverkehr. Darüber hinaus existieren volumenstarke Massengutverkehre.

## **Positive Aussichten**

In der vorliegenden Studie werden Brasilien als Markt und seine Potenziale für den Hafen Hamburg beschrieben. Kapitel 2 widmet sich allgemeinen volkswirtschaftlichen und politischen Informationen und bewertet die Stärken und Schwächen des Standortes. Der brasilianische Außenhandel und die seeseitigen Güterströme werden in Kapitel 3 untersucht. In Kapitel 4 wird der Transport- und Logistikmarkt vorgestellt und die Rolle des Hamburger Hafens und seiner Marktbegleiter erklärt. Kapitel 5 fasst die Erkenntnisse zusammen und zeigt Handlungsempfehlungen zur Realisierung der für den Hamburger Hafen identifizierten Potenziale auf.

## **Aufbau der Studie**

## 2. Allgemeine Informationen

Das fünftgrößte Land der Welt

### Basisdaten

Die Föderative Republik Brasilien macht mit einer Fläche von 8,5 Mio. km<sup>2</sup> rund 47 % der Fläche Lateinamerikas aus und ist damit das fünftgrößte Land auf der Welt. Brasilien besteht zu ca. 60 % aus Hochebenen, lediglich 40 % sind Flachland. Am 7. September 1822 erklärte Brasilien seine Unabhängigkeit und machte dieses Datum zum Nationalfeiertag. Die Landessprache ist Portugiesisch und bei der Staatsform handelt es sich um eine präsidentiale föderative Republik.



Die Hauptstadt des Landes ist Brasília, in der zur Zeit 450.000 Menschen leben. Das Bundesland Brasília hat 2,4 Mio. Einwohner. Mit 194 Mio. Einwohnern<sup>3</sup> ist Brasilien die fünftgrößte Bevölkerung der Erde und gleichzeitig die Größte in Lateinamerika. Über 80 % der gesamten Bevölkerung sind in Städten oder Ballungsräumen angesiedelt. Dies ist zurückzuführen auf die Kolonialgeschichte, durch die sich der Großteil der Bevölkerung an der Ost- und Südküste niedergelassen hat. Hier liegt die Bevölkerungsdichte zwischen 20 und über 300 Einwohnern pro km<sup>2</sup>. 42,3 % der Brasilianer leben im Südosten des Landes, 28 % im Nordosten und im Süden sind es 14,5 %. Lediglich 15,2 % verteilen sich auf den Norden und mittleren Westen von Brasilien.<sup>4</sup> Die bevölkerungsreichsten Städte sind mit 19,96 Mio. Einwohnern São Paulo, gefolgt von Rio de Janeiro (11,84 Mio.), Belo Horizonte (5,74 Mio.), Salvador da Bahia (2,9 Mio.) und Fortaleza (2,4 Mio.). Der Altersdurchschnitt in Brasilien liegt derzeit bei 29,3 Jahren (Deutschland: 44,9 Jahre).<sup>5</sup> Die durchschnittliche Lebenserwartung liegt bei 71,5 Jahren (1960: 51,2 Jahren). Zurückzuführen ist diese Entwicklung auf die grundlegende Bevölkerungsentwicklung. Neben der höheren Lebenserwartung sank gleichzeitig auch die Kindersterblichkeitsrate.<sup>6</sup> Im Zeitraum zwischen 1950 – 2011 ist die Bevölkerung rapide angestiegen. So hat sich die Einwohnerzahl knapp verdreifacht und es wird ein weiterer Anstieg auf rund 223 Mio. bis 2050 prognostiziert. Seit 2000 hat sich das Wachstum allerdings deutlich verlangsamt. Gleichzeitig stieg die Zahl der über 65-jährigen von 11 % auf ca. 14 % an und es wird davon ausgegangen, dass der Prozentsatz bis 2050 auf 39 % ansteigen wird.<sup>7</sup>

**Schwerpunktregion  
Südosten**

**Rasante  
Bevölkerungsentwicklung**

Daten aus 2011	Föderative Republik Brasilien
Fläche	8,5 Mio. km / 47 % der Fläche Lateinamerikas
Einwohner	ca. 194 Mio. Einwohner
Hauptstadt	Brasília (450.000 Einwohner)
Währung	Real (R\$)
Wechselkurs Jahresdurchschnitt	1€ = 2,327R\$   1 \$ = 1,670R\$
Bruttoinlandsprodukt	1.778 Mrd. €
Wirtschaftswachstum	2,7 %
Arbeitslosigkeit	6,0 %
Inflationsrate	6,6 %
Außenhandelsvolumen	346 Mrd. €

Volkswirtschaftlich steht das Land mit einem Bruttoinlandsprodukt (BIP) von 1.778 Mrd. € (2011) auf Platz sechs der Welt (BIP von Deutschland: 2.571 Mrd. €). Das Pro-Kopf-Einkommen lag 2011 bei ungefähr 9.045 € (Brasilien auf Platz 54 der Welt, Pro-Kopf-Einkommen in Deutschland: 31.437 €, Platz 20 der Welt).<sup>8</sup> Der überwiegende Teil der wirtschaftlichen Aktivität Brasiliens ist im Südosten mit São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais und Espirito Santos (55 % des BIP) und im Süden (17 % des BIP) anzutreffen. Knapp drei Viertel der deutschen Unternehmen,

**Sechstgrößte  
Volkswirtschaft der Welt**

die in Brasilien ansässig sind, haben ihren Sitz im Bundestaat São Paulo. Allerdings gewinnt der Nordosten aufgrund seines Bevölkerungsreichtums zunehmend an Bedeutung für die Wirtschaft.

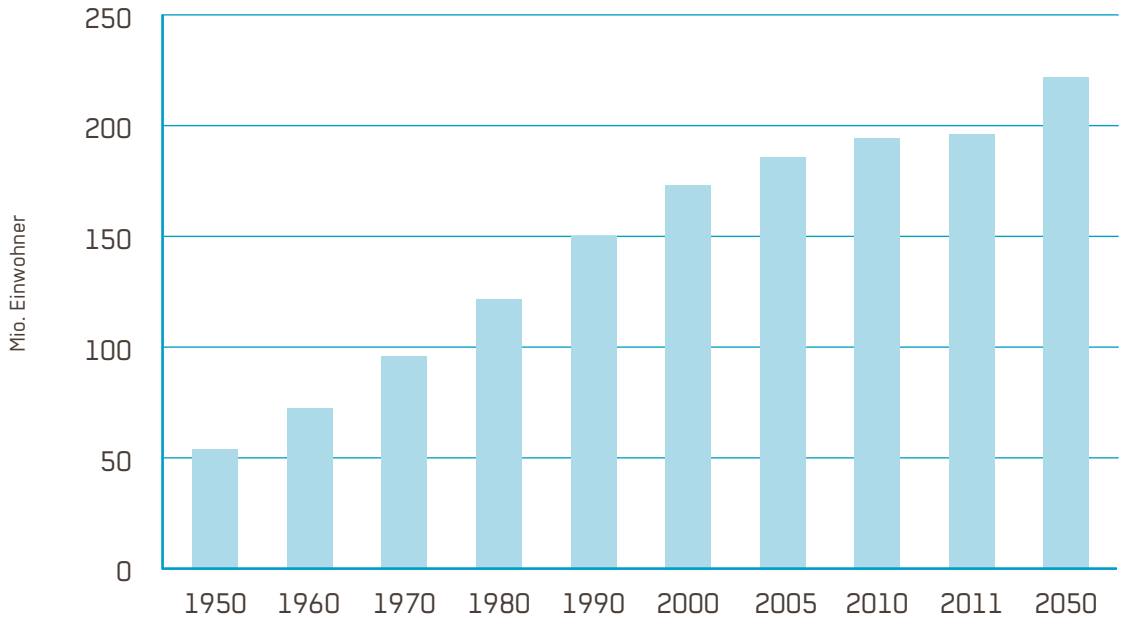


Abbildung 2: Bevölkerungsentwicklung in Brasilien 1950 – 2011 und Prognose 2050. (Quelle: data.worldbank).

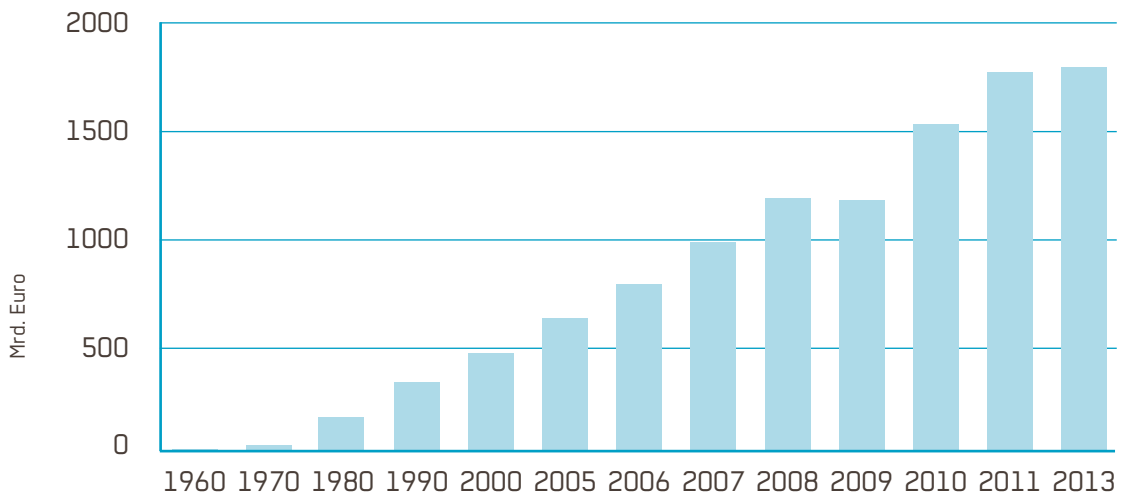


Abbildung 3: Entwicklung des BIP Brasiliens 1960 – 2011 und Prognose 2013. (Quelle: data.worldbank).

Das BIP hat sich zwischen 1960 und 2011 enorm gesteigert. Lag es 1960 bei lediglich 11 Mrd. €, waren es zu Beginn der ersten freien Präsidentschaftswahlen im Jahr 1990 bereits 332 Mrd. €. Zwischen 2000 und 2011 stieg das BIP im Durchschnitt um 22 % pro Jahr. Allerdings ist zu beachten, dass während der Weltwirtschaftskrise im Jahr 2009 ein Rückgang um 2 % zu verzeichnen war. Bei stabiler Wirtschaftslage hätte das Land einen wesentlich höheren jährlichen Zuwachs erreichen können. Speziell in den letzten acht Jahren hat das Land enorm von der internationalen Konjunktur profitiert, sei es politisch oder ökonomisch. Nicht einmal die Auswirkungen der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise konnten Brasiliens Wachstum aufhalten.

2008 lag das Wirtschaftswachstum bei knapp 5,1%, im Jahr darauf bei -2%.<sup>9</sup> Im Jahr 2010 lag das Wachstum bei ca. 7,5%. 2011 hat es einen Rückgang auf 2,7% gegeben, aber weiterhin ein positives Ergebnis.<sup>10</sup>

Brasilien ist Teil der BRICS-Staaten, der am schnellsten wachsenden Volkswirtschaften der Welt. Die Entwicklung der Mitgliedsstaaten (Brasilien, Russland, Indien, China und Südafrika) schreitet so rasant voran, dass die Länder Schätzungen zufolge im Jahr 2032 mit den G7 Staaten in Hinblick auf das Wirtschaftswachstum gleichziehen können.<sup>11</sup> Im Jahr 2010 wurde Südafrika in die Staatengemeinschaft aufgenommen (vorher: BRIC). Schaut man sich das BIP der jeweiligen Staaten an, ist China mit 52% das bedeutendste Schwellenland der Gruppe, gefolgt von Brasilien (18% des gesamten BIP der BRICS).<sup>12</sup>

**BRIC(S)**

**BRICS**

Historie	Der Begriff BRIC wurde 2001 von Jim O'Neill (Goldman Sachs Group) eingeführt. Die Erweiterung um Südafrika (BRICS) erfolgte 2010.
Mitglieder	Brasilien, Russland, Indien, China, Südafrika
Bevölkerung	2,98 Mrd. Einwohner (ca. 43% der Weltbevölkerung)
Fläche	25% der Fläche aller Länder der Welt (39,71 Mio. km <sup>2</sup> )
BIP	9964,1 Mrd. € (20% des weltweiten BIP)
Produktion	ca. 20% der Weltproduktion
Bedeutung der BRICS für Deutschland	ca. 130 Mrd. € Außenhandelsvolumen

Brasilien ist ein Land, welches nicht immer von Kontinuität geprägt war. Lange Jahre ist es durch Hyperinflationen und diverse Staatsbankrotte gekennzeichnet gewesen. Bis zum Jahr 2002 herrschte eine deutliche Unzufriedenheit in der Bevölkerung mit der bis dahin amtierenden Regierung. Erst mit der Wahl des Präsidenten Lula begann sich die Stimmung im Land zu verbessern. Die Stabilitätspolitik mit sozialem Ausgleich hat viel Zustimmung erhalten. Die daraus entstandene Zufriedenheit ist mit einer der Gründe dafür, dass die von ihm für die Nachfolge vorgesehene Kandidatin Dilma Rousseff im Oktober 2010 bei den Präsidentschaftswahlen gewählt wurde, um seine Politik weiter zu führen.

**Stabilität durch Lula**

**Außenpolitische Entwicklung**

In der Brasilianischen Außenpolitik gab es in der Vergangenheit nur wenige Sach- und Machtzwänge. In den letzten 140 Jahren ist sowohl die interne, als auch die externe Souveränität Brasiliens nie wirklich gefährdet gewesen. Mit der Zeit ergaben sich mehrere Optionen, bei denen ein außenpolitischer Wandel nicht nur umsetzbar, sondern sogar begünstigt war. Eine der Rahmenbedingungen der Außenpolitik Brasiliens ist, dass es mit keinem Land der Welt und umliegenden

**Stabile regionale Situation**

Region in einem besorgniserregenden Konflikt steht. Brasiliens Risiken und Schranken in der Außenpolitik waren daher stets wirtschaftlicher Natur. Die starke Nachfrage nach Rohstoffen aus Lateinamerika vergrößerte kontinuierlich den Handlungsspielraum des Landes. Der Antrieb für diesen Boom war in erster Linie die VR China, wodurch sich eine gute Alternative zu den bisherigen Hauptabnehmern USA und EU ergab.

### **Verbindung von Handels- und Außenpolitik**

Durch diesen regionalen wie internationalen Handlungsrahmen hat sich die Möglichkeit ergeben, einen Wandel in der Außenpolitik durchzuführen. Besonders hervorzuheben sind vier eng miteinander verknüpfte Dimensionen. Als erstes die globale Profilierung Brasiliens als Handelsmacht, dann ein außenpolitischer Gerechtigkeits- und Anti-Status-quo-Diskurs sowie eine Orientierung in Richtung Afrika, Naher Osten, Lateinamerika und die schrittweise Aufhebung der Monopolstellung des Außenministeriums.

### **Ethanol-Diplomatie**

Bislang gab es von Seiten der brasilianischen Regierung keine Bestrebungen ein handelspolitisches Profil zu bilden. Unter Lula hat sich das durch einige außenpolitische Entscheidungen geändert. Das Verhalten Brasiliens in der World Trade Organization (WTO) und Gruppe der zwanzig wichtigsten Industrie- und Schwellenländer (G20) wurde reformiert und der Ausbau der Handelsbeziehungen zu ausgewählten Staaten und Regionen sowie die offensive Ethanol-Diplomatie (Eintreten Brasiliens für die Produktion von Ethanol, trotz befürchteter Umweltschäden) voran getrieben. Damit wollte das Land unabhängiger von den bisherigen Außenhandelspartnern wie den USA und der EU werden. Allerdings verlor auch das südamerikanische Handelsbündnis Mercosur an Bedeutung.

### **Rohstoffe als wichtigste Handelsgüter**

Die Veränderungen wurden zwar von der Regierung vorangetrieben, allerdings waren sie weniger das Resultat aus den Bestrebungen der Regierung, als aus der Möglichkeit, die sich durch das enorme Wachstum Chinas und dessen Nachfrage an Rohstoffen ergab. Der Einfluss Brasiliens konnte sich nur durch den Export von Rohstoffen wesentlich erhöhen. Verarbeitete Produkte sind weiterhin auf den regionalen Markt beschränkt. Eine Ausnahme ist Bioethanol. Hier kann das Land seinen Einfluss tatsächlich ausbauen und zu einer internationalen Handelsmacht werden.<sup>13</sup>

### **Außenpolitische Ziele**

Insgesamt hat sich das Gewicht Brasiliens auf internationaler Ebene stetig erhöht. Außenpolitisch hat es die amtierende Präsidentin nicht leicht, nahtlos an die Arbeit ihres charismatischen Vorgängers anzuknüpfen. Zudem ist die Rolle Brasiliens mit Anstieg des Einflusses schwieriger geworden, da der Druck immer größer wird Verantwortung zu übernehmen. Erfahrene Akteure aus der ehemaligen Regierung sollen Dilma Rousseff helfen das Erbe ihres Vorgängers so gut wie möglich weiterzuführen.<sup>14</sup> Die derzeit wichtigsten Ziele in der Außenpolitik des Landes sind das Durchsetzen einer strengeren Regulierung im internationalen Finanzsystem im Rahmen der G20, die Erlangung eines ständigen Sitzes im Sicherheitsrat der Vereinten Nationen (UN-Sicherheitsrat) sowie die Verbesserung der Zusammenarbeit mit den südamerikanischen Anrainerstaaten und anderen Handelspartnern. Besondere Bedeutung hat dabei die EU, da diese der derzeit wichtigste Handelspartner Brasiliens ist.<sup>15</sup>



### Aktuelle wirtschaftliche Lage

Die Wirtschafts- und Finanzkrise hat Brasilien gut überstanden, da die richtigen fiskalpolitischen Maßnahmen, wie z. B. Steuervergünstigungen und Kreditbereitschaft, ergriffen wurden. Durch staatliche Umverteilungsprogramme konnte der Binnenmarkt im Jahr 2010 belebt werden, da viele Brasilianer finanzielle Vorteile erlangten. Die soziale Ungleichheit wurde verringert, wobei aber immer noch 15 % der Bevölkerung in Armut leben.

**Stabiles  
Wirtschaftswachstum**

Aufgrund des enormen Wirtschaftswachstums 2010 von fast 8 % des BIP, konnte die Stagnation von 2009 ohne Probleme wieder aufgeholt werden. Allerdings wurde das Wachstum durch die starke Binnennachfrage hervorgerufen, die in erster Linie aus fiskalischen Maßnahmen resultierte. Nach einer verhaltenen Investitionsbereitschaft im Jahr 2009 war das Vertrauen 2010 wiedergekehrt und der Anteil an ausländischen Investitionen hat sich von 15,8 % auf 17,9 % erhöht. Neben der Investitionsdynamik hat die Arbeitslosigkeit einen historischen Tiefstand erreicht. Außerdem sind die internationalen Devisenreserven während der Krise auf knapp 215 Mrd. € angestiegen.<sup>16</sup>

**Wachstum vs.  
Sozialer Ausgleich**

Auch nach der Präsidentschaftswahl Ende 2010 hat man das Ziel einer Balance zwischen Wachstum und sozialem Ausgleich nicht vergessen. Hierfür arbeitet die Regierung eng mit der Zentralbank zusammen. 2011 lag das Wirtschaftswachstum bei ungefähr 3 %. Um dem Wachstumsrückgang entgegenzuwirken, versucht die Regierung seit Anfang 2012 verstärkt Konjunkturimpulse zu schaffen. Ein weiterer Wachstumsschub und Garant für wirtschaftliche Stabilität wird durch die FIFA Fussball-Weltmeisterschaft 2014, die olympischen Sommerspiele 2016 und die Erschließung der 2008 gefundenen Rohöl- und Erdgasvorkommen erwartet. Neben der Senkung des Leitzinses auf 11 % ist Ende 2011 ein Konjunkturprogramm auf den Weg gebracht worden. Dieses umfasst ein Gesamtvolumen von 3,5 Mrd. € und beinhaltet z. B. den Wegfall der Kapitalverkehrssteuer auf Aktienkäufe, die Senkung der Steuer auf Kredite und den Steuerwegfall oder die Steuerreduzierung bei Haushaltsgeräten und Lebensmitteln.<sup>17</sup>

Strikte Inflationsbekämpfung durch eine faktisch unabhängige Zentralbank, strenge Finanzmarktregeln, internationale Entschuldung, der gezielte Aufbau von global agierenden Unternehmen in Bereichen mit strategischem Standortvorteil sowie Branchenförderprogramme und die Stärkung des Binnenmarktes durch die Unterstützung der ärmeren Bevölkerung sind die Stützpfeiler um einen soliden Wirtschaftsraum bieten zu können. Ein Großteil der Fachleute ist überzeugt davon, dass Brasilien diese Bedingungen geschaffen hat. Die Anfälligkeit gegen externe Negativeinflüsse ist wesentlich geringer als früher. Das führt dazu, dass sich internationale Investoren angezogen fühlen. Zudem konnte Brasilien seine Schulden beim IWF und beim Pariser Club vorzeitig tilgen und ist mittlerweile zu einem Gläubigerland geworden.

**Rolle der Zentralbank**

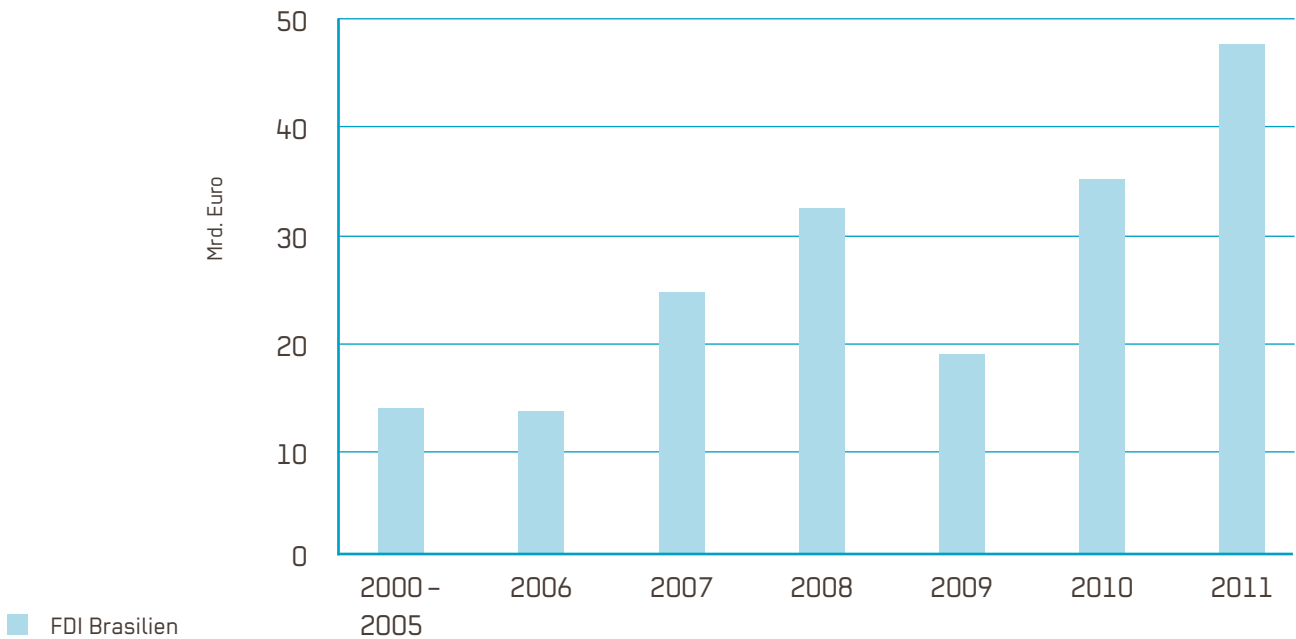


Abbildung 4: Entwicklung ausländischer Direktinvestitionen in Brasilien. (Quelle: Vereinte Nationen).

Die Außenhandelsbilanz Brasiliens für 2011 war positiv. Es konnte ein Überschuss von 21,3 Mrd. € erzielt werden.

### Rohstoffe treiben Wachstum

#### Stärken und Schwächen des Standortes

Brasilien ist in den letzten Jahren zu einer der größten Volkswirtschaften der Welt herangewachsen. Ein wesentlicher Aspekt der dazu geführt hat, ist der enorme Reichtum an natürlichen Ressourcen. Brasilien ist inzwischen einer der führenden Produzenten für landwirtschaftliche Erzeugnisse und kann auf genügend Reserven zurückgreifen, um den Agrarsektor sukzessive auszubauen. Die günstigen klimatischen Bedingungen und die daraus resultierende Fruchtbarkeit wirken sich dabei positiv aus. Für diverse Rohstoffe ist Brasilien der wichtigste Lieferant weltweit. Hierzu zählen z. B. Fleisch (Kühlware), Fruchtsäfte, Soja und Zucker.

Aber auch auf große Vorkommen von Kupfer, Gold, Uran, Erdöl, Erdgas, Eisenerz, Nickel „und vermutlich auch seltene Erden“<sup>18</sup> kann das Land zurückgreifen. Es besteht somit eine sehr niedrige Abhängigkeit von anderen Ländern, da fast alle Rohstoffe aus eigenen Vorkommen gewonnen werden können. Die Hälfte der benötigten Energie kann aus erneuerbaren Ressourcen gewonnen werden. Strom wird fast ausschließlich aus Wasserkraft generiert. Aber auch die Bedingungen für Solarenergie, Windkraft und die Nutzung von Biomasse sind optimal. So ergibt es sich, dass Brasilien schon lange auf die Nutzung von Biokraftstoffen setzt und viele neue Pkw mit Ethanol betankt werden.

