



Zielmarktanalyse Argentinien/Uruguay

Nachhaltige Logistik – Hafeninfrastruktur und Lagerhaltung

Impressum

Herausgeber

Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi)

Öffentlichkeitsarbeit

11019 Berlin

www.bmwi.de

Text und Redaktion

AHP International GmbH & Co. KG

*Dr. Linda von Delhaes-Guenther, Paul Smerda, Katharina Heymann,
Anna Anochin*

Deutsch-Argentinische Industrie- und Handelskammer

Julieta Barra, Anna Billharz, Christina Keim, Ofelia Ortiz

Deutsch-Uruguayische Industrie- und Handelskammer

Franca Honty, David Rüffer, Laura Lahner, Jakob Strobel

Gestaltung und Produktion

AHP International GmbH & Co. KG

Karl-Heinrich-Ulrichs Str. 11

10787 Berlin

Stand

Juli 2020

Bildnachweis

iStock

Die Studie wurde im Rahmen des BMWi-Markterschließungsprogramms für das Projekt Geschäftsanbahnungsreise Nachhaltige Logistik – Hafeninfrastruktur und Lagerhaltung in Argentinien und Uruguay erstellt.

Das Werk, einschließlich aller seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt. Die Zielmarktanalyse steht der Germany Trade & Invest GmbH sowie geeigneten Dritten zur unentgeltlichen Verwertung zur Verfügung.

Sämtliche Inhalte wurden mit größtmöglicher Sorgfalt und nach bestem Wissen erstellt. Der Herausgeber übernimmt keine Gewähr für die Aktualität, Richtigkeit, Vollständigkeit oder Qualität der bereitgestellten Informationen. Für Schäden materieller oder immaterieller Art, die durch die Nutzung oder Nichtnutzung der dargebotenen Informationen unmittelbar oder mittelbar verursacht werden, haftet der Herausgeber nicht, sofern ihm nicht nachweislich vorsätzliches oder grob fahrlässiges Verschulden zur Last gelegt werden kann.

Inhalt

Executive Summary.....	8
1. Argentinien: Sozioökonomische, politische und gesellschaftlich-kulturelle Faktoren.....	9
1.1 Land und Bevölkerung	9
1.2 Politik	14
1.3 Wirtschaftsstruktur	15
1.3.1 Wirtschaftsleistung	15
1.3.2 Außenwirtschaft und Investitionsfelder.....	18
1.3.3 Wirtschaftsbeziehungen zu Deutschland	21
1.3.4 SWOT-Analyse	23
1.3.5 Auswirkungen von Covid-19.....	25
2. Uruguay: Sozioökonomische, politische und gesellschaftlich-kulturelle Faktoren.....	26
2.1 Land und Bevölkerung	26
2.2 Politik	29
2.3 Wirtschaftsstruktur	30
2.3.1 Wirtschaftsleistung	30
2.3.2 Außenwirtschaft und Investitionsfelder.....	32
2.3.3 Wirtschaftsbeziehungen zu Deutschland	37
2.3.4 SWOT-Analyse	39
2.3.5 Auswirkungen von Covid-19.....	40
3. Nachhaltige Logistik in Argentinien und Uruguay.....	41
3.1 Beschreibung der Branche und Marktentwicklung im Zielmarkt Argentinien.....	41
3.1.1 Allgemeines Hafennetz.....	43
3.1.2 Übersicht über die Häfen	48
3.1.2.1 Das Hafensystem des Rio de la Plata.....	48
3.1.2.2 Das System der Häfen an der Küste der Provinz Buenos Aires	50
3.1.2.3 Das patagonische Hafensystem	51
3.1.2.4 Das Hafensystem und die Provinzen	52
3.1.3 Infrastruktur und Intermodalität	59
3.1.4 Lagerhaltung.....	60
3.2 Beschreibung der Branche und Marktentwicklung im Zielmarkt Uruguay.....	61
3.2.1 Allgemeines Hafennetz.....	61
3.2.2 Übersicht über die Häfen	63

3.2.2.1	Hafen Montevideo	65
3.2.2.2	Flüssiggasterminal La Teja.....	66
3.2.2.3	Hafen Colonia.....	66
1.3.4.4	Hafensystem von Nueva Palmira.....	66
1.3.4.5	Hafen von Fray Bentos	67
1.3.4.6	Hafen Puerto Sauce von Juan Lacaze	68
1.3.4.7	Hafen von La Paloma	68
1.3.5	Infrastruktur	68
3.2.3	Lagerhaltung.....	70
4.	Marktausblick und Chancen für deutsche Unternehmen	72
4.1	Argentinien	72
4.2	Uruguay	74
5.	Geschäftspraxis in Argentinien und Uruguay.....	76
5.1	Markteintrittsstrategien in Argentinien und Uruguay.....	76
5.2	Rahmenbedingungen Argentinien	77
5.2.1	Rechtliche Rahmenbedingungen	77
5.2.2	Steuerliche Rahmenbedingungen	77
5.2.3	Businesskultur und Etiquette	78
5.2.4	Allgemeine Reiseinformationen	79
5.3	Rahmenbedingungen Uruguay	80
5.3.1	Rechtliche Rahmenbedingungen	80
5.3.2	Steuerliche Rahmenbedingungen	80
5.3.3	Businesskultur und Etiquette	81
5.3.4	Allgemeine Reiseinformationen	81
6.	Wichtige Adressen.....	83
6.1	Deutsche und europäische Einrichtungen.....	83
6.1.1	Argentinien	83
6.1.2	Uruguay	83
6.2	Ministerien und staatliche Einrichtungen	84
6.2.1	Argentinien	84
6.2.2	Uruguay	84
6.3	Branchenverbände und sonstige Einrichtungen.....	85
6.3.1	Argentinien	85
6.3.2	Uruguay	85

7. Branchenrelevante Messen und Events	86
8. Quellenverzeichnis	87

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Argentinische Provinzen	11
Abbildung 2: Energieerzeugung Argentinien, eigene Darstellung	13
Abbildung 3: BIP Argentinien.....	16
Abbildung 4: Wechselkurs Argentinischer Peso pro US Dollar, eigene Darstellung auf Basis von Banco Nación ..	17
Abbildung 5: Exporte Argentinien	19
Abbildung 6: Importe Argentinien	19
Abbildung 7: Deutsche Importe aus Argentinien 2019	22
Abbildung 8: Deutsche Exporte nach Argentinien 2019	23
Abbildung 9: SWOT Analyse für Argentinien	24
Abbildung 10: Uruguayische Provinzen.....	27
Abbildung 11: Hauptexportziele Uruguays 2018	32
Abbildung 12: Ausländische Direktinvestitionen.....	34
Abbildung 13: Freizonen Uruguay	35
Abbildung 14: Deutsche Exporte nach Uruguay	38
Abbildung 15: Deutsche Importe aus Uruguay	38
Abbildung 16: SWOT Analyse für Uruguay	39
Abbildung 17: Nordargentinische Binnenhäfen	44
Abbildung 18: Binnenhäfen in Zentralargentinien, Santa Fe, Diamante und Concepción del Uruguay	45
Abbildung 19: Häfen von Rosafé - nördlich von Rosario	45
Abbildung 20: Häfen von Rosafé - südlich von Rosario	46
Abbildung 21: Häfen in der Region San Nicolás-Ramallo.....	46
Abbildung 22: Häfen zwischen San Pedro und Campana	47
Abbildung 23: Argentinische Häfen am Río de la Plata.....	49
Abbildung 24: Häfen an der Küste von Buenos Aires.....	50
Abbildung 25: Standorte der patagonischen Häfen	51
Abbildung 26: Strategische Lage Uruguays	62
Abbildung 27: Karte von Uruguays Häfen.....	63
Abbildung 28: Exportanträge Hafen Montevideo (in 1000t).....	66
Abbildung 29: Uruguayische Exporte ab Nueva Palmira (in t).....	67
Abbildung 30: Hauptverkehrsrouten Uruguays.....	69

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Basisdaten Kompakt Argentinien	10
Tabelle 2: Basisdaten Wirtschaft Argentinien 2019	15
Tabelle 3: Indikatoren zur Einschätzung des Geschäftsumfeldes.....	18
Tabelle 4: Freihandelszonen Argentinien.....	21
Tabelle 5: Einfuhr und Ausfuhr Argentinien - Deutschland 2017-2019	22
Tabelle 6: Basisdaten Kompakt Uruguay	27
Tabelle 7: Basisdaten Wirtschaft Uruguay	30
Tabelle 8: Indices zur Einschätzung des Geschäftsumfeldes	31
Tabelle 9: Übersicht Freizonen und Freihäfen / Freiflughäfen.....	37
Tabelle 10: Übersicht der argentinischen Häfen	59
Tabelle 11: Häfen nach Güterart.....	64
Tabelle 12: Containerprognosen Uruguay	70
Tabelle 13: Kalkulation der Lagerkapazitäten Uruguays	71

Executive Summary

Sowohl in Argentinien als auch in Uruguay sind zur Modernisierung der Logistikinfrastruktur neue Technologien gefragt. Nach jahrzehntelangem Protektionismus sind in Argentinien dringend Investitionen in die lokale Infrastruktur notwendig, um global wettbewerbsfähig zu werden, da die derzeitige veraltete Logistikinfrastruktur nicht für den globalen Handel ausgelegt und entsprechend überlastet ist. Zur Modernisierung wurde daher bereits ein ambitionierter Investitionsplan aufgestellt. Dieser wird durch die Ratifizierung des Handelserleichterungsabkommens der Welthandelsorganisation unterstützt, das den argentinischen Staat dazu verpflichtet, öffentliche und private Infrastrukturinvestitionen zu erleichtern.

In Argentinien gibt es 18 Handelshäfen für den Transport und Transit von Waren und 14 Flusshäfen, die sich hauptsächlich am Ufer des Río de La Plata befinden. Generell verfügt Argentinien über ein ausgeprägtes Netzwerk für den Binnenschiffverkehr mit mehreren Handelsrouten sowie über zahlreiche Häfen an der Atlantikküste und am Fluss Paraná. Bedeutende Häfen, die an das Straßennetzwerk angeschlossen sind und gut angefahren werden können, sind die der Ballungs- und Industriezentren Santa Fé, Paraná, Rosario (Fluss Plana), Bahia Blanca, La Plata und Buenos Aires. In den argentinischen Häfen wurden dabei seit 2014 jährlich über 1,7 Mio. TEU umgeschlagen mit leicht steigender Tendenz (1,72 Mio. TEU in 2014, 1,9 Mio. TEU in 2018). Etwa 90% der Fracht wird an den Häfen der Stadt und Provinz Buenos Aires abgewickelt. Insgesamt verfügen Argentinien's Häfen über Lagerkapazitäten in Höhe von mehr als 8,8 Mio. metrischen Tonnen für feste Produkte (z.B. Getreide) und weiteren 832.000 metrischen Tonnen für flüssige Produkte (z.B. Speiseöl). Zu den größten Container-Terminals zählen dabei Bahia Blanca, Buenos Aires und La Plata sowie die Flusshäfen Rosario, Paraná und Santa Fé im Westen Argentinien's, mit Anschluss an die wichtigsten Agrarangebiete des Landes. Der Hafen von Buenos Aires stellt den größten Hafen Argentinien's dar. Im Vergleich zu den benachbarten Ländern steht Argentinien mit einem 11.000 km langen und befahrbaren Netz inländischer Schifffahrtswege an dritter Stelle. Das höchste Aufkommen von Frachttransport findet über den Fluss Paraná statt. Dieser stellt eine bedeutende Transportroute innerhalb Südamerikas dar, da er Argentinien, Brasilien, Bolivien, Paraguay und Uruguay untereinander sowie mit den Routen des atlantischen Ozeans verbindet. Wie in anderen Verkehrsbereichen ist auch im Hafen- bzw. Binnenschiffverkehr viel Potential vorhanden, welches aber aufgrund fehlender Investitionen, veralteter Technologien und ungenügend ausgebauter Infrastruktur vielfach ungenutzt bleibt.

Uruguay will sich als regionaler Logistikhub etablieren und profitiert dabei von einem gut regulierten Hafensystem. Insgesamt verfügt Uruguay über acht kommerziell betriebene Industrieläfen. Davon werden die Häfen in Montevideo, Nueva Palmira, Colonia und Fray Bentos als sogenannte „Freihäfen“ betrieben. Im Jahr 1992 schuf die Regierung mit dem Gesetz Nr. 16 246 Freihäfen und beendete damit das staatliche Monopol im Bereich der Hafendienstleistungen. Die Freihafen-Regelung verschafft Uruguay eine Vorreiterposition, denn an der südamerikanischen Atlantikküste ist dies die erste und bisher einzige Regelung dieser Art. Circa 90% der Exporte des Landes werden über die Häfen abgewickelt, wobei der Hafen von Nueva Palmira 60% einnimmt, Montevideos Hafen 30% und der von Fray Bentos einen Anteil von 10% besitzt. Der Containerumschlag wird über das Terminal „Cuenca del Plata“ abgewickelt und verfügt über eine Gesamtkapazität von 900.000 TEUs pro Jahr. Der gesamte Warenumsatz des Hafens Montevideo, gemessen an seinem Gewicht in Tonnen, belief sich in 2018 auf etwa 12,4 Mio. Tonnen. Vor dem Hintergrund einer erwarteten Produktivitätssteigerung des Agrarsektors und einem damit höheren Exportvolumen werden die Häfen auch für den lokalen Markt an Bedeutung gewinnen.

