

Von Kerstin Kloss

Brasiliens Tor zur Welt liegt 70 Kilometer entfernt von São Paulo, dem pulsierenden Wirtschaftszentrum des südamerikanischen Landes. „Der Hafen von Santos ist für ein Drittel des brasilianischen Außenhandels von grundlegender Bedeutung“, stellt Anderson Pomini, Präsident der Hafenbehörde Autoridade Portuária de Santos (APS), gleich zur Begründung klar. Denn Besuch aus Europa schaut gern beim weltweiten Ranking der Containerhäfen nach und findet Santos auf Platz 40 ziemlich weit hinten. Aber es kommt auf die Perspektive an – in Südamerika rangiert Santos auf Platz eins, Pomini spricht vom „größten Hafen der südlichen Hemisphäre“.

Er empfängt im sogenannten Präsidenschaftskomplex, einem repräsentativen Belle-Époque-Gebäude aus der Blütezeit des Hafens, als Kaffeeexport und Industrialisierung in Brasilien boomten. Zum 133. Geburtstag 2025 präsentiert sich ein Universalhub mit Schiffsverbindungen zu über 600 anderen Häfen in 200 Ländern und im Schnitt 5 Prozent jährlichem Wachstum seit einer Dekade.

Santos verfügt über 58 Terminals und 62 Liegeplätze für unterschiedliche Güterarten wie Schüttgut, flüssiges Massengut, Break Bulk, RoRo, Stückgut, Container, Spezialfracht bis hin zu Projektladung. Die Anlagen verteilen sich zwischen der Insel São Vicente, auf der Santos liegt, und der Insel Santo Amaro mit der Nachbarstadt Guarujá beidseitig einer natürlichen Meeresmündung. Sie wurde als 30 Kilometer langer Kanal zur Fahrinne ausgebaut.

In den ersten fünf Monaten 2025 stellte der Hafen beim Containerumschlag mit 2,29 Millionen TEU einen neuen Rekord auf und legte im Vergleich zur Vorjahresperiode um 6 Prozent zu, im Mai wurde mit 477.000 TEU der beste Wert dieses Monats erreicht (plus 7,5 Prozent). Das spiegelt für Pomini „die Exzellenz des Hafenmanagements und die Robustheit unserer Logistik wider“. Jede umgeschlagene Tonne sei „das Ergebnis strategischer Planung, von Investitionen in die betriebliche Effizienz und soliden Partnerschaften mit dem Privatsektor“, kommentiert er in einer APS-Pressemitteilung. Doch beim Containerumschlag stößt der wichtigste Im- und Exporthafen der größten Volkswirtschaft Südamerikas an die Kapazitätsgrenze.

Milliardeninvestitionen geplant

Es gibt drei zentrale Containerterminals: auf der östlichen Guarujá-Seite „Santos Brasil - Tecon Santos“, das seit September 2024 über eine Mehrheitsbeteiligung von CMA Terminals Atlantic der französischen Reederei CMA CGM gehört, und „DP World Santos“. Am westlichen Ufer der Flussmündung befindet sich „Brasil Terminal Portuário“ (BTP), ein Joint Venture von APM Terminals und Terminal Investment Limited (TIL) – und damit der Reedereien Maersk und MSC. Für das vierte Containerterminal direkt daneben, „Ecoport Santos“, hat das brasilianische Infrastruktur- und Logistikunternehmen Ecorodovias als Betreiber mit der Hafenbehörde Ende Mai zwar für weitere zwölf Monate einen Übergangsvertrag unterzeichnet. Aber es liegt in der Hafenregion Saboó, wo das Mega-Containerterminal „Tecon Santos 10“ entstehen soll. Auf dem Areal befinden sich auch die Containerterminals von Santos Brasil und BTP, daneben gibt es weitere für Fahrzeug- und Stückgutumschlag. „Heute wird davon ausgegangen,

dass eine solche Unterteilung von Saboó der Gesamtproduktivität schadet“, informiert die zuständige Bundesbehörde für das Planungs- und Genehmigungsverfahren für Tecon Santos 10.

Das Mega-Containerterminal ist Teil des Entwicklungs- und Flächennutzungsplans „Plano de Desenvolvimento e Zoneamento“ (PDZ), den das Ministerium für Infrastruktur im Juli 2020 mit geschätzten Investitionen von insgesamt 1,87 Milliarden US-Dollar genehmigte. Damals arbeitete Pomini noch in seiner Anwaltskanzlei in São Paulo, Hafenchef wurde der Jurist erst im April 2023. Der Plan soll die Kapazität des Mehrzweck-Hafenkomplexes bis 2040 um fast 50 Prozent auf 240,6 Millionen Tonnen erhöhen. Um die betriebliche Effizienz zu verbessern, werden Gebiete künftig zu Frachtclustern zusammengefasst – wie in der Region Saboó für Containeranlagen.