### Schwächen im Investitionsklima

Jedoch wird das unternehmerische Umfeld von der Weltbank als nicht besonders gut bewertet. Das Land kommt im „Doing Business Report 2011“ nur auf Platz 127 von 183. Ausschlaggebend für das Urteil sind das undurchsichtige Steuersystem, die Formalitäten bei der Unternehmensgründung und die überdurchschnittlich hohen Logistikkosten. Diese Aussage wird von ansässigen Unternehmen bestätigt, die über ein zu hohes Maß an Bürokratie und eine unzureichende Transport-



infrastruktur in den Häfen klagen. Weitere Probleme sind der Fachkräftemangel und die Kriminalität in den Großstädten.

Stärken	Schwächen
Flexibilität im Außenhandel	Logistikmängel (besonders Häfen)
Stabilitätspolitik	Transport hauptsächlich nur über Straße möglich
Strenge Finanzmarktregeln	Schleppende Bürokratie
Solides Bankensystem	Hohe Steuern
Rohstoff- und Agrarreichtum	Langsame Umsetzung von öffentlichen Infrastrukturprogrammen
Zusätzliche Agrarflächen	Fachkräftemangel
ca. 50 % der Energie aus erneuerbaren Quellen	Niedrige Arbeitsproduktivität
Starker Binnenmarkt	Geringe Wertschöpfung in den Exportsektoren
Investitionssicherheit	
Stabile Demokratie	
Chancen	Risiken
Wachsende Gesellschaft / Binnenmarkt	Inflation
Neue Mittelschicht mit Nachholbedarf bei Konsum	Nachfrageausfälle auf Weltmarkt
Anhaltende Nachfrage nach Rohstoffen	Abhängigkeit von Rohstoffpreisen
Hoher Zufluss von Auslandskapital	Anfällige Stromübertragungsleitungen
Infrastrukturausbau	Verschuldung der privaten Haushalte
Förderprogramme für Bauwirtschaft	Starke Importzunahme und drohende Deindustrialisierung
FIFA Fussball-Weltmeisterschaft 2014 und Olympische Spiele 2016	Kriminalität
Steigendes Umweltbewusstsein, eröffnet neue Märkte	Schwarzmarkt
Staatliche Förderung der Offshore-Erdölreserven	

Abbildung 5: SWOT-Analyse Brasilien.

# 3. Außenhandel Brasilien

**Deutschland  
viertwichtigster  
Handelspartner**

## Außenhandelsstruktur

Die wichtigsten Handelspartner im Export Brasiliens 2011 waren die VR China mit 31,8 Mrd. €, USA mit 18,59 Mrd. € und Argentinien mit 16,3 Mrd. €, gefolgt von den Niederlanden, Japan und auf Platz 6 die Bundesrepublik Deutschland. 24,55 Mrd. € der Importe entfallen auf die USA, gefolgt von der VR China mit 23,55 Mrd. €, Argentinien, Deutschland und Südkorea. Bei der Betrachtung des bilateralen Handels zwischen Brasilien und Deutschland, wird es deutlich, dass dieses 2011 gegenüber dem Vorjahr zugenommen hat. Das Exportvolumen 2011 betrug 11,17 Mrd. €, importiert wurden Waren im Wert von 11,20 Mrd. €. Im Jahr 2011 betrug das Handelsvolumen mit der EU 74,6 Mrd. €.<sup>19</sup>

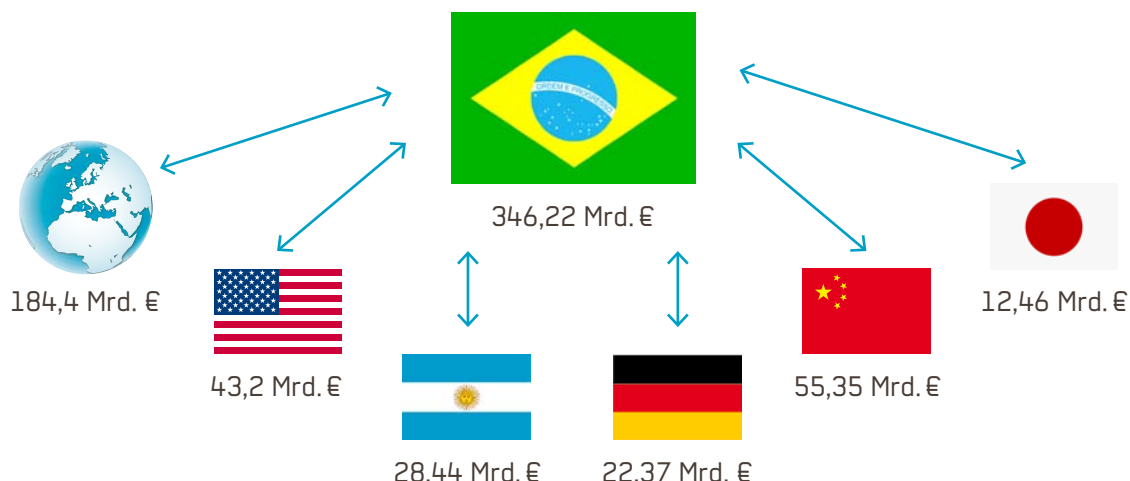


Abbildung 6: Wichtigste Handelspartner Brasiliens 2011, Im- und Export.

**Handelsbeziehungen mit  
der Europäischen Union**

## Seeseitige Handelbeziehungen

Im Zeitraum 2005 – 2011 hat sich das seeseitige Handelsvolumen zwischen der EU und Brasilien mehr als verdoppelt. Die weltweite Wirtschafts- und Finanzkrise war ein entscheidender Faktor dafür, dass sowohl die Importe (-30 %) als auch die Exporte (-20 %) im Jahr 2009 erheblich zurückgegangen sind. Allerdings lagen die Importe 2010 bereits fast wieder auf Vorkrisenniveau mit 27,7 Mio. € (2008: 28,8 Mio. €) und die Exporte waren sogar deutlich über dem Volumen vor der Krise. Insgesamt lag das Exportvolumen 2010 bei 21,6 Mio. € (2008: 17,9 Mio. €). Der Seeverkehr nimmt einen enormen Stellenwert im Außenhandel zwischen der EU und Brasilien ein. Rund 78 % des gesamten Handelsvolumens wird auf dem Seeweg transportiert.

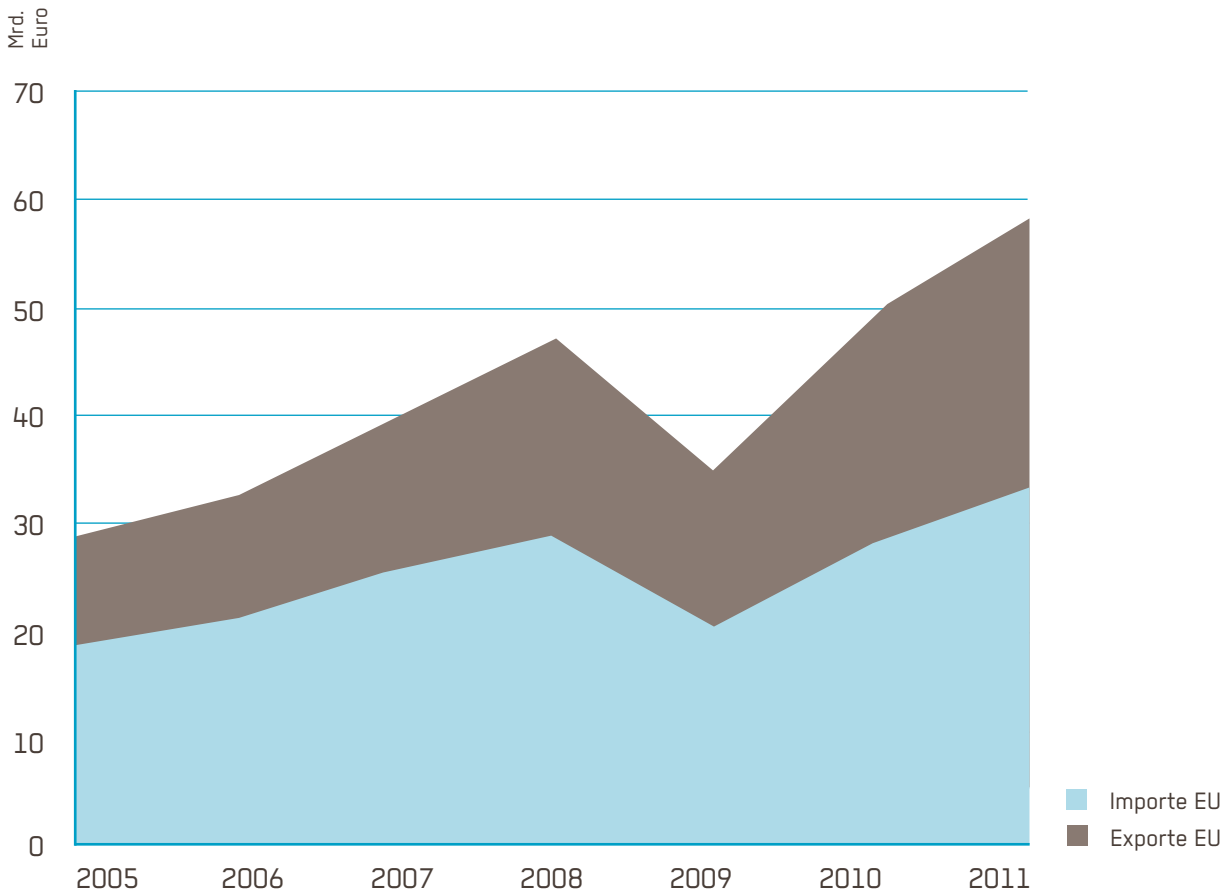


Abbildung 7: Seeseitige Importe und Exporte der Europäischen Union mit Brasilien 2005 – 2011 (in Mrd. Euro).

Der Grund für den starken Anstieg des Exports für den seeseitigen Handel aus der EU waren vor allem die eingeleiteten Konjunkturmaßnahmen der brasilianischen Regierung zur Unterstützung der heimischen Wirtschaft. Diese haben nicht nur Auswirkungen auf die Industrie des Landes gehabt, sondern auch auf den Binnenmarkt Brasiliens. Die Maßnahmen bewirkten, dass ein großer Teil der Menschen aus den unteren Einkommensschichten in die Mittelschicht aufstieg und finanziell besser gestellt wurde. Dadurch konnte die Konsumbereitschaft der brasilianischen Bevölkerung stimuliert werden. Die wichtigsten drei Handelspartner in der EU für Brasilien sind Deutschland, die Niederlande und Italien. Sie machen rund 31,44 Mrd. € (54 %) des gesamten seeseitigen Außenhandels der EU aus. Die übrigen 26,89 Mrd. € verteilen sich auf die anderen 24 EU Staaten, wobei Spanien, Frankreich, Großbritannien und Belgien den größten Teil ausmachen. Deutschland ist das einzige Land, das einen höheren Umsatz beim Export als beim Import verzeichnen kann, da es sich bei den auszuführenden Waren überwiegend um hochwertige Güter (chemische Erzeugnisse, Maschinen, u. a.) handelt. Auf der anderen Seite importiert Deutschland zu knapp 80 % Massengüter (vor allem Eisenerze). Deutschland importierte 2011 Waren im Wert von 5,89 Mrd. € und erzielte beim Export nach Brasilien einen Umsatz von 8,08 Mrd. €.

**Starker Exportanstieg**

**Deutschland, Niederlande und Italien sind wichtigste EU-Länder**

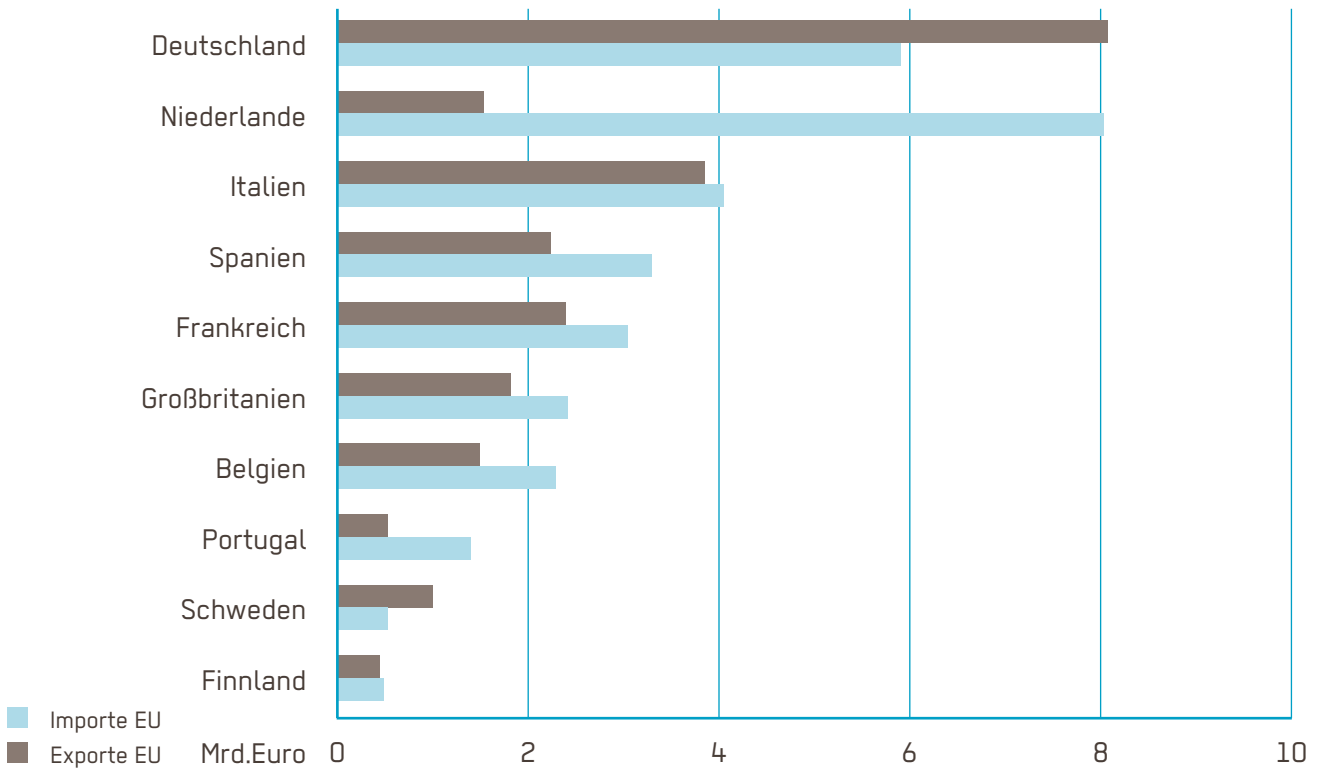


Abbildung 8: Wichtigste Handelspartner der EU für Brasilien im seeseitigen Außenhandel 2011 (in Mrd. Euro).

**Importüberschuss  
EU – Brasilien**

Alle anderen Länder haben einen höheren Anteil an Importen. Besonders stark ist dies bei den Niederlanden zu erkennen. Das Land importierte Waren aus Brasilien im Wert von 8,04 Mrd. €, wogegen sich der Export lediglich auf 1,55 Mrd. € belief. Eine mögliche Erklärung könnte sein, dass die Niederlande eine Handelsnation sind und nur über wenige produzierende Unternehmen verfügen, die international agieren. Schaut man sich die Exporte der EU nach Brasilien zwischen 2005 und 2011 in Tonnen an, so ist ein leichter Anstieg von durchschnittlich 0,4 Mio. t zu erkennen. Lediglich im Jahr 2009 ist ein minimaler Rückgang um 0,2 Mio. t (2008: 7,7 Mio. t) zu verzeichnen. Zu begründen ist das, wie bereits erwähnt, mit der international schlechten konjunkturellen Situation. 2010 konnte der Absatz in Richtung Brasilien jedoch wieder um 53 % (+ 4 Mio. t) gesteigert werden.

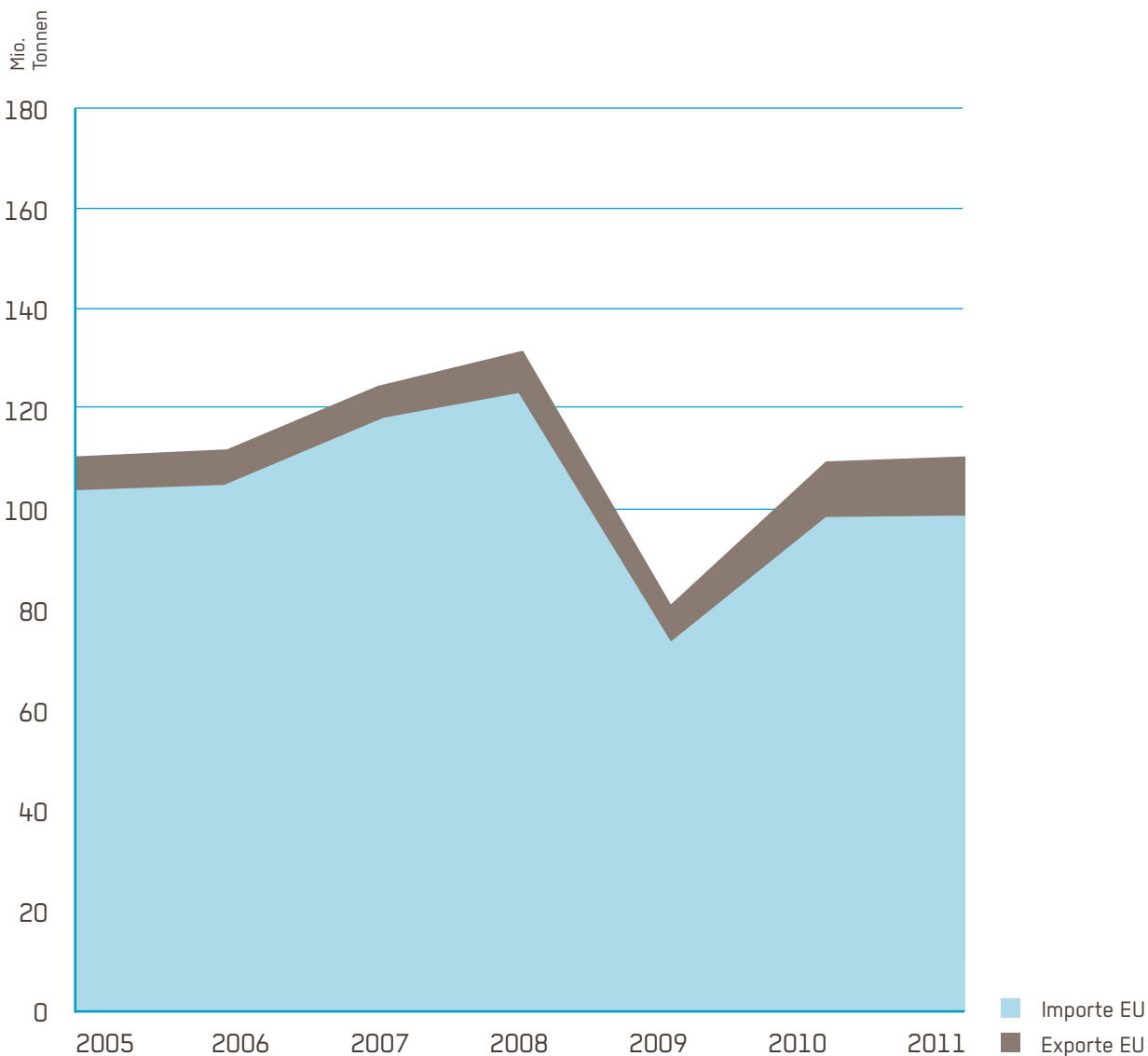


Abbildung 9: Seeseitige Importe und Exporte der EU mit Brasilien 2005 – 2011 (in Mio. Tonnen).

Bei den Importen ist zu beobachten, dass die Mengen von 2005 (103,7 Mio. t) bis zum Krisenbeginn im Jahr 2008 (123,7 Mio. t) um 20 Mio. t gestiegen sind. 2009 kam es zu einem erheblichen Einbruch und das Vorkrisenniveau konnte bis jetzt noch nicht wieder erreicht werden. Der Grund warum sich die wirtschaftliche Situation im Import so extrem widerspiegelt, liegt in den eingeführten Güterarten. Im Import handelt es sich überwiegend um Massengüter (z. B. Eisenerze, Futtermittel), wogegen im Export chemische Erzeugnisse, Maschinen und Kfz sowie Kfz-Teile bezogen werden. Die Entwicklung zeigt, dass die konjunkturelle Lage Brasiliens in den vergangenen sieben Jahren insgesamt stabiler war als die der EU.

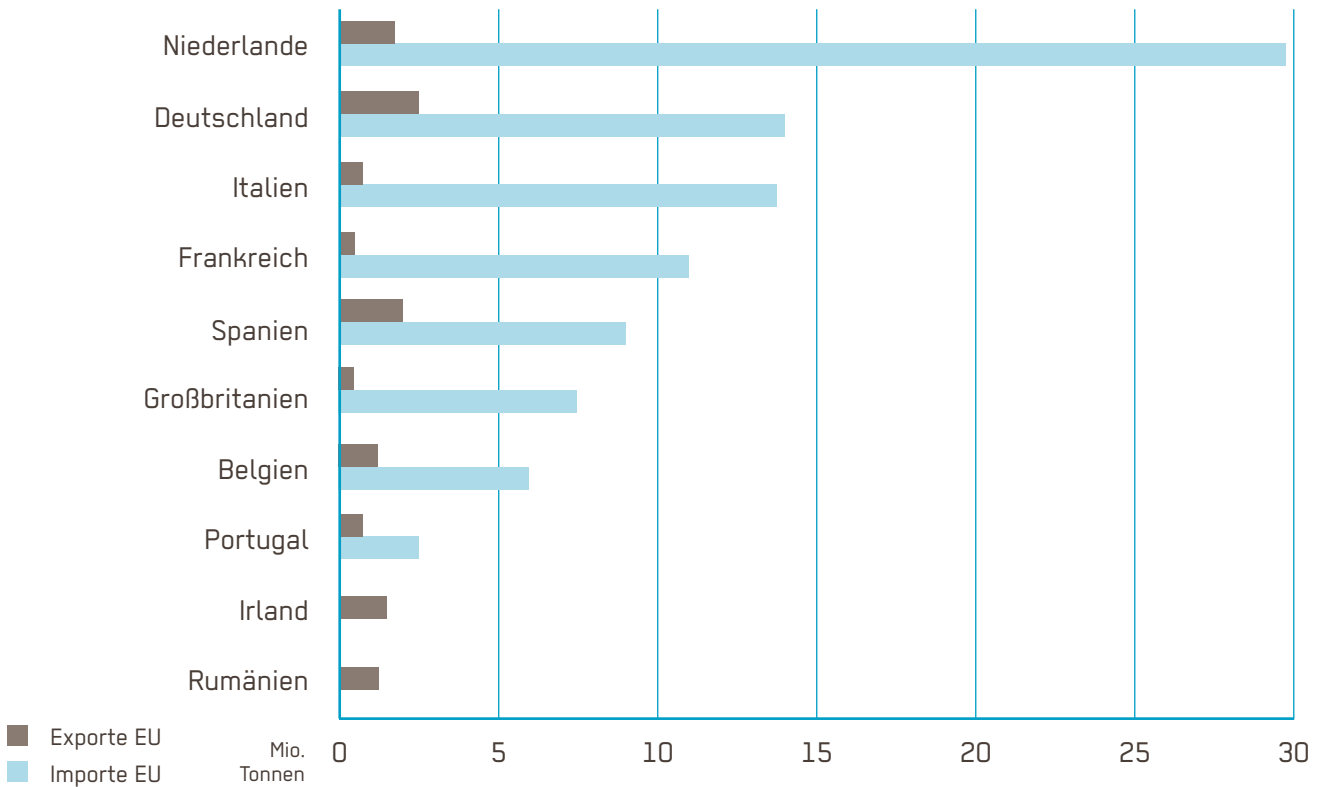


Abbildung 10: Wichtigste Handelspartner der EU für Brasilien im seeseitigen Außenhandel 2011 (in Mio. Tonnen).

Die Niederlande, Deutschland und Italien generieren nicht nur den größten Teil des Umsatzes, sondern sind gleichzeitig auch am volumenstärksten. Unterschiede gibt es jedoch in der Rangfolge. Die Niederlande sind in Bezug auf das Volumen der wichtigste europäische Handelspartner für Brasilien. Verstärkend kommt hinzu, dass die Niederlande fast ausschließlich Waren importieren (29,9 Mio. t). Das Land bezieht mehr Waren als Deutschland (13,53 Mio. t) und Italien (13,52 Mio. t) zusammen genommen. Hier zeigt sich auch die Bedeutung des Rotterdamer Hafens, über den große Mengen Massengüter (z. B. Eisenerze für die deutsche Stahlindustrie) aus Brasilien importiert werden.

**Handelsbeziehungen mit der Bundesrepublik Deutschland**

**Wichtigster Handelspartner Deutschlands in Lateinamerika**

**Konjunkturprogramme in Brasilien stützen deutschen Export**

Die bilateralen Handelsbeziehungen sind sowohl für Deutschland als auch für Brasilien von großer Bedeutung. Brasilien ist schon seit längerem der wichtigste Handelspartner Deutschlands in Lateinamerika. Zwischen 1998 (8,4 Mrd. €) und 2008 (18 Mrd. €) hat sich das gesamte Handelsvolumen mehr als verdoppelt. Positiv zu bewerten ist, dass die Kündigung des Doppelbesteuerungsabkommens (DBA) im April 2005 (Abkommen zur Vermeidung einer Doppelbesteuerung), keine merkbaren Auswirkungen auf die Handelsbeziehungen beider Länder hatte.<sup>20</sup>

Neben dem kontinuierlichen Anstieg des seeseitigen Handelsvolumens (gemessen in Euro) im Zeitraum 2005 bis 2008 ist ein relativ ausgeglichenes Verhältnis zwischen Importen und Exporten zu erkennen. Deutschland importierte allerdings etwas mehr Waren aus Brasilien, als dass es exportierte. Im Jahr 2009 kam es auch bei Deutschland zu einem erheblichen Rückgang, wobei der Import etwas stärker betroffen war. Die Konjunkturprogramme der brasilianischen Regierung zur Stärkung der heimischen Wirtschaft und die anhaltend schwache Nachfrage

von brasilianischen Produkten in Deutschland haben im Jahr 2010 zu einer Verschiebung des Verhältnisses zwischen Import und Export geführt. Während die Importe lediglich auf 5,13 Mrd. € (2009: 4,36 Mrd. €) anstiegen, konnte im Export mit 7,3 Mrd. € (2009: 5,2 Mrd. €) ein deutliches Plus erzielt werden. 2011 wurden die Umsätze weiter gesteigert auf 8,08 Mrd. €. 2010 lag der deutsche Export im Gegensatz zum Import schon wieder deutlich über dem Vorkrisenniveau.