In beiden Ländern werden somit dringend neue Technologien benötigt. Durch die historische Verbundenheit zu Deutschland sind insbesondere auch deutsche Technologien in Argentinien und Uruguay gefragt, auch wenn diese häufig aufgrund der Preisdifferenzen mit Lösungen aus Asien, insbesondere China, konkurrieren. Besonderer Bedarf besteht in den folgenden Segmenten:

- Automatisierungssysteme und IT-Lösungen im Bereich Lagerhaltung,
- Technische Ausstattung für die Güterabwicklung,
- Ausbau und Verbesserung der Verbindung von Bahn und Hafen,
- Automatisierung der Beladungsprozesse.

1. Argentinien: Sozioökonomische, politische und gesellschaftlich-kulturelle Faktoren

1.1 Land und Bevölkerung

Die Republik Argentinien ist mit einer Fläche von 2.780.400 km² der zweitgrößte Staat Südamerikas. Es grenzt im Osten an den Atlantischen Ozean, im Norden an Bolivien und Paraguay, im Nordosten an Brasilien und Uruguay und im Westen an Chile.

Argentinien nimmt fast die gesamte Südspitze Südamerikas ein. Die Republik erstreckt sich in Nord-Süd-Richtung über eine Länge von 3.799 km. Das Land ähnelt in der Form einem lang gezogenen Dreieck und erreicht an seiner breitesten Stelle entlang des 27. Breitengrades 1.432 km. Die Fläche Argentiniens entspricht der achtfachen Fläche von Deutschland.

Drei Landschaftstypen prägen die geologische Gestalt: erdgeschichtlich alte Gebirge im Osten, jüngere Kettengebirge im Westen und eine große Ebene dazwischen, die durch Aufschüttung und Ablagerung entstanden ist. Die großen Ebenen gliedern sich in die subtropischen Trockenwald- und Buschsavannen des Gran Chaco (Quechua für "Jagdgrund") im Norden, das sumpfig-fruchtbare Zwischenstromland, das zwischen den Flüssen Uruguay und Paraná liegt und in die fruchtbare Pampa (was in der Quechua-Sprache Ebene bedeutet). Der Paraná ist das wichtigste Flusssystem Argentiniens. Die weiten Grasfluren der Pampa sind sowohl historisch als auch wirtschaftlich das Kerngebiet Argentiniens. An diese Region schließt sich im Süden die karge Steppenlandschaft Patagoniens an, die auf bis zu 1.500 m ansteigt. Eine felsige Steilküste spitzt sich zum einst von Seefahrern gefürchteten Kap Hoorn am südlichsten Punkt des Kontinents zu. Über die ganze Länge des Kontinents zieht sich parallel zum pazifischen Ozean die Gebirgskette der Anden, zu der auch der Cerro Aconcagua, der mit 6.959 m höchste Berg Argentiniens, gehört. Über 50 Vulkane, darunter der Ojos del Salado, mit 6.880 m der höchste Vulkan der Welt, sind hier zu finden.

Auf Grund seiner lang gestreckten Form weist Argentinien unterschiedliche Klimazonen auf. Im Norden und Nordosten ist das Klima subtropisch, in der nördlichen Gebirgsregion trocken. Im größten Teil des Landes herrscht jedoch ein warm-gemäßigtes Klima vor, das weiter südlich trocken kühl, im äußersten Süden subpolar wird. Die mittleren Temperaturen betragen in der Hauptstadt Buenos Aires im Januar 24 °C, im Juli 10 °C, in Sarmiento in Patagonien sind es im Sommer 19 °C, im Juli jedoch sinken die Temperaturen auf durchschnittlich 3 °C ab. Eine wichtige Rolle bei den Niederschlägen spielen die Nordostpassate im Sommer, die weitgehend im äußersten Nordosten Argentiniens abregnen. Diese Region ist daher durch eine lang andauernde Regenzeit von Oktober bis April und eine Trockenzeit im Winter geprägt. Der Küstenbereich im Norden wird zudem von winterlichen zyklonalen Südostwinden betroffen, so dass dieser Landstrich neben Sommerregen auch Winterregen aufweist. Ein großer Teil - etwa zwei Drittel - des argentinischen Staatsgebietes liegen in einer Trockenzone entlang der hohen Bergrücken der Anden. Die vom Pazifik kommenden Wolken regnen dadurch auf der chilenischen Seite ab. Dem Süden zu liegt das Land dagegen ungeschützt den Polargebieten gegenüber, dadurch stehen auch zentrale Teile Argentiniens unter dem Einfluss von trockener und kalter Polarluft, die immer wieder zu großen Temperaturstürzen mit starken Regenfällen führt.¹

Mit einer Einwohnerzahl von 44,8 Mio. Menschen (2019, geschätzt) ist Argentinien bevölkerungsmäßig etwa halb so groß wie Deutschland. Argentiniens Bevölkerung wächst jährlich mit einer Rate von 0,9%. Damit zählt Argentinien zu den dünn besiedelten Ländern Südamerikas, was auch aus der folgenden Tabelle ersichtlich ist.

¹ <https://www.laender-lexikon.de/Argentinien>

Tabelle 1: Basisdaten Kompakt Argentinien³

Hauptstadt	Buenos Aires
Fläche	2.780.400 km ²
Einwohner	44,8 Mio.
Bevölkerungsdichte (Einwohner/qkm)	16,1
Bevölkerungswachstum	0,9% pro Jahr (2019)
Fertilitätsrate	2,3 (2019)
Geburtenrate (Geburten/1.000)	16,8 (2019)
Altersstruktur	2020: 0-14 Jahre: 24,4%; 15-24 Jahre: 15,5%; 25-64 Jahre: 48,7%; 65 Jahre und darüber: 11,4%*
Lebenserwartung	76,67 Jahre (2019) ²
Alphabetisierungsrate	99%

Argentinien belegt im Human Development Index mit einem Wert von 0,825 Platz 47 und damit in Lateinamerika den zweiten Platz hinter Chile. Zum Vergleich: Deutschland ist auf Rang 5 mit einem Wert von 0,938.⁴

Der Regierungssitz ist in der Hauptstadt Buenos Aires, in der Spanisch als offizielle Amtssprache gesprochen wird. Unabhängigkeit von Spanien erlangte das Land am 9. Juli 1816.⁵

Das Land wird als Präsidialrepublik von Präsident Alberto Ángel Fernández regiert. Alberto Fernández gehört der Peronistischen Partei an, die seit dem Jahr 2019 an der Macht ist.

² <https://knoema.de/atlas/Argentinien/topics/Demographie/Alter/Lebenserwartung-bei-der-Geburt>

³ <https://www.gtai.de/resource/blob/15134/83739a2452f4c6c1b421b561b52b7015/mkt201611222090-159440-wirtschaftsdaten-kompakt-argentinien-data.pdf>

⁴ <http://hdr.undp.org/en/composite/HDI>

⁵ <https://argentinien.de/geschichte/>



Abbildung 1: Argentinische Provinzen

Administrativ ist Argentinien in 23 Provinzen und die autonome Hauptstadt Buenos Aires (Ciudad Autónoma de Buenos Aires) untergliedert (s. Abb. 1). Die Besiedelung der einzelnen Gebiete ist jedoch sehr ungleichmäßig und durch hohe Variationen in der Einwohnerdichte gekennzeichnet. Von den insgesamt 44,8 Mio. Einw. (2019) leben ca. 45,7% in der Hauptstadt und der die Stadt umgebenden gleichnamigen Provinz Buenos Aires. Weitere bedeutende Provinzen mit einer hohen Einwohnerdichte sind Córdoba, Santa Fe und Mendoza. Dagegen sind sowohl die südlichen und die restlichen westlichen Provinzen des Landes als auch weite Teile des Nordens dünn besiedelt. Etwa ein Drittel der Gesamtbevölkerung Argentiniens konzentriert sich allein im Ballungsgebiet des Großraumes Buenos Aires, zu welchem die Hauptstadt und 24 Vorstädte zählen.⁶

Mehr als 90% der Bevölkerung stammt von eingewanderten Europäern ab, so etwa 36% von Italienern, 29% von Spaniern und 3 – 4% von Deutschen. Nur eine Minderheit der Argentinier sind Nachkommen von insgesamt 30 Ethnien, die vor dem Eintreffen der Spanier auf dem Landesterritorium lebten. Die Anzahl der indigenen Bevölkerung wird auf etwa 1 - 1,5 Mio. geschätzt. Die größten ethnischen Gruppen sind die Kollas in Jujuy und Salta, die Mapuche in Neuquén und Río Negro sowie die Wichi und Toba im Chaco und in Formosa. Nur eine Minderheit der indigenen Bevölkerung lebt in ihren angestammten Siedlungsgebieten, viele sind in die Großstädte übersiedelt.

Neben der alleinigen Amtssprache Spanisch existiert in Argentinien eine Reihe von Minderheitensprachen, die von der indigenen Bevölkerung gesprochen werden. Die argentinische Aussprache des Spanischen unterscheidet sich deutlich von der in

Spanien und auch von der in anderen lateinamerikanischen Ländern.

Die nördlichen Provinzen, besonders die Provinz Tucumán und der Nordosten (Chaco, Formosa, Santiago del Estero), sind am stärksten von Armut betroffen. Verschärft wird diese Situation durch das schnelle Bevölkerungswachstum in dieser Region. Als relativ reich gelten dagegen die zentralen Provinzen (Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba, San Luis und Mendoza), aber auch der äußerste Süden (Santa Cruz und Tierra del Fuego). Allerdings sind es vor allem die reichen Zentralprovinzen, die am stärksten mit städtischer Armut (Entstehung von Elendsvierteln) zu kämpfen haben. Die Zuwanderung aus den ärmeren Nachbarländern Peru, Bolivien und Paraguay sowie die Binnenwanderung aus abgelegenen Gegenden des Landesinneren sind immer noch ein großes Problem in den Großstädten, das die Zahl der Slum-Bewohner weiterhin anwachsen lässt.⁷

Die staatliche Kinderbetreuung kann bereits ab einem Alter von 45 Tagen starten. Die Vorschulbildung für Kinder erfolgt im Alter von drei bis fünf Jahren. Dabei sind die letzten zwei Jahre für die Aufnahme in die formale Bildung

⁶ <https://www.ahkargentina.com.ar/de/ueber-argentinien>

⁷ <https://argentinien.de/politik-gesellschaft/>

obligatorisch. Der Grundschulunterricht ist verpflichtend für die Ausbildung von Kindern ab 6 Jahren. Für Jugendliche, die die Primarschulbildung abgeschlossen haben, erfolgt danach die ebenfalls verpflichtende Sekundarschulbildung. Diese ist in zwei Zyklen unterteilt: einen Basiszyklus, der allen Orientierungen gemeinsam ist und einen geführten Zyklus, der nach verschiedenen Fachbereichen diversifiziert ist. Der tertiäre Bereich ist unterteilt in Höhere Regelschulen, Höhere Lehrerausbildungsinstitute, Institute für künstlerische Ausbildung und Institute für Höhere Technische Ausbildung. Außerdem gibt es Universitäten und Hochschulen, die sich in etwa wie folgt untergliedern lassen: Staatliche Universitäten, Private Universitäten, Nationale Universitäten und Universitäten der Provinz.⁸ Laut einer Studie der Argentinischen Katholischen Universität verteilt sich das von jungen Menschen zwischen 18 und 29 Jahren erreichte Bildungsniveau in etwa wie folgt: 11% Grundschule, 29% Sekundarstufe unvollständig, 26,3% Sekundarstufe komplett, 27,4% Universität/Tertiärstufe unvollständig, 6,2% Universität/Tertiärstufe komplett.⁹

In Bezug auf die Alphabetisierungsraten nimmt Argentinien eine herausragende Stellung in der Region ein: 99% der erwachsenen Bevölkerung (über 15 Jahre) können lesen und schreiben.¹⁰

Die Lebenserwartung bei Frauen beträgt 80,4 Jahre und bei Männern 73 Jahre.¹¹ Damit liegt Argentinien in Südamerika zwar vor Brasilien, aber auch hinter u.a. Chile, Kolumbien, Ecuador, Peru und Uruguay. Die Sterberate lag 2017 bei 7,8 pro tausend Einwohner.¹²

Allerdings haben die historische Volatilität des Wirtschaftswachstums und die Anhäufung institutioneller Hindernisse die Entwicklung des Landes behindert. Die städtische Armut in Argentinien ist nach wie vor hoch und erreicht 35,5% der Bevölkerung, während die Kinderarmut auf 52,3% ansteigt. Daher hat das Land den Sozialausgaben durch verschiedene Programme Vorrang eingeräumt, darunter die universelle Kinderzulage, ein Geldtransferprogramm, das etwa 4 Millionen Kinder und Jugendliche bis 18 Jahre, d.h. 9,3% der Bevölkerung, erreicht.¹³

Argentinien verfügt über enorme natürliche Ressourcen in den Bereichen Energie und Landwirtschaft. Innerhalb seines 2,8 Millionen Quadratkilometer großen Territoriums ist das Land mit außerordentlich fruchtbaren Böden, Gas- und Lithiumreserven ausgestattet und verfügt über ein großes Potenzial für erneuerbare Energien. Es ist ein führender Nahrungsmittelproduzent mit einer großen Land- und Viehwirtschaft. Darüber hinaus verfügt Argentinien über bedeutende Möglichkeiten in einigen Teilsektoren des verarbeitenden Gewerbes und über innovative Dienstleistungen in der High-Tech-Industrie.

