



Deutsch-Brasilianische Wirtschaftstage 2007

Vorfahrt für die Transportfrage

Rund 1,5 Milliarden US-Dollar plant Hamburg-Süd über die nächsten drei bis vier Jahre in das Brasilien-Geschäft zu investieren.

Tópicos sprach darüber mit Dr. Klaus Meves, Sprecher der Geschäftsführung und „Deutsch-Brasilianische Persönlichkeit 2007“.

DAS INTERVIEW FÜHRTE: DR. UWE KAESTNER

Tópicos: Zunächst möchte ich Ihnen namens der Deutsch-Brasilianischen Gesellschaft ganz herzlich zur Auszeichnung „Deutsch-Brasilianische Persönlichkeit 2007“ gratulieren, eine Ehrung, die ja weit über den geschäftlichen Bereich hinauswirkt – es geht auch um das Bild Brasiliens in Deutschland, die Beziehungen beider Länder und die Persönlichkeiten, die dahinter stehen.

Dr. Klaus Meves: Ich bedanke mich.

Wie sind Ihre persönlichen und beruflichen Beziehungen zu Brasilien gewachsen?

Eine lange Geschichte. Ich habe 1970 nach meinem Universitätsexamen bei der Hamburg Süd begonnen – dort während meiner Dissertation zunächst halbtags gearbeitet und schon damals erste Kontakte nach Brasilien angeknüpft.

Ihre Reederei hat ja eine lange Tradition ...

Aber ja! Die Hamburg Süd ist die älteste Reederei für das Fahrtgebiet Brasilien-Argentinien. Sie wurde 1871 nach der Reichseinigung von Hamburger Exportkaufleuten gegründet, um die langjährigen Segelschiff-Verbindungen mit der Südamerika-Ostküste und – Westküste auf eine neue Grundlage zu stellen: Wie der Name „Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft“ sagt, mit modernem Ansatz – statt der herkömmlichen Kap-Horn-Segler jetzt mit Dampfschiffen.

Der erste große Aufschwung des Geschäfts kam mit der deutschen Aus-

wanderungswelle nach Südbrasilien und Argentinien und – im Rückverkehr – Kaffee- und Fleischexporten von dort. Ich war für die nordgehende Ladung zuständig, habe über Jahre das Fahrtgebiet insgesamt geleitet und bin so menschlich und beruflich mit Brasilien in engen Kontakt gekommen und geblieben. Unsere Geschäftspartner wollten ja nicht nur Kaffee in Säcken verschiffen. Man interessierte sich, wie Kaffee angebaut und bearbeitet, wie zum Hafen transportiert wird, man sprach mit den Partnern über Ihre Ziele beim Absatz in Europa, verhandelte mit den Importeuren – und baute so langjährige vertrauensvolle Beziehungen auf.

Sie erwähnten die Gründungsphase der Hamburg Süd mit dem Akzent „modern“. Nach dem Zweiten Weltkrieg gab es ja eine weitere revolutionäre Entwicklung: Container und Erweiterung der brasilianischen Exportpalette.

Wir haben das Schicksal aller deutscher Reedereien geteilt: In den Weltkriegen zweimal die gesamte Tonnage verloren! Wir haben zweimal den Neuanfang gewagt. Wir hatten das große Glück, dass unsere Eigentümer-Familie Oetker, schon seit 1934 an der Hamburg Süd beteiligt und seit 1955 alleiniger Eigentümer, nach dem Krieg in der Lage war, Gewinne aus dem Lebensmittelgeschäft in die Reederei zu investieren. Wir bestellten neue Linienschiffe für die Südamerikafahrt, investierten in Massengutschiffe und Tanker und bauten mit der beginnenden Containerisierung das zweite Standbein, die Australien- und Neuseelandfahrt aus.



