

Der Hafen von Suape in Recife, Pernambuco, Brasilien

Beschreibung und Ausblick

Juli 2017

Bericht der deutschen Generalkonsulin in Recife

I. Einst rasant wachsendes Herzstück der wirtschaftlichen Entwicklung im BRA NO hofft der 1978 begonnene und 1983 eröffnete Tiefwasserhafen Suape, 50 km von Recife entfernt, auf bessere Zeiten nach Überwindung der politischen und Wirtschaftskrise. Wachstumsperspektiven dürften langfristig positiv ausfallen, vor allem wenn die Hafenverwaltung von der nationalen wieder an die bundesstaatliche Ebene zurückfällt und Lizenzvergaben sowie Modernisierungsmaßnahmen vor Ort entschieden werden.

Suape umfasst ca. 140 qkm und ist eines der größten Infrastrukturprojekte im NO BRAs. Der Hafen und die 105 im Hafenaerial ansässigen Firmen mit insgesamt 25 000 Arbeitsplätzen erwirtschaften 23,5 % des gesamten BIP von Pernambuco (PE), Tendenz steigend. Der Hafen ist der fünftwichtigste Hafen BRAs, nicht zuletzt wegen seiner vorteilhaften geografischen Lage für den Frachtgüterverkehr nach Europa und in die USA. Das - ab 01.01.2018 zu Maersk gehörende - Logistik-Unternehmen Hamburg-Süd trägt mit seiner bras. Tochter Aliança 40% des Frachtverkehrsumschlags von Suape.

Die industrielle Entwicklung von Suape orientiert sich an den drei Pfeilern Energie, Petrochemischer Komplex (größte PET-Fabrik weltweit) und Estaleira Atlantico Sul (größte Werft der Südhalbkugel). Schwerpunkte sind: flüssige Massengüter, Nahrungsmittel und Getränke, Weizenmühlen (größtes Cluster in LA) und ein KFZ-Distributionszentrum (FIAT/FCA, Toyota, GM, VW). In einem Radius von ca. 800 km erreicht Suape die Hauptstädte von den sieben Bundesstaaten, die 90% des BIP im BRA-NO erwirtschaften.

Aufgrund der Wirtschaftskrise und ausbleibender Instandhaltung sowie Modernisierung in Infrastruktur und Technologie wanderten Unternehmen aus Suape ab. Positive Signale gehen von ersten Investitionszusagen und von den Wachstumszahlen im Frachtverkehr aus.

II. Für deutsche Unternehmen bieten Rückübertragung der Suape-Verwaltung an den Bundesstaat PE sowie sein Potential, einer der wichtigsten Logistikstandorte BRAs zu bleiben, aussichtsreiche Investitionsmöglichkeiten.

III. Im Einzelnen

1. Zusätzlich zur Wirtschaftskrise brachte die seit 2013 bestehende Abhängigkeit der Hafenverwaltung vom nationalen Hafenministerium Nachteile für Suape. Grundlage ist das Hafen-Dekret von Ex-StP'in Rousseff Nr. 595/2012, durch das sich ihre Regierung Konzessionsgewinne sicherte und den 2014 tödlich verunglückten Gegenkandidaten und Ex-Gouv. von PE, Eduardo Campos, schwächte. Unternehmen wanderten ab, nachdem dringend erforderliche Investitionen für Modernisierung, Nachhaltigkeit und Instandhaltung ausgeblieben waren. Teilnehmer der öffentlichen Anhörung zu Suape in Recife am 03.07.2017 stimmten darin überein, dass Suape seine Wettbewerbsfähigkeit nur durch eine grundlegende Modernisierung erhalten kann, mit der unmittelbar nach der Rückübertragung der Hafenverwaltung an PE begonnen werden soll.