Argentiniens Energiemix basiert größtenteils auf fossilen Energieträgern. Das Land besitzt große Vorkommen an Schieferöl bzw. -gas (Vaca Muerta), das von großem Interesse für die Regierung ist. Auch erneuerbare Energien (inkl. Kleinwasserkraft) wurden in den vergangenen Jahren sehr stark ausgebaut (von 0,2% EE des Energiemixes 2015 zu ~8% Anfang 2020, s. Abbildung 2). Im Sommer 2020 ist die installierte Leistung bereits über 8%. Im Mai gab es einen Hochpunkt von 9,2%, in den ersten 5 Monaten im Schnitt aber 8,3%. Sowohl im Bereich Solar- als auch Windenergie besitzt Argentinien vorzügliche Standortvorteile (Windstärken / Sonnenintensität). Aktuell installierte EE-Leistung sind 3.153 MW, davon 67% Windenergie. Die Stromnetze sind aufgrund mangelnder Investitionen in die Infrastruktur veraltet und haben dringenden Ausbaubedarf.¹⁴

⁸ <https://www.argentina.gob.ar/estudiar/escuela/sistema/niveles>

⁹ <https://www.minutouno.com/notas/5000972-preocupante-cifra-4-cada-10-jovenes-argentinos-no-terminan-la-escuela-secundaria>

¹⁰ https://www.cac.com.ar/data/documentos/21_Informe%20sobre%20educacion%20en%20Argentina.pdf

¹¹ https://www.destatis.de/DE/Themen/Laender-Regionen/Internationale/Laenderprofile/argentinien.pdf?__blob=publicationFile

¹² <https://www.indec.gob.ar/indec/web/Nivel4-Tema-4-32-94>

¹³ <https://www.worldbank.org/en/country/argentina/overview>

¹⁴ <https://despachorenovables.cammesa.com/renovables/>

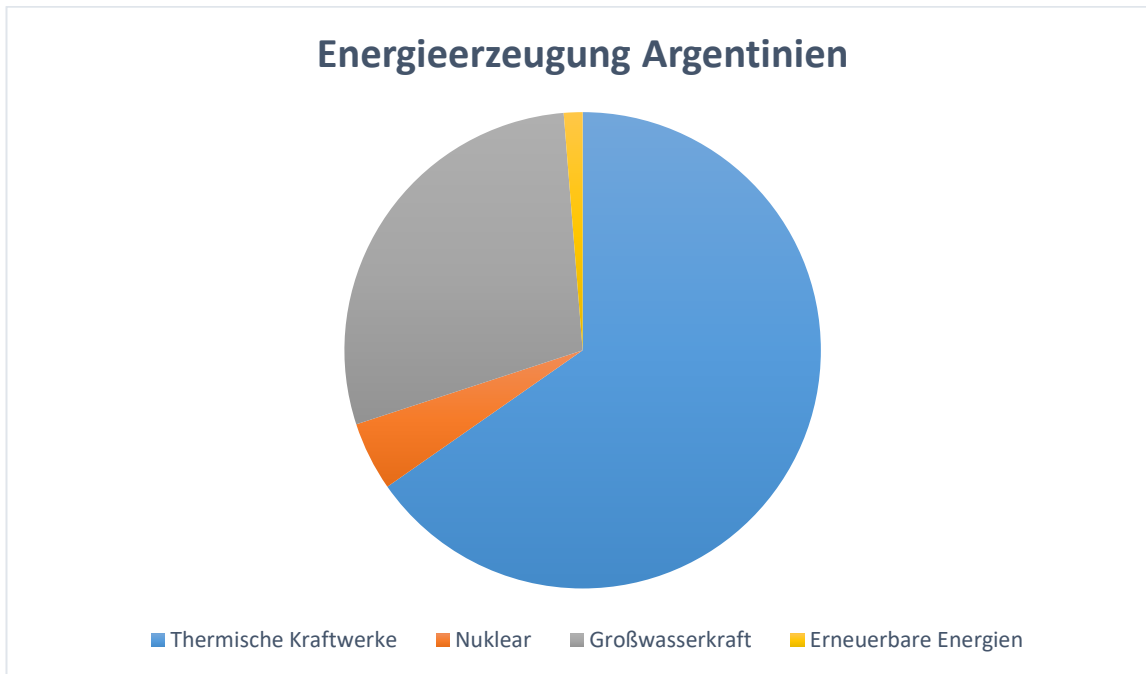


Abbildung 2: Energieerzeugung Argentinien, eigene Darstellung¹⁵

Mit einer städtischen Bevölkerung von 92 % ist Argentinien eines der urbanisertesten Länder der Welt und das am zweitstärksten urbanisierte in Lateinamerika. Um dieser Entwicklung gerecht zu werden, ist eine gut ausgebaute Infrastruktur notwendig. Diese weist jedoch noch einige Mängel auf. Argentinien hat enormen Nachholbedarf beim Ausbau und bei der Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur. So verfügt das Land zwar über das größte Eisenbahnnetz Lateinamerikas. Der größte Teil davon wurde jedoch bereits in den 1950er Jahren aufgrund einer zunehmenden Fokussierung auf den Straßenverkehr stillgelegt oder ist durch die fehlende Wartung heute kaum nutzbar. Ähnlich ist die Lage bei den Straßen, die größtenteils in schlechtem Zustand sind. Im Straßenbau will die Regierung bis 2028 Projekte für 20 Mrd. US\$ an private Investoren in Konzession vergeben (15.000 km). Die Reaktivierung und Modernisierung der Eisenbahnen ist ein Hauptschwerpunkt der Verkehrspolitik (Personennahverkehr und Gütertransport). Kurzfristige Priorität hat das Netz Belgrano Cargas, das den exportstarken Norden und Nordwesten Argentiniens mit den wichtigen Flusshäfen Rosario und Santa Fé verbindet. Das größte Nahverkehrsprojekt mit 8,5 Mrd. US\$ ist der Ausbau der Bahnen und U-Bahnen im Großraum Buenos Aires und die Herstellung eines Verbundnetzes mit einem neuen Zentralbahnhof im Zentrum der Stadt.¹⁶ Die makroökonomische Volatilität der letzten Jahrzehnte hat die Versuche einer langfristigen Planung enorm erschwert, weshalb Investitionen in die Infrastruktur für viele zu einer Illusion wurden. Im Bewusstsein der Notwendigkeit, privates Kapital und Finanzierungen anzulocken, wurden unter der letzten Regierung öffentlich-private Partnerschaften ins Leben gerufen, die es ermöglicht haben, Investitionen für Projekte im Bereich erneuerbare Energien und für Straßen und Autobahnen anzugehen. Diese Public-Private-Partnerships liegen nun aufgrund der wirtschaftlichen Situation und wegen Korruptionsbeschuldigungen im Bausektor seit längerem auf Eis.¹⁷

Argentiniens Geschichte ist geprägt von Kolonialismus, Einwanderung und Diktatur. Der spanische Seefahrer Juan Díaz de Solís erreichte als erster Europäer das heutige Argentinien im Jahr 1516. Die erste Besiedlung durch die Spanier erfolgte jedoch erst im Jahr 1527. Insbesondere in den ersten Jahren gab es starke Auseinandersetzungen mit der indigenen Bevölkerung der Mapuche. Administrativ gehörte Argentinien zunächst zum Vizekönigreich Peru, welches Südamerika mit Ausnahme von Venezuela und dem portugiesischen Einflussraum umfasste. Im Jahr 1776

¹⁵ http://web.iae.org.ar/wp-content/uploads/2020/04/Informe-de-tendencias_Mar-2020_IAE mosconi.pdf

¹⁶ <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/specials/special/argentinien/trend-land-argentinien-74906>

¹⁷ <https://www.eleconomista.com.ar/2018-07-infraestructura-esencia-crecimiento/>

wurde schließlich das Vizekönigreich Rio de la Plata mit der Hauptstadt Buenos Aires abgespalten, das neben Argentinien auch Bolivien, Paraguay und Uruguay umfasste. Inspiriert durch die französische Revolution und den Unabhängigkeitskrieg der USA erlangte Argentinien im Jahr 1816 nach einigen Auseinandersetzungen die Unabhängigkeit von Spanien. Zwischen 1816 und 1880 war die Entwicklung Argentiniens von Diktaturen und Bürgerkriegen geprägt. 1853 wurde zunächst, ohne die abtrünnige Provinz Buenos Aires, die heutige Argentinische Republik gegründet und eine föderalistische Verfassung verabschiedet. Die Provinz Buenos Aires schloss sich jedoch in 1861/1862 nach einer militärischen Auseinandersetzung an die Republik an, woraufhin landesweite Wahlen stattfanden, die den ersten argentinischen Präsidenten Bartolomé Mitre an die Macht führten. Die Jahre zwischen 1880 und 1912 waren durch zahlreiche Einwanderer, vor allem aus Italien und Spanien, gekennzeichnet. Im Jahr 1916 kam schließlich die aus der bürgerlichen Protestbewegung hervorgegangene Unión Cívica Radical an die Macht, die bis 1930 regierte. Danach wurde durch einen Militärputsch wieder ein konservatives System eingeführt. In 1946 wurde der Offizier Juan Domingo Perón, der wegen seiner weitreichenden Zugeständnisse an die Gewerkschaften als Held der Arbeiterklasse galt, zum Präsidenten gewählt. Unter Perón, einem Sympathisanten von faschistischem Gedankengut, verfolgte Argentinien das Ziel, den aufstrebenden Kommunismus durch Zugeständnisse an die Arbeiter abzuwehren. In Peróns erster Regierungszeit wurde die Industrialisierung des Landes, die nach der Weltwirtschaftskrise um 1930 begonnen hatte, vertieft und eine Importsubstitutionspolitik durchgesetzt. Dies verstärkte die Industrialisierung und die aktive Sozialpolitik führte zu einem nie gekannten und bis heute nicht wieder erreichten Wohlstand für die Massen, jedoch auch zu steigender Inflation und Staatsverschuldung. Argentinien verzeichnete in der Folgezeit wirtschaftliche Höhen und Tiefen. So gab es bis 1983 eine Epoche der Instabilität, in der abwechselnd zivile und militärische Regierungen das Land führten. Die demokratisch gewählten Regierungen wurden von den Militärs vorzeitig aus dem Amt geputscht. Seit 1983 gilt Argentinien als Demokratie, hat jedoch immer wieder mit unterschiedlich schweren Wirtschaftskrisen zu kämpfen.¹⁸

1.2 Politik

Die Legislative in Argentinien teilt sich in zwei Kammern – den Senat und den Kongress. Obwohl beide Kammern auf der Volksvertretung gründen (alle ihre Mitglieder werden demokratisch auf der Grundlage des allgemeinen, geheimen und obligatorischen Wahlrechts gewählt), vertreten die Abgeordneten direkt das argentinische Volk und die Senatoren die Provinzen und die Stadt Buenos Aires. Die Senatskammer setzt sich aus 72 Senatoren zusammen, drei aus jeder Provinz und drei aus der Stadt Buenos Aires, wobei zwei Sitze auf die politische Partei entfallen, die die meisten Stimmen erhält und der verbleibende Sitz auf die politische Partei, die ihr in der Anzahl der Stimmen folgt. Diese Kammer wird in Teilen erneuert: ein Drittel der Distrikte alle zwei Jahre. Die Dauer der Mandate der Senatoren beträgt sechs Jahre und sie können auf unbestimmte Zeit wiedergewählt werden. Die Abgeordnetenkammer setzt sich aus 257 Abgeordneten zusammen, die direkt vom Volk der Provinzen und der Stadt Buenos Aires gewählt werden, die zu diesem Zweck als Wahlbezirke eines einzigen Staates und einer einfachen Stimmenmehrheit betrachtet werden. Die Anzahl der Abgeordneten pro Distrikt ist proportional zu seiner Bevölkerung. Diese Kammer wird alle zwei Jahre zur Hälfte erneuert. Die Amtszeit der Abgeordneten beträgt vier Jahre und sie können auch auf unbestimmte Zeit wiedergewählt werden.¹⁹

Nach drei durch Protektionismus und Abschottung gekennzeichneten Regierungsperioden des Ehepaars Kirchner, welche die Regierung Argentiniens nach dem Staatsbankrott im Jahr 2001 übernahmen, hat der ihnen folgende Präsident Mauricio Macri unmittelbar nach seinem Amtsantritt im Dezember 2015 marktfreundliche Maßnahmen ergriffen, welche insbesondere in der ersten Hälfte der Amtsperiode Macris Erfolge zeigten.