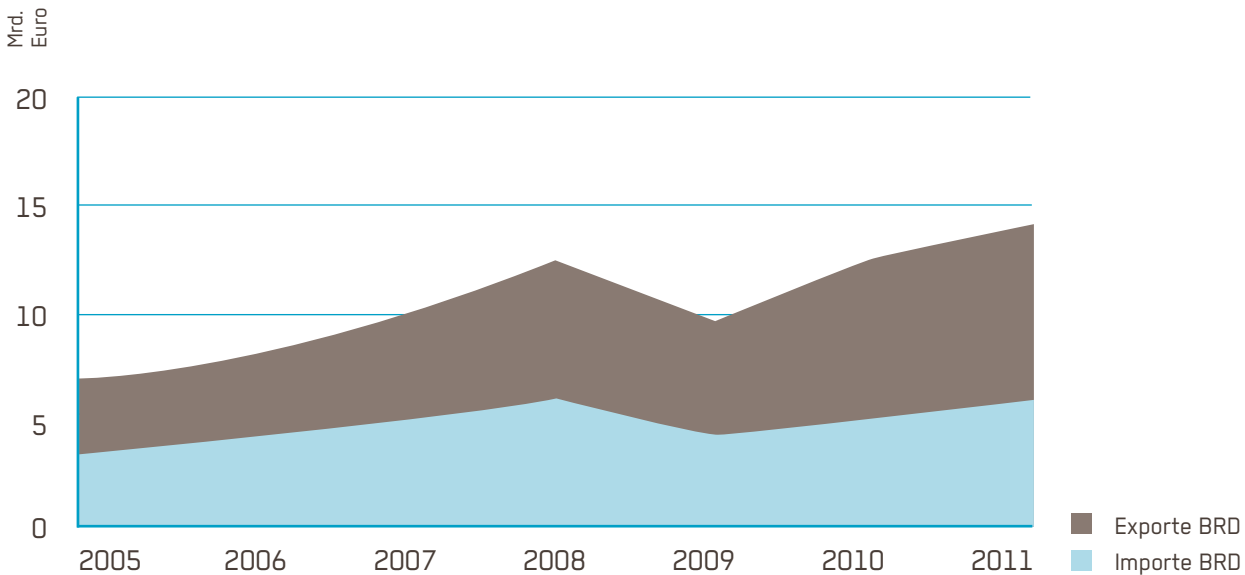


Abbildung 11: Seeseitige Importe und Exporte der BRD mit Brasilien 2005 – 2011 (in Mrd. Euro).

Betrachtet man die Importe und Exporte Deutschlands mit Brasilien (gemessen in Tonnen), ist ähnlich wie bei der EU ein enormes Ungleichgewicht zwischen Import- und Exportvolumen zu erkennen. Die Erklärung liegt ebenfalls in den gehandelten Güterarten. Durch den sehr hohen Anteil an Massengütern (vor allem Eisenerze) im Import lässt sich nachvollziehen, warum es solch einen extremen Einbruch im Jahr 2009 gegeben hat. Das Importvolumen schrumpfte um rund 42 % auf 9,89 Mrd. € (2008: 16,81 Mrd. €). Der Export im Vergleich dazu blieb nahezu unverändert und konnte sich 2010 um knapp 26 % steigern auf 2,48 Mrd. € (2009: 1,97 Mrd. €). 2011 lag das Wachstum bei 5,2 % (Exportvolumen: 2,61 Mrd. €).

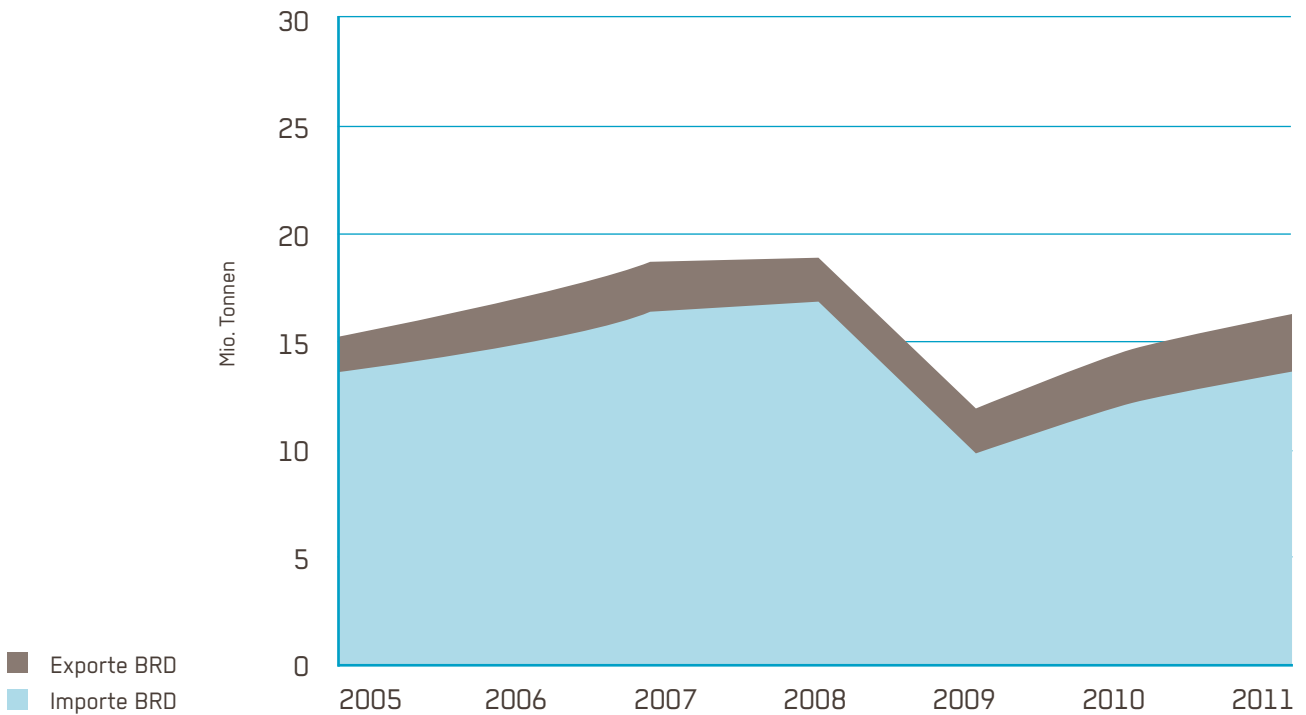


Abbildung 12: Seeseitige Importe und Exporte der BRD mit Brasilien 2005 – 2011 (in Mio. Tonnen).

**Export: Chemische Produkte und Düngemittel**

Bei der genaueren Betrachtung des Exports und der wichtigsten Gütergruppen ist zu erkennen, dass die chemischen Erzeugnisse eine besondere Bedeutung für den deutschen Export haben. Mit knapp 64 % (1,73 Mio. t) des seeseitigen Exports Richtung Brasilien ist dies die wichtigste Gütergruppe für Deutschland. Im Vergleich zu 2010 (1,53 Mio. t) konnte das Volumen 2011 noch einmal um 9,3 % erhöht werden. Speziell Stickstoffverbindungen und Düngemittel (2011: knapp 60 %) werden in Brasilien nachgefragt. Weitere wichtige Gütergruppen 2011 waren Maschinen (0,2 Mio. t), Kfz (0,17 Mio. t), Papier und Pappe (0,16 Mio. t) sowie Metalle (0,13 Mio. t) und Metallerzeugnisse (0,05 Mio. t). Um die bilateralen Wirtschaftsbeziehungen weiter zu festigen, finden jedes Jahr die deutsch-brasilianischen Wirtschaftstage statt. Organisiert werden diese vom BDI und dem Brasilianischen Industrieverband (CNI). Nachdem die 30. Wirtschaftstage im Juli 2012 in Frankfurt stattgefunden haben, wird das nächste Aufeinandertreffen 2013 in São Paulo organisiert werden.<sup>21</sup>



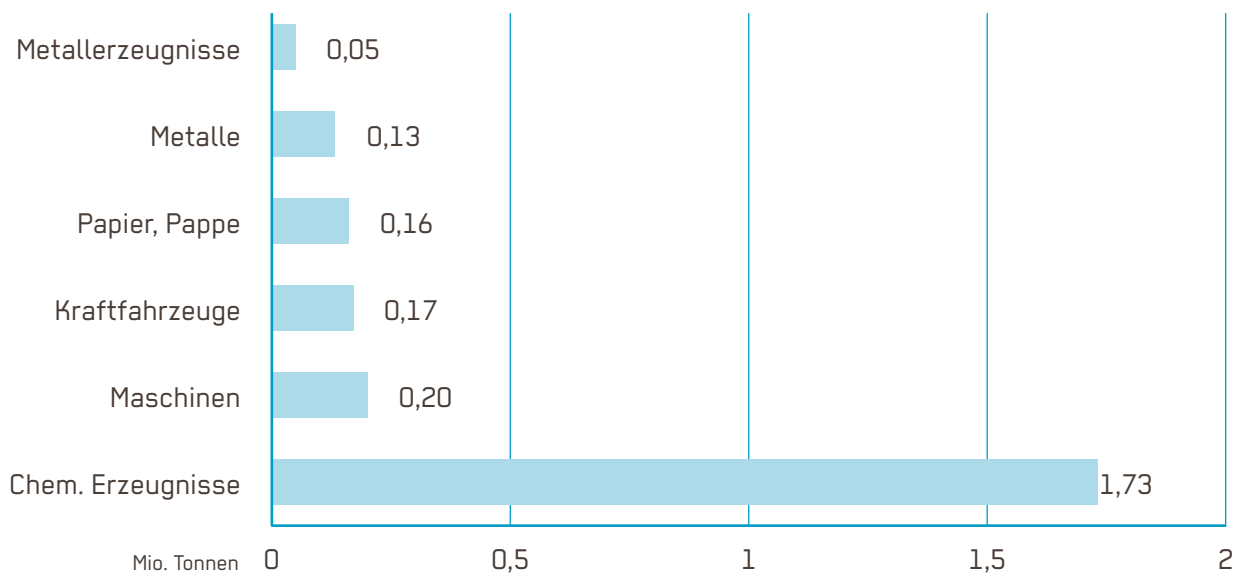


Abbildung 13: Wichtigste Export-Gütergruppen der BRD 2011 (in Mio. Tonnen).

Deutschland hat einen enormen Bedarf an Erzen. 2011 wurden rund 24 Mio. t Erze aus Brasilien eingeführt. Im Vergleich zu 2010 (23,7 Mio. t) ist das ein Wachstum von 1,1%. Damit handelt es sich aktuell bei 77% der aus Brasilien importierten Waren um Erze. Fraglich ist allerdings, wie sich die Nachfrage nach Erzen in den kommenden Jahren entwickeln wird. Neben Erzen werden außerdem noch landwirtschaftliche Erzeugnisse (2,3 Mio. t), Nahrungsmittel (2,1 Mio. t), Metalle (1,1 Mio. t), Papier und Pappe (1 Mio. t) sowie Erdöl und Erdgas (0,4 Mio. t) importiert. Die restlichen 0,7 Mio. t entfallen auf diverse Güterarten, die lediglich in kleineren Mengen nachgefragt werden.

**Import: Erze**

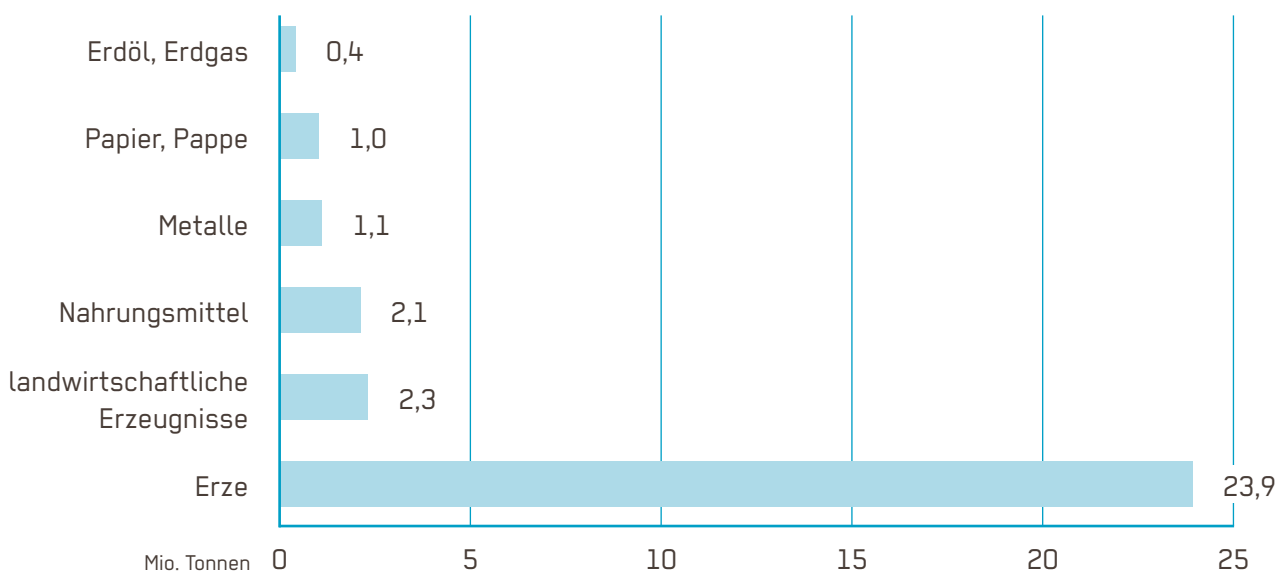


Abbildung 14: Wichtigste Import-Gütergruppen der BRD 2011 (in Mio. Tonnen).

Bei der Betrachtung der feiner unterteilten Güterarten zeigt sich, dass es sich bei den wichtigsten Importgütern um Eisenerze, Sojabohnen und Sojaprodukte, Kaffeebohnen und Kaffeeprodukte, KFZ-Teile, Maschinen, Zivilflugzeuge (Embraer), Fleisch, Kupfer und Rohöl handelt.

Handelsbeziehungen über die Häfen der Nordrange

Als Nordrange Häfen bezeichnet man die Seehäfen Antwerpen, Rotterdam, Bremerhaven und Hamburg, die zusammen ca. 80 % des europäischen Containerverkehrs mit Brasilien abfertigen (Angaben über Verkehre in Tonnen liegen nicht vollständig vor).

Insgesamt ist das seeseitige Import- und Exportaufkommen der Nordrange Häfen zwischen 2005 und 2011 jährlich gestiegen. Wurden 2005 noch 363.950 TEU importiert und 310.623 exportiert waren es 2007 bereits 435.064 TEU Importe und 467.299 TEU Exporte. Das bis dahin höchste Importaufkommen wurde 2008 (492.150 TEU) erzielt, konnte 2011 (517.953 TEU) allerdings weit übertroffen werden. Zwischen 2008 und 2009 stagnierte der Import, wohingegen im Export ein enormer Einbruch zu verzeichnen war. Die anhaltend schlechte Wirtschaftslage in der EU führte 2010 zu einem Rückgang im Import auf 461.397 TEU, während die Exporte durch die gestiegene Nachfrage auf dem brasilianischen Markt ein Volumen von 448.659 TEU erreichten. 2011 wurden knapp 61.000 TEU mehr importiert als exportiert. Außer in Rotterdam ist das Exportaufkommen 2011 etwas stärker ausgeprägt als der Import.

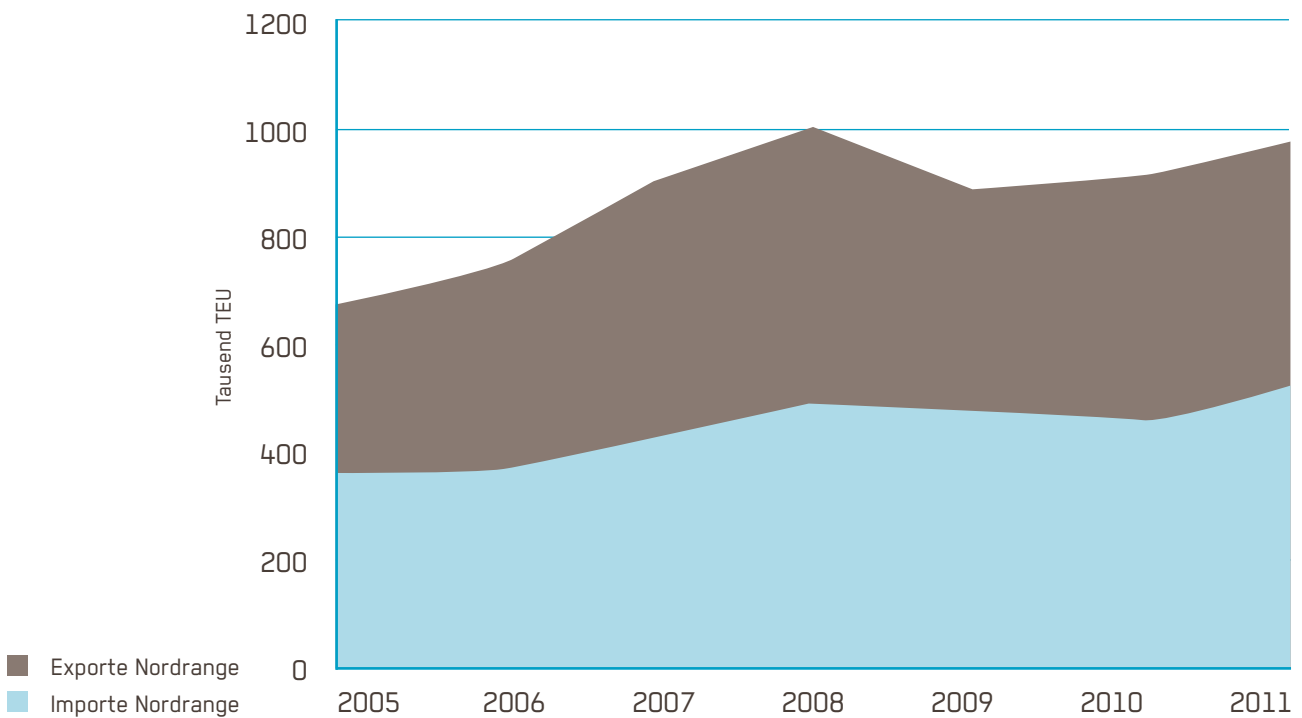


Abbildung 15: Seeseitige Importe und Exporte über die Häfen der Nordrange 2005 – 2011 (in 1.000 TEU).

Über Rotterdam wurden lediglich 59.570 TEU exportiert. Im Gegensatz dazu lag das Volumen in Antwerpen bei 189.678 TEU, im Hamburger Hafen bei rund 129.564 TEU und in den Bremischen Häfen, obwohl sie mit Rotterdam bezüglich der Größe in keinem Verhältnis stehen, bei 78.468 TEU. Importiert wurden über Rotterdam allerdings 172.292 TEU. Über Antwerpen waren es 186.427 TEU, Hamburger Hafen 101.419 TEU und über die Bremischen Häfen 57.620 TEU.

**Hafen Rotterdam**

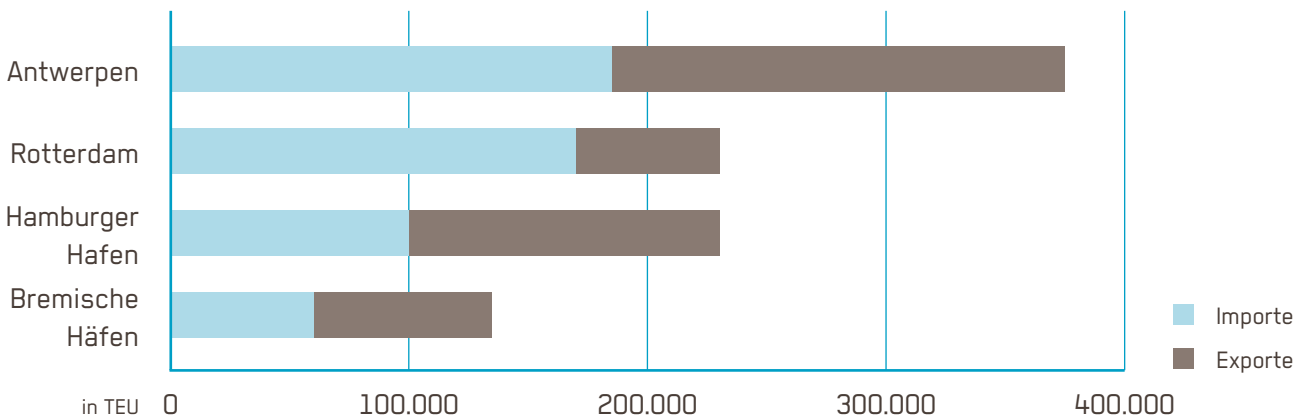


Abbildung 16: Übersicht Import- und Exportaufkommen der Nordrangehäfen 2011 in TEU (Fahrgebiet Brasilien).

Die Bremischen Häfen konnten seit 1995 ein kontinuierliches Wachstum verzeichnen. Zwar bilden sie 2011 das Schlusslicht bei der Betrachtung der Nordrange Häfen, jedoch konnte im Schnitt ein Wachstum von 28 % pro Jahr erzielt werden. Rotterdam und der Hamburger Hafen hingegen stehen im direkten Wettbewerb zueinander. Bis 2008 konnte sich der Hamburger Hafen gegenüber Rotterdam auf Platz 2 behaupten. Zwischen 2008 und 2010 veränderte sich die Situation zum Nachteil des Hamburger Hafens. Eine mögliche Erklärung dafür könnten die Preisunterschiede bei den Hafenkosten gewesen sein. Die Umschlagsvolumen der beiden Häfen verliefen nach 2009 gegensätzlich. Während das Volumen für das Fahrgebiet Brasilien in Rotterdam stagnierte, nahm es beim Hamburger Hafen zu. 2011 lagen die beiden Häfen gleichauf.

**Bremische Häfen**

Seit dem Jahr 2005 liegt Antwerpen vor seinen Konkurrenten im Containerverkehr mit Brasilien an Platz 1. Zunächst nur mit leichtem Vorsprung, allerdings erhöhte die Reederei MSC 2007 deutlich ihre Kapazitäten bei ihrem Europa-Südamerika-Dienst (SAEC 1) um 30 %. 2008 kam es zu einer erneuten Aufstockung und der zweite Liniendienst (SAEC 2) startete. Besonders stark profitiert hat Antwerpen von den Erweiterungsmaßnahmen, aber auch die Bremischen Häfen. Der Grund dafür liegt darin, dass die Reederei am MSC Home Terminal in Antwerpen und am MSC Gate in Bremerhaven zu 50 % beteiligt ist. Hamburg kam erst 2008 auf die Rotation des SAEC 1.

**Hafen Antwerpen**

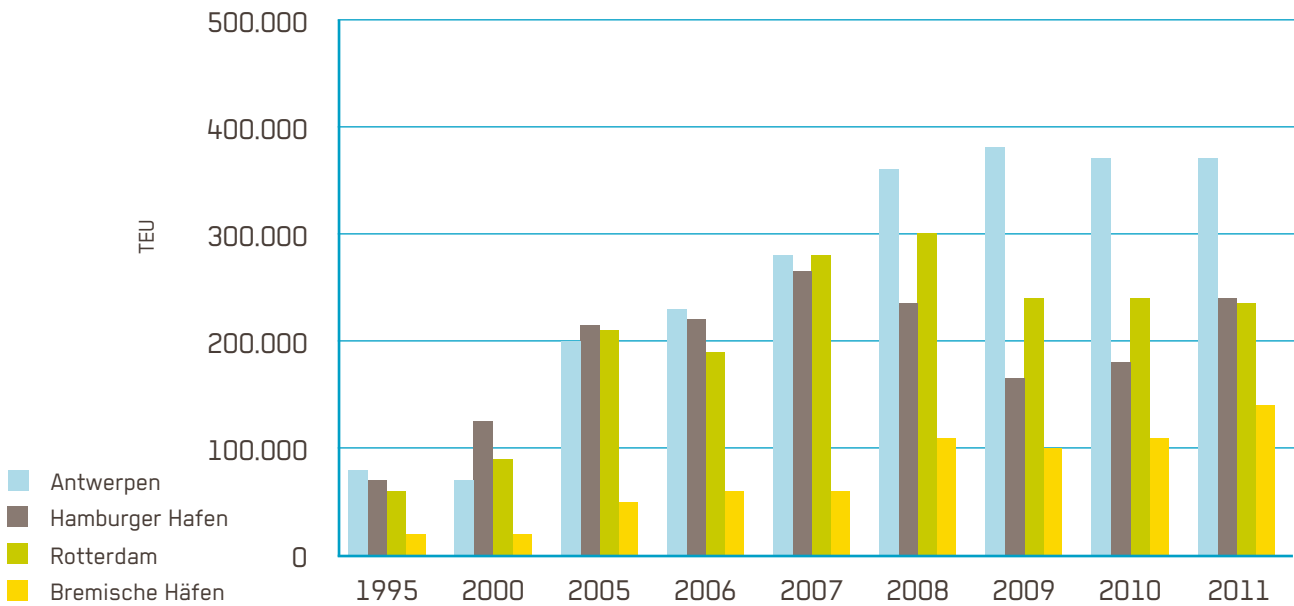


Abbildung 17: Vergleich des Umschlagsvolumens der Nordrangehäfen 1995 – 2011 in TEU (Fahrgebiet Brasilien).