2. Am 28.12.2016 übernahm die MEX Alpek S.A.B. de C.V. die „Companhia Petroquímica de Pernambuco“ und die „Companhia Integrada Têxtil de Pernambuco (Citepe)“ für lächerliche R\$ 1,26 Mrd. (ca. 350 Mio. Euro) von Petrobras, die seinerzeit R\$ 9 Mrd. (über 3 Mrd. Euro) für den Erwerb der Industrieanlage gezahlt hatte. Petroquímica Suape und Citepe betreiben eine integrierte PTA-PET-Fabrik mit einer installierten Kapazität von 700.000 Tonnen PTA und 450.000 Tonnen PET pro Jahr. Citepe betreibt außerdem eine Anlage zum Texturieren von Polyester-Filamentgarnen mit einer Kapazität von 90.000 Tonnen pro Jahr. Der Verkauf der beiden Unternehmen ist Teil der Petrobras-Desinvestitionsstrategie, die einen vollständigen Austritt der Anteile aus der Petrochemie vorsieht. Gouv. Paulo Câmara und Hafenmanager Coimbra reagierten auf die Welle der Empörung bei Gewerkschaften und Medien mit dem Argument, die Übernahme sei eine Garantie für die Zukunft der Petrochemie-Säule in PE und erhalte 3000 Arbeitsplätze. Im Gespräch mit dem GK betonte Wirtschaftsexperte Prof. Lima, Alpek bringe v.a. Know-How in der Textilbranche nach Suape.

3. Das in Suape geplante Kohlekraftwerk Termélectrica Novo Tempo wird nunmehr im Bundesstaat Rio de Janeiro gebaut: 2014 versprach der südbras. Gasproduzent Bolognesi der PE-Landesregierung eine Investition in Höhe von R\$, 3,5 Mrd. (ca. 1 Mrd. Euro), um das größte Kohlekraftwerk BRAs in Suape zu bauen. Die Investition hätte Arbeitsplätze geschaffen, Strompreise und infolgedessen Produktionskosten anderer Unternehmen gesenkt. Bolognesi verkaufte das Projekt schließlich an das Infrastruktur-Unternehmen Prumo, das derzeit den neuen Hafen- und Industriekomplex Açú in der Nähe von Rio de Janeiro entwickelt. Für den BRA NO, der inzwischen fast die Hälfte seines Energiebedarfs aus Erneuerbaren Energien deckt, ist dies unter Nachhaltigkeitsaspekten letztendlich als konsequent anzusehen.

4. Die Großwerft Estaleiro Atlântico Sul (EAS) befindet sich aufgrund schlechter Auftragslage, einer ineffizienten Produktionskette und zu hoher Hafengebühren in einer tiefen Krise. Die Gesamtverschuldung bis 2027 beträgt R\$. 1,6 Mrd. (ca. 500 Mio. Euro). Anstatt „Made in Brazil“ bevorzugen Logistikunternehmen hochwertigere Frachtschiffe aus IND oder CHN, ungeachtet der hohen Importzölle. Die Zukunft von EAS ist ungewiss, wenn 2019 der vorerst letzte Auftrag von Transpetro zur Herstellung von fünf Frachtschiffen des Typs Aframax ausläuft. 3850 Arbeitsplätze sind bedroht. Anlässlich der ersten von US-Handelskammer, IT-Unternehmensverband, Stadt Recife und Landesentwicklungsgesellschaft am 21.06. 2017 veranstalteten Konferenz „Pernambuco Avança“ („Vorwärts PE“), an der 400 Player aus ganz BRA teilnahmen, stimmten Experten stimmten darin überein, PE-Landesregierung werde nach Übernahme der Suape-Verwaltung alles daran setzen, EAS zu erhalten.

5. Überhöhte Hafengebühren: Zur Zeit sei es billiger, so Hamburg-Süd-Manager Bergmann, Frachtgüter von Südkorea nach Mexiko zu verschiffen, als von Suape zum Hafen Santos bei Sao Paulo. Geringere Hafengebühren und eine effizientere Logistik führen etwa auch dazu, dass Früchte aus dem Sao Francisco-Tal im Hinterland von PE von dem erst 10 Jahre alten, als freie Mischgesellschaft organisierten Hafen Pecém bei Fortaleza aus nach Europa verschifft werden. In Suape kostet jede Containerbewegung R\$ 500, (ca. 150 Euro), d.h. ca. 50%, mehr als in Pecem oder Salvador. Gleichwohl ist Prof. Lima der Meinung, dass Pecém keine Konkurrenz für Suape bedeutet, da Suape geografisch günstiger gelegen ist, durch seine langjährige Erfahrung, aber auch durch Unternehmen wie FIAT/FCA und Glashersteller Vivix im benachbarten Goiania sowie Campari und Coca Cola auf dem Hafengelände

deutliche Wettbewerbsvorteile hat. Sobald PE die Administration übernimmt, dürften die Gebühren gesenkt werden.