Die Präsidentschaftswahl im Oktober 2019 gewann der Mitte-Links-Politiker Alberto Fernandez. Der weitgehend friedliche Wahlkampf in Argentinien wurde von Sorgen vor wachsender Armut, steigender Inflation und massiver Abwertung der lokalen Währung dominiert. Der scheidende Staatschef Macri wurde offenbar wegen seines Umgangs mit der Wirtschaftskrise abgestraft.²⁰ Was die Außenpolitik und die Beziehungen zur Welt betrifft scheint Alberto

¹⁸ <https://argentinien.de/geschichte/>

¹⁹ <https://www.congreso.gob.ar/poderLegislativo.php>

²⁰ <https://www.handelsblatt.com/politik/international/wahl-in-argentinien-mitte-links-politiker-alberto-fernandez-gewinnt-wahl-in-argentinien/25161060.html>

Fernandez einen moderateren Kurs einzuschlagen, als die klar abschottenden Positionen, die Cristina Kirchner einst im Bereich der Außenpolitik vertreten hat.²¹

1.3 Wirtschaftsstruktur

1.3.1 Wirtschaftsleistung

Argentinien verfügt über umfangreiche natürliche Ressourcen und eine produktive Landwirtschaft, mit der das Land das Zehnfache der eigenen Bevölkerung ernähren könnte. Die Vorgängerregierung unter Mauricio Macri hatte den Eintritt des Landes in die OECD als Priorität auf der Agenda.²² Zwar besetzt Argentinien Rang 45 der weltweit exportstärksten Länder,²³ die seit 2018 herrschende Rezession verursacht durch externe und interne Schocks, für die das Land nicht gerüstet war, hält allerdings weiter an. So musste Macri im Jahr 2018 einen Rekordkredit von 56,3 Mrd. USD beim in Argentinien unpopulären Internationalen Währungsfonds beantragen. Die extreme Dürre machte zusätzlich dem exportstarken Landwirtschaftssektor zu schaffen und die Erhöhung des Leitzinses vonseiten der FED brachte viele Anleger dazu, Devisen aus Schwellenländern wie Argentinien abzuziehen. Konjunkturobersten rechneten vor Ausbruch von COVID-19 mit einem Rückgang des BIP um 1,5 Prozent in 2020.^{24,25}

BIP (nom.)	445.5 Milliarden USD
BIP je Einwohner (nom.)	9.988 USD
Wirtschaftswachstum	-2,2% (2019)
Staatsverschuldung (BIP)	93,3%
Währung	Argentinischer Peso (ARS), 1 ARS= 100 Centavos
Wechselkurs	Jahresdurchschnitt 2018: 1 Euro = 53,90 ARS, 1 US\$ = 48,15 ARS
Inflationsrate	54,4%
Arbeitslosenquote	10,6%

Tabelle 2: Basisdaten Wirtschaft Argentinien 2019²⁶

Wie in Tabelle 2 ersichtlich, betrug das BIP im Jahr 2019 445,5 Milliarden USD mit einem pro Kopf BIP von 9.888 USD. Im Jahr 2019 schrumpfte das BIP um 2,2 % und ging in der gesamten Regierungszeit des Wahlbündnisses Cambiemos unter Macri (2015-2019) insgesamt um 4,1 % zurück (pro Kopf um 7,3 %). Eine Übersicht der BIP Entwicklung von 2009 bis 2019 findet sich in Abbildung 3. Die Investitionen sanken um 16 % p. a. und fielen auf den niedrigsten Prozentsatz am BIP seit 2003. Industrie und Baugewerbe verringerten sich um 6%, während die Landwirtschaft eine Rekordernte einfuhr und ein Wachstum von 20% verzeichnen konnte. Die Güterproduktion blieb

²¹ <https://www.infobae.com/politica/2019/08/13/el-plan-moderado-que-se-fijo-alberto-fernandez-para-su-programa-de-politica-exterior>

²² <https://www.ambito.com/economia/ocde/la-ocde-pospuso-el-ingreso-la-argentina-como-miembro-n5033270>

²³ <https://oec.world/en/profile/country/arg/>

²⁴ <https://de.statista.com/outlook/998/114/wirtschaft/argentinien>

²⁵ <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/wirtschaftsumfeld/wirtschaftsausblick/argentinien/wirtschaftsausblick-argentinien-215564>

²⁶ <https://www.gtai.de/resource/blob/15134/83739a2452f4c6c1b421b561b52b7015/mkt201611222090-159440-wirtschaftsdaten-kompakt-argentinien-data.pdf>

in etwa stabil, während die Dienstleistungen ein Minus von etwa 3% erzielten. Zeitgleich sank der private Konsum zwischen Oktober und Dezember aufgrund des Verfalls der Einkommenskaufkraft um 1,9 % und der öffentliche Konsum verringerte sich um 3,1 %. Die anspruchsvollen, mit dem IWF vereinbarten Haushaltsleitlinien verhinderten, dass diese Variable die Rezession abmilderte – selbst im Kontext eines allgemeinen Rückgangs und von Wahlen.

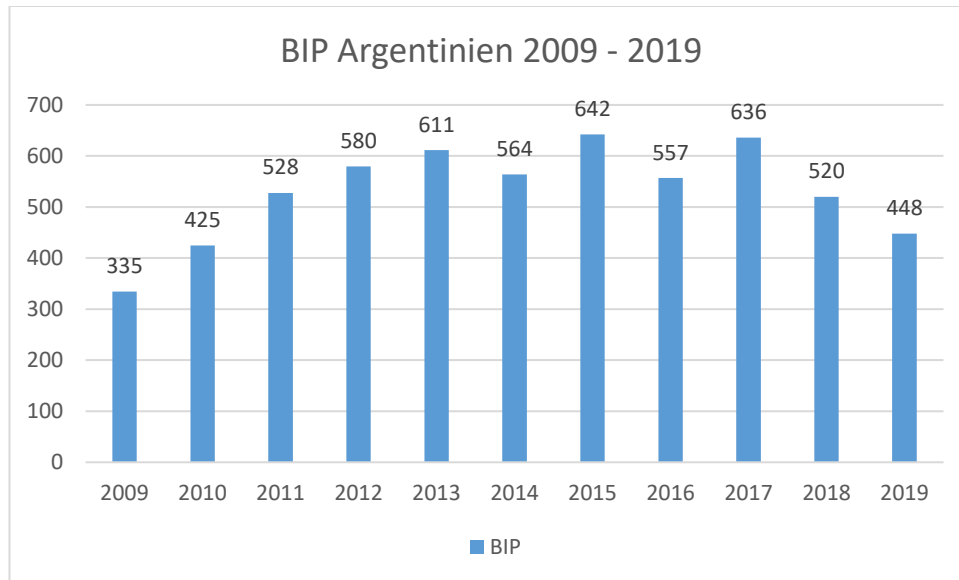


Abbildung 3: BIP Argentinien²⁷²⁸

Das Jahr 2019 endete mit einer Arbeitslosenquote von 8,9 % und lag damit 0,2 Prozentpunkte unter dem Wert des Vorjahres. Der Rückgang ist vor allem mit der steigenden Zahl an Personen in informellen Arbeitsverhältnissen zu erklären.²⁹ Die Erwerbsbeteiligung lag im Jahr 2019 laut dem Argentinischen Statistikinstitut INDEC bei 47,2 % und die Beschäftigungsquote bei 43 %.³⁰

Die Inflation lag in 2019 bei 54,4 % und erreichte damit den höchsten Wert der letzten 28 Jahre.³¹ Das Beratungsunternehmen Ecolatina geht davon aus, dass der Wechselkurs in 2020 der wichtigste Inflationsfaktor sein wird. Die Inflation für das laufende Jahr lässt sich aufgrund der aktuellen Situation jedoch nur schwer abschätzen.³²

Der Wechselkurs in Argentinien ist instabil und die gesamte Wirtschaft ist stark vom US-Dollar abhängig (s. Abbildung 4). In Argentinien ist es dementsprechend normal, dass die Bevölkerung über den aktuellen Dollarkurs informiert ist. Während der Wechselkurs unter der Regierung von Cristina Kirchner noch durch Devisenbeschränkungen künstlich stabil und niedrig gehalten wurde, hatte Mauricio Macri diesen nach seinem Amtsantritt im Dezember 2015 freigegeben. Es war den Argentinern damit möglich, uneingeschränkt Devisen zu halten und zu kaufen. Viele Argentinier besitzen neben ihrem gewöhnlichen Bankkonto auch ein Dollarkonto. Nachdem die Regierung unter Macri erste Ankündigungen zur Umschuldung verlauten ließ, führte dies erneut zu einer hohen Kapitalflucht, auf die mit neuen Kapital- und Devisenkontrollen reagiert wurde. So sollte zum einen eine weitere Schwächung des argentinischen Pesos und zum anderen die Zahlungsunfähigkeit aufgrund fehlender Devisen

²⁷ <https://www.statista.com/statistics/316724/gross-domestic-product-gdp-in-argentina/>

²⁸ <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/wirtschaftsumfeld/wirtschaftsausblick/argentinien/wirtschaftsausblick-argentinien-215564>

²⁹ <https://www.infobae.com/economia/2020/03/26/el-2019-termino-con-un-desempleo-de-89-antes-del-impacto-del-coronavirus-habia-casi-2-millones-de-desocupados-en-todo-el-pais/>

³⁰ https://www.indec.gov.ar/uploads/informesdeprensa/mercado_trabajo_eph_4trim19EDC756AEAE.pdf

³¹ https://www.clarin.com/economia/2019-inflacion-53-8-peor-resultado-ultimos-28-anos_0_tJKzWk1Z.html

³² Ecolatina (2020): Argentinien Wirtschaft April 2020, Buenos Aires.

verhindert werden.³³ Diese Kapital- und Devisenkontrollen wurden weiter verstärkt und aktuell sind Devisenkäufe auf 200 USD pro Person beschränkt und darüber hinaus mit einer dreißigprozentigen Steuer belegt.³⁴

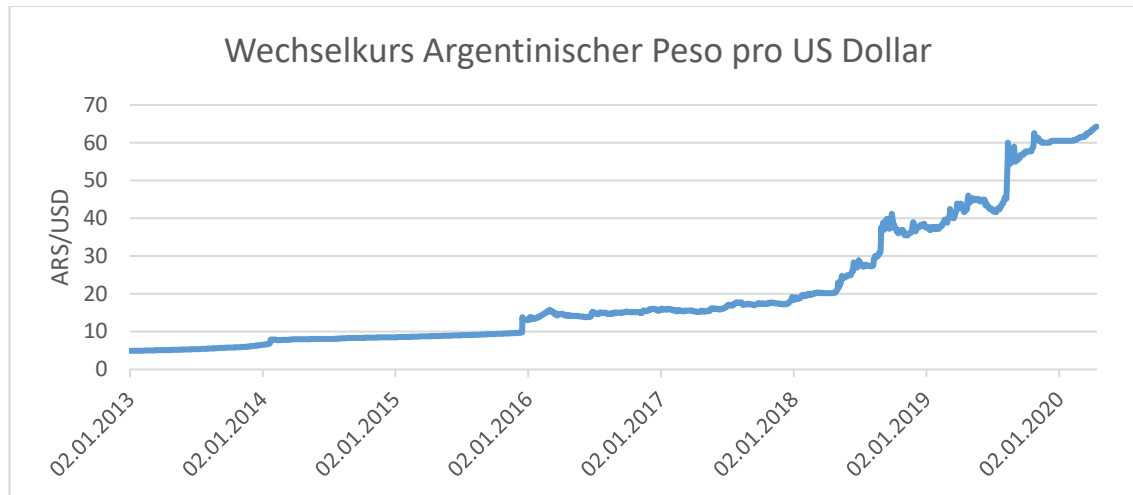


Abbildung 4: Wechselkurs Argentinischer Peso pro US Dollar³⁵

Die Reallöhne der Arbeitnehmer in Argentinien gingen in den Jahren 2018 und 2019 um 6% bzw. 8% zurück und dies brachte entsprechende Einbußen der Kaufkraft mit sich. Der Grund hierfür liegt in der niedrigeren Inflation, die beim Abschluss der Tarifverträge erwartet wurde. Die Nominallohnsteigerungen hängen hauptsächlich von den Inflationserwartungen ab, welche wiederum durch die Inflation des zurückliegenden Jahres beeinflusst werden.³⁶

Das Problem der Verschuldung wird weiter angegangen. Die Verhandlungen des Wirtschaftskabinetts der aktuellen Regierung mit dem IWF verlaufen bisher positiv und beide Seiten betonten die Kooperation der Partner.³⁷ Dieser gewährte dem Land einen Kredit in Höhe von 56 Mrd. USD geknüpft an Sparauflagen und einschneidende Reformen im Haushalt.³⁸ Nachdem ein Expertenteam des IWF die Situation Argentiniens genauer analysiert hatte, gab die Finanzinstitution im Februar 2020 bekannt, dass Argentinien nicht in der Lage sei, seine Schulden zurückzubezahlen und rief private Gläubiger dazu auf, einem Teilschuldenschnitt zuzustimmen.³⁹ Die Staatsschulden beliefen sich im Jahr 2019 auf ca. 93,3 % des BIP.⁴⁰

Wie in Tabelle 3 zu sehen ist, liegt Argentinien im Doing Business Report 2020 der Weltbank auf Platz 126 (Deutschland: 22) und ist damit im Vergleich zum letztjährigen Report um 7 Plätze nach unten gerutscht. Der Rückgang bei den Indikatoren ist in anderen Ländern der Region ähnlich. In der Kategorie grenzüberschreitendem Handel hatte sich Argentinien verbessert und stieg im Ranking 6 Plätze auf.⁴¹

³³ <https://www.nzz.ch/wirtschaft/argentinien-kontrolliert-den-kapitalverkehr-ld.1505869>

³⁴ <https://www.cronista.com/economia/politica/Punto-por-punto-como-y-cuando-se-aplica-el-impuesto-PAIS-20200107-0024.html>

³⁵ eigene Darstellung auf Basis von Banco Nación

³⁶ Ecolatina (2020): Argentinien Wirtschaft Januar 2020, Buenos Aires.