**Liniendienste zwischen Brasilien und den Nordrange-Häfen**

Zwischen den Häfen der Nordrange und Brasilien verkehren aktuell sechs Liniendienste. Davon laufen vier Hamburg, drei Bremerhaven sowie je fünf Rotterdam, Antwerpen und Le Havre an. In Brasilien werden über ein Dutzend Häfen bedient, u. a. Santos, Rio Grande, Rio de Janeiro, Navegantes, Paranagua und Itapoa. Dabei werden 43 Containerschiffe mit Stellplatzkapazitäten zwischen 850 (Grimaldi-ConRo) und 8.700 TEU eingesetzt. Die Gesamtkapazität der eingesetzten Schiffe beträgt 202.000 TEU. Im Durchschnitt tragen die Schiffseinheiten somit 4.700 TEU.

**Schiffgrößenentwicklung im Containerverkehr nach Brasilien**

In den vergangenen Jahren ist die Größe der Containerschiffe beständig gestiegen. Dies kann beispielhaft an den Schiffsgenerationen der Reederei Hamburg Süd aufgezeigt werden. Die Größe der von Hamburg Süd eingesetzten Schiffe stieg von zunächst 2.800 TEU über 4.400 TEU auf 5.900 TEU an. Seit Ende 2011 gehören die Schiffe der sogenannten SANTA-Klasse (7.200 TEU) zu den größten Einheiten im Verkehr zwischen Hamburg und Brasilien. Noch ausstehende Ablieferungen dieses Schiffdesigns wurden sogar auf 7.800 TEU aufgestockt. In 2013 und 2014 erhält Hamburg Süd zehn Einheiten zwischen 9.600 und 9.800 TEU (neue CAP SAN-Klasse). Der Anteil der Anschlüsse für Kühlcontainer (reefer plugs) ist dabei sogar überproportional gewachsen. Während auf Schiffen der CAP-Klasse (4.400 TEU) 600 Anschlüsse zur Verfügung stehen, sind es auf der SANTA-Klasse bereits 1.600. Die CAP SAN-Klasse wird mit 1.700 Anschlüssen für Kühlcontainer ausgestattet sein.

**Bedeutung der Anschlüsse für Kühlcontainer**

**Dienste für RoRo-Ladung**

Die durchschnittliche Dauer einer Rundreise der Vollcontainerdienste beträgt für die etwa 12.000 Seemeilen sechs bzw. sieben Wochen, abhängig von den jeweiligen angelaufenen Häfen. Die Grimaldi-Dienste sind ca. neun Wochen unterwegs, laufen jedoch zusätzlich noch Häfen in Westafrika an. Typische Abfahrtsfrequenzen sind somit alle sieben oder neun Tage. Transitzeiten variieren mit den Hafenrotationen und liegen zwischen Hamburg und z. B. Santos zwischen 16 und 20 Tagen. Die Gruppe der Linienreeder, die Brasilien mit Nordeuropa verbinden, ist relativ

konstant. Seit Jahren dabei sind Alianca, CMA CGM, CSAV, Grimaldi, Hamburg Süd, Hapag-Lloyd, Maersk Line, Marfret und MSC. Hamburg Süd bietet mit sieben Schiffen à 7.200 TEU Stellplatzkapazität die größte Transportkapazität ab Hamburg an. In Ergänzung zu den Vollcontainerdiensten stellt die Reederei Grimaldi mit ihren ConRo-Schiffen auch Laderaum für rollende und Projektladung zur Verfügung.

**Die Häfen der Nordrange sind aktuell (Januar 2013) über folgende Liniendienste an Brasilien angebunden:**

**1. North Europe – West Africa – ESCA service (Grimaldi, ConRo):**

Emden, Hamburg, Tilbury, Antwerpen, Le Havre, Dakar, Freetown, Vitoria, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires, Zarate, Paranagua, Santos, Vitoria, Dakar, Emden

**2. North Europe – ECSA (Hamburg Süd/Aliança, Container):**

Rotterdam, Tilbury, Hamburg, Antwerpen, Le Havre, Sepetiba, Santos, Paranagua, Buenos Aires, Montevideo, Rio Grande do Sul, Itapoa (Sao Francisco do Sul), Santos, Tangier, Rotterdam

**3. La Plata string (MSC, Container):**

Antwerpen, Rotterdam, Hamburg, Bremerhaven, Le Havre, Sines, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires, Rio Grande, Paranagua, Navegantes, Santos, Itaguaí (Sepetiba), Antwerpen

**4. Brazilian string (MSC/CMA CGM/CSAV, Container):**

Le Havre, Rotterdam, Hamburg, Bremerhaven, Antwerpen, Lissabon, Santos, Paranagua, Navegantes, Santos, Rio de Janeiro, Salvador, Le Havre

**5. Samba (Maersk Line/Safmarine, Container):**

Tilbury, Rotterdam, Bremerhaven, Antwerpen, Algeciras, Santos, Paranagua, Buenos Aires, Montevideo, Rio Grande, Imbituba, Santos, Pecem, Algeciras, Tilbury

**6. North Europe French Guiana – NEFGUI (CMA CGM/Marfet, Container):**

Algeciras, Rotterdam, Tilbury, Rouen, Le Havre, Philipsburg, Port of Spain, Degrad des Cannes, Belem, Fortaleza, Natal, Algeciras

Die Hafenrotation eines EU–Brasilien Liniendienstes ist beispielhaft auf nachfolgender Abbildung dargestellt.



Abbildung 18: Rotation Europe–ECSA von Hamburg Süd/Aliança. (Quelle: Hamburg Süd).

**Handelsbeziehungen mit dem Hafen Hamburg**

**Zehntwichtigster Handelspartner im Containerverkehr**

Die wichtigsten Handelspartner Hamburgs sind im Containerverkehr China, Russland und Singapur. Brasilien ist mit 230.983 TEU (2011) zehntwichtigster Handelspartner Hamburgs geworden. Im Vergleich zum Jahr 2010 wurde eine Steigerung des Umschlagsvolumens um 22,2 % erreicht. Die wirtschaftliche Bedeutung Lateinamerikas für den Hamburger Hafen nimmt stetig zu. Einer der Gründe für die engen Verbindungen sind dabei die beteiligten Reedereien. Die chilenische Reederei CSAV hat z. B. ihr Regional Office für Europa in Hamburg, die im Containerverkehr Brasiliens bedeutendste Reederei Hamburg Süd sogar ihren Hauptsitz.

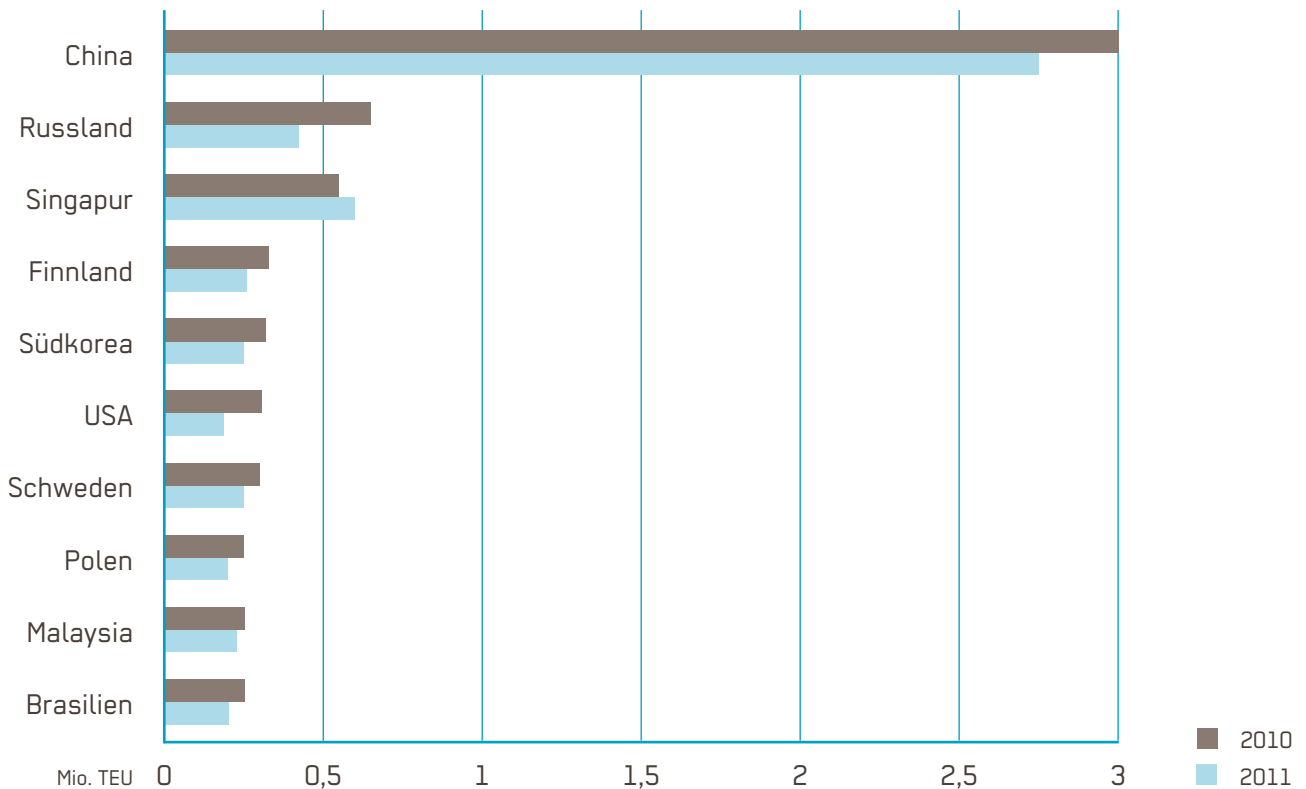


Abbildung 19: Top 10 Handelspartner Hamburgs im Containerverkehr (in Mio. TEU).

Das seeseitige Handelsaufkommen Hamburgs wies im Zeitraum zwischen 2005 und 2011 deutliche Schwankungen auf. 2007 erreichte der Hamburger Hafen seinen Höchstpunkt im Containerverkehr mit Brasilien. Es wurden 132.360 TEU importiert und 85.972 TEU exportiert. Das Aufkommen von 2007 konnte bislang noch nicht wieder erreicht werden. Der wirtschaftliche Einbruch bedingt durch die Weltwirtschaftskrise hat auch Hamburg schwer getroffen. Bis 2009 sank der Containerverkehr zwischen Hamburg und Brasilien auf 167.068 TEU (2008: 233.089 TEU). Im Vergleich zu 2007 war das ein Rückgang um 23,5%. Auch in Hamburg hat sich nach 2009 die Im- und Exportstruktur verändert. Die wirtschaftlich stabile Lage Brasiliens und die steigende Nachfrage nach deutschen Produkten sind die ausschlaggebenden Treiber im Export von Hamburg (siehe S. 32).

**2007 Höchststand im Brasilienhandel**

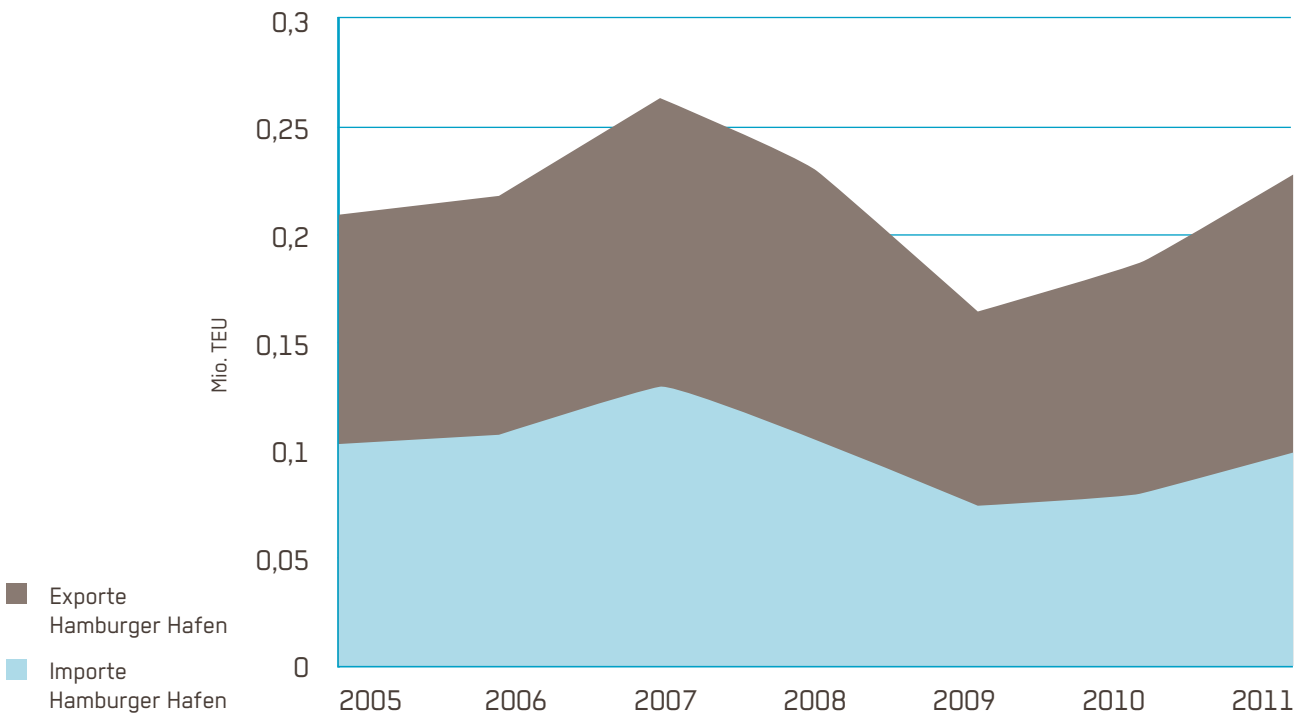


Abbildung 20: Import- und Exportaufkommen des Hamburger Hafens 2011 (in Mio. TEU).

**Import:**  
**Erze (Hansaport)**

**Export:**  
**Düngemittel (K+S)**

Eisenerze haben den größten Anteil am Umschlagsvolumen im Hamburger Hafen und sind mit 2,19 Mio. t die wichtigste Güterart. Stickstoffverbindungen und Düngemittel werden fast ausschließlich nach Brasilien exportiert. Lediglich 8.226 t der insgesamt 1,021 Mio. t werden importiert. Die Exporte werden nahezu ausnahmslos über das Terminal Kalikai der K+S Transport GmbH umgeschlagen. Bei den Gütern handelt es sich um Standard- und Spezialdüngemittel, die in Bergwerken in Niedersachsen, Hessen, Sachsen-Anhalt und Thüringen abgebaut werden. Rund 840.000 t entfallen auf Erzeugnisse pflanzlichen Ursprungs. Betrachtet man das gesamte Handelsaufkommen zwischen Hamburg und Brasilien, sind das die drei volumenstärksten Güterarten. Weitere wichtige Güter sind zudem Erzeugnisse der Automobilindustrie, Fleisch, Futtermittel, chemische Grundstoffe (mineralisch), sonstige Maschinen, pharmazeutische Erzeugnisse sowie Heizkessel und Waffen. Diese haben aber höhere Warenwerte als Massengüter.

**Transitländer Hamburgs**

Nach Berechnungen von Hafen Hamburg Marketing entfällt der größte Teil der umgeschlagenen Waren auf den Deutsch-Brasilianischen Handel. Er macht im Import 85 % und im Export rund 78 % des Brasilienverkehrs des Hamburger Hafens aus. Daneben stehen in der Durchfuhrstatistik importseitig Russland, Dänemark, Polen, Finnland und Österreich als wichtigste Transitempfänger. Im ausgehenden Seeverkehr stammen die meisten nicht-deutschen Güter aus Österreich, der Tschechischen Republik, Indien(!), Schweden und Finnland.



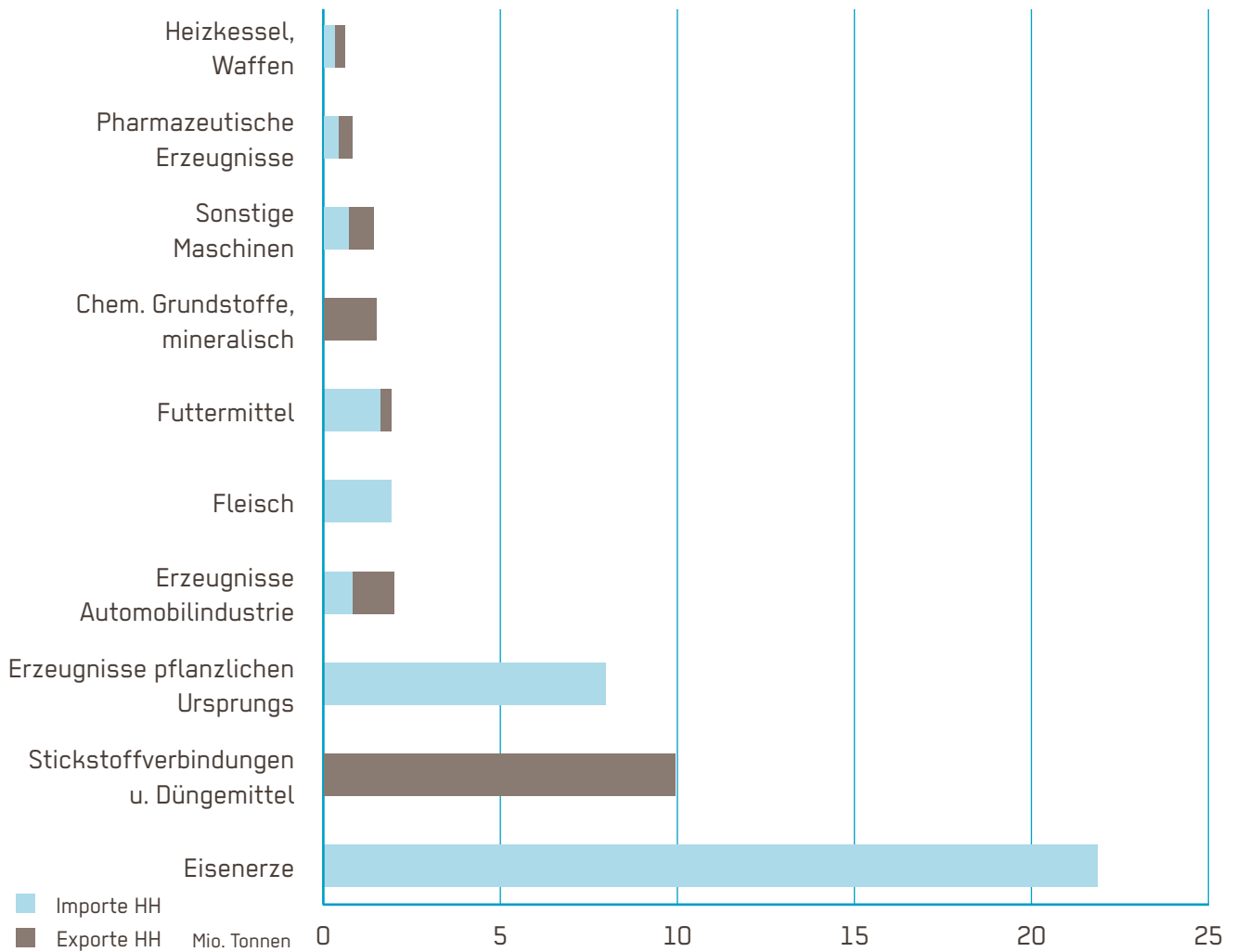


Abbildung 21: Die 10 wichtigsten Güterarten für Hamburg 2011 (in Mio. Tonnen).

**Liniendienste  
Brasilien – Hamburg**

Vier Dienste laufen derzeit Hamburg an. Die Schiffsgrößen variieren zwischen 850 (Grimaldi – ConRo) und 7.200 TEU. Die Reederei Hamburg Süd betreibt aktuell den größten Dienst (7.200 TEU), der Hamburg anläuft. MSC ist mit zwei eigenen Diensten (SAEC 1 und 2) vertreten. Es werden Schiffe mit einer Stellplatzkapazität von bis zu 5.900 TEU eingesetzt. Die Abfahrtsfrequenzen betragen 7 bzw. 9 Tage und ein Rundlauf dauert zwischen 49 und 63 Tagen. Die am häufigsten angelaufenen Häfen in Brasilien sind Santos und Paranagua. Santos wird von allen vier Diensten angelaufen und das sogar bei allen zweimal. Rio de Janeiro ist bei zwei Diensten in der Rotation eingeplant.

Liniendienste Brasilien – Hamburg	North Europe-West Africa-ECSA service – Northern Express Loop	Europe-ECSA (Safran 1)	La Plata string (SAEC 1)	Brazilian string (SAEC 2)
Operator	Grimaldi	Hamburg Süd/ Aliança	MSC	MSC
Schiffsgröße	7 x 25.000 TDW bzw. 850 TEU	7x 7.200 TEU	7x 5.900 TEU	7x 4.000 TEU
Frequenz	Alle 9 Tage	Alle 7 Tage	Alle 7 Tage	Alle 7 Tage
Dauer Rundlauf	63 Tage	49 Tage	49 Tage	49 Tage
Rotation	Emden, Hamburg, Tilbury, Antwerpen, Le Havre, Dakar, Freetown, Vitoria, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires, Zarate, Paranagua, Santos, Vitoria, Dakar, Emden	Rotterdam, Tilbury, Hamburg, Antwerpen, Le Havre, Sepetiba, Santos, Paranagua, Buenos Aires, Montevideo, Rio Grande do Sul, Itapoa, Santos, Tangier, Rotterdam	Antwerpen, Rotterdam, Hamburg, Bremerhaven, Le Havre, Sines, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires, Rio Grande, Paranagua, Navegantes, Santos, Itaguai, Antwerpen	Le Havre, Rotterdam, Hamburg, Bremer- haven, Antwerpen, Lissabon, Santos, Paranagua, Navegantes, Santos, Rio de Janeiro, Salvador, Le Havre

### Neue Technologien und Zukunftsbranchen

Ein seit Jahrzehnten formuliertes Ziel Brasiliens ist mehr Unabhängigkeit, möglichst sogar Autarkie bei der Energieversorgung. Lediglich 5 % des gesamten Energiebedarfs mussten 2011 importiert werden. Ca. 86 % der brasilianischen Energieerzeugung werden heute schon durch erneuerbare Energien gedeckt. Rund drei Viertel des Stroms wird durch Wasserkraft erzeugt.

### Erneuerbare Energien

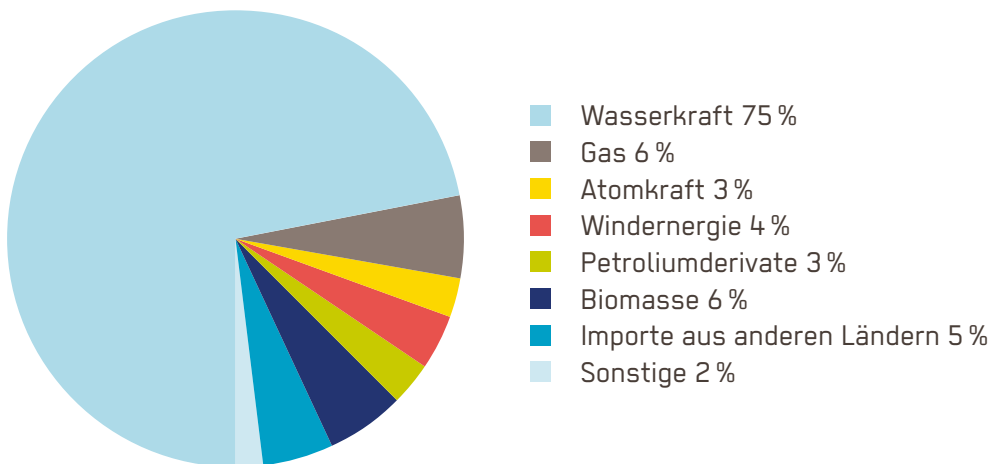


Abbildung 22: Anteile an der Energieerzeugung Brasiliens. (Quelle: Friedrich-Ebert-Stiftung).

Brasilien ist nach China der zweitgrößte Wasserkraftproduzent und -konsument der Welt. Bis 2015 ist der Bau weiterer Wasserkraftwerke geplant, darunter auch Belo Monte im Bundestaat Pará, welches das drittgrößte Kraftwerk der Welt wäre. Zahlreiche bisher ungenutzte Möglichkeiten der Energiegewinnung durch Wasserkraft stehen noch zur Verfügung.

### Wasserkraft

Wind- und Sonnenkraft haben momentan nur einen geringen Anteil an der Abdeckung des Elektrizitätsbedarfs. Durch Förderprogramme sollen Anreize geschaffen werden, das große Potenzial der Windenergie verstärkt zu nutzen und der Anteil der Biomasse soll ebenfalls erhöht werden. Bis 2013 kommen im Bereich der Windkraft Kapazitäten in Höhe von 3.800 MW hinzu. Zu den Investoren zählen beispielsweise Wobben (Enercon), Impsa, Suzlon, Siemens, GE und Alstom. Ziel der Branche ist es sich langfristig auf dem freien Energiemarkt durchsetzen zu können.

### Windkraft, Sonnenenergie und Biomasse

Ein weiterer wichtiger Bereich der erneuerbaren Energien ist die Produktion von Ethanol als Kraftstoff für PKW. Brasilien ist der weltweit größte Exporteur sowie der zweitgrößte Produzent und Konsument hinter den USA. Die Kraftstoffnachfrage Brasiliens wird zu über 50 % durch Ethanol aus Zuckerrohr abgedeckt. Es wurde ein spezieller Flex-Fuel-Motor in Brasilien entwickelt, der in jedem neunten Neufahrzeug verbaut wurde. Der Motor kann sowohl Ethanol als auch Benzin verbrennen. Nach heutigem Stand der Technik ist Ethanol klimapolitisch wesentlich verträglicher als die fossilen Treibstoffe, da der Ausstoß von Treibhausgasen reduziert wird. Brasilien ist bei der Entwicklung der Flex-Fuel Technologie führend und die Anbaubedingungen für Zuckerrohr sind sehr gut. Dieses wird für die Produktion von Ethanol benötigt. Die Branche bietet große Chancen für das Land.