Dr. Klaus Meves

Als ich 1970 bei der Hamburg Süd begann, waren unsere Stars die damaligen Cap-San-Schiffe, für konventionelle Ladung und für bis zu 12 Passagiere. Schon diese Schiffe hatten eine Eigenschaft, die unser Geschäft noch heute prägt: Die Teilung zwischen Kühl- und Hauptladung...

Ist das heute im Zeitalter der Container auch noch der Fall?

Die Containerisierung hat in Südamerika – auch wegen des Widerstandes der dortigen Staatsreedereien – erst später als in anderen Fahrtgebieten begonnen, nämlich Ende der 1970er/Anfang der 1980er Jahre. Seit damals sind unsere Schiffe „gewachsen“: wir begannen die Südamerika-Fahrt mit Schiffen von 450 TEU (TEU = 20 Fuß Standardcontainer), wir stehen heute bei 6000 TEU.

Zur Frage der Kühlladung: sie ist noch stärker gewachsen, auf unseren Schiffen ist nordgehend heute fast ein Drittel durch Kühl-Container belegt.

Zugleich hat sich das Geschäft mit Lateinamerika drastisch gewandelt: Wir kommen weg vom reinen Agrarexport und hin zu einem Warenaustausch, wie er zwischen Industrieländern üblich ist, z.B. Exporte der Auto- und Chemie-Industrie, Möbel, Schuhe etc. Zwar ist dieser Export durch den starken Real unter Druck geraten, aber insgesamt hat Brasilien in den letzten Jahren eine tolle Entwicklung erlebt.

Auch das erfreuliche Fazit für eine Regierung, die ja bei Amtsantritt nicht von allen freudig begrüßt wurde. Ihre Reederei begleitet den wirtschaftlichen Aufschwung mit massiven Investitionen ...

Wir haben beschlossen, unsere Tonnage erheblich aufzustocken und unsere drei Kernverkehre aus Brasilien – die traditionelle Fahrt Brasilien/Argentinien-Europa, den Dienst Südamerika-Ostküste-Nordamerika und den Dienst Brasilien/Argentinien-Fernost – auszubauen. Wir bauen eine einheitliche Flotte großer Containerschiffe; wir haben schon sechs große Schiffe dort eingesetzt. Wir werden in den nächsten Jahren 12 mittelgroße durch große ersetzen. Dabei reden wir über Investitionen von rund 1,5 Milliarden US-Dollar über die nächsten drei bis vier Jahre. Es geht dabei nicht nur um die Schiffe, sondern ganz wesentlich auch um die Container: ein Kühl-Container kostet rund 18.000 US-Dollar – wenn wir auf einem unserer Schiffe 1000 Stück befördern, dann liegt allein der Wert der Container bei 18 Mio. US-Dollar. Wir machen also finanziell erhebliche Anstrengungen.

Präsident Lula hat für seine zweite Amtszeit große Infrastruktur-Investitionen, darunter Ausbau der Häfen, angekündigt und dafür ein extra Staatssekretariat geschaffen. Was erwarten Sie von diesem Programm?

Wir erhoffen uns erhebliche Verbesserungen. Aufgrund des wirtschaftlichen Wachstums in Brasilien haben wir seit einigen Jahren logistische Engpässe, und zwar nicht nur in Brasilien, sondern – in abgemilderter Form – auch bei uns in Deutschland oder in den Niederlanden, aber auch in den USA und in Australien. Die Hinterland-Trans-

porte auf der Straße werden immer schwieriger, in Brasilien vor allem wegen des enormen Zuwachses der Agrarproduktion.

Um eine gewisse Entlastung des Straßengüterverkehrs zu erreichen, bieten wir über unsere Tochtergesellschaft Aliança – mit derzeit 10 Schiffen unter brasilianischer Flagge – den Cabotageverkehr (Küstenverkehr) zwischen den südbrasilianischen Häfen und Manaus im Norden an. Wir sehen dabei natürlich auch die besonderen Probleme der kleinen Häfen. Hinzu kommen administrative Schwierigkeiten, vor allem bei der Zollabfertigung, bei der in einzelnen Landesteilen unterschiedlichen Besteuerung. All das behindert den freien Containerlauf, wie ihn unsere Kunden sich wünschen. Ich hatte schon Gelegenheit, über diesen Komplex mit Präsident Lula persönlich zu sprechen. Er ist sich der Probleme bewusst, aber es ist nicht so einfach, sie kurzfristig zu lösen ...