³⁷ <https://www.ambito.com/economia/martin-guzman/avanzan-las-negociaciones-del-gobierno-el-fmi-n5084850>

³⁸ <https://www.zeit.de/wirtschaft/2018-06/argentinien-iwf-kredit-ausgleich-primarhaushalt>

³⁹ <https://www.tagesschau.de/ausland/argentinien-257.html>

⁴⁰ <https://www.gtai.de/resource/blob/15134/83739a2452f4c6c1b421b561b52b7015/mkt201611222090-159440-wirtschaftsdaten-kompakt-argentinien-data.pdf>

⁴¹ <https://www.doingbusiness.org/en/data/exploreeconomies/argentina>

Ease-of-Doing Business Index	Rang 126 (von 190)
Corruption Perception Index	Rang 85 (von 180)
Hermesabdeckung	Kategorie 6 (von 7)
Global Competitive Index	Rang 83 (von 141)

Tabelle 3: Indikatoren zur Einschätzung des Geschäftsumfeldes

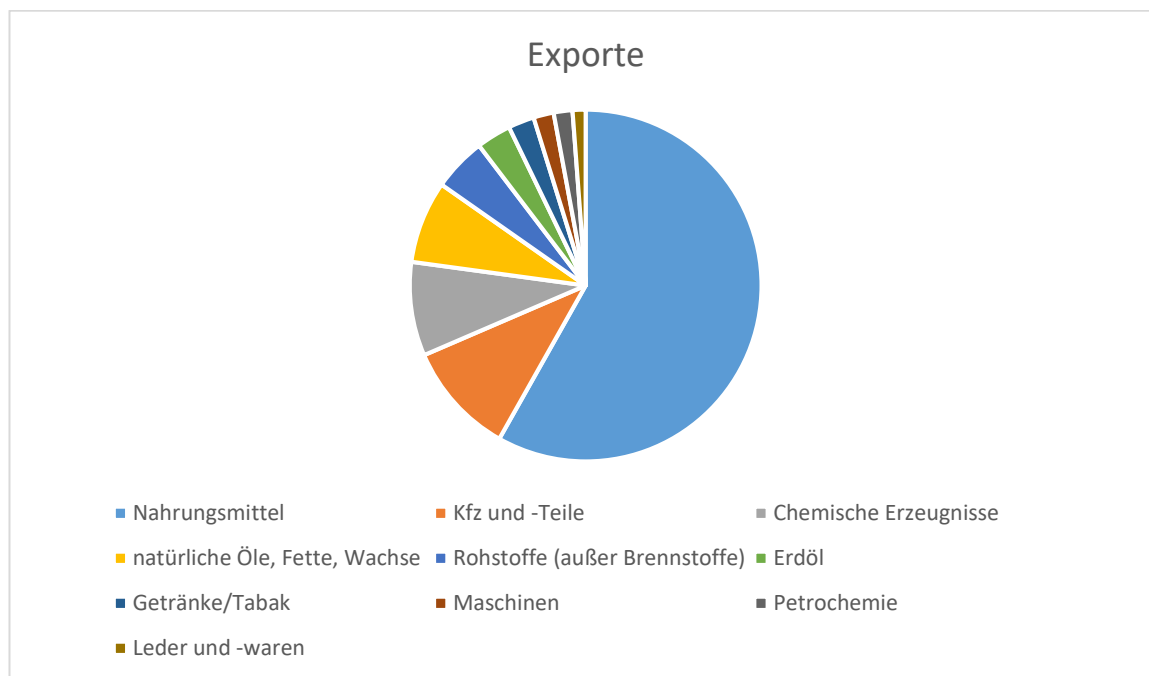
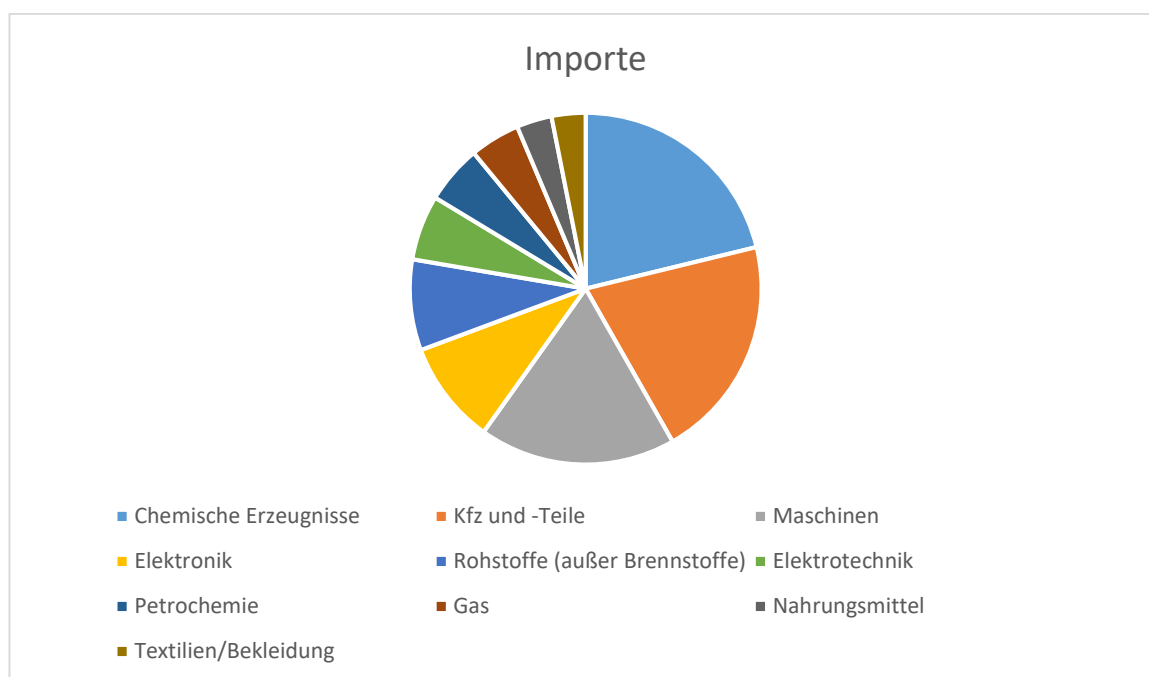
1.3.2 Außenwirtschaft und Investitionsfelder

Die Zuflüsse ausländischer Direktinvestitionen in Argentinien sind seit mehreren Jahren instabil. Laut dem von der UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) veröffentlichten Weltinvestitionsbericht in 2019 erhöhte Argentinien seine Zuflüsse zwischen 2017 und 2018 um 5,8% und erreichte Ende 2018 12,2 Mrd. USD. Dieser Anstieg erklärt sich vor allem durch neue Politiken zur Gewinnung von ausländischen Direktinvestitionen (wie z.B. die Einführung bevorzugter Steuersätze für die Automobilindustrie) und zur Verbesserung der Infrastrukturen sowie durch einen Anstieg der Zuflüsse in die Schiefergasproduktion Vaca Muerta im Süden des Landes (1/3 der Zuflüsse).⁴²

Argentiniens Handelsbilanz unterliegt starken Schwankungen. Aus einem Defizit von 8 Milliarden USD im Jahr in 2017 wurde in 2019 ein Überschuss von rund 16 Milliarden USD. Grund hierfür war hauptsächlich der Einbruch der Warenimporte. Die Importe gingen allein im Jahr 2019 um etwa ein Viertel zurück. Die anhaltende Rezession, die Abwertung der Währung und die steigende Devisenknappheit lassen wahrscheinlich auch in 2020 keinen Importanstieg zu. Für die gewerbliche Einfuhr gibt es bisher keine Devisenbeschränkungen. Für etwa 300 Zolltarifpositionen wurden jedoch nicht-automatische Importlizenzen wieder eingeführt.⁴³ Abbildung 5 und 6 geben einen Überblick über Argentiniens Import- und Exportgüter wieder. Dabei wird deutlich, dass der größte Teil der Exporte aus Nahrungsmitteln besteht, während chemische Erzeugnisse, Kfz und Kfz-Teile und Maschinen den Großteil der Importe ausmachen.

⁴² <https://santandertrade.com/en/portal/establish-overseas/argentina/foreign-investment>

⁴³ <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/wirtschaftsumfeld/wirtschaftsausblick/argentinien/wirtschaftsausblick-argentinien-215564>

Abbildung 5: Exporte Argentinien⁴⁴Abbildung 6: Importe Argentinien⁴⁵

In Tabelle 3 erfolgt ein Überblick über Argentinien's Freizonen, in denen Güter zoll- und einfuhrumsatzsteuerfrei gelagert und zum weiteren Transport umgelagert werden können. Diese sind häufig an internationale Häfen angebunden. Viele der Freihandelszonen, die in Argentinien operieren, werden von Importeuren fast ausschließlich als vorübergehende Lagerstätte für Waren genutzt. Eine der Hauptgründe besteht für die Benutzer der argentinischen

⁴⁴ Ibid.⁴⁵ Ibid.

Freizonen darin, die Zahlung der Verstaatlichung der importierten Produkte aufzuschieben, bis sie auf dem Inlandsmarkt weiterverkauft werden.⁴⁶

Freizone	Eigenschaften
Freizone La Plata ⁴⁷	- Für den Bau von Lagerhallen oder Industrieanlagen gibt es Grundstücke ab 1000 m² - 23.535 m² Lagerhallen für die Lagerung von Gütern - 2.300 m² Bürofläche - 133.647 m² gepflasterte Strände mit Umzäunung und Zugangstoren - Büro- und/oder Ausstellungsräume und/oder Mini-Lagerhäuser - Kongress-, Ausstellungs- und Seminarraum - Container-Strand
Freizone San Luis ⁴⁸	- 100 ha - 42 ha urbanisiert - Container-Strand - 5.000 m² Lagemöglichkeiten
Freizone Mendoza ⁴⁹	Lagerhaus 1: Fläche von 1.440 m², 7.200m³ Warenlager, hydraulische Entladerampe für jede Höhe der Auflieger, von der Wache überwachte Feuerwache und elektronische Steuerwaage mit einer Kapazität von 2000 Kg. Lagerhaus 2: Fläche von 300 m², 1200 m³ Lagerung von Gütern. Unbedeckter Strand: Raum von 10.000 m², geschlossen mit olympischem Draht, Boden gefüllt mit stabilisiertem für jede Ladung oder Güter im Freien.
Freiszone La Pampa ⁵⁰	Es gibt Lagerhäuser, überdacht oder unter freiem Himmel, sowohl für nationale als auch für importierte Güter.
Freizone Salta ⁵¹	Die Freihandelszone von Salta (COZOFRA), die in einem Gebiet neben dem Industriepark General Güemes liegt, investiert stark in das Potenzial für den Exportboom der Region. Laut Dante Apaza, Präsident von COZOFRA, wurde

⁴⁶ <https://www.lanacion.com.ar/economia/comercio-exterior/zonas-francas-para-importadores-seran-mucho-mas-nid2281489>

⁴⁷ <http://www.bazflp.com/el-predio/>

⁴⁸ <https://www.sanluislogistica.com/zf>

⁴⁹ <http://www.idits.org.ar/micro-zona-franca/contenido/117/servicios>

⁵⁰ <http://www.zflapampa.com.ar/es/infraestructura-y-servicios/>

⁵¹ <https://insalta.info/enfoque/con-nuevas-inversiones-la-zona-franca-de-gueemes-es-mas-competitiva-para-potenciar-las-exportaciones>

	auf dem Gelände ein hochmoderner Inspektionsscanner installiert, und es wurde an der Erweiterung der Zollstellen gearbeitet.
Freizone Comodoro Rivadavia ⁵²	Lagerung und Ausstellung von Waren, logistische Beratung, Konsolidierung und Dekonsolidierung von Containern.
Freizone Cordoba ⁵³	12.000 m2 Lagerkapazitäten
Freizone Misiones ⁵⁴	- 42 ha - 2 Lagerhäuser - Zwei Stahlbetonplätze von je 1.000 m2 für die Lagerung von Waren im Freien - Intelligentes Verwaltungsgebäude von 900 m2
Freizone Santa Cruz ⁵⁵	Verfügt über zwei Grundstücke: - Caleta Olivia, mit einer Fläche von 20 ha - Rio Gallegos mit einer Fläche von 200 ha