### Ethanol

Knapp eine Mio. Menschen haben aufgrund der Herstellung von Ethanol eine Beschäftigung und die Hektarerträge liegen bei ungefähr dem Doppelten im Vergleich zu denen von Mais. Aktuell werden mehr als acht Mio. Hektar als Anbaufläche genutzt und bis 2020 wollen die Produzenten diese verdoppeln.<sup>22</sup>

### Elektromobilität

Die brasilianische Regierung setzt sich für eine umweltfreundliche Kfz-Industrie ein. Ende 2009 wurden alle Flex-Fuel-Fahrzeuge vorübergehend von der Industrieproduktsteuer (IPI) befreit. Außerdem sollte die Einsatzmöglichkeit von Hybridmotoren bei Lkw geprüft werden. Reine Elektroautos werden nicht vor 2020 erwartet. Auch wenn es in Bezug auf den Schadstoffausstoß bei Kfz keinen Handlungsbedarf gibt, möchte die einheimische Industrie keine globalen Trends verpassen. Brasilien bietet grundsätzlich Potenziale für einen Elektrofahrzeugmarkt. Das Land generiert den überwiegenden Teil des Stroms aus sauberer und günstiger Wasserkraft und ist eigentlich eine optimale Region für Elektromobilität. Der überwiegende Anteil der brasilianischen Fahrzeughalter legt nicht mehr als 50 km pro Tag zurück. Das Problem für die Branche sind allerdings die Kosten für Material, Produktionsanlagen und die Besteuerung. Hier müssen Anreize der Regierung geschaffen werden, um die Produktion wettbewerbsfähig zu machen.<sup>23</sup> Gerade deutsche Unternehmen können im Bereich Elektroindustrie eine Vorreiterrolle einnehmen.<sup>24</sup>

### Sonstige Investitionen und Entwicklungen

Anleihen von Schwellenländern rücken in den Fokus von Anlegern. Speziell Brasilien zeichnet sich durch seinen offenen Kapitalmarkt und sein sehr hohes Zinsniveau aus. Die wirtschaftliche und politische Stabilität des Landes ist ein weiterer Standortvorteil. Besonders der Finanzsektor weist eine solide Struktur auf. Die Brasilien-Bonds sind von den aktuellen Unsicherheiten auf internationaler Ebene nicht tangiert. Die führenden Ratingagenturen erhöhten sogar den Investitionsgrad und somit die Kreditwürdigkeit Brasiliens. Positiv zu bewerten sind zudem die zahlreichen Rohstoffvorkommen, die gesicherte Energieversorgung, gute Wachstumsvoraussetzungen, aber auch der große Binnenmarkt, der geprägt ist durch eine steigende Kaufkraft und eine hohe Konsumbereitschaft der Bevölkerung.

Die Standortnachteile des Landes lassen es trotz guter Voraussetzungen allerdings nicht ungebremst wachsen. Trotz Förderprogrammen ist die Infrastruktur weiterhin ungenügend. Verspätungen an Häfen, Flughäfen, Staus in den Ballungszentren und schlechte Fernverbindungen bleiben ein großes Problem. Neben der unzureichend ausgebauten Infrastruktur ist das Bildungsniveau niedrig. Die häufig unzureichende Qualifikation der Bevölkerung führt zu einem Mangel an Fachkräften. Die größten Hemmnisse für ausländische Unternehmen sind das komplexe Steuer- und Rechtswesen, die Belastungen durch Steuern und Abgaben sowie die zeitaufwendige Bürokratie.

Ratingagentur	Datum	Von	Zu	Beschreibung
Moody's	20.06.11	Baa3	Baa2	Durchschnittlich gute Anlage. Bei Verschlechterung der Gesamtwirtschaft ist aber mit Problemen zu rechnen.
Standard & Poor's	17.11.11	BBB-	BBB	Durchschnittlich gute Anlage. Bei Verschlechterung der Gesamtwirtschaft ist aber mit Problemen zu rechnen.
Fitch	26.07.12	BBB	BBB	Durchschnittlich gute Anlage. Bei Verschlechterung der Gesamtwirtschaft ist aber mit Problemen zu rechnen.

Abbildung 23: Bewertung Brasiliens durch die wichtigsten drei Ratingagenturen. (Quelle: Börsen-Zeitung).

Ungeachtet der vorhandenen Standortnachteile ist ein enormes Wachstum an ausländischen Investitionen zu verzeichnen. 2011 belief sich das Volumen auf knapp 43 Mrd. €. Lediglich China und die USA konnten einen höheren Zufluss aufweisen. Brasilien steht seit 2010 auf dem vierten Platz der wichtigsten Zielländer für ausländische Direktinvestitionen. Grund für den starken Anstieg an Direktinvestitionen sind die von der Regierung eingesetzten Local-Content-Klauseln bei öffentlichen Ausschreibungen und Einfuhrbestimmungen. Ausländische Unternehmen benötigen danach eigene Niederlassungen oder Kooperationsabkommen mit brasilianischen Partnerfirmen. Die meisten Kapitalzuflüsse zwischen 2008 und 2011 erzielte die Metallindustrie (15,4 Mrd. €), der Abbau mineralischer Metalle (14,7 Mrd. €) und die Erdöl- und Erdgasförderung (14,3 Mrd. €). Insgesamt beläuft sich die Zahl der in Brasilien ansässigen deutschen Unternehmen auf 1.600. Viele sind bereits lange Jahre im Land tätig. Es handelt sich neben großen Konzernen größtenteils um kleine und mittelständische Unternehmen.<sup>25</sup>

Unternehmen	Branche
VW	Kfz: bis 2016 Ausbau der vier Werke und Produktion neuer Modelle (Investitionshöhe 3,4 Mrd. €)
BASF	Chemie: 2014 geplante Inbetriebnahme des Produktionskomplexes im Nordosten (Investitionshöhe 500 Mio. €)
E.ON	Energie: Joint Venture mit MPX (Investitionshöhe 363 Mio. €)
Bayer	Chemie: hohe jährliche Investitionen (Investitionshöhe 58,8 Mio. €)
Lanxess	Chemie: bis 2013 Erweiterung von zwei Produktionsstätten (Investitionshöhe 30 Mio. €)
BMW	Kfz: Errichtung eines neuen Werks (Investitionshöhe 300 Mio. €)

Abbildung 24: Wichtige deutsche Investoren in Brasilien. (Quelle: Germany Trade & Invest).

**Positive Entwicklung im Außenhandel wahrscheinlich**

**Perspektiven im Außenhandel über den Hamburger Hafen**

In den Erläuterungen zum Außenhandel Brasiliens wurde deutlich, dass das Land in den vergangenen Jahren bereits spürbar an Bedeutung für den Hamburger Hafen gewonnen hat. Es ist heute eines der wichtigsten Fahrtgebiete sowohl in der Container- als auch in der Massengutschifffahrt. Vieles spricht dafür, dass Brasilien in den kommenden Jahren ein noch bedeutender Handelspartner für Hamburg werden kann. Die wichtigsten Gründe hierfür sind:

- Politische Stabilität und Kontinuität
- Positive demografische Entwicklung mit wachsender Mittelschicht
- Starke und wachsende Landwirtschaft (Ackerbau und Viehzucht)
- Große Vorkommen an Bodenschätzen, inkl. Erdöl
- Zwei anstehende sportliche Großereignisse als zusätzliche Entwicklungstreiber
- Hohes Ansehen Deutschlands und der deutschen Wirtschaft in Brasilien

**Perspektiven für den Hafen Hamburg in Container- und Projektladung**

Daraus ergeben sich auch für den Hamburger Hafen perspektivisch bedeutende Ladungspotenziale, im Import wie im Export. Aufgrund der Terminalstruktur Hamburgs sind die Entwicklungsmöglichkeiten vornehmlich im Container- und Projektladungsbereich (Export) zu erwarten. Hier spielen die leistungsfähigen Feederverbindungen in Nord- und Ostsee eine wichtige Rolle. Zusammen mit den Hinterlandverbindungen erlauben sie es den Brasilianischen Verladern, Hamburg als Verteilzentrum für Europaverkehre zu nutzen. Neben steigenden Handelsmengen sind auch zusätzliche Werkverkehre durch verstärkte Aktivitäten deutscher Firmen in Brasilien wahrscheinlich. Die Analyse der Wahrnehmung des Hamburger Hafens vor Ort und der Aktivitäten der Wettbewerbshäfen (siehe S. 53 – 55) hat jedoch gezeigt, dass diese Potenziale auch anderswo erkannt und angegangen werden. Das Engagement des Rotterdamer Hafens in Espirito Santos ist hierfür nur ein Beispiel.

Im Gespräch mit verschiedenen Reedern wurde zudem deutlich, dass weiteres Ladungspotenzial in Westdeutschland gesehen wird. Bedeutende Mengen im Containerverkehr, die heute in erster Linie über Antwerpen laufen, könnten bei einer

aktiveren Marktbearbeitung über Hamburg gelenkt werden. Hinterlandanbindungen und die Qualität des Logistikstandortes Hamburg ermöglichen hierbei wettbewerbsfähige Angebote, die aber bislang noch nicht ausreichend auf den Markt gebracht wurden.

### **Rechtliche Rahmenbedingungen**

Sollte sich ein ausländisches Unternehmen dazu entschließen eine Niederlassung in Brasilien zu gründen, empfiehlt es sich eine Aktiengesellschaft (AG) oder eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung (GmbH) als Rechtsform zu wählen. Diese müssen im Handelsregister eingetragen werden, eine Mindestkapitalvorschrift besteht nicht. Die von ausländischen Interessenten favorisierte Form ist die GmbH, da weniger Form-, Rechnungslegungs- und Veröffentlichungsvorschriften zu beachten sind. Die Kosten für die Gründung einer GmbH belaufen sich auf ca. 1450 – 2200 € und das Verfahren dauert ein bis zwei Monate. Es sind mindestens zwei Gesellschafter nötig (natürliche oder juristische Personen), die aber keinen Wohnsitz in Brasilien benötigen.

Eine Besteuerung der Unternehmer erfolgt auf bundes-, einzelstaatlicher und kommunaler Ebene. Auf die weltweiten Einkünfte brasilianischer Firmen wird eine Körperschaftssteuer von 15 % erhoben mit einem Sozialbeitragszuschlag von 15 % und einem Steuerzuschlag von 10 %, sollte der Gewinn über 100.000 € liegen. Es handelt sich bei der Körperschaftssteuer um eine Bundessteuer, die auch auf Gewinne von Tochterunternehmen erhoben wird. Ein Doppelbesteuerungsabkommen mit Deutschland besteht seit 2006 nicht mehr.<sup>26</sup>

## 4. Transport- und Logistikmarkt Brasilien

### Wachstum im Außenhandel

#### Relevante Branchen

Im letzten Jahrzehnt haben Import und Export stark zugenommen (Abbildung 25). Zwar brach der Außenhandel im Krisenjahr 2009 ein, erholte sich jedoch rasch. In 2010 führte die starke Überbewertung der brasilianischen Währung Real zu einer starken Importzunahme von 42,2 %. Auffallend ist die Zunahme des Handels mit anderen Schwellenländern, insbesondere mit der VR China (2009/10 um 60,5 %). Deutschland ist nach den USA, der VR China und Argentinien das viertgrößte Lieferland. Wichtigste Importgüter sind Erdöl und Erdölzeugnisse, Produkte des Maschinen- und Fahrzeugbaus und der chemischen Industrie. Bei den wichtigsten Exportgütern handelt es sich dagegen in erster Linie um Rohstoffe und Agrarerzeugnisse.

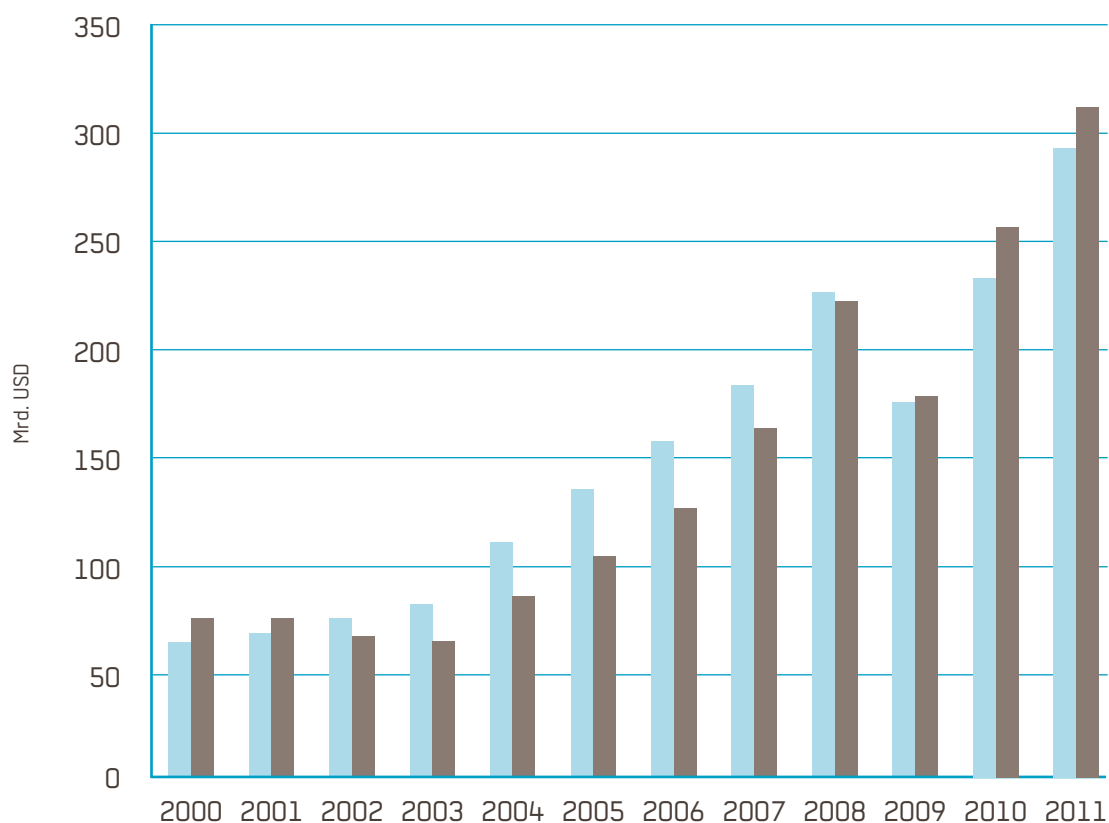


Abbildung 25: Export/Import Brasilien; Mrd. USD; 2000 – 2011. (Quelle: World Trade Bank).

### Agrarprodukte

Die brasilianische Landwirtschaft zählt zu den wettbewerbsfähigsten der Welt. Bei einigen Agrarprodukten (wie z. B. Soja, Zucker, Fleisch, Orangensaft und Kaffee) zählt Brasilien zu den weltweit führenden Produzenten und Exporteuren. 2010 machten im Export von Brasilien Agrarerzeugnisse 42 % aus. Marktchancen



bestehen im Sektor Agrartechnologie sowie in der lebensmittelverarbeitenden Industrie. Marktführer sind:

- Ethanol/Zuckerrohr: Cosan, Bunge, Louis Dreyfus, BP
- Soja: Amaggi, Glencore, El Tejar
- Milch: Itambé, LBR, DPA
- Fleisch: JBS Friboi, Marfrig, Brasil Foods, Lopesco
- Zellulose: Fibria, Klabin, Votorantim, Suzano
- Orangen: Citrovita, LD, Citrosuco, CitrusBR
- Kaffee: Café Pelé, Companhia Cacique de Café, Unicafe, Nestlé

Brasilien verfügt über umfangreiche Bodenschätze (Eisenerz, Bauxit, Kupfer, Mangan und Nickel) und ist weltweit die fünftgrößte Bergbaunation. 1995 wurde dieser Bereich Privatinvestitionen zugänglich gemacht. 2010 stellte der Bergbau beinahe ein Viertel des Gesamtexports Brasiliens. Marktführer sind: Vale, LLX, Gerdau, Arcelor do Brasil, Usiminas und CSN.

### **Bergbau**

Die Chemie und Pharmaindustrien konnten in den letzten Jahren ein kontinuierliches Wachstum erzielen. Dabei profitieren sie von der anhaltend hohen Inlandsnachfrage, z.B. nach Kosmetika, Körperpflegeprodukten oder Arzneimitteln. Im Jahr 2010 nahm der Import um 22,5 % zu, für 2012 rechnet man mit nochmals 18,5 %. Marktführer in der Chemie: Braskem, die Rhodia Group, Copesul, Vale und die Petrobras. Marktführer in der Pharmazie: Pfizer, Novartis, Roche, AstraZeneca und Merck.

### **Chemie und Pharma**

Brasilien ist mit seinen großen Offshorequellen auf dem Weg, einer der fünf wichtigsten Erdölförderer der Welt zu werden. Allein in den letzten fünf Jahren legten Importe und Exporte jeweils um ca. 50 % zu. Trotz steigender Vorgaben an die lokale Wertschöpfung, besteht eine erhebliche Nachfrage nach ausländischem Spezialwissen, z.B. bei der Verlagerung der Produktion auf den Meeresboden. Auch der Schiffbau erlebt aufgrund der umfangreichen Aufträge durch den staatlichen Erdölkonzern Petrobras eine Renaissance.

### **Öl- und Gassektor**

Nach einer Boomphase in 2010, wird die Bauwirtschaft in 2012 voraussichtlich um etwa 5 % wachsen, mit deutlich steigenden Importanteilen. Starke Impulse kommen aus dem Infrastrukturausbau, wo der Druck wächst, die städtischen Versorgungswege auf die anstehende Fussball-Weltmeisterschaft 2014 vorzubereiten. Im Gewerbebau laufen zahlreiche Hotel-, Shoppingcenter- und Industrieprojekte an. Marktführer sind: Odebrecht, Camargo Correa, OAS, Andrade Gutierrez und Delta Construcao.

### **Bauwirtschaft**

Die Erwartungen bezüglich des Maschinenabsatzes wachsen durch den Ausbau der Infrastruktur sowie durch den Boom in der Bauindustrie und der Öl- und Gasförderung. 2010 importierte Brasilien rund 32 % mehr als im Vorjahr. Dies wiederholte sich im Jahr 2011. Die Investitionen der Großkonzerne Petrobras, Braskem und Vale dürften viele nachgelagerte Firmen zu Investitionen anregen, z.B. Weg Industrias, Jacto, Atlas Schindler und Embraer.

### **Maschinen- und Anlagenbau**

**Automobilindustrie** Brasilien ist heute viertgrößter Pkw-Produzent weltweit. Die größten Marktanteile mit eigenen Werken haben FIAT, VW, GM, Ford und Renault. Neben den im Bau befindlichen Anlagen von Toyota, Hyundai und Suzuki, wird mit einem massiven weiteren Zustrom chinesischer Hersteller gerechnet (z. B. JAC). Der Import von Kfz-Teilen nach Brasilien wuchs 2011 um 20 % auf 11,34 Mrd. €. Die Prognose für 2012 liegt bei einem Plus von 16,8 %. Hohe Investitionen stehen auch im Nutzfahrzeugbereich an: MAN, Iveco, Volvo, Mercedes-Benz und Scania planen einen Ausbau der Lkw-Produktion. Die Automobilhersteller sind mit ihren Produktionsstätten im Südosten und Süden des Landes angesiedelt.

**Umweltschutztechnologie** Der Umwelttechnologiemarkt macht etwa 2,87 Mrd. € p.a. aus, wobei ca. 30 % dieser Summe importiert werden. Der Sektor weist jährliche Zuwachsraten in Höhe von 8 % bis 10 % auf. Mangels einer klaren Umweltschutzgesetzgebung liegt das Marktvolumen noch bei weitem unter seinen Möglichkeiten und hat großes Potenzial. Marktführer sind: Petrobras, Parkson Corporation, Ultrapar.

**Informations- und Kommunikationstechnik (IKT)** Der IKT-Markt wird nach dem erfolgreichen Vorjahr auch 2012 zweistellig zulegen, voraussichtlich um rund 12 %. Dynamik verursachen die deutlich steigende Nachfrage nach Mobilität, die Internetbegeisterung sowie der Effizienzdruck in der Industrie angesichts der asiatischen Importkonkurrenz. Weitere Impulse geben die anstehenden Sportevents 2014 und 2016. Die Betreiber sind Vivo, TIM, CLARO, Oi, Embratel und GVT.

**Sorge vor Deindustrialisierung**

### Lokale Besonderheiten

Als erste Gegenmaßnahme auf die starke Importzunahme und drohende Deindustrialisierung, erhöhte die Regierung die Steuer auf ausländische Kapitalanlagen auf 6 %. Hauptgrund für den Höhenflug des Reals ist zum einen die Nachfrage nach den begehrten brasilianischen Rohstoffen und Agrargütern. Hinzu kommen hohe Zinsen und interessante Investitionsmöglichkeiten in einem stabilen Umfeld, beides attraktiv für internationales Kapital. Unter den Folgen der starken Währung leiden am heftigsten die Exporteure, die im Ausland kaum noch Chancen haben. Gleichzeitig wird der Inlandsmarkt von verbilligten Importen aus Asien überschwemmt, bis September 2010 fast 50 % mehr als im Vorjahr. Importeure müssen für Produkte, die auch im Land gefertigt werden, mit einer Importzollsteigerung rechnen, z. B. im Maschinensektor von 14 auf 35 %. Protektionistische Maßnahmen gibt es auch in der KFZ-Branche: um zu verhindern, dass der ansteigende Import die heimische Produktion beeinträchtigt, erhöhte die Regierung Ende 2011 die Industrieproduktsteuer IPI auf Importfahrzeuge um 30 %.

**Bedeutung des Rohstoffhandels mit der VR China**

Auffallend ist die starke Zunahme des Rohstoffhandels mit anderen Schwellenländern, insbesondere mit der VR China und weiteren Staaten Asiens in den letzten Jahren. Laut Chinaming.org stiegen die Preise für Eisenerze im letzten Jahr auf ein Rekordniveau. Für 2012 wird jedoch aufgrund der Abkühlung der chinesischen Wirtschaft ein eher schwankendes Preisniveau erwartet (BIP 2010: 10 %, 2012: 8,4 %). Der Fall des BIP wird sich in einer Reduktion der Nachfrage widerspiegeln. Ein Rückgang der Rohstoffnachfrage aus China könnte die Umschlagsvolumen in den brasilianischen Häfen drastisch vermindern.

Generell kann es in Brasilien bei der Zollabfertigung häufiger zu Abwicklungsproblemen kommen. Bestimmte Dienstleistungen können aufgrund des gestiegenen Einfuhrvolumens und einer schwerfälligen Bürokratie nicht im erforderlichen Ausmaße und in erforderlicher Schnelligkeit erbracht werden. Eine häufige Problemursache beim Export nach Brasilien sind Fehler in der Dokumentation. Wenn die Angaben in den Transport- bzw. Verzollungsdokumenten (B/L, Handelsrechnung, Ursprungszeugnisse, etc.) nicht exakt mit der Sendung übereinstimmen, wird der Verzollungsvorgang unterbrochen oder sogar ausgesetzt. Dies bedeutet Verzögerungen, Geldbußen oder gar den Verlust der Sendung. Deswegen ist eine exakte Absprache zwischen Importeur und Exporteur vor dem Versand der Ware dringend notwendig. Für einen Transport von Waren nach Brasilien sollten daher drei Wochen einkalkuliert werden, mit anschließender Einfuhrabfertigung bis zu zwei Monate. Zur Einfuhrverzollung in Brasilien müssen die Einfuhrerklärung (DI, declaração de importação), die Handelsrechnung und der internationale Frachtbrief (See-B/L, AWB etc.) vorliegen. Für bestimmte Warengruppen sind außerdem Ursprungszeugnisse, gesundheitsamtliche Bescheinigungen, Prüfsertifikate und eine Importlizenz, u. a. notwendig. Warenimporte nach Brasilien dürfen nur von hierzu berechtigten brasilianischen Firmen vorgenommen werden. Die Erlaubnis, ausländische Wareneinzuführen, erteilt die Secretaria de Comércio Exterior (SECEX). Der Anmelder beim Zoll (Einführer, Zollagent/Despachante) gibt die für die Anmeldung der Warensendung notwendigen Daten (Zolltarifnummer, Art der Ware, Qualität, Gewicht, Preis etc.) auf der Basis der Einfuhrerklärung in das elektronische Außenhandelssystem SISCOMEX ein. Der bei der endgültigen Einfuhr von ausländischen Waren anfallende Steuersatz (z. B. Einfuhrzoll, Steuer auf industrialisierte Produkte) variiert je nach Produkt und auch Bundesland. Weitere Kosten bis zur Freistellung der Sendung sind: Hafenumschlagsgebühren, Lagergeld und das Honorar des Despachanten (Zollagent). Die Zunahme des Warenwertes FOB Ausland nach Summierung sämtlicher Beträge kann beträchtlich sein, in einigen Fällen bis zu 100 % (mehr Informationen dazu siehe Internetseite der AHK Brasilien).