Dort sind die größten Kapazitätswachse von allen Güterarten geplant – ein Anstieg um 64 Prozent von 5,4 Millionen auf 8,7 Millionen TEU. Nach Auskunft des Programms für öffentlich-private Partnerschaften soll Tecon Santos 10 ab 2028 eine feste Lagerkapazität von 59.040 TEU und eine jährliche dynamische Kapazität von 2,32 Millionen TEU erreichen. Geplant sind nach Behördenangaben unter anderem ein 1,2 Kilometer langer Kai mit 17 Meter Wassertiefe und entsprechende Ausrüstung, „um mindestens drei Schiffe der neuen Panamax-Klasse angemessen bedienen zu können“, plus Containerlager.

Kunden kritisieren Ineffizienzen

Pominis Amtszeit wurde Ende April um zwei Jahre bis 2027 verlängert – und bis dahin muss er auch die Hinterlandbindung verbessern. Das Gebiet umfasst die fünf Bundesstaaten São Paulo, Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso und Mato Grosso do Sul. „Unsere größte Herausforderung ist, wie wir diese Gebiete miteinander verbinden können“, sagt der Hafenpräsident. Den Modal Split gibt er mit 60 Prozent Lkw, 30 Prozent Bahn und 10 Prozent Pipelines an. Der Entwicklungsplan sieht bis 2040 einen Schienenanteil von 40 Prozent vor.

Schon jetzt ist das interne Streckennetz 100 Kilometer lang, täglich verkehren über 1.400 Bahnwaggons, meistens mit der Aufschrift „Rumo“. Der größte unabhängige Bahnoperator Brasiliens betreibt landesweit 14.000 Kilometer Bahntrassen, um die wichtigsten Produktionsregionen mit Häfen zu verbinden. Nach Santos transportiert Rumo vor allem Getreide aus Mato Grosso, es gibt auch Containerzüge. Der Bahnanteil in Santos ist bemerkenswert, weil dieses Transportmittel in Südamerika wenig verbreitet ist und in Brasilien außer wenigen historischen Touristenbahnen keine Passagierzüge verkehren. Der Hafen tätigt laut Pomini „eine historische Investition, um den Zugang zu unserem wichtigen Hinterland zu sichern“. Dazu zählt er auch die Kanalvertiefung auf 17 Meter sowie den Ausbau angrenzender Autobahnen sowie Zufahrtsstraßen zwischen Terminals und Stadt.

Hafenkunden fordern das seit langem. Luigi Ferrini, Senior Vice President Brasilien bei der Reederei Hapag-Lloyd, sieht den begrenzten Tiefgang auf derzeit 13,50 Meter bei Ebbe beziehungsweise 14,50 Meter bei Flut als Schwachstelle. Denn während auf den Weltmeeren die Hapag-Lloyd-Flotte der neuesten Hamburg-Express-Klasse mit mehr als 23.000 TEU wächst, bedient die Reederei Santos mit 4.600-TEU-Schiffen wie der „Düsseldorfer Express“. Im ECX-Dienst (Europe East Coast Express) ist die gear-



Impressionen aus dem nach Containerumschlag größten Hub in Südamerika: Santos. Anderson Pomini, Präsident der Hafenbehörde, empfängt den DVZ-Verleger.

tere „Bremerhaven Express“ mit 9.000 TEU im Rundlauf von und nach Hamburg via Santos unterwegs, auch mit Anläufen in Europas größten Häfen Antwerpen und Rotterdam. Im Vergleich zu den leistungsstärksten Terminals in Rotterdam oder Shanghai weist Santos laut Ferrini eine geringere Produktivität von 60 Prozent auf. Carsten Schryver, Managing Partner bei der auf Lateinamerika spezialisierten Hamburger Spedition Schryver Logistics, bemängelt speziell im Export „extreme Ineffizienzen“ in der

Terminalinfrastruktur. Egal, wen man fragt, die Kritikpunkte lassen sich auf diesen Nenner bringen: Platzprobleme durch fehlende Lagerflächen (Depots), Wartezeiten, Verstopfung.