Tabelle 4: Freihandelszonen Argentinien

1.3.3 Wirtschaftsbeziehungen zu Deutschland

Offizielle Beziehungen zwischen Deutschland und Argentinien bestehen seit 1857. Die bilateralen Beziehungen haben eine breite Grundlage in Wirtschaft, Wissenschaft und Kultur sowie ähnliche Auffassungen zu wichtigen multilateralen Themen. Argentinien ist neben Brasilien und Mexiko einer der drei lateinamerikanischen Vertreter in der G20, der Gruppe der wichtigsten Industrie- und Schwellenländer. Das Interesse an deutscher Kultur und an der deutschen Sprache ist in Argentinien groß. Die sehr positive Grundhaltung wird unter anderem durch die (nach Schätzungen circa eine Million) deutschstämmigen Argentinierinnen und Argentinier befördert, sie geht jedoch weit darüber hinaus. Die Goethe-Institute in den Städten Buenos Aires und Córdoba sowie zwei Goethe-Zentren und neun Kulturgesellschaften gestalten die deutsche auswärtige Kulturpolitik vor Ort mit. Zugleich gehören die deutschen Auslandsschulen zu den angesehensten Privatschulen im Land. Deutschland unterstützt im Rahmen der Initiative „Schulen: Partner der Zukunft“ (PASCH) vor Ort insgesamt 30 Schulen, an denen Deutsch als Fremdsprache einen besonders hohen Stellenwert einnimmt. Vier Deutsche Auslandsschulen befinden sich im Großraum Buenos Aires.⁵⁶

Im Jahr 2019 exportierte Argentinien Güter im Wert von 1,1 Milliarden Euro nach Deutschland und importierte Güter im Wert von 2,4 Milliarden Euro aus Deutschland. Ein Überblick über die Handelsbeziehungen mit Deutschland zeigt Tabelle 5. Deutschland exportiert nach Argentinien hauptsächlich Maschinen, Kfz und -teile, pharmazeutische und elektronische Erzeugnisse und importiert aus Argentinien vor allem Nahrungs- und

⁵² <http://www.zonafrancacr.com.ar/zona%20franca%20cr.htm>

⁵³ <http://www.zofracor.com.ar/>

⁵⁴ <https://www.gtai.de/resource/blob/15134/83739a2452f4c6c1b421b561b52b7015/mkt201611222090-159440-wirtschaftsdaten-kompakt-argentinien-data.pdf>

⁵⁵ <http://www.zonafrancasantacruz.com/>

⁵⁶ <https://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/laender/argentinien-node/bilateral/201108>

Genussmittel, Ölfrüchte/pflanzliche Öle/Fett, chemische Erzeugnisse und Erze.⁵⁷ Eine Übersicht über die wichtigsten Im- und Exportkategorien von Deutschland und Argentinien befindet sich in Abbildung 7 und 8.

	2017 in Mrd. EUR	%	2018 in Mrd. EUR	%	2019 in Mrd. EUR	%
Dt. Einfuhr	1,3	-15,0	1,3	2,1	1,1	-17
Dt. Ausfuhr	3,0	15,0	2,9	-1,4	2,4	-19
Saldo	1,7		1,6		1,3	

Tabelle 5: Einfuhr und Ausfuhr Argentinien - Deutschland 2017-2019⁵⁸

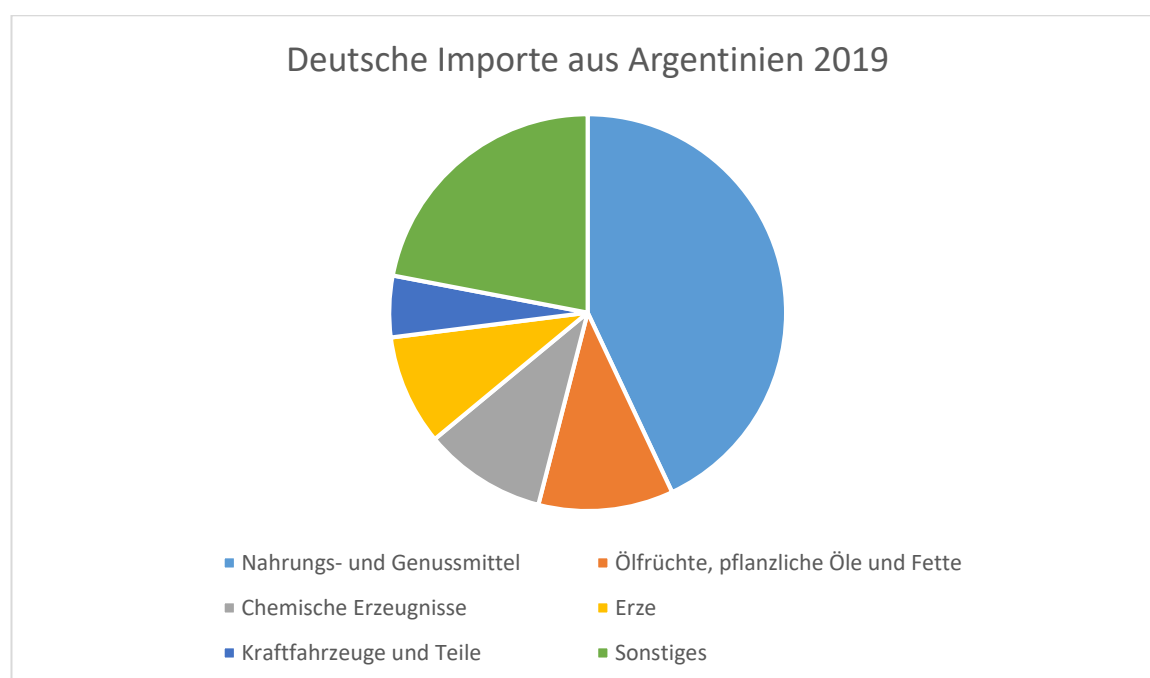


Abbildung 7: Deutsche Importe aus Argentinien 2019⁵⁹

⁵⁷ AHK Argentinien (2020) Deutsch-Argentinische Wirtschaftsbeziehungen 2019. Buenos Aires.

⁵⁸ <https://www.gtai.de/resource/blob/15134/83739a2452f4c6c1b421b561b52b7015/mkt201611222090-159440-wirtschaftsdaten-kompakt-argentinien-data.pdf>

⁵⁹ Statistisches Bundesamt Deutschland, Stand Februar 2020

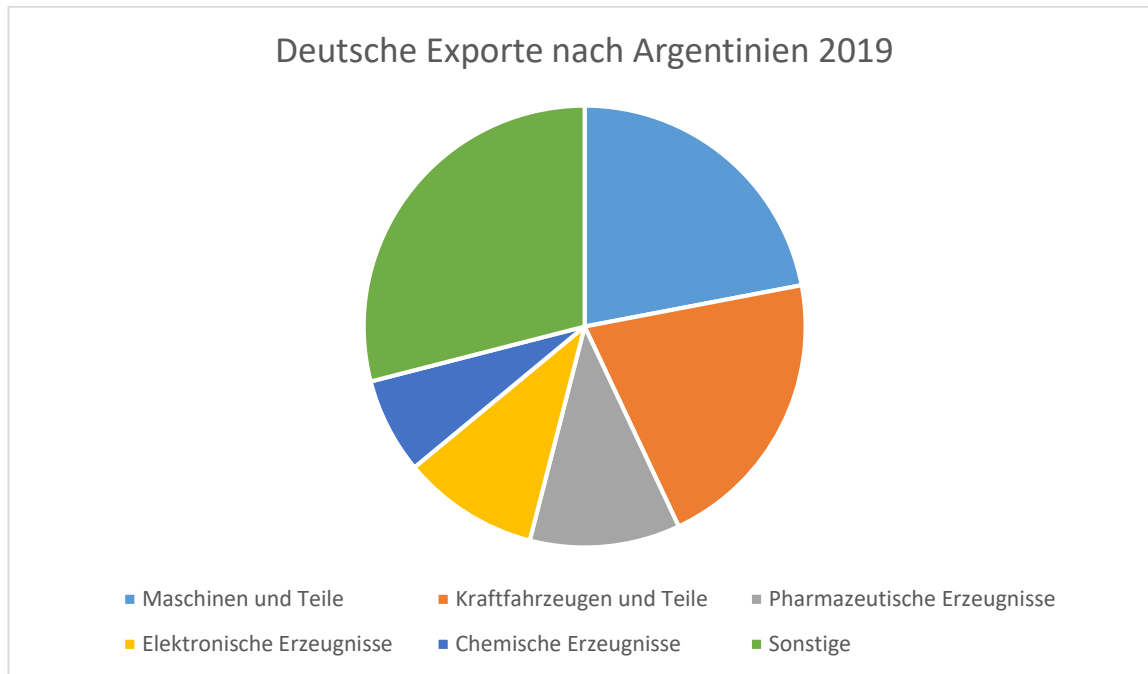


Abbildung 8: Deutsche Exporte nach Argentinien 2019⁶⁰

1.3.4 SWOT-Analyse

Argentinien profitiert insbesondere von seiner großen Anzahl natürlicher Ressourcen und der damit verbundenen hohen Produktivität der lokalen Landwirtschaft. Um dies noch besser nutzen zu können, sind jedoch dringend Investitionen in die unzureichende Infrastruktur notwendig. Zugleich hat Argentinien durch das allgemein hohe Bildungsniveau und die günstige geographische Lage die Möglichkeit, Potenziale in der industriellen Fertigung von Produkten besser zu nutzen. Das Land leidet momentan noch unter einem zu mächtigen Staatsapparat, der einigen Modernisierungen im Wege steht, insbesondere auch durch eine zu hohe Steuerlast und unnötige Bürokratie. Eine große Schwachstelle ist zudem die große Schattenwirtschaft und damit einhergehende Korruption.

Um dem entgegenzuwirken, hat die Regierung Reformen beschlossen und den argentinischen Markt in den letzten Jahren zunehmend geöffnet. Zur Stabilisierung trägt dabei insbesondere das IWF Programm bei. Chancen für Argentinien zeigen sich aber auch in der Abwertung des argentinischen Pesos, die zur Aufwertung einiger argentinischer Branchen beiträgt, da diese dadurch international wettbewerbsfähiger werden. Als Risiken bleiben jedoch die hohe Staatsverschuldung und die bestehende Inflation sowie eine Vielzahl innenpolitischer Probleme. Eine Übersicht zu Argentinien's Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken findet sich in Abbildung 9.