#### **Zollverfahren und Abfertigung zum freien Verkehr**

#### **Marktpotenziale für Transport und Logistik**

Der globale Trend zu integrierten Logistiklösungen in der Kontrakt-Logistik ist auch in Brasilien zu beobachten. So werden z. B. in der Automobilindustrie vielfach Just-in-Time-Lösungen gefordert, die von Logistikdienstleistern angeboten werden. Da die Nachfrage boomt, mangelt es im Sektor an Fachkräften, Ausstattung, logistischen Zentren und kompetenten Unternehmen. Nach Einschätzung des Logistikverbands Aslog sind nur 30 Unternehmen angemessen dafür ausgestattet, den brasilianischen Markt zu bedienen, dazu gehören CEVA, Log-In, Rapidao, Penske, Kühne & Nagel und DHL. Multinationale Logistikkonzerne neigen dazu brasilianische Unternehmen zu kaufen, statt eigene Niederlassungen aufzubauen. Mit dem Kauf der Eichenberg-Gruppe erweiterte Kühne und Nagel im Juli 2011 das eigene Angebot in Brasilien um den Transportweg Straße und folgt damit dem Trend zu multimodaler Logistik. Die Optimierung der Multimodalität ist auch Motiv der Fusion der Konzerne ALL und Ouro Verde im Straßenverkehr zum Joint-Venture-Unternehmen Ritmo Logistica. Insgesamt konsolidiert sich der Markt des brasilianischen Transportwesens mehr und mehr. Im Seeverkehr zeigt sich die Bedeutung der Speditionen durch den hohen Anteil der Transporte, die in Merchants Haulage organisiert sind.

#### **Logistische Dienstleistungen**

- Schiffbau erlebt Boom** Durch die Entdeckung der Offshore-Erdölfelder in den Jahren 2007 und 2008 boomt auch der Schiffbau. Mehr als 250 Schiffe und Ölplattformen hat laut GTAI alleine Petrobras geordert. Die Regierung stellt über den Marinefonds ca. 2,6 Mrd. € bereit. Eigens für den Eisenerztransport hat das zweitgrößte Bergbauunternehmen und gleichzeitig der größte Eisenerzexporteur der Welt, Vale, eine Bestellung für 36 je 360 m lange Schiffe der neuen Schiffsklasse Chinamax bei der Werft Rongsheng Heavy Industries in China aufgegeben. Der größte Eisenerztransporter der Welt hat eine Größe von 400.000 DWT. Es wird erwartet, dass die Chinamax-Klasse die Frachtraten gewaltig von rund 31.000 € auf 7.000 – 8.000 €/Tag drücken wird.
- Einfluss regionaler Entwicklungen auf Transport und Logistik** Aufgrund seines Bevölkerungsreichtums gewinnt der Nordosten mit zunehmender Kaufkraft an Bedeutung. Der Hafen Suape im Pernambuco gilt als einer der effizientesten und unbürokratischsten Häfen Brasiliens. Durch die im Bau befindliche Schienenstrecke Transnordestina werden die Agrar- und Rohstoffgebiete im Hinterland des Nordostens mit Suape verbunden. Auch ein Anschluss der Transnordestina an die Schienenstrecke Nord-Süd (Ferrovia Norte-Sul) ist geplant, um Rohstoffe und Agrargüter aus allen Teilen Brasiliens über die beiden Wachstumshäfen zu verschiffen. Ein weiterer Schwerpunkt von Suape ist der Schiffbau, der in Brasilien im Zuge der Erschließung der neuen Erdölquellen wieder floriert. Auch als Einfuhr- und Montagestandort für Windkraftausrüstung gewinnt Suape an Bedeutung. Künftig sollen im Industriezentrum von Suape neben Industriekunststoffen auch Diesel und Düngemittel produziert werden und über die Transnordestina in die Agrargebiete gelangen.
- Entwicklungspotenzial Mineralölindustrie** Im Bundesstaat Rio de Janeiro bringt der Ausbau der Erdölindustrie durch den Staatskonzern Petrobras Geschäftsmöglichkeiten für die gesamte Lieferkette mit sich. Rund 85 % der heutigen Erdölproduktion erfolgt in Rio de Janeiro, vor dessen Küste zudem rund 60 % der neuen Offshore-Quellen des Pré-Sal liegen. Bis 2013 will Petrobras über 43 Mrd. € investieren, unter anderem in die Raffinerie und den Petrochemiepark Comperj in Itaboraí. Obwohl die brasilianische Regierung inländische Zulieferer bevorteilt, wird es immer deutlicher, dass diese den technologischen Ansprüchen der Petrobras nicht genügen. Damit steigen die Chancen für ausländische und insbesondere deutsche Hersteller. Der Medizintechnikhersteller B. Braun investiert bereits im Rahmen eines neuen Industriekomplexes in São Gonçalo in ein neues Logistikzentrum. Der Rohrhersteller Schulz liefert für die Petrobras eine 8,5 km lange Edelstahlpipeline. Dringender Bedarf besteht im öffentlichen Nahverkehr, der durch zahlreiche Schienen- und Busstrecken den gestiegenen Ansprüchen angepasst werden soll.
- Besondere Bedeutung Südbrasilien** Der wirtschaftlich starke Süden und Südosten Brasiliens bietet sich multinationalen Unternehmen als logistisches Drehkreuz des Mercosul (gemeinsamer südamerikanischer Markt) an. Sowohl Kaufkraft und Wirtschaftsaktivität als auch Transportinfrastruktur und Logistikangebot der Region gelten als attraktiv. Zudem sind die Nachbarländer Argentinien, Chile, Uruguay und Paraguay über ein zunehmend gut ausgebautes Straßen- und Schienennetz an den brasilianischen Markt angeschlossen. Auch die Freihandelszone Manaus eignet sich als logistischer Standort. Neben Immobiliengesellschaften und internationalen Industriekonzernen unterstützen die Regierungen der Bundesstaaten den Ausbau der

logistischen Infrastruktur. So entsteht in Anapolis über öffentliche Förderung die multimodale Plattform Goias.

### **Infrastruktur in Brasilien**

Der Warentransport Brasiliens erfolgt zu etwa 58 % über die Straße (Deutschland: 70 %), 25 % Schiene (Deutschland: 17 %), 13 % auf dem Wasserweg (Deutschland: 10 %), 3,6 % in Pipelines (Deutschland: 2,7 %) und 0,4 % über die Luft (Deutschland: 0,3 %). Die wichtigsten nationalen Verkehrsachsen verlaufen von den Agrar- und Rohstoffzentren im Hinterland zu den Häfen und Metropolregionen im südöstlichen und östlichen Küstenstreifen. Die Wasserwege Paraná, Madeira, Amazonas, Tapajós, Teles Pires und São Francisco spielen besonders im Güterverkehr eine wichtige Rolle. Die Bahnstrecken liegen in Ost-West-Richtung mit Ausnahme der im Bau befindlichen Nord-Süd-Strecke.

Mit ca. 1,6 Mio. km hat Brasilien das drittgrößte Straßennetz auf der Welt, davon sind allerdings nur ca. 196.000 km (ca. 12 %) asphaltiert. Flächengleiche Länder wie die USA, die VR China oder Russland setzen wesentlich stärker auf die Schiene. Aktuell sind laut einer Untersuchung des Transportverbands CNT (Confederação Nacional do Transporte) 57,4 % der asphaltierten Straßen in einem schlechten Zustand, insbesondere im Nordosten Brasiliens. Rechtlich zuständig sind entweder Bund, Bundesland oder die Gemeinde, die jeweils autonom entscheiden, ob sie eine Strecke konzessionieren. Privatisierung oder Private-Public-Partnerships nehmen in den letzten Jahren deutlich zu. Bisher sind 15.816 km Autobahn privatisiert und mit Mautstellen ausgestattet. Die meisten konzessionierten Autobahnen liegen im Bundesstaat São Paulo und bieten eine gute Straßenqualität. Die hohe Anzahl an Lastwagenspediteuren führt zu einem harten Wettbewerb. Oft decken niedrige Transportraten nicht die Kosten. Daraus resultieren schlechte Instandhaltung und Überladung der LKWs, zu lange Fahrzeiten und überschrittene Fahrgeschwindigkeiten erhöhen die Zahl der Autounfälle.

### **Straße und Schiene**

Das brasilianische Schienennetz erstreckt sich über 29.000 km. Davon sind aber lediglich etwa 10.000 km in einem guten Zustand, wie z. B. die Verbindung Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM), über die der Bergbaukonzern Vale sein Eisenerz von den Minen zu den Verladehäfen in Espírito Santo transportiert. Das Netzwerk reicht nicht aus, um die wachsende Nachfrage für den Transport von Agrarprodukten über die langen Distanzen aus dem Hinterland zu den Seehäfen zu befriedigen (siehe Karte auf S. 10). Zudem wird die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn erschwert durch regionale Unterschiede in den Spurweiten, schlechte Signalisierung, langsame Geschwindigkeiten und Bürokratie. Allerdings soll die Schiene zunehmend an Bedeutung im Güterverkehr gewinnen. Bis 2025 sollen 15.000 km neue Gleise entstehen.

**Bedeutung der Seehäfen**

Mit einer der längsten Küstenlinien weltweit könnten die Häfen des Landes für Brasilien einen enormen Vorteil im internationalen Handel darstellen. In sämtlichen Küstenbundesstaaten befindet sich mindestens ein Hafen. Der Hafen Santos hat das größte Umschlagsvolumen. Weitere für den Überseetransport wichtige Häfen sind: in Südbrasilien Rio Grande, Itajaí und Paranagua, im Südosten der Hafen von Rio de Janeiro und im Osten Vitoria (Abbildung 26). Zunehmend an Bedeutung gewinnt der Hafen Suape im Bundesstaat Pernambuco im Nordosten Brasiliens.

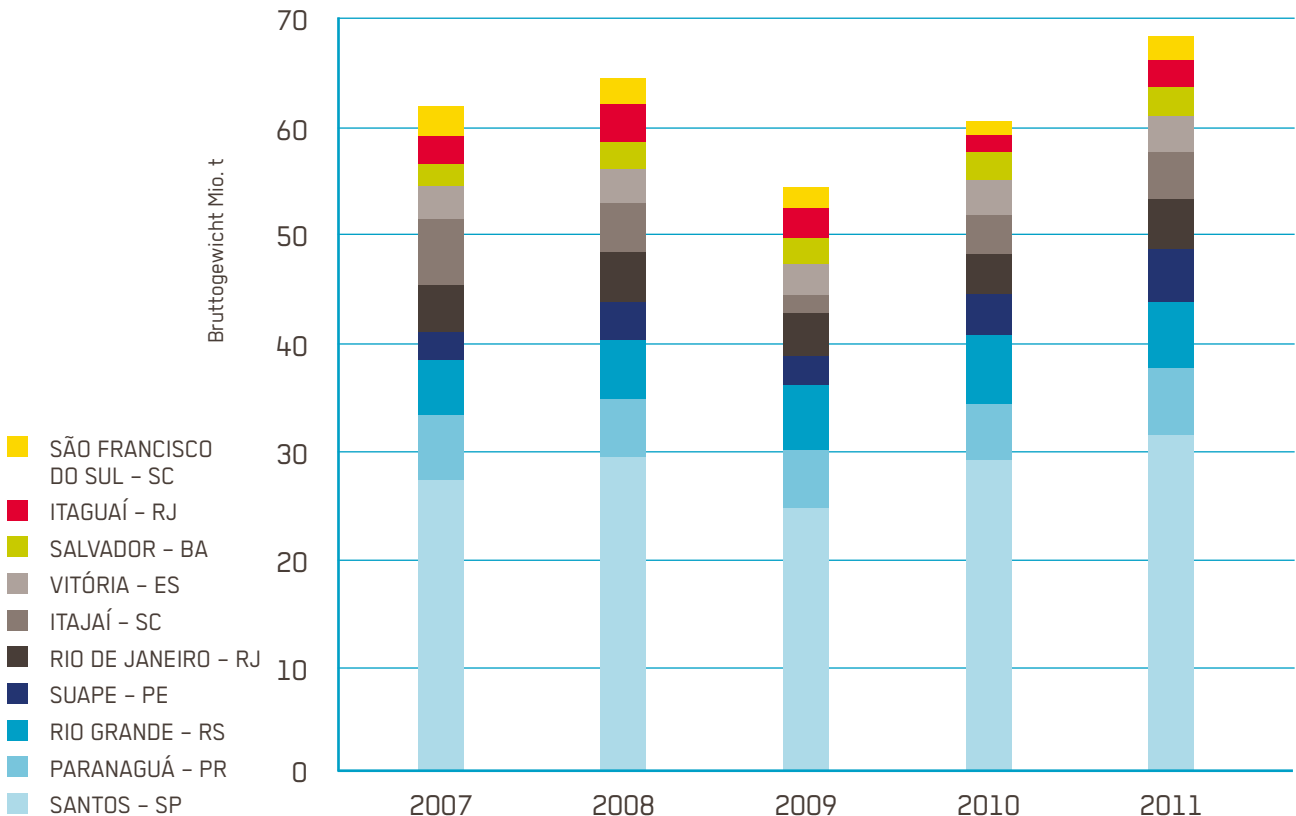


Abbildung 26: Umschlag Top-Ten-Seehäfen in Brasilien (in Mio. Tonnen), 2007 – 2011. (Quelle: Datamar).

**Infrastrukturelle Mängel in Häfen**

Die Häfen Brasiliens sind jedoch dem enormen Anstieg des Handelsvolumens nicht gewachsen. Die Produktivität der brasilianischen Häfen erreicht noch nicht das Niveau der Häfen in Europa oder Asien. Die Größe und Ausstattung der Kaianlagen und Terminals sind unzureichend für den zunehmenden Güterstrom. Aufgrund zu niedriger Fahrrinnentiefe und mangelhafter Straßen- und Schienenanbindungen reichen die Aufnahmekapazitäten nicht aus. Zu Spitzenzeiten bilden sich Lkw-Schlangen von bis zu 30 km und die Wartezeit der Schiffe zum Anlegen an das Terminal kann sich über Tage hinziehen. Aufgrund zu geringer Fahrwassertiefe können die Schiffe die Häfen Brasiliens oft nicht vollbeladen anlaufen und die Frachtraten steigen. Zudem sorgt der Mangel an geschultem Personal sowie an LKW-Stellplätzen für Probleme im Hinterlandverkehr. Es resultieren extrem hohe Hafenkosten, die international nicht wettbewerbsfähig sind (z.B. Exportkosten für einen Container: 1.285 € in Brasilien; 626 € in Deutschland; 327 € in Singapur).

**Problematische Hinterlandanbindung**

Erfolge hatte die Privatisierung einiger Hafenterminals seit dem Jahr 1993: Beachtliche Investitionen in moderne Anlagen führten in den folgenden fünf Jahren zu einer Zunahme des Containerumschlags um fast 300 %. Die Häfen Brasiliens unterliegen der föderalen Administration der Port Companies (Companhias de Docas). Diese wird häufig von Handels- und Transportunternehmen als zu bürokratisch kritisiert, als dass sie schnell auf die Bedürfnisse der Häfen in den einzelnen Bundesstaaten reagieren kann. Allein die Freistellung der Ware kann mehrere Tage dauern, auch weil die Receita Federal, u. a. verantwortlich für die Zollkontrollen, nicht am Wochenende arbeitet.

**Erfolge durch  
Privatisierung**

Bürokratische Hürden, die Steuergesetzgebung, Wartezeiten bei der Verladung und hohe Hafengebühren machen die Küstenschifffahrt für Logistikunternehmen im Vergleich zum Landtransport bislang noch unwirtschaftlich. Dennoch wächst der Kabotageverkehr jährlich um rund 10 %. Küstenschiffe sind gesetzlich verpflichtet unter brasilianischer Flagge zu fahren, gelenkt durch brasilianische Einzelpersonen oder Reedereien. Fremdländische Schiffe dürfen nur operieren, wenn sie durch eine brasilianische Reederei gechartert werden. Führend sind Aliança/Hamburg Süd, Mercosur Line/P&O Nedlloyd und Docenave/VALE do Rio Doce, mit einem Anteil von jeweils 48 %, 27 % und 25 %. Meist werden die Häfen zwischen Buenos Aires und Manaus angelaufen. Brasiliens Binnenschifffahrt konzentriert sich auf weniger als die Hälfte der 29.000 km natürlich schiffbaren Wasserstraßen des Landes. Trotz des großen Potenzials schränken rechtliche und umweltpolitische Hindernisse sowie zu geringe Investitionen in intermodale Terminals eine bessere Nutzung noch ein. Wichtigste Routen im Warenverkehr aus der Freihandelszone Manaus sind der Amazonas und der Rio Madeira sowie im Süden der Paraná. Transportiert wird meist Massengut wie Soja, Zuckerrohr, Holz oder Eisenerz. Mit der neuen Schleuse Turucui wird auch der Tocantins-Fluss als Verkehrsweg wichtiger.

**Küsten- und  
Binnenschifffahrt**

Der größte Bestand an modernen Logistikzentren befindet sich im Bundesstaat São Paulo in der Grenzregion zu Sorocaba und Campinas. Bedarf an Lagerhallen und Verteilungszentren besteht jedoch landesweit. In Curitiba entsteht derzeit das größte Logistikzentrum des Südens Brasiliens. Die 120.000 m<sup>2</sup> große Lagerfläche des Mega Centro Logístico Curitiba wurde 2012 fertiggestellt. Der Markt setzt zunehmend auf multimodalen Gütertransport mit modernen Lager- und Verteilungszentren und auch ausländische Anbieter haben sich bereits hohe Marktanteile gesichert. An vielen Containerhäfen befinden sich multimodale Terminals in Bau beziehungsweise in Planung. Der Süden und Südosten Brasiliens bietet sich multinationalen Unternehmen als logistisches Drehkreuz des Mercosur an. Die Nachbarländer Argentinien, Chile, Uruguay und Paraguay sind über ein zunehmend gut ausgebautes Straßen- und Schienennetz an den brasilianischen Markt angeschlossen. Im wachstumsstarken Nordosten errichteten unter anderem General Motors und der chinesische Kranhersteller XCMG unternehmenseigene Verteilungszentren.

**Logistikzentren**

In Zukunft wird verstärkt in den Transport von Ethanol via Pipeline investiert. Die Transpetro betreibt bislang ein Netzwerk von ca. 10.000 km. Vor dem Hintergrund des wachsenden Ethanolexportes sind zunehmend Pipelines zwischen Seehafen und Hinterland geplant, um den Transport über die Straße zu entlasten.

**Rohrfernleitungen**



### Image und Wahrnehmung des Hamburger Hafens

Zur Analyse der Wahrnehmung des Hamburger Hafens wurde eine Auswahl von Unternehmen aus den entscheidenden Branchen in Brasilien mit Kontaktpotenzial zum Hafen Hamburg befragt. Bei der Auswahl wurde zwischen Größe und Transportvolumen der Unternehmen unterschieden sowie zwischen den Bereichen Industrie (Export und Import) und Dienstleistungen (Spediteure und Reeder). Dabei wurden folgende Punkte behandelt:

- Servicequalität
- Vor- und Nachteile im Vergleich zu Wettbewerbern
- Präsenz in Brasilien

Firma	Import Mio. \$	Sektor	Ladung	Hafen Hamburg
General Motors	720	KFZ Motoren	Cnt.	Guter Service, zentrale Lage hervorragend für Polenimporte, kooperiert mit Hamburg Süd
Philips	> 300	Leuchtmittel, Elektronik	Cnt.	Guter Service, kooperiert eng mit MAERSK, nutzt oft Bremerhaven
Pirelli Pneus	> 200	Gummi	Cnt.	Zufriedenstellend
Novartis	> 300	Chem. Substanzen	Cnt.	Guter Service, zufrieden
SCS Chemicals	10- 50	Chem. Substanzen	Cnt.	Möchte mehr Kontakt zu Hamburg, bislang eher auf Bremerhaven fixiert
Astra Zeneca	> 100	Arzneimittel	Cnt.	Guter Service
Ferrero	> 100	Nahrungsmittel	Cnt.	Zufriedenstellend
Comp. Brasil Alu	> 100	Elektronisches Zubehör	Cnt.	Sehr zufrieden, guter Service, keine Probleme mit Exporteur
Heringer	> 50	Düngemittel	Flüssig / Cnt.	Wird nur als Containerhafen wahrgenommen, selten benutzt, eher Antwerpen
Yara	> 50	Düngemittel	Flüssig / Cnt.	Guter Service, aber eher Antwerpen

Abbildung 27: Wahrnehmung des Hafens Hamburgs durch wichtige brasilianische Importeure. (Quelle: World Trade Bank, Catalogo dos Exportadores/Importadores, Datamar).



Firma	Export Mio. \$	Sektor	Ladung	Hafen Hamburg
Bunge	4.864	Zucker, Soja	Massengut	HH nicht als Massenguthafen bekannt; ev. Nutzung möglich für Osteuropatransporte
Amaggi	1.533	Soja, Wolle	Massengut	Guter Ruf, ev. auch für Soja interessant?
Votorantim	465	Aluminium, Eisenerz	Massenstückgut	Guter Ruf, sonst keine Infos bekannt, Interesse vorhanden, bislang keine Nutzung
JBS	2.726	Fleisch	Cnt., Masse	HH ist top Transshipmentport für Russland und Baltikum, an Hinterlandverkehr interessiert, sieht mehr Möglichkeiten als in Rot/Antw/Brhv, die aber trotzdem angelaufen werden
Lopesco	908	Fleisch	Cnt Reefer	modern, unbürokratisch; reguläre Nutzung, Vorteile gegen Wettbewerber nicht bekannt; möchte Infos über Wilhelmshaven
Suzano Papel	1.439	Papier, Zellulose	Massen- gut / Container	Als Containerhafen bekannt, sehr zufrieden, gutes Vertrauen, hohe Effizienz; keine Vorteile gegenüber Rot/Antw/Brhv bekannt, ähnliche Volumina
WEG	687	Motoren, Maschinen	Cnt.	effizient, schnell, unbürokratisch, Kosten/Nutzen regulär, aber mehr Ladung via Rotterdam
Unicafe	> 100	Kaffee	Cnt.	Effizient, unbürokratisch, Präferenzhafen in Europa, Ladung via Rot/Antw/Brhv geringer
Whirlpool	1.038	Elektrische Geräte	Cnt.	Gute Reputation als Containerhafen, seltener genutzt als Antwerpen
Ajinomoto	> 100	Futtermittel- zusatz	Cnt.	Schnell und sicher, fährt oft mit Hamburg Süd via HH, alternativ mit Libra via Rotterdam

Abbildung 28: Wahrnehmung des Hafen Hamburgs durch wichtige brasilianische Exporteure.  
(Quelle: World Trade Bank, Catalogo dos Exportadores/Importadores, Datamar).

	Export	Import	Total
Kuehne & Nagel	18.889	42.161	61.050
DHL Danzas	21.538	3.335	24.873
DB Schenker	5.641	18.869	24.510
Craft Multimodal	6.658	9.595	16.253
DC Logistics	1.550	11.086	12.636
Expeditors Int.	2.980	8.826	11.806
Amtrans Int.	7.715	1.823	9.538
Indaia Logistica	5.597	3.443	9.040
CAF Transportez	154	7.780	7.934
Fiorde Logistica	290	7.328	7.618
Easylog Servicios	6.461	963	7.424
Gefco Logistics	796	6.035	6.831
Tito Global Trade	5.115	2.034	7.149
Manuport Logistics	2.380	3.432	5.812
Allink Transportes	1.035	4.686	5.721
Contact NVOCC	2.378	2.651	5.029

Abbildung 29: Wichtigste Spediteure und deren Transportvolumen (TEU) Jan. – Jul. 2012. (Quelle: Datamar).

**Image Hafen Hamburg: gut, aber nicht einzigartig**

Die Auswertung zeigt, dass der Hafen Hamburg bei brasilianischen Exporteuren/Importeuren, Spediteuren und Reedern generell bekannt ist für seine gute Qualität und seinen Service. Allerdings gilt diese Meinung auch für die Konkurrenzhäfen Rotterdam, Antwerpen und Bremerhaven. Im Vergleich zu den brasilianischen Häfen werden bei allen drei Nordseehäfen die geringe Bürokratie und Kosten gelobt.

Der Hamburger Hafen wird primär als Containerhafen verstanden. Brasilianische Exporteure von Eisenerzen, Massengut oder Erdöl sehen eher Antwerpen oder auch Rotterdam (z. B. Bunge, Votorantim, LDC Bio, Amaggi, Suzano) als ihre bevorzugten Häfen. Hamburg wird auch von den Reedern weniger als Hafen für ganz Zentraleuropa wahrgenommen, sondern eher als Transshipment-Hafen für Exporte nach Nord- und hauptsächlich Osteuropa. Die hervorragenden Bahnverbindungen des Hamburger Hafens sind den brasilianischen Kunden noch nicht ausreichend bekannt. Dagegen gelten Rotterdam und Antwerpen als die bevorzugten Häfen für Zentral- und auch Südeuropa. Exporteure von Kaffee und Fleisch favorisieren den Hafen Hamburg als „Transshipment“ nach Polen, Russland und dem Baltikum. Vor dem Hintergrund der stark wachsenden Exporte von Agrarprodukten sprechen die Unternehmen von einem „gigantischen Ladungspotenzial“ für den Hamburger Hafen. Zwei der größten Fleischexporteure weltweit – JBS und Lopesco – baten um Informationen über den Jade-Weser Hafen. Beide Unternehmen sehen den Schiffstransport entlang der Elbe skeptisch und auch die Verwirrungen um die Elbvertiefung. WEG und Whirlpool sind zwei der größten Industrieunternehmen in

Brasilien und wollen in Zukunft ihre Position in Europa stärken, ohne sich auf einen Hafen „festzulegen“. Die Frage nach Rabatten bei einem wiederholten Anlaufen im Hamburger Hafen wurde mehrfach gestellt. In Brasilien ist der Hafen Hamburg kaum für seine gut entwickelten landseitigen Hinterlandanbindungen bekannt. Intermodalverkehre per Bahn und LKW, selbst zu weiter entfernten Zielen in Osteuropa, werden von brasilianischen Exporteuren und Spediteuren kaum wahrgenommen. Stattdessen werden oft komplexe Lösungen per Feederschiff oder per LKW bevorzugt.