6. Ausblicke:

(1) Trotz Wirtschaftskrise verzeichnete Suape das größte Wachstum unter den staatlichen Häfen BRAs. Dank des Anstiegs im KFZ- und Flüssiggüter-Transport wuchs der Frachtverkehr mit 5,38 Mio. Tonnen um 12% im ersten Trimester 2017 (1/2016: 4,8 Mio. t) . Kraftstoffe und Erdöl zeichnen sich als ausbaufähige Wirtschaftszweige ab. 1/2017 machten Flüssiggüter ca. 72% des gesamten Frachtverkehrs aus.

(2) Zur Wiederaufnahme der Arbeiten an der 2014 begonnenen Erdölraffinerie Abreu e Lima (RNEST) unterzeichnete Petrobras am 22.06.17 einen Vertrag mit dem Konsortium Conenge SC/ Possebon. Geplant ist der Bau von zwei Schwefelraffinerien, die Abfallstoffe aus der Dieselherstellung zu Kunstdünger oder zum Einsatz bei der Rohstoffverarbeitung umwandeln und ca. 700 neue Arbeitsplätze schaffen. Sie sollen ab Juni 2018 in Betrieb genommen werden.

(3) Anfang Januar 2017 kündigte BRA Regierung eine Investition von R\$ 283 Mio. (ca. 78 Mio. Euro) aus dem nationalen Investitionsprogramms PPI (Programa de Parcerias de Investimentos) für den Ausbau des Tank-Parks für Flüssiggüter (Diesel, Kerosin, Rohöl, Benzin) an als PPP mit dem ITA Unternehmer Decal, dessen Terminal derzeit 12 Tanks für Flüssiggüter mit einer Lagerkapazität von 156 Tsd. m³ umfasst. Ziel ist der Bau von weiteren acht Tanks mit einer Lagerkapazität von insges. 392 Tsd. m³. Mit der noch ausstehenden Genehmigung durch die Nationale Agentur für Wassertransporte, Antaq, ist jedoch erst nach Überwindung der innenpolitischen Krise zu rechnen, zumal die PSE-Regierung von PE sich inzwischen von StP Temer distanzierte. Außerdem bestätigte das BRA Unternehmen Pandenor Import-Export Investitionen von R\$ 70 Mio. (ca. 20 Mio. Euro) für den Bau von acht neuen Tanks, die die Kapazitäten um 60 Tsd. m³ für Flüssiggüter erhöhen sollen, wodurch der Pandenor-Terminal in Zukunft 122 Tsd. m³ Flüssigtreibstoff lagern kann. Die Arbeiten sollen 2018 abgeschlossen werden. Pandenor verlängerte seinen Pachtvertrag mit Suape um 25 Jahre bis 2044.

(4) Die von StP Temer im April 2017 zugesagte und nach Meinung von Suape-GF Marcos Baptista für Anfang 2018 vorgesehene Rückgabe der Hafenverwaltung an PE dürfte auch die Entscheidung über ein weiteres Großprojekt, den Bau eines zweiten Terminals, Tecon II, mit einer Kai-Anlage von 900 m, einer Nutzfläche von 250 Tsd. m² und einer Kapazität von bis zu 1,2 Mio. TEUs (Container-Einheit „Twenty-foot Equivanlet Unit“) beschleunigen. Tecon II soll v.a. den Frachtverkehr aus dem erweiterten Panama-Kanal abwickeln. Im Dez. 2016 wurden bereits ein Intercity-Hotel und eine Shoppingmall eröffnet. Außerdem steht die Fertigstellung der „Transnordestina“-Eisenbahn (Verbindungsline zwischen Suape und Pecem) sowie der Umgehungsstraße Recife aus, die den Anschluss an Produktionsstätten (etwa Gips im PE-Hinterland) deutlich verbessern.