⁶⁰ Statistisches Bundesamt Deutschland, Stand Februar 2020

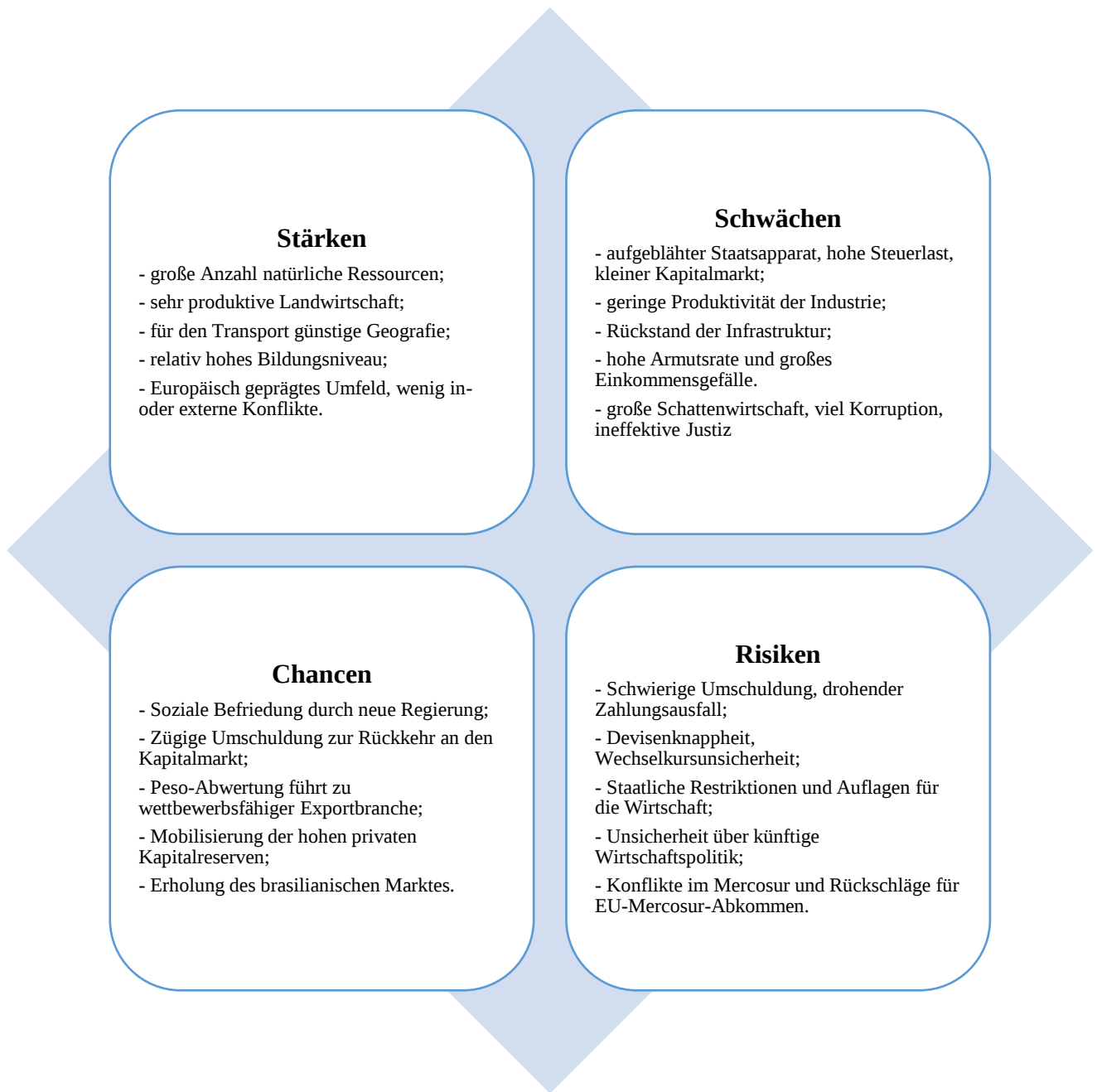


Abbildung 9: SWOT Analyse für Argentinien⁶¹

⁶¹ <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/wirtschaftsumfeld/bericht-wirtschaftsumfeld/argentinien/swot-analyse-argentinien-215430>

1.3.5 Auswirkungen von Covid-19

Der erste Covid-19 Fall in Argentinien wurde am 3. März 2020 bestätigt.⁶² Ab 20. März wurde durch die Regierung eine sehr lange und recht strikte Ausgangssperre verhängt, die bisher die schlagartige Häufung von Infektionsfällen verhinderte und die Ausweitung und Intensivierung bestimmter wichtiger Maßnahmen im Gesundheitssektor ermöglichte. Entsprechend waren Ende Juli 2020 die Infektions- und Todesraten gerade im Vergleich mit den größeren Nachbarländern Chile und Brasilien besser.

Für die argentinische Wirtschaft bedeutete die Pandemie einen dreifachen Schock: einen Angebotsschock (aufgrund von Maßnahmen der sozialen Isolation), einen Nachfrageschock (aufgrund des geringeren Einkommens aufgrund der Lähmung der Wirtschaftstätigkeit) und einen finanziellen Schock (aufgrund der Liquiditätsprobleme der Unternehmen, insbesondere der KMU).

Die tatsächlichen Auswirkungen der Krise unterscheiden sich jedoch je nach Wirtschaftszweig, da die Regierung verschiedene Schlüsselsektoren und -industrien zur Bekämpfung der Pandemie ernannt hat, wie zum Beispiel den Gesundheitssektor, die Pharmabranche, und den Lebensmitteleinzelhandel.

Aufgrund der Staatsschulden und parallelen Verhandlungen mit privaten Anleihegläubigern hat die Regierung nur wenig Spielraum für Subventionen und Hilfspakete für Bevölkerung und Privatsektor. Trotzdem wurden einige Hilfsmassnahmen verabschiedet, z.B:

- Aufschub oder Reduzierung von bis zu 95% der Zahlung der Arbeitgeberbeiträge
- Z.T. Zahlung von bis zu 50% des Gehalts der Beschäftigten des privaten Sektors durch den Staat (mit variablen und progressiven Beträgen entsprechend Gehaltstabelle)
- Arbeitslosenversicherung zwischen umgerechnet 80 und 140 USD
- 0%-Kreditprogramm mit einer Obergrenze von umgerechnet etwa 2.100 USD für Selbständige und Freiberufler mit einem einzigen Einkommen

Wie sich die Krise auf den Rückgang des BIP auswirkt, wird zum einen davon abhängen, wie lange die Maßnahmen der sozialen Isolation angewendet werden, und zum anderen von ihrem branchenspezifischen und jurisdiktionalen Ausmaß, welches wiederum von der Wachstumskurve der Pandemie abhängt. Gleichzeitig werden auch die Auswirkungen, die die internationale Krise von noch unbekanntem Ausmaß auf das Land haben wird, von zentraler Bedeutung sein.⁶³

Nach bisherigen Schätzungen des Nationalen Statistikamts ging die wirtschaftliche Aktivität um 26,4% im April und 20,4% im Mai im Vorjahresvergleich zurück.⁶⁴ Für das Gesamtjahr rechnen Experten derzeit mit einem weiteren Rückgang des BIP zwischen 10 % und 12 %.⁶⁵

⁶² <https://www.infobae.com/coronavirus/2020/03/03/confirmaron-el-primer-caso-de-coronavirus-en-la-argentina/>

⁶³ <http://www.onu.org.ar/stuff/Informe-COVID-19-Argentina.pdf>

⁶⁴ <https://www.infobae.com/economia/2020/07/26/coronavirus-cifras-y-rankings-que-muestran-como-la-economia-argentina-profundiza-las-desventajas-con-la-region-y-el-resto-mundo/>

⁶⁵ <https://www.infobae.com/america/agencias/2020/07/03/economia-de-argentina-caeria-12-en-2020-debido-a-efectos-coronavirus-sondeo-banco-central-2/>, <https://www.imf.org/en/Countries/ARG>

2. Uruguay: Sozioökonomische, politische und gesellschaftlich-kulturelle Faktoren

2.1 Land und Bevölkerung

Die Republik Östlich des Uruguay ist mit einer Fläche von 176.215 km² der kleinste Staat Südamerikas nach Suriname. Im Norden und Nordosten grenzt das Land an Brasilien, im Südosten an den Atlantik, im Süden an den etwa 300 km ins Landesinnere reichenden Río de la Plata und im Westen an Argentinien. Der Fluss Uruguay gab dem Land seinen Namen.

Zwei Großlandschaften bestimmen Uruguay. Im Süden des Landes erstreckt sich entlang des Río de la Plata, der den gemeinsamen Mündungstrichter der Flüsse Uruguay und Paraná darstellt, ein ca. 120 km breites Tiefland mit fruchtbaren Lössböden. Ansonsten bestimmt ein flachwelliges Hügelland, das die Fortsetzung des brasilianischen Hochlands ist, die Landschaft. Nur etwa 10 % der Landesfläche liegen oberhalb von 200 m über dem Meeresspiegel. Im Osten erstreckt sich als höchste Hügelkette Uruguays die Cuchilla Grande mit dem Cerro Catedral mit einer Höhe von 514m. Der längste Fluss des Landes ist der Río Negro mit rund 800 km, der in Brasilien entspringt und in den Río Uruguay mündet. Dieser bildet auf einer Länge von rund 600 km die Grenze zum Nachbarland Argentinien mit einer Gesamtlänge von ca. 1.650 km. Die Hauptstadt Montevideo liegt im Süden des Landes am Nordufer des Río de la Plata.

Das Klima in Uruguay ist subtropisch. In den Wintermonaten (Juni bis September) liegt die durchschnittliche Temperatur bei ca. 10 °C, im Januar bei durchschnittlich 23 °C. Es kann zu Kältelufteinbrüchen durch kalten Südwind kommen, dann sinken die Temperaturen innerhalb von wenigen Stunden um teilweise 20 °C ab. Die mittlere Niederschlagsmenge beträgt im Durchschnitt um die 1.000 mm jährlich, wobei die Niederschlagsmenge im Süden deutlich höher ist, als im Norden des Landes. Die Regenfälle sind über das ganze Jahr verteilt, die größten Mengen fallen in den Monaten März und April.⁶⁶

Die Einwohnerzahl wird auf 3,5 Mio. Menschen geschätzt (2019). Damit liegt Uruguay nach der Bevölkerungsdichte im Mittelfeld der Länder Südamerikas, was auch aus der folgenden Tabelle (Tabelle 6) ersichtlich ist.

Hauptstadt	Montevideo
Fläche	176.215 km ²
Einwohner	3,5 Mio.
Bevölkerungsdichte (Einwohner/qkm)	19,6
Bevölkerungswachstum	0,4% (2019)
Fertilitätsrate	2,0 (2019)

⁶⁶ <https://www.laender-lexikon.de/Uruguay>

Geburtenrate (Geburten/1.000)	13,7 (2019)
Altersstruktur	2020: 0-14 Jahre: 20,3%; 15-24 Jahre: 14,4%; 25-64 Jahre: 50,2%; 65 Jahre und darüber: 15,1%
Lebenserwartung	77,91 (2019) ⁶⁷
Alphabetisierungsrate	98,7%

Tabelle 6: Basisdaten Kompakt Uruguay⁶⁸

Uruguay weist unter den Entwicklungsländern ein hohes Entwicklungsniveau auf. Im Human Development Index belegt es mit einem Wert von 0,804 Platz 55 und damit in Südamerika den dritten Platz hinter Chile und Argentinien.⁶⁹

Der Regierungssitz ist in der Hauptstadt Montevideo, in der Spanisch als offizielle Amtssprache gesprochen wird. Unabhängigkeit von Brasilien erlangte das Land am 25. August 1825.⁷⁰

Das Land wird als Präsidialrepublik von Präsident Luis Lacalle Pou regiert. Lacalle Pou gehört der Nationalen Partei an, die seit dem Jahr 2020 an der Macht ist.



Abbildung 10: Uruguayische Provinzen

Uruguay ist in 19 Provinzen unterteilt: Artigas, Canelones, Cerro Largo, Colonia, Durazno, Flores, Florida, Lavalleya, Maldonado, Montevideo, Paysandu, Rio Negro, Rivera, Rocha, Salto, San Jose, Soriano, Tacuarembó und Treinta y Tres.

Die Bewohner Uruguays sind zum Großteil Weiße (knapp 90 %) meist spanischer Abstammung bzw. sind Nachkommen italienischer, französischer, britischer und deutscher Einwanderer. Die indigene Urbevölkerung (Charrua) gilt als ausgestorben. Mestizen (8 %), Schwarze und Mulatten bilden nur Minderheiten. Die Amtssprache ist Spanisch, indigene Dialekte kommen nicht mehr vor. Zwei Drittel der Bevölkerung Uruguays bekennen sich zur katholischen Kirche, religiöse Minderheiten sind Protestanten und Juden.

Uruguay hebt sich als egalitäre Gesellschaft mit hohem Pro-Kopf-Einkommen, einem niedrigen Niveau an Ungleichheit und Armut und dem fast vollständigen Fehlen extremer Armut unter den übrigen Ländern Lateinamerikas hervor. Relativ gesehen ist die Mittelschicht die größte in Amerika und macht mehr als 60 % der Bevölkerung aus. In Bezug auf verschiedene Wohlstandsindikatoren, wie den Human

Development Index, den Human Opportunity Index und dem Index of Economic Freedom, nimmt Uruguay einen der ersten Plätze in der Region ein. Institutionelle Stabilität und ein geringes Maß an Korruption spiegeln sich in dem hohen öffentlichen Vertrauen in die Regierung wider. Dem von der Weltbank erstellten Human Opportunity Index

⁶⁷ <https://knoema.de/atlas/Uruguay/topics/Demographie/Alter/Lebenserwartung-bei-der-Geburt>

⁶⁸ <https://www.gtai.de/resource/blob/14824/70b6a76a95f26e1c9a25beca17cb980b/mkt201611222041-159560-wirtschaftsdaten-kompakt-uruguay-data.pdf>

⁶⁹ <http://hdr.undp.org/en/composite/HDI>

⁷⁰ <http://www.uruguaymagazin.com/uruguaymagazingeschichte.htm>

zufolge ist es Uruguay gelungen, eine hohe Chancengleichheit beim Zugang zu grundlegenden Dienstleistungen wie Bildung, fließendem Wasser, Elektrizität und sanitären Einrichtungen zu erreichen.⁷¹

Rund 3,5 Millionen Menschen leben in Uruguay, allein ein Drittel von ihnen im Großraum der Hauptstadt Montevideo (ca. 1,38 Millionen). Fast 92 % der Gesamtbevölkerung sind Stadtbewohner. Die durchschnittliche Besiedlungsdichte liegt bei 19 Einwohnern pro Quadratkilometer, ist in den ländlichen Regionen aber aufgrund der hohen Urbanisierung deutlich geringer.