Hinterlandverbindungen  
unbekannt

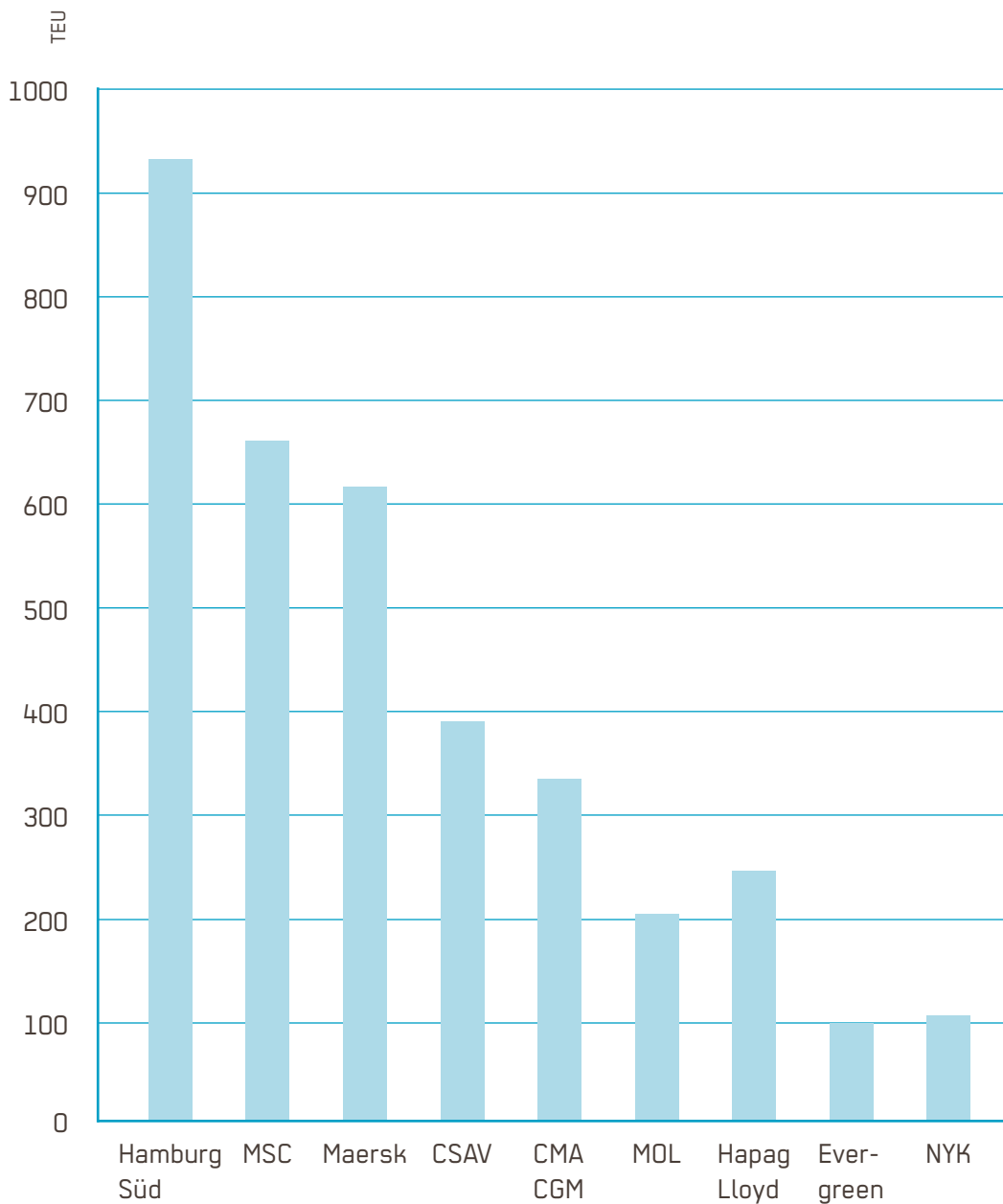


Abbildung 30: Containerumschlag der wichtigsten Reedereien in brasilianischen Häfen (1.000 TEU), Jan. – Sept. 2012. (Quelle: Datamar).

<b>Potenzial Consulting</b>	<p>Neben einer engen Bindung der Reeder zu deren europäischen Präferenzhäfen zeigen insbesondere die brasilianischen Spediteure noch Zurückhaltung gegenüber dem Schienenverkehr. Es wird von einer guten Chance für den Hamburger Hafen gesprochen, seine Vorteile und Kompetenz in diesem Sektor besser in Brasilien zu verkaufen. Einige Konzerne (z. B. WEG, Whirlpool) sehen die Möglichkeit, vom fachlichen und technischen „Input“ des Hamburger Hafens und seinen assoziierten Unternehmen zu profitieren.</p>
<b>Einzigster Nordrange-Hafen ohne Repräsentanz</b>	<p>Der Hafen Hamburg hat generell ein gutes Image in Brasilien, wie aber auch seine stärksten Konkurrenzhäfen Rotterdam, Antwerpen und Bremerhaven. Die direkte Wahrnehmung des Hamburger Hafens und seiner Vorteile sind in Brasilien indes begrenzt. Die räumliche Entfernung und geographische Unkenntnis bei den brasilianischen Exporteuren und Spediteuren können als eine Erklärung dienen. Zudem wird die Internetpräsenz vom Hamburger Hafen durch Homepage oder Newsletter kaum wahrgenommen. Im Gegensatz zu seinen Wettbewerbshäfen Rotterdam, Antwerpen und Bremerhaven verfügt Hamburg über keinen direkten Ansprechpartner in Brasilien und auch Südamerika. Ein deutlicher Wettbewerbsvorteil des Hamburger Hafens gegenüber seinen Konkurrenzhäfen wurde von den Gesprächspartnern nicht erwähnt.</p>
<b>Messe „Intermodal South America“</b>	<p>Die Messe „Intermodal South America“ in São Paulo/Brasilien gilt als zweitgrößte Messe weltweit in den Sektoren Transport, Logistik und Außenhandel. Teilnehmer sind nationale und internationale „Player“ aus den Bereichen See- und Binnenschifffahrt, Eisenbahn, Straße und Häfen. Die Messe wird allgemein als Erstkontakt für den Einstieg in Brasilien genutzt. Für das Jahr 2013 wird mit 45.000 Besuchern und 550 Ausstellern aus fast 50 Ländern gerechnet.</p> <p>Für die Messe im Jahr 2013 sind bisher 15 europäische Häfen in der Ausstellerliste genannt:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Algeciras</li><li>• Amsterdam</li><li>• Antwerpen</li><li>• Barcelona</li><li>• Bremerhaven/Bremen</li><li>• Dünkirchen</li><li>• Emden</li><li>• Gent</li><li>• Ferrol</li><li>• Hamburg (HMM)</li><li>• Leixões</li><li>• Le Havre</li><li>• Niedersachsen</li><li>• Rotterdam</li><li>• Zeebrügge</li></ul>

In den vergangenen Jahren war Hafen Hamburg Marketing auf der Messe Intermodal South America bereits mit einem Gemeinschaftsstand präsent:

Jahr	Messe	Standgröße	Teilnehmende Unternehmen
2010	Intermodal South America	40 m <sup>2</sup>	Hafen Hamburg Marketing e.V., Buss Group GmbH & Co. KG, Polzug Intermodal GmbH, Saco Shipping GmbH, TCI Transcontainer Holding GmbH, TFG Transfracht GmbH
2011	Intermodal South America	30 m <sup>2</sup>	Hafen Hamburg Marketing e.V., Brunsbüttel Ports GmbH, Buss Group GmbH & Co. KG, HHLA AG, HWF Hamburgische Gesellschaft für Wirtschaftsförderung mbH, Polzug Intermodal GmbH, Saco Shipping GmbH, TCI Transcontainer Holding GmbH, TCO Transcargo GmbH
2012	Intermodal South America	60 m <sup>2</sup>	TCI Transcontainer Holding GmbH, Hafen Hamburg Marketing e.V., Buss Port Logistics GmbH & Co. KG, Polzug Intermodal GmbH, Swan Container Line GmbH & Co. KG

Abbildung 31: Messebeteiligungen Hafen Hamburg Marketing in Brasilien 2010 – 2012.

### Aktivitäten von Konkurrenzhäfen

Der Hafen Rotterdam und die Gruppe Terminal Presidente Kennedy (TPK) haben zusammen mit der Regierung des Bundesstaates Espirito Santos einen Vertrag zur Entwicklung eines privaten Hafens unterschrieben. Rotterdam will als Port Authority diesen Hafen leiten, der hauptsächlich für den Bereich Öl und Gas genutzt werden soll. Die Fläche soll ca. 1.500 ha groß sein, das Investitionsvolumen liegt bei ca. 4 Milliarden Reals (1,72 Mrd. €). Insgesamt sollen mindestens 2.000 Arbeitsplätze geschaffen werden. Die Fertigstellung ist Ende 2015 geplant. Der Hafen soll im äußersten Süden der Provinz Espirito Santo entstehen. Zudem ist Rotterdam seit 2009 auch in hohem Maße an der Planung des Portos de Suape interessiert.

### Hafen Rotterdam

#### Ansprechpartner Brasilien:

Peter Lugthart, Rotterdam Representative Brazil

Tel.: +55 11 35682110

Weiterhin wird der Hafen Rotterdam durch die brasilianische Schifffahrtsagentur Unimar Agenciamentos Maritimos vertreten. Unimar hat ca. 150 Mitarbeiter und

ist in sämtlichen Häfen Brasiliens mit eigenen Büros oder zusammen mit lokalen Agenten ansässig.

**Kontakt:**

**Andre Luiz C. Lettieri, Rotterdam Representative Brazil**

**Tel.: +55 13 2101 7890**

**[www.unimar-agency.com.br](http://www.unimar-agency.com.br)**

### Hafen Antwerpen

Der Hafen Antwerpen hat das Ziel, als Berater und Partner für die brasilianischen Häfen das „Modell Antwerpen“ zu verkaufen, das durch die Vergabe von Konzessionen für private Unternehmen als Vorbild dienen könnte. Aktuell bildet die Tochterfirma Hafen Antwerpen International in ihrem Ausbildungszentrum über 230 Fachkräfte aus Brasilien im Bereich Hafenlogistik und -technik aus. Mittelfristig hat der Hafen Antwerpen das Ziel, noch mehr von den Rohstoff- und Agrarexporten aus Brasilien zu profitieren. Der Hafen Antwerpen wird in Brasilien durch die Anwaltskanzlei Machado Rabelo ([www.machadorabelo.com.br](http://www.machadorabelo.com.br)), spezialisiert auf internationale Beziehungen, vertreten. Die Kanzlei hat Büros in sämtlichen Großstädten Brasiliens und ca. 100 Mitarbeiter.

**Ansprechpartner:**

**Henrique Machado Rabelo, International Representative for Brasil,**

**Tel.: +55 31 3213 5554, E-Mail: [henrique@machadorabelo.com.br](mailto:henrique@machadorabelo.com.br)**

**Adresse: Rua Santa Catarina 1257 / 601, Belo Horizonte – M.G., Brasil**

**Eine weitere Ansprechpartnerin ist die Belgierin Madeleine Onclinox von der Unternehmensberatung MDS Consultores ([www.mdsconsult.com.br](http://www.mdsconsult.com.br)).**

**Tel. +55 11 3258 6214, E-Mail: [onclinx@terra.com.br](mailto:onclinx@terra.com.br).**

### Hafen Bremerhaven

Die BLG of South America und die Horst Mosolf GmbH & Co. KG Internationale Spedition haben ein Joint Venture geschlossen, die BMS Logistica Ltda. ([www.bmslog.com](http://www.bmslog.com)). Gegründet im Jahr 1999 und seit 2002 mit der Beteiligung der BLG of South America Ltda. hat die Gesellschaft ihren Hauptsitz in São Paulo. Die Tochtergesellschaft Motoliner Amazonas Ltda. mit Hauptsitz in Fortaleza vervollständigt das Dienstleistungsspektrum in Brasilien. Mittlerweile sind 890 Mitarbeiter der BMS und deren Beteiligungen auf verschiedene Standorte in Brasilien verteilt. Hauptbranche ist der Automobilsektor (<http://www.blg.de/blg-logistics/unternehmen/standorte/brasiliens>).

**Ansprechpartner:**

**Stephan Grüner, BMS Logistica**

**Tel.: +55 (11) 5592-537, E-Mail: [s.gruener@bmslog.com](mailto:s.gruener@bmslog.com)**

**Adresse: Rua Alexandre Dumas, 2.100 - 15º andar - cj. 151**

**Condomínio Corporate Plaza - Cep 04717-004 - Chácara Santo Antonio, São Paulo - S.P.**

**[www.bmslogistica.com.br](http://www.bmslogistica.com.br)**

Bremerhaven ist neben der Messe Intermodal South America alljährlich bei der Deutsch-Brasilianischen Logistikkonferenz (organisiert von der Außenhandels-

kammer in Zusammenarbeit mit der BLG) in Rio de Janeiro durch die Teilnahme von Vertretern der BLG als Redner präsent.

Die Unternehmensberatung B&A Gestion ([www.lfcmanagement.net](http://www.lfcmanagement.net)) agiert als Vertreter des Hafens Le Havre in Brasilien. Das Marketing zielt auf die Lage von Le Havre als westlichster Hafen Europas, den kürzesten Distanzen nach/von Südamerika und somit als „wahres“ Eingangstor nach Europa. Le Havre blickt intensiv auf die wachsenden Ethanolexporte aus Brasilien, die mittelfristig nicht vom Haupthafen Rotterdam alleine umgeschlagen werden können.

#### Hafen Le Havre

##### **Ansprechpartner:**

**Luana Cristina Leite Havre no Brasil**

**Adresse: Rua Fernandes Moreira, 1.166, Chácara Santo Antônio - 04716-003, São Paulo**

**Tel. +55 +11 51 81 22 18, Paris : +33 (0)1 40 26 14 24, Parati : +(24) 33 71 12 30**

Unternehmensberater des Hafens Amsterdam haben zusammen mit dem Hafen Rio Grande im Süden Brasiliens einen Entwicklungsplan für den direkten Anschluss der Binnenschifffahrt aus dem Hinterland in den Hafenbereich ausgearbeitet. Ziel ist die Erhöhung des Potenzials der Binnenschifffahrt und die Entlastung des Straßenverkehrs.

#### Sonstige Häfen

Die Valenciaport Foundation war im Auftrag der brasilianischen Regierung als Berater für die Entbürokratisierung und Neuorganisation der Hafenverwaltungen in Brasilien tätig. Dabei stand der Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit der brasilianischen Häfen im Zuge des wachsenden Güterstroms im Vordergrund. Engere Kontakte gibt es bereits zwischen den Häfen Valencia und Leixões auf europäischer und den Häfen in Santa Catarina auf brasilianischer Seite. Hier stehen in erster Linie Austausch von Fachwissen (z. B. „Sicherheit in Häfen“) und Entwicklung von Plänen zur zukünftigen Zusammenarbeit im Vordergrund.

Die brasilianische Gruppe Interalli hat die Konzession erworben, um im Hafen Gent ein Terminal für flüssige Güter, wie z. B. Ethanol, Erdöl, Diesel zu errichten. (<http://cblterminals.com>). Ziel ist es, speziell für die Produkte aus dem Hafen Paranagua (Bundesstaat Parana, Südbrasilien) ein Eintrittstor nach Europa zu schaffen. Zudem wurde zwischen den Häfen Vitoria und Gent eine Partnerschaft zum kommerziellen und beruflichen Austausch geschlossen.

Vertreter des Hafens Barcelona und 50 assoziierter Unternehmen waren Anfang November auf einer „Promotiontour“ in Brasilien. Dabei wurde nach neuen Geschäftsmöglichkeiten und Partnerschaften zwischen brasilianischen und katalanischen Unternehmen gesucht. Während der Konferenz haben die Häfen Barcelona und Santos ein Abkommen zur Zusammenarbeit im Bereich Infrastruktur und Handel geschlossen. Ein zweites Abkommen gab es zwischen brasilianischen und katalanischen Spediteuren und Zollagenten, um Ein- und Ausfuhr von Produkten wesentlich zu erleichtern.

### Umstrukturierung der Infrastruktur

#### Entwicklungen und Planungen

Die kontinentalen Ausmaße des Landes, die immer größere Nachfrage nach brasilianischen Rohstoffen und das überlastete Straßennetz haben die Planer überzeugt, stärker auf die Schiene und Wasserwege zu setzen. Bis 2025 wird Brasilien 19,4 Mrd. € investieren, um das Streckennetz von 25 % auf 35 % zu vergrößern. Insgesamt werden 15.000 km neue Gleise entstehen, was gleichzeitig eine steigende Nachfrage nach Antriebstechnik, Elektrik und Schienenfahrzeugen einschließt. Neben der schon länger im Bau befindlichen Nord-Süd-Verbindung (Ferrovia Norte-Sul, wird durch den Stahlproduzenten CSN finanziert), die einmal Belém im nördlichen Bundesstaat Pará mit dem Bundesstaat São Paulo und der paraguayischen Grenze verbinden soll, stehen zahlreiche weitere Trassen auf dem Programm. Neu im Investitionspaket PAC 2 ist die Ferrosul, eine südliche Verlängerung der Ferrovia Norte-Sul bis zum Hafen Rio Grande. Den Ost-West-Transport soll im Nordosten in erster Linie die Transnordestina übernehmen, die von den Commodity-Regionen in Piauí und im Hinterland von Pernambuco zu den Häfen Pecém und Suape führen soll. Im südlichen Bundesstaat Santa Catarina entsteht die Strecke Ferrovia do Frango (Hühner Eisenbahn), über die der Fleischtransport zwischen den Farmen und dem Exporthafen Itajaí abgewickelt werden soll. Weitere Trassen zwischen Hinterland und Exporthäfen sind geplant in den Staaten Minas Gerais, Parana und Santa Catarina. Positiv könnte sich auch die Änderung des Konzessionierungssystems auswirken: Statt die Strecken für 30 Jahre zur exklusiven Nutzung zu vergeben, bietet das Transportministerium zukünftig privaten Transportunternehmen die Möglichkeit, die Strecken gegen Gebühr zu befahren.

### Ausbau der Küstenschifffahrt

In der Küstenschifffahrt denkt die Regierung zur Entlastung der Haupthäfen und zur Effizienzsteigerung verstärkt über Konzepte mit regionalen Nebenterminals nach, über die der Weitertransport ins Hinterland laufen könnte. Als weitere Maßnahme für einen effizienteren Service, wird die Zulassung von Schiffen unter ausländischer Flagge diskutiert, um den Wettbewerb mit brasilianischen Reedereien zu erhöhen. Für die Binnenschifffahrt sieht das Wachstumsprogramm PAC 2 den Ausbau von acht Korridoren vor, darunter die Flüsse Rio Sao Francisco, Rio Tocantins sowie die Wasserstraße Tiete-Parana. Insgesamt schätzen Experten, dass Brasilien noch mindestens 10.000 km an ungenutzten Wasserwegen besitzt. Logistikunternehmen setzen sich dafür ein, dass die neuen Wasserkraftwerke am Rio Tapajos und am Rio Teles Pires mit Schleusen ausgestattet werden. Mit dem Ziel, den intermodalen Transport in Brasilien vermehrt zu nutzen, plant auch MAERSK wachsende Investitionen in die Binnenschifffahrt. Aus Deutschland zeigen die Schifffahrtssdienstleister Lehnkering und die Rhenus Gruppe mit ihrem brasilianischen Ableger RMK Logistics vermehrt Interesse, aber auch Ausrüstungsunternehmen, z. B. die DWT GmbH in der Sparte Schiffbau, Liebherr und Voith Turbo. Insgesamt soll der Transport auf Wasserwege um ca. 35 % kostengünstiger ausfallen als über die Straße. Ziel ist die Erhöhung des Transportanteils der Wasserwege auf 29 % bis 2025.

### Ausbau der Häfen

Aufgrund der Engpässe in den brasilianischen Häfen wurde im Rahmen des PAC bis 2014 ein Budget von 8,1 Mrd. € für den Hafenausbau bereitgestellt. Neben dem Ausbau von Kaianlagen, Straßen- und Bahnanschlüssen sowie Maßnahmen zur Entbürokratisierung (Port Sem Papel: Übergang zur elektronischen Kommunika-



tion), befinden sich an vielen Containerhäfen multimodale Terminals in Bau. Für Santos hält die Interamerikanische Entwicklungsbank bis 2024 eine Verdreifachung des Güterverkehrs für möglich und macht trotz räumlicher Enge potenzielle Standorte für zwölf neue Terminals aus. Als konkrete Projekte gingen 2012 die beiden neuen privaten Terminals Embraport und BTP (Brasil Terminais Portuários) an den Start. Um in Zukunft die Aufnahmefähigkeit für größere Schiffe (Post-Panamax) zu garantieren, hat das Sekretariat für Häfen in 2008 einen Nationalen Plan zur Fahrwasservertiefung (Plano Nacional de Dragagem-PND) veröffentlicht. Mit einem Investitionsvolumen von 590 Mio. € werden insgesamt 16 Häfen ausgebaut, darunter Santos, Paranagua, Suape, Rio de Janeiro, Itajai und Sao Francisco do Sul. Die angestrebte Tiefe liegt bei mindestens 15 Metern. Von der Regierung wird gehofft, das Projekt in naher Zukunft abzuschließen. Allerdings sind die Verzögerungen aufgrund technischer Probleme bereits beträchtlich.

Seit 2007 befindet sich der Superhafen Acu, 400 km nördlich von Rio de Janeiro gelegen, im Bau. Mit 30 Liegeplätzen soll der Hafen Stahl, Kohle, Petroleum, Eisenerz, Stückgut und Granit handeln. Ein riesiger Pier ragt 2,9 km weit in das Meer. Das Projekt umfasst einen 90 km<sup>2</sup> großen Industriepark. Das brasilianische Unternehmen LLX (gehört dem brasilianischen Milliardär Eike Batista) wird zusammen mit dem chinesischen Stahlunternehmen Wuhan Iron ein Stahlwerk im Wert von 3,5 Mrd. € bis 2013 aufbauen. Zudem soll eine weitere Stahlmühle durch das italienische Stahlunternehmen Technint gebaut werden. Daneben wird der Industriepark Ölverarbeitungsanlagen (Shell), Automobilhersteller und Zementfabriken beherbergen. Eine Nähe zu den Offshore-Ölquellen im Campos Pre Salt Basin soll deren Exploration erleichtern. LLX investiert in das Projekt rund 1,9 Mrd. € und will weitere 28 Mrd. € an Investitionen anlocken. Der Superhafen Sudeste in der Region Serra Azul ist seit Juli 2010 im Bau und insbesondere für den Eisenexport durch das Unternehmen MMX nach China vorgesehen. Die chinesische Firmengruppe Wuhan Iron and Steel Cooperation (Wisco) erwarb 25,52 % an MMX. Der Hafen wird eine Wassertiefe von 21 m und zwei Offshore-Liegeplätze besitzen. Das Investment liegt bei 790 Mio. €.

Bisher dominiert in Brasilien Stückgut- und Massengutfracht. Containerlogistik nimmt nur einen marginalen Anteil von 10 % der Logistik ein. Mit dem geplanten Ausbau des Schienennetzes und dem Trend zum multimodalen Gütertransport hat die Containerfracht jedoch ein starkes Wachstumspotenzial. Als Nachteil gegenüber dem LKW galt bislang die Zerstückelung des Marktes mit Containern, da nicht nur eine Firma den gesamten Transport organisiert, sondern Schienenpassage und Transport zum Schiff jeweils separat organisiert werden mussten. Der weltweite Trend zum „Supply Chain Management“ und der zunehmende Export von „Qualitätsprodukten“ wird im brasilianischen Logistik- und Transportmarkt die Bedeutung des Containers im brasilianischen Außenhandel allmählich steigern, ohne jedoch die Dominanz des Massen- und Stückguts zu mindern.

**Der Super-Hafen  
Açu e Sudeste:  
die Schnellstraße  
nach China**

**Perspektiven  
Intermodaltransport**

---



## 5. Fazit

### Zusammenfassung

Brasilien ist ein Land mit großem wirtschaftlichem Potenzial. Die politisch stabilen Verhältnisse, der Rohstoffreichtum und vor allem der Konsumbedarf einer wachsenden und reicher werdenden Bevölkerung von heute schon knapp 200 Mio. Einwohnern machen das größte Land Lateinamerikas zu einem sehr interessanten Markt. Die wachsende geopolitische Bedeutung als Teil der wichtigsten Schwellenländer erhöht die Attraktivität Brasiliens als Handelspartner noch weiter. Die steigenden Warenmengen im Seeverkehr spiegeln die positive Entwicklung im Außenhandel mit Deutschland wider. Hiervon hat auch der Hafen Hamburg in den vergangenen Jahren profitieren können. Er wird als ein verlässlicher Partner im Warenaustausch mit Mittel- und Osteuropa wahrgenommen.