Sie erwähnten, dass das Problem nicht nur Brasilien betrifft, sondern auch Deutschland. Was sollte hier geschehen?

Auch wir haben bürokratische Hemmnisse. Dass die letzte Elbvertiefung – über die sich alle Parteien einig waren – vom Beginn der Debatte bis zur Umsetzung neun Jahre gedauert hat, ist schon bedrückend. Wir sind jetzt wieder in der gleichen Situation: Um mit richtig großen Container-Schiffen direkt bis nach Hamburg fahren zu können, müsste die Elbe nochmals vertieft werden. Die Technik ist vorhanden, Mittel dürften zur Verfügung stehen, aber die rechtlichen Voraussetzungen sind noch nicht gegeben. Fragen die Umweltschützer, die sich natürlich auch in Brasilien stellen. Wir sind dabei, mit brasilianischen Partnern ein neues Container-Terminal im Süden, in Santa Catarina zu errichten; dabei geht es auch um eine umweltgerechte Straßenanbindung.

Sie werden ja bald Gelegenheit haben, sich anlässlich Ihres Aufenthalts in Südbrasilien einige der Probleme vor Ort anzusehen. Was sollte bei den Deutsch-Brasilianischen Wirtschaftstagen in Blumenau oben auf der Tagesordnung stehen?

Die Transportfrage – logistisch und administrativ – ist für uns und unsere Kunden das mit Abstand wichtigste Thema. Santa Catarina ist ein Bundesstaat, der sich in den letzten Jahren außerordentlich gut entwickelt hat und für sein weiteres Wachstum dringend eine bessere Exportlogistik braucht. Oder denken Sie an brasilianische Sojabohnen: Auf dem Feld sind sie die billigsten der Welt, wenn sie im Hafen ankommen, fallen sie preislich hinter die nordamerikanischen zurück. Es gibt genügend Studien, auch von der brasilianischen Regierung veranlasste, die die bottle-necks aufzeigen, es gibt Leute, die investieren können und wollen – aber dafür muss man die administrativen Voraussetzungen schaffen.

Haben Sie auch Wünsche an die deutsche Bundesregierung?

Die Bundesregierung muss sich stärker für die Agrarexportländer, wie z.B. Brasilien, Argentinien, Australien und Neuseeland einsetzen, auch im Rahmen der Doha-Runde, und diesen Ländern einen vernünftigen Zugang zum großen europäischen Markt sichern; diese Forderung gilt natürlich auch für die USA, die sich zum Schutz ihrer Agrar-Lobby gegen Importe sperren. Kurzum: Die Bundesregierung und die Europäische Kommission sollten gegenüber den Wünschen dieser Länder etwas konzilianter sein.

Was würden Sie einem deutschen Unternehmer raten, der Sie fragt: Soll ich nach Brasilien gehen – soll ich gerade jetzt dort investieren?

Ich kann das nur positiv unterstützen. Wir sehen in Brasilien stabile und gute Entwicklungen: Wie die Inflation unter Kontrolle gehalten wurde, wie das Wachstum jetzt stärker angekurbelt wird, wie der Zins auf ein international vergleichbares Niveau heruntergefahren wird. Das Land hat gewaltige Außenhandelsüberschüsse erzielt und hohe Devisenreserven angesammelt – und ist auch von den jüngsten Entwicklungen der Weltwirtschaft ungeschoren geblieben – so glaube ich, dass Brasilien und seine Regierung auf einem exzellenten Weg sind. ■