Deutschland ist wichtiger Partner

Die Lkw-Zufahrt gilt als Flaschenhals, durch den täglich mehr als 7.500 Fahrzeuge müssen. Auch der Transport auf der Autobahn nach São Paulo wird zur Geduldsprobe, wenn sich bergauf durch viele Kurven, Brücken und Tunnel lange Staus

bilden. „Wir haben bereits Schnellschritte, die die Terminals und die Stadt miteinander verbinden, und wir arbeiten an Verbesserungen, vor allem an den linken Außenbereichen“, sagt Pomini. Im Mai stellte er bei einer öffentlichen Anhörung den geplanten 1,5 Kilometer langen Tunnel Santos-Guarujá vor, der auf 870 Metern unter dem Kanal verlaufen soll. Täglich pendeln laut Medienangaben 21.000 Fahrzeuge aus Guarujá nach Santos – fällt die Fähre aus, bedeutet das einen Umweg über Land von 45 Kilometern. Der

Santos bekommt neue

Südamerikas größter Hub will seine Kapazität bis 2040 auf fast 9 Millionen TEU erhöhen



Die Terminals im Hafen von Santos erstrecken sich beidseitig einer Flussmündung. Durch die geplante Vertiefung der Fahrinne auf 17 Meter soll der



Z-Mitarbeiterin Kerstin Kloss zum Gespräch.

8,7

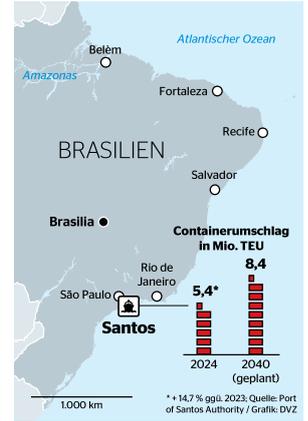
Millionen TEU Kapazität soll der Hafen von Santos bis 2040 vorhalten.

40

Prozent Schienenanteil am Modal Split sollen 2040 erreicht werden.

1,87

Milliarden US-Dollar Investitionsvolumen sieht der Hafentwicklungsplan vor.



Bietewettbewerb läuft bis Anfang August. Pomini hat sich Anregungen bei der festen Fehmarnbeltquerung geholt. Außerdem diskutierte er im April mit Experten von der Hamburg Port Authority und der Technischen Universität Delft über die Navigation in tidebeeinflussten Mündungsgebieten. Ähnlich wie in der Elbe und der Nordsee spülen die Gezeiten auch in Santos Sedimente in die Fahrrinne des Kanals, die daher permanent ausgebagert werden muss.

Deutschland ist für den Hafen Santos der dritt wichtigste Handels-

partner, nach den USA und China mit großem Abstand an der Spitze. Das ostasiatische Land ist Hauptabnehmer von Agrarprodukten wie Soja, der chinesische Lebensmittelverarbeiter Cofco betreibt ein eigenes Terminal für festes pflanzliches Massengut. „Die Zölle von US-Präsident Trump beeinträchtigen unsere Exportkapazitäten überhaupt nicht, vor allem nicht in der Agrarindustrie“, sagt Pomini. Im Handelskrieg der USA mit China beobachtet er das Gegenteil: „Einige europäische Länder wollen die Partnerschaft

mit Brasilien und insbesondere mit dem Hafen Santos verstärken, um sicherzustellen, dass es ihnen nicht an den benötigten Produkten mangelt.“ Cofco wolle sein Terminal im Zuge eines Bietewettbewerbs erweitern.

Weitere Beteiligungen denkbar

Auch ein chinesisches Containerterminal, beispielsweise von Cosco, kann sich der Hafenchef künftig vorstellen: „Es gibt kein Verbot für die Beteiligung ausländischer Unternehmen oder von Unternehmen,



Die Zölle von US-Präsident Trump beeinträchtigen unsere Exportkapazitäten überhaupt nicht.

Anderson Pomini, Präsident der Hafenbehörde Santos

die mit ausländischen Unternehmen verbunden sind.“ Seit verganginem Jahr nimmt die Hafenbehörde alle Ausschreibungen selbst vor - für Pomini „ein Beispiel dafür, wie man Dinge schneller und einfacher machen kann“.

Ob das bei dem Mega-Containerterminal gelingt, muss sich zeigen. Die mehrfach verschobene Ausschreibung soll in diesem Jahr starten, Baubeginn auf dem Brownfield-Areal dürfte nicht vor 2026 sein. Optimisten wie Pomini erwarten den operativen Start ab 2028. (alb)

ies Mega-Containerterminal

en TEU steigern. Neben dem Ausbau der Terminals sind auch Investitionen in die Hinterlandanbindung dringend nötig.



nötig auch größere Schiffe den Hafen anlaufen können. Laut Hafentwicklungsplan soll im Stadtteil Saboá (am oberen rechten Bildrand) das Container-Cluster samt neuem Terminal entstehen.