### Schlussfolgerungen

Brasilien kann eines der zentralen Länder für Wachstum im Hafenumschlag in den kommenden Jahren sein. Daneben bietet der junge und schnell wachsende Transport- und Logistikmarkt die Chance auf Beratungsbeziehungen und Beteiligungskonzepte für Hamburger Hafenexperten. Diese Erkenntnis ist nicht neu und findet sich auch im aktuellen Hafenentwicklungsplan bis 2025<sup>27</sup>. Im Kapitel „Spielräume der Hafenentwicklung“ heißt es zum Thema Umschlagspotenzial: *„Angetrieben wird das weltweite Wachstum vor allem von aufstrebenden asiatischen Wirtschaftsmächten wie China und Indien, aber auch von Brasilien und Russland. Der Hamburger Hafen wird hiervon im Planungszeitraum bis zum Jahr 2025 und darüber hinaus profitieren, da er sich als wichtigste Schnittstelle zwischen Asien und Mittel- und Osteuropa etabliert hat.“*

Es wird demnach erwartet, dass Brasilien zukünftig eine größere Rolle für den Hafen Hamburg spielen kann. Diese Einschätzung wird durch die im Kapitel „Image und Wahrnehmung des Hamburger Hafens“, S. 48, dargestellten Unternehmensbefragungen unterstützt. Hamburg wird in Brasilien als einer der wichtigen Nordrange-Häfen wahrgenommen, ohne sich allerdings von seinen Wettbewerbern merklich abzuheben. Im Gegenteil: In den vergangenen Jahren konnte Antwerpen seine führende Position im Containerverkehr deutlich ausbauen, Bremerhaven hat gleichzeitig Marktanteile gewonnen. Dies ist sicherlich auch der Tatsache geschuldet, dass Brasilien als Markt von den Wettbewerbshäfen seit längerer Zeit intensiver bearbeitet wird als von Hamburg. Alle Konkurrenten in der Hamburg–Le Havre–Range haben eigene Vertreter vor Ort, einige engagieren sich zudem in Kooperationsprojekten. Für Hamburg ist dies bislang zwar angekündigt, jedoch noch nicht in die Praxis umgesetzt worden. Im Kapitel „Chancen für Wachstum und Ladungsbindung“ des Hafenentwicklungsplanes bis 2025 wird berichtet:

*„Die Freie und Hansestadt Hamburg und die Hamburg Port Authority werden gemeinsam mit Hafen Hamburg Marketing und der Hafenwirtschaft die Kommunikation mit wesentlichen Wachstumsregionen intensivieren und durch Partnerschaften festigen. (...) Die wichtigsten Überseerelationen müssen darüber hinaus durch eine Zusammenarbeit mit den dortigen Häfen und der auf diese Regionen ausgerichteten Akteuren entlang der Logistikkette gestützt werden. Durch eine aktive Gestaltung dieser Verbindungen kann sich der Hamburger Hafen weiteres Wachstumspotenzial erschließen. So wurde z. B. das Netz der Repräsentanzen des Hamburger Hafens auf Brasilien und Indien erweitert.“*

Dass die genannte Repräsentanz bislang nicht realisiert wurde und dass neben dem bereits 1996 zwischen Hamburg und Brasilien geschlossenen allgemeinen „Memorandum of Understanding on Port Cooperation“ auch keine konkrete Kooperationsvereinbarung besteht, zeigt, dass hinsichtlich der Bearbeitung Brasiliens noch Handlungsbedarf besteht.

### **Abgeleitete Empfehlungen**

Vor dem Hintergrund der vorstehenden Erkenntnisse werden zur Realisierung der Potenziale, die der Transport- und Logistikmarkt Brasiliens dem Hamburger Hafen bietet, folgende Handlungsempfehlungen gegeben:

- Aufbau von Beratungsbeziehungen zu brasilianischen Häfen durch die HPA sowie die entsprechenden Consultingunternehmen in der Metropolregion Hamburg.
- Abschluss einer Hafenpartnerschaft mit konkreten Kooperationsvereinbarungen mit den Häfen Santos und/oder Suape.
- Aufbau von Hochschulkooperationen zur Sensibilisierung und Bindung von Nachwuchskräften.
- Einrichtung einer ständigen Hafenrepräsentanz in Brasilien zur direkten Ansprache von Großverladern und Spediteuren im Süden des Landes durch Hafen Hamburg Marketing. Die zunehmende Konsolidierung im Bereich der Logistikdienstleister lässt eine hohe Effektivität einer Vor-Ort Betreuung erwarten.
- Prüfung von Beteiligungskonzepten bei wichtigen Logistikstandorten und/oder Betreibergesellschaften in Brasilien zur Sicherstellung einer langfristigen Ladungsbindung.
- Teilnahme an den deutsch-brasilianischen Wirtschaftstagen 2013 in São Paulo zum Aufbau von Kontakten und Marktkenntnis.
- Prüfung der Möglichkeit einer Städtepartnerschaft zur Sicherstellung der langfristigen Zusammenarbeit. Potenzielle Kandidaten sind Rio de Janeiro und São Paulo. Im Falle von Rio de Janeiro könnte ggf. auf der 2007 durch Senator Freytag geschlossenen „Joint Declaration of Friendship and Cooperation between the State of Rio de Janeiro and the Free and Hanseatic City of Hamburg“ aufgebaut werden.
- Erfahrungsaustausch mit relevanten Akteuren, die in Brasilien bereits aktiv sind (z. B. Fraport und HOLM – House of Logistics and Mobility).

- Konzepterstellung für die Einrichtung einer Austauschplattform „Internationale Hafenmärkte“ mit Schwerpunkt Südamerika (Argentinien, Uruguay, Brasilien, Chile).
- Stärkere Beteiligung an Messen und logistischen Fachveranstaltungen zur Imagewerbung und Schärfung des Profils als Drehscheibe in Nordeuropa mit hervorragenden Hinterlandanbindungen, insbesondere per Bahn.

Ergänzend werden für die Südamerikareise des Ersten Bürgermeisters im April 2013 folgende Gesprächstermine in Brasilien angeregt:

- Rio de Janeiro: Diskussion mit Vertretern des Bundeslandes, wie die 2007 geschlossene „Joint Declaration of Friendship and Cooperation between the State of Rio de Janeiro and the Free and Hanseatic City of Hamburg“ im Bereich Transport/Logistik mit Leben gefüllt werden kann (z. B. fachlicher Austausch, Hochschulkooperation oder Kreuzfahrt/Tourismus).
- São Paulo: Gespräch mit Bürgermeister Gilberto Kassab (gleichzeitig Vorsitzender der Partido Social Democrático – PSD) über eine potenzielle Partnerschaft der Städte oder Metropolregionen. Als Wirtschafts- und Verkehrszentrum Brasiliens mit starkem deutschen Einfluss, jedoch bislang keiner Partnerschaft mit einer deutschen Stadt, ist São Paulo für eine Städtepartnerschaft besonders geeignet.
- Santos: Gespräch mit dem Präsidenten der staatlichen Hafengesellschaft CODESP zu einer möglichen Hafenpartnerschaft und Möglichkeiten der Zusammenarbeit, z. B. in der Umsetzung des „São Paulo – Santos Logistics Corridor Program“ von 2011, bei dem der deutsche Hafenbetreiber duisport zentraler Gutachter und Gesamtkoordinator war.

Ein erfolgreicher Aufbau partnerschaftlicher Beziehungen könnte mittelfristig z.B. durch die Beteiligung Brasiliens als Partnerland eines Hafengeburtstages gewürdigt werden.

## 6. Anhang

### Seegüterverkehr Hafen Hamburg – Brasilien (Empfang)

	Güterarten (in Tonnen)	2010	2011	Änd.	%	davon containerisiert			
						2010	2011	Änd	%
31	Eisenerze	2.756.107	2.198.216	-557.891	-20,2	44	0	-44	-100
17	Andere Erzeugnisse pflanzlichen Ursprungs	652.917	840.575	187.658	28,7	144.720	225.913	81.193	56,1
41	Fleisch, Fleischerzeugnisse	177.164	171.771	-5.393	-3	176.616	171.722	-4.894	-2,8
995	Beladene Container	148.783	152.029	3.246	2,2	148.783	152.029	3.246	2,2
46	Mahl- und Schäl- mühlenerzeugnisse; Stärke und Stärkeerzeugnisse; Futtermittel	4.391	150.340	145.949	3323,8	4.352	12.668	8.316	191,1
118	Sonstige Maschinen, Werkzeugmaschinen und Teile dafür	35.366	64.331	28.965	81,9	35.044	64.249	29.205	83,3
121	Erzeugnisse der Automobilindustrie	47.038	63.290	16.252	34,6	40.134	62.302	22.168	55,2
14	Anderes frisches Obst und Gemüse	60.622	46.649	-13.973	-23	26.552	46.600	20.048	75,5
48	Sonstige Nahrungsmittel a.n.g. und Tabakerzeugnisse (außer im Paketdienst oder als Sammelgut)	218.727	40.128	-178.599	-81,7	217.903	40.095	-177.808	-81,6
32	NE-Metallerze (ohne Uran- und Thoriumerze)	3.965	37.729	33.764	851,6	3.964	14.763	10.799	272,4

	Güterarten (in Tonnen)	davon containerisiert							
		2010	2011	Änd.	%	2010	2011	Änd	%
996	Unbeladene Container	23.629	36.460	12.831	54,3	23.629	36.460	12.831	54,3
191	Nicht identifizierbare Güter in Containern oder Wechselbehältern	0	34.552	34.552	*	0	34.519	34.519	*
105	Heizkessel, Waffen und sonstige Metallerzeugnisse	17.430	34.448	17.018	97,6	17.323	34.399	17.076	98,6
85	Pharmazeutische und paracheimische Erzeugnisse einschließlich Pestizide und andere agrochemische	26.024	31.773	5.749	22,1	25.826	31.726	5.900	22,8
35	Natursteine, Sand, Kies, Ton, Torf, Steine und Erden a.n.g.; sonstige Bergbauerzeugnisse	10.486	30.953	20.467	195,2	10.408	30.923	20.515	197,1
53	Leder und Lederwaren	12.637	27.570	14.933	118,2	12.529	27.536	15.007	119,8
11	Getreide	640	27.218	26.578	4152,8	639	3.701	3.062	479,2
61	Holz-, Kork- und Flechtwaren (ohne Möbel)	45.323	26.967	-18.356	-40,5	44.817	26.931	-17.886	-39,9
62	Papier, Pappe und Waren daraus	8.693	25.699	17.006	195,6	8.638	25.669	17.031	197,2
91	Glas und Glaswaren, Porzellan und keramische Erzeugnisse	10.285	21.703	11.418	111	10.184	21.678	11.494	112,9
43	Obst und Gemüse, verarbeitet und haltbar gemacht	13.338	20.746	7.408	55,5	13.228	20.731	7.503	56,7
51	Textilien	12.320	19.366	7.046	57,2	12.212	19.350	7.138	58,5

	Güterarten (in Tonnen)	davon containerisiert							
		2010	2011	Änd.	%	2010	2011	Änd	%
132	Sonstige Erzeugnisse	2.969	17.544	14.575	490,9	2.957	17.534	14.577	493
47	Getränke	5.662	17.102	11.440	202	5.599	17.081	11.482	205,1
86	Gummi- oder Kunststoffwaren	13.680	16.745	3.065	22,4	13.587	16.725	3.138	23,1
	<b>Gelistet</b>	4.308.196	4.153.904	-154.292	-3,6	999.688	1.155.304	155.616	15,6
	<b>Übrige</b>	254.468	249.898	-4.570	-1,8	146.906	239.483	92.577	63
	<b>Gesamt</b>	4.562.664	4.403.802	-158.862	-3,5	1.146.594	1.394.787	248.193	21,6

## Seegüterverkehr Hafen Hamburg – Brasilien (Versand)

	Güterarten (in Tonnen)	2010	2011	Änd.	%	davon containerisiert			
						2010	2011	Änd.	%
83	Stickstoffverbindungen und Düngemittel (ohne natürliche Düngemittel)	970.653	1.013.232	42.579	4,4	7.402	15.287	7.885	106,5
995	Beladene Container	193.249	223.455	30.206	15,6	193.249	223.455	30.206	15,6
121	Erzeugnisse der Automobilindustrie	186.366	119.453	-66.913	-35,9	164.783	87.500	-77.283	-46,9
81	Chemische Grundstoffe, mineralisch	109.760	119.104	9.344	8,5	34.529	61.540	27.011	78,2
118	Sonstige Maschinen, Werkzeugmaschinen und Teile dafür	123.453	51.126	-72.327	-58,6	110.400	47.989	-62.411	-56,5
191	Nicht identifizierbare Güter in Containern oder Wechselbehältern	0	46.651	46.651	*	0	46.483	46.483	*
996	Unbeladene Container	30.099	46.306	16.207	53,8	30.099	46.306	16.207	53,8
85	Pharmazeutische und paracheimische Erzeugnisse einschließlich Pestizide und andere agrochemische	68.651	41.608	-27.043	-39,4	67.717	41.472	-26.245	-38,8
114	Geräte der Elektrizitätserzeugung und -verteilung u. Ä.	21.847	41.440	19.593	89,7	21.502	41.305	19.803	92,1
86	Gummi- oder Kunststoffwaren	57.997	40.897	-17.100	-29,5	57.639	40.781	-16.858	-29,2
51	Textilien	20.327	40.493	20.166	99,2	20.190	40.385	20.195	100
62	Papier, Pappe und Waren daraus	46.536	33.165	-13.371	-28,7	46.028	33.060	-12.968	-28,2



	Güterarten (in Tonnen)	2010	2011	Änd.	%	davon containerisiert			
						2010	2011	Änd.	%
101	Roheisen und Stahl; Ferrolegerungen und Erzeugnisse der ersten Bearbeitung von Eisen und Stahl	40.634	30.129	-10.505	-25,9	39.916	30.051	-9.865	-24,7
82	Chemische Grundstoffe, organisch	35.108	29.615	-5.493	-15,6	34.880	29.509	-5.371	-15,4
102	NE-Metalle und Halbzeug daraus	16.630	28.562	11.932	71,7	16.458	28.463	12.005	72,9
91	Glas und Glaswaren, Porzellan und keramische Erzeugnisse	16.866	28.399	11.533	68,4	16.737	28.326	11.589	69,2
61	Holz-, Kork- und Flechtwaren (ohne Möbel)	9.510	26.749	17.239	181,3	9.408	26.662	17.254	183,4
122	Sonstige Fahrzeuge	24.341	26.472	2.131	8,8	20.873	26.374	5.501	26,4
84	Basiskunststoffe und synthetischer Kautschuk in Primärformen	34.544	26.253	-8.291	-24	33.949	26.164	-7.785	-22,9
105	Heizkessel, Waffen und sonstige Metallerzeugnisse	59.400	26.177	-33.223	-55,9	58.548	26.094	-32.454	-55,4
72	Flüssige Mineralölerzeugnisse	6.108	24.212	18.104	296,4	4.005	24.130	20.125	502,5
117	Medizin-, Mess-, steuerungs- und regelungstechnische Erzeugnisse; optische Erzeugnisse; Uhren	13.781	23.992	10.211	74,1	13.579	23.908	10.329	76,1

		davon containerisiert							
Güterarten (in Tonnen)	2010	2011	Änd.	%	2010	2011	Änd.	%	
192 Sonstige nicht identifizierbare Güter	10.218	21.767	11.549	113	8.755	11.443	2.688	30,7	
113 Büromaschinen, Datenverarbeitungsgeräte und -einrichtungen	13.232	20.940	7.708	58,3	11.422	20.864	9.442	82,7	
43 Obst und Gemüse, verarbeitet und haltbar gemacht	7.792	20.288	12.496	160,4	7.674	20.212	12.538	163,4	
Gelistet	2.117.102	2.150.485	33.383	1,6	1.029.742	1.047.763	18.021	1,8	
Übrige	170.972	281.965	110.993	64,9	148.665	270.724	122.059	82,1	
Gesamt	2.288.074	2.432.450	144.376	6,3	1.178.407	1.318.487	140.080	11,9	

# Quellenverzeichnis

- <sup>1</sup> Schmalz/Ebenau (2011) Auf dem Sprung – Brasilien, Indien und China zur gesellschaftlichen Transformation in der Krise, verfügbar unter:  
[http://edoc.vifapol.de/opus/volltexte/2012/3606/pdf/Reihe\\_21\\_Bd4.pdf](http://edoc.vifapol.de/opus/volltexte/2012/3606/pdf/Reihe_21_Bd4.pdf)  
(16.10.2012).
- <sup>2</sup> Germany Trade & Invest (2010a) Brasilien attraktiv für deutschen Mittelstand, verfügbar unter:  
<https://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Meta/presse,did=201128.html?view=renderPdf> (16.10.2012).
- <sup>3</sup> Auswärtiges Amt (2012a) Brasilien, verfügbar unter:  
<http://www.auswaertiges-amt.de/DE/Aussenpolitik/Laender/Laenderinfos/01-Laender/Brasilien.html> (16.10.2012).
- <sup>4</sup> Bundesinstitut für Berufsbildung (2010) Marktstudie Brasilien für den Export beruflicher Aus- und Weiterbildung, verfügbar unter:  
[http://www.imove-germany.de/cps/rde/xbcr/imove\\_projekt\\_de/d\\_iMOVE-Marktstudie\\_Brasilien\\_2010.pdf](http://www.imove-germany.de/cps/rde/xbcr/imove_projekt_de/d_iMOVE-Marktstudie_Brasilien_2010.pdf) (16.10.2012).
- <sup>5</sup> Deutsche Zentrale für Tourismus (2012) Marktinformation Brasilien. Incoming – Tourismus Deutschland, verfügbar unter:  
[http://www.germany.travel/media/pdf/marktinformationen\\_\\_lang\\_/regionalmanagement\\_amerika\\_\\_israel/Brasilien.pdf](http://www.germany.travel/media/pdf/marktinformationen__lang_/regionalmanagement_amerika__israel/Brasilien.pdf) (16.10.2012).
- <sup>6</sup> Robert Bosch-Stiftung (2009) Altersbilder in anderen Kulturen, verfügbar unter:  
[http://www.bosch-stiftung.de/content/language2/downloads/Gesamt\\_AlterbilderKulturen\\_2310.pdf](http://www.bosch-stiftung.de/content/language2/downloads/Gesamt_AlterbilderKulturen_2310.pdf) (26.11.2012)
- <sup>7</sup> Statista (2012) Brasilien: Anteil der „inaktiven“ Bevölkerung ab 65 Jahre an der gesamten Erwerbsbevölkerung von 2000 bis 2050, verfügbar unter:  
<http://de.statista.com/statistik/daten/studie/14199/umfrage/brasilien-anteil-rentner-an-erwerbsbevoelkerung/> (16.10.2012).
- <sup>8</sup> Auswärtiges Amt (2012b) Wirtschaft, verfügbar unter:  
[http://www.auswaertiges-amt.de/DE/Aussenpolitik/Laender/Laenderinfos/Brasilien/Wirtschaft\\_node.html](http://www.auswaertiges-amt.de/DE/Aussenpolitik/Laender/Laenderinfos/Brasilien/Wirtschaft_node.html) (16.10.2012).
- <sup>9</sup> Zilla (2011) Brazilianische Außenpolitik. Nationale Tradition, Lulas Erbe und Dilmias Optionen, verfügbar unter:  
[http://www.swp-berlin.org/fileadmin/contents/products/studien/2011\\_S29\\_zll\\_ks.pdf](http://www.swp-berlin.org/fileadmin/contents/products/studien/2011_S29_zll_ks.pdf) (16.10.2012).

- <sup>10</sup> Germany Trade & Invest (2012a)      Wirtschaftsdaten kompakt: Brasilien, verfügbar unter:  
[http://www.gtai.de/GTAI/Content/DE/Trade/Fachdaten/PUB/2012/05/pub201205248013\\_159460.pdf](http://www.gtai.de/GTAI/Content/DE/Trade/Fachdaten/PUB/2012/05/pub201205248013_159460.pdf) (16.10.2012).
- <sup>11</sup> Goldman Sachs (2010)      BRICs-Kompass-Theorie und Praxis-Geldanlage in den BRICs, verfügbar unter:  
[www.gs.de/filedb/.../12-04-BRIC\\_Kompass\\_FINAL\\_030412.pdf](http://www.gs.de/filedb/.../12-04-BRIC_Kompass_FINAL_030412.pdf) (16.10.2012).
- <sup>12</sup> Friedrich Naumann Stiftung (2011)      BRIC...S: Südafrikas wirtschaftliche Position und politische Positionierung im BRICS-Verbund, verfügbar unter:  
[http://www.freiheit.org/files/62/N\\_21\\_Suedafrikas\\_wirtschaftliche\\_Position\\_und\\_politische\\_Positionierung\\_im\\_BRICS-Verbund.pdf](http://www.freiheit.org/files/62/N_21_Suedafrikas_wirtschaftliche_Position_und_politische_Positionierung_im_BRICS-Verbund.pdf) (16.10.2012).
- <sup>13</sup> Zilla (2011)      Brasilianische Außenpolitik. Nationale Tradition, Lulas Erbe und Dilmias Optionen, verfügbar unter:  
[http://www.swp-berlin.org/fileadmin/contents/products/studien/2011\\_S29\\_zll\\_ks.pdf](http://www.swp-berlin.org/fileadmin/contents/products/studien/2011_S29_zll_ks.pdf) (16.10.2012).
- <sup>14</sup> Stuenkel/Fischer-Bollin (2011)      Brasilien nach Lula. Potenzial und Herausforderungen für die Deutsch-Brasilianischen Beziehungen unter Präsidentin Dilma Rousseff, verfügbar unter:  
[http://www.kas.de/wf/doc/kas\\_22736-1522-1-30.pdf?110509143349](http://www.kas.de/wf/doc/kas_22736-1522-1-30.pdf?110509143349) (16.10.2012).
- <sup>15</sup> Auswärtiges Amt (2012c)      Außenpolitik, verfügbar unter:  
[http://www.auswaertiges-amt.de/DE/Aussenpolitik/Laender/Laenderinfos/Brasilien/Aussenpolitik\\_node.html](http://www.auswaertiges-amt.de/DE/Aussenpolitik/Laender/Laenderinfos/Brasilien/Aussenpolitik_node.html) (16.10.2012).
- <sup>16</sup> KPMG (2011a)      Wirtschaftliche Rahmenbedingungen in Brasilien zum 31. Dezember 2010, verfügbar unter:  
[http://www.kpmg.de/docs/110307\\_Wirtschaftliche\\_Rahmenbedingungen\\_in\\_Brasilien\\_zum\\_31\\_Dezember\\_2010.pdf](http://www.kpmg.de/docs/110307_Wirtschaftliche_Rahmenbedingungen_in_Brasilien_zum_31_Dezember_2010.pdf) (16.10.2012).
- <sup>17</sup> Auswärtiges Amt (2012c)      Außenpolitik, verfügbar unter:  
[http://www.auswaertiges-amt.de/DE/Aussenpolitik/Laender/Laenderinfos/Brasilien/Aussenpolitik\\_node.html](http://www.auswaertiges-amt.de/DE/Aussenpolitik/Laender/Laenderinfos/Brasilien/Aussenpolitik_node.html) (16.10.2012).
- <sup>18</sup> Döhne/Rose (2011)      Marktstudie Brasilien. Erstellt im Auftrag von Baden-Württemberg International durch Germany Trade & Invest, verfügbar unter:  
<http://www.gtai.de/wwwroot/archiv-online-news/www.gtai.de/DE/Content/Online-news/2011/16/medien/lm1-brasilien-marktstudie-2011,templateId%3Draw,property%3DpublicationFile.pdf/lm1-brasilien-marktstudie-20115f88.pdf?show=true> (16.10.2012).

- <sup>19</sup> Auswärtiges Amt (2012b) Wirtschaft, verfügbar unter: [http://www.auswaertiges-amt.de/DE/Aussenpolitik/Laender/Laenderinfos/Brasilien/Wirtschaft\\_node.html](http://www.auswaertiges-amt.de/DE/Aussenpolitik/Laender/Laenderinfos/Brasilien/Wirtschaft_node.html) (16.10.2012).
- <sup>20</sup> Bundesministerium für Finanzen (2005) Kündigung des deutsch-brasilianischen Doppelbesteuerungsabkommens, verfügbar unter: [http://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Steuern/Internationales\\_Ssteuerrecht/Staatenbezogene\\_Informationen/Laender\\_A\\_Z/Brasilien/kuendigung-des-deutsch-brasilianischen-doppelbesteuerungsabkommens.html](http://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Steuern/Internationales_Ssteuerrecht/Staatenbezogene_Informationen/Laender_A_Z/Brasilien/kuendigung-des-deutsch-brasilianischen-doppelbesteuerungsabkommens.html)
- <sup>21</sup> Auswärtiges Amt (2012d) Wirtschaftsbeziehungen, verfügbar unter: [http://www.auswaertiges-amt.de/DE/Aussenpolitik/Laender/Laenderinfos/Brasilien/Bilateral\\_node.html#doc335300bodyText2](http://www.auswaertiges-amt.de/DE/Aussenpolitik/Laender/Laenderinfos/Brasilien/Bilateral_node.html#doc335300bodyText2) (16.10.2012).
- <sup>22</sup> Friedrich Ebert Stiftung (2012) Klima, Energie und Wachstum in Brasilien – Auf der Suche nach einem friedlichen Zusammenleben, verfügbar unter: <http://library.fes.de/pdf-files/iez/o8928.pdf> (26.11.2012).
- <sup>23</sup> Germany Trade & Invest (2009a) Brasilien diskutiert Einstieg in die Elektromobilität, verfügbar unter: <http://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/maerkte,did=62612.html> (26.11.2012).
- <sup>24</sup> Germany Trade & Invest (2010b) Nachfrage wächst bei Elektromobilität weltweit, verfügbar unter: <http://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/maerkte,did=70794.html> (26.11.2012).
- <sup>25</sup> Germany Trade & Invest (2012b) Investitionsklima und – risiken Brasilien, verfügbar unter: <http://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/maerkte,did=581520.html?view=renderPdf> (26.11.2012).
- <sup>26</sup> Germany Trade & Invest (2009b) Recht kompakt: Brasilien-Informationen zum Wirtschaftsrecht in Brasilien, verfügbar unter: [http://krefeld.ihk.de/media/upload/ihk/imap/20090420/brasilien\\_recht\\_kompakt\\_0901.pdf](http://krefeld.ihk.de/media/upload/ihk/imap/20090420/brasilien_recht_kompakt_0901.pdf) (26.11.2012).
- <sup>27</sup> Freie und Hansestadt Hamburg – Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation Hamburg Port Authority (2012) Hamburg hält Kurs: Der Hafenentwicklungsplan bis 2025

---

# Impressum

© Januar 2013

**Auftraggeber:**

HPA Hamburg Port Authority AöR

**Verfasser:**

Hafen Hamburg Marketing e.V. (Sebastian Doderer, Jens Schlegel, Robert Strack, Christian Ulken)  
ON-Move Transatlantic Consulting & Logistic (Dr. Nils Okun)

**Gestaltung:**

blum DESIGN & KOMMUNIKATION GmbH, Hamburg

**Bildquellen:**

Hafen Hamburg Marketing e.V. (soweit nicht anders angegeben)

**Titel:**

Thomas Kunadt; shadowtricks/photocase.com



