

Auslandshandelskammern berichten:

## Neue Perspektiven für Brasilien

Von Klaus-Wilhelm Lege



Ende Februar war es soweit: Der brasilianische Präsident Itamar Franco setzte seine Unterschrift unter das Gesetz zur Modernisierung der Häfen. Er zog damit einen Schlußstrich unter eine über zweijährige

teils heftig geführte Diskussion und ein schier endloses Tauziehen zwischen Abgeordnetenhaus und Senat. Unbeeindruckt von Streikdrohungen, beseitigte Franco damit das Monopol der übermächtigen Gewerkschaften bei der Anstellung der Hafentarbeiter, stärkte die Mitsprache der Hafennutzer und eröffnete erstmals die Möglichkeit der Nutzung privater Terminals durch Dritte.

Mit der Verabschiedung dieses Gesetzes erfüllte sich ein lang gehegter Wunsch aus Unternehmerkreisen, der immer wieder von dem aus den drei in Brasilien vertretenen Deutsch-Brasilianischen Industrie- und Handelskammern gebildeten Handelsrat artikuliert wurde. Sowohl während der Besuche von Bundeskanzler Helmut Kohl in São Paulo als auch während der Tagung der Deutsch-Brasilianischen gemischten Kommission Ende vergangenen Jahres in der südbrasilianischen Landeshauptstadt Porto Alegre stand dieser Punkt auf der Tagesordnung. Es herrschte bei allen Gesprächen Einigkeit dahin gehend, daß eine umfassende Modernisierung der Häfen unabdingbare Voraussetzung für ihre Angleichung an das internationale Niveau ist.

Tatsächlich sieht eine Bilanz dessen, was sich in den brasilianischen Häfen bisher abspielte, traurig aus: Allein im Bundesland São Paulo wurden in den vergangenen Jahren im Durchschnitt eine Milliarde Dollar für den Warentransport innerhalb der Häfen einschließlich der Hafengebühren und der Kosten der Hafentarbeiter (Stauer, Ladeaufseher) gezahlt. Hinzu kamen die Verluste der Schiffseigner durch Wartezeiten auf Reede, die sich in einer Größenordnung von bis zu 30 000 Dollar pro Tag und Schiff bewegten. Die brasilianischen Hafenkosten lagen bis jetzt weit über den Kosten derjenigen ausländischen Häfen, in denen brasilianische Exportwaren angelandet werden. Während die Kosten pro verladener Tonne in Brasilien bis zu 50 Dollar betragen, liegen die entsprechenden Werte beispielsweise in Europa bei 4,50 bis 8 Dollar.

Den größten Schaden erlitt dadurch

Export, der nach Schätzung von Fachleuten jährlich etwa 5 Milliarden Dollar durch die mangelnde Effizienz der Häfen verliert. Hauptursache dafür war ein Hafensystem, das im Jahre 1934 eingeführt wurde und seitdem jeder technischen Entwicklung im Wege stand. Danach war eine klare Abgrenzung der anfallenden Hafentarbeiten vorgesehen: Die „portuarios“, die eigentlichen Hafentarbeiter, durften ausschließlich Arbeiten zu Lande verrichten, während die sogenannten „avulsos“, eine Art Tagelöhner, auf Tätigkeiten an Bord beschränkt waren. Da keiner die Arbeit des anderen übernehmen durfte, hatte dies zur Folge, daß zum Beispiel bei einem Streik der einen Seite auch die andere zur Untätigkeit verdammt war oder doch zumindest in ihrer Arbeit stark eingeschränkt wurde.

Über den Einsatz der „avulsos“ herrschten die Gewerkschaften, die darüber bestimmten, wer arbeiten darf und wie viele Leute für welche Arbeiten eingesetzt wurden. Die Anzahl der für eine bestimmte Tätigkeit notwendigen Arbeitsgruppen wurde nach veralteten Richtlinien für alle brasilianischen Häfen – ungeachtet des technischen Stands – gleichermaßen festgelegt. So kam es oftmals vor, daß die Gewerkschaft zum Transport eines Stückguts, das gut und leicht von einer bestimmten Anzahl von Arbeitskräften bewegt werden könnte, die drei- bis vierfache Anzahl bestimmte. Dies wird sich jetzt ändern. Nach dem neuen Gesetz entscheidet über die Anstellung der Arbeitskräfte nun zunächst eine Kommission, in der die Unternehmer die Mehrheit haben. Die zukünftige Handhabung soll in einem innerhalb von neunzig Tagen zu erarbeitenden Kollektivvertrag geregelt werden.

Damit ist ein weiterer Schritt hin zu niedrigeren Kosten und höherer Produktivität gemacht worden. Für Brasilien mit seinem großen Potential bildet die Hafenmodernisierung einen zusätzlichen Integrationsfaktor in die Weltwirtschaft. Fachleute geben den brasilianischen Häfen, über die etwa 95 Prozent des brasilianischen Außenhandelsvolumens abgewickelt werden, große Wachstumschancen. Durch die beschlossene Liberalisierung und Öffnung für die Privatinitiative ergeben sich in jedem Fall völlig neue positive Perspektiven.

Der Autor ist Geschäftsführer des Deutsch-Brasilianischen Industrie- und Handelsrates, Rue Verbo Divino 1488, BR 04719-904 São Paulo