Seit der Bildungsreform aus dem Jahr 1876 ist die Bildung in Uruguay säkular, kostenlos und obligatorisch. Heutzutage ist das Bildungswesen in Uruguay eines der fortschrittlichsten in ganz Lateinamerika. Ein Indikator dafür ist unter anderem eine der höchsten Alphabetisierungsraten der Region. Mit 98,5 % liegt Uruguay in diesem Punkt an 36. Stelle weltweit und wird in der Region nur von Kuba übertroffen. Wie die sektorale Direktion für pädagogische Integration des Zentralvorstandes der nationalen öffentlichen Bildungsverwaltung (ANEP) berichtet, sind heute 100 % der Jugendlichen bis 17 Jahre in das uruguayische Bildungssystem eingeschrieben. Darüber hinaus ist der Anteil derjenigen, die die Sekundarstufe besuchten von 96 % im Jahr 2014 auf 99 % in 2018 gestiegen. Auch die überdurchschnittlich gute Entwicklung im Bereich der Informationstechnologien in Uruguay hat sich auf den Bildungssektor ausgewirkt. So verfügt das Land über die größte Anzahl an Bildungszentren mit Anschluss an das Internet, den besten Ausbau von Breitbandanschlüssen im Bildungssektor und zusätzlich ist es das einzige Land, das jedem Schüler einen Computer bereitstellt. Zum heutigen Zeitpunkt sind laut Daten des Zentralvorstands mehr Schüler eingeschrieben, als je zuvor.⁷²

Die Lebenserwartung liegt bei durchschnittlich 78 Jahren, das Bevölkerungswachstum wird mit 0,4 % angegeben. Auch die gesundheitliche Versorgung der Bevölkerung ist vor allem in den Städten gut ausgebaut, in den ländlichen Gebieten teilweise unzureichend.⁷³

Uruguay weist im Vergleich zu seinen Nachbarstaaten geringe Aufkommen von natürlichen Ressourcen auf. Der Bergbau in Uruguay trägt etwa 0,1 % zum BIP des Landes bei. Zu den im Land geförderten Mineralien gehören unter anderem Halbedelsteine, Ton, Eisen, Gold, Sand, Stahl, Kies und Stein. Dieser Sektor trägt nicht wesentlich zur Wirtschaft Uruguays bei. In der jüngsten Vergangenheit gab es mehr Aktivitäten in dem Sektor, insbesondere bei der Produktion von Gold, Zement und der Gewinnung von Granit im Land.⁷⁴

Uruguays Energiesektor ist fortschrittlich und dies nicht nur im lateinamerikanischen Vergleich. In der Elektrizitätserzeugung aus erneuerbaren Energien liegt Uruguay weltweit vorn. Laut der lateinamerikanischen Energieorganisation (OLADE) und dem uruguayischen Ministerium für Industrie, Energie und Bergbau (MIEM) wurde bereits 2017 rund 98 Prozent des Stromverbrauchs aus erneuerbaren Energien gewonnen. Primärenergie wird zu 63 Prozent aus Erneuerbaren Energien gewonnen. Hauptenergieträger sind Wasserkraft, Windkraft, Solarenergie und Biomasse.

Uruguays Regierung hat beim Ausbau der Windenergie bereits früh auf das Ausschreibungsmodell gesetzt und konnte die Diversifikation des Strommixes auf diese Weise schnell vorantreiben. Die langfristig angelegte Energiepolitik des Landes, die sich bis 2030 erstreckt, sieht vor allem den Ausbau der Energieeffizienz vor und hat hierzu umfassende Fördermöglichkeiten etabliert.⁷⁵

Die Infrastruktur in Uruguay ist sehr gut ausgebaut. Diese ist geprägt durch moderne Autobahnen, zuverlässige Telefon-, Mobilfunk- und Breitband-Internetdienste, öffentliche Einrichtungen, ein öffentliches Radiosystem und Trinkwasser aus jedem Wasserhahn. Die Nutzung von W-LAN ist in den Bussen und an öffentlichen Plätzen der Städte kostenfrei. Montevideo verfügt über eine qualitativ hochwertige Infrastruktur, einschließlich seiner Schifffahrtshäfen. Der Flughafen der Stadt ist modern und regelmäßig gewartet und bietet einen guten Zugang zur Region. Da die Flughäfen und Schifffahrtshäfen steuerfreie Freihandelszonen sind, gibt es viele Unternehmen, die in diesen Gebieten ansässig sind.⁷⁶

⁷¹ <https://www.worldbank.org/en/country/uruguay/overview>

⁷² <https://mpp.org.uy/educacion-en-uruguay-caracteristicas-cifras-y-todo-lo-que-hay-que-saber/>

⁷³ <https://www.laender-lexikon.de/Uruguay>

⁷⁴ <https://www.worldatlas.com/articles/what-are-the-major-natural-resources-of-uruguay.html>

⁷⁵ <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/branchen/branchenbericht/argentinien/gruenes-lateinamerika-128742>

⁷⁶ <https://www.liveandinvestoverseas.com/country-hub/uruguay/infrastructure-in-uruguay/>

Historisch ist Uruguay von Kolonialismus, Besatzungen und Diktatur geprägt. Ab 1516 landeten spanische Seefahrer erstmals an der Küste Uruguays. Ab dem Beginn des 17. Jahrhunderts erfolgte dann die Besiedlung des heutigen Uruguays durch Spanier, die sich insbesondere im Süden niederließen und Portugiesen, die im Norden erste Siedlungen gründeten. So wurde die ursprüngliche indigene Bevölkerung innerhalb kurzer Zeit vertrieben. Erst im frühen 19. Jahrhundert wurden die spanischen Kolonialherren nach langen Auseinandersetzungen vertrieben. Diese Unabhängigkeit wurde von den Nachbarländern Argentinien und Brasilien jedoch nicht anerkannt, die versuchten Uruguay an das eigene Gebiet zu annektieren. So befand sich Uruguay zunächst unter argentinischer und später unter brasilianischer Herrschaft. Auch England versuchte sich in der Region zu etablieren. Die endgültige Unabhängigkeit bestand somit erst ab 1825, führte jedoch zu Bürgerkriegen zwischen den politischen Gruppierungen „Colorados“ unter Fructuoso Rivera und „Blancos“ unter Präsident Manuel Oribe. Diese endeten schließlich in der Errichtung einer Diktatur des fortschrittsorientierten Militärs von 1876 bis 1890. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts zählte Uruguay zu den fortschrittlichsten Nationen Südamerikas und ist bis auf die Diktatur von Gabriel Terras in den 1930er Jahren und die Militärdiktatur von 1973-1985 eine stabile Demokratie geblieben.⁷⁷

2.2 Politik

Der Staatsaufbau ist zentralistisch mit 19 Provinzen (Departamentos), die nur eine geringe Selbstverwaltung haben. Die Gewaltenteilung ist gewährleistet, Laizismus ist in der Verfassung verankert und die Medienlandschaft Uruguays ist vielfältig.⁷⁸

Uruguay ist eine demokratische, rechtsstaatliche Präsidialrepublik. Die Exekutive nimmt in diesem System der Präsident ein, der für einen Zeitraum von jeweils fünf Jahren gewählt wird. Eine direkte Wiederwahl ist nicht möglich, ein erneuter Antritt nach einer Pause von fünf Jahren hingegen schon. Die Legislative Uruguays gliedert sich in zwei Kammern. Der Senat (Cámara de Senadores) besteht aus 30 Senatoren und die Abgeordnetenkammer (Cámara de Representantes) setzt sich aus insgesamt 99 Abgeordneten zusammen. Die Mitglieder beider Kammern werden ebenfalls für fünf Jahre gewählt. Die Judikative wird vom Obersten Gericht angeführt, dessen Mitglieder vom Parlament für eine Dauer von zehn Jahren gewählt werden.

Uruguay verfügt über ein weitgehend stabiles politisches System, das auf einer starken Demokratie beruht. Unternehmen in Uruguay profitieren von stabilen Institutionen sowie gegebener Rechtssicherheit.⁷⁹ Weiterhin sticht das Land in puncto Investitionsschutz und geringer Korruptionsanfälligkeit hervor. In vielen Rankings der Kategorien Freiheit, Demokratie und Rechtsstaatlichkeit belegt Uruguay einen Spitzenplatz in der Region.

So findet sich Uruguay beispielsweise in der letzten Ausgabe des Inclusive Development Index des Weltwirtschaftsforums aus dem Jahr 2018 an achter Stelle im Bereich der Schwellenländer.⁸⁰ 2019 belegte das Land mit dem 21. Rang von insgesamt 180 einen oberen Platz im Corruption Perception Index von Transparency International.⁸¹ Im Demokratie-Index des Magazins „The Economist“ belegt Uruguay den 15. Platz und liegt damit nur zwei Plätze hinter Deutschland.⁸² Der Rechtsstaatlichkeitsindex des World Justice Project situiert Uruguay weltweit an die 23. Stelle.⁸³

Mit dem Sieg Lacalle Pous in 2019 wurde die linksgerichtete *Frente Amplio* nach 15 Jahren kontinuierlicher Regierungsarbeit erstmals abgelöst. Lacalle Pou trat im zweiten Wahlgang als Präsidentschaftskandidat für eine rechtsgerichtete Koalition bestehend aus dem *Partido Nacional*, dem *Partido Colorado*, der neu gegründeten Partei *Cabildo Abierto*, dem *Partido Independiente* und dem *Partido de la Gente*, an. Nicht nur aufgrund der Ablösung des *Frente Amplio*, sondern auch durch die Formation der neuen Regierung als Koalition vieler verschiedener Parteien, stellt die Wahl Lacalle Pous einen Wendepunkt in der Politik des Landes dar. Der aktuelle Präsident war zuvor bereits

⁷⁷ <https://www.rau.edu.uy/uruguay/>

⁷⁸ <https://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/laender/uruguay-node/politisches-portraet/201182>

⁷⁹ <https://www.uruguayxxi.gub.uy/uploads/informacion/Folleto-Ferrocarril-Central-4.pdf>

⁸⁰ http://www3.weforum.org/docs/WEF_Forum_IncGrwth_2018.pdf

⁸¹ <https://www.transparency.org/cpi2019>

⁸² <https://infographics.economist.com/2020/democracy-index-2019/index.html>

⁸³ <https://worldjusticeproject.org/our-work/research-and-data/wjp-rule-law-index-2019>

bei den Präsidentschaftswahlen in 2014 angetreten, verlor damals jedoch gegen den Kandidaten des Linksbündnisses Tabaré Vázquez.

2.3 Wirtschaftsstruktur

2.3.1 Wirtschaftsleistung

Nach einer schweren Finanzkrise in den frühen 2000er Jahren, die das Bankensystem, den Wechselkurs und die Haushaltslage betroffen hat, hat Uruguay im Zeitraum von 2004-14 einen seiner bedeutendsten wirtschaftlichen Booms erlebt. Dieser hat zu einer spürbaren Verbesserung der Lebensqualität des Großteils der uruguayischen Bevölkerung geführt. Viele der Auswirkungen traten jedoch im Zeitraum bis vor fünf Jahren ein. Die letzten Jahre waren in Uruguay dagegen durch ein schwaches Wirtschaftswachstum gekennzeichnet. Zwischen 2015 und 2019 hat Uruguay ein durchschnittliches Wachstum von nur 1,3 % pro Jahr verzeichnet.⁸⁴ Zuletzt wiesen die makroökonomischen Zahlen für Uruguay sogar eine negative Tendenz auf und legen aktuelle Probleme in der Wirtschaftslage im Allgemeinen sowie im Industriesektor im Speziellen dar. Tabelle 7 gibt einen Überblick über Uruguays ökonomischen Indikatoren.

BIP (nom.)	62,9 Milliarden USD
BIP je Einwohner (nom.)	17.819 USD
Wirtschaftswachstum	2,3 %
Staatsverschuldung (BIP)	64,1 %
Währung	Uruguayischer Peso (UYU)
Wechselkurs	Jahresdurchschnitt 2019: 1 Euro = 39,47 UYU; 1 US\$ = 35,26 UYU
Inflationsrate	7,2 %
Arbeitslosenquote	8,1 %

Tabelle 7: Basisdaten Wirtschaft Uruguay⁸⁵

Bezüglich des BIP-Wachstums ist anzumerken, dass die Werte für 2017 und 2018 nach unten korrigiert wurden. Auch für 2019 wurde das Wachstum des BIPs mit lediglich 0,2 % angegeben.⁸⁶ Dies soll sich laut Prognosen jedoch 2020 wieder bessern, wo eine Steigerungsrate von 2,3 % vorgesehen ist.⁸⁷ In diesem Zusammenhang ist auch zu erwähnen, dass Uruguay vor allem im regionalen Vergleich mit Argentinien und Brasilien in den Jahren von 2008 bis 2018 überdurchschnittlich abschneidet. Mit einem durchschnittlichen Wachstum des BIPs von 3,8 % während des genannten Zeitraums positioniert sich Uruguay nicht nur deutlich vor seinen Nachbarländern, sondern auch vor dem lateinamerikanischen Durchschnitt (LATAM).

Die Arbeitslosenrate in Uruguay befindet sich momentan auf einem höheren Stand, als die Jahre zuvor. Gegenüber 2019 ist für 2020 eine leichte Verbesserung vorhergesagt, weshalb die Arbeitslosenrate voraussichtlich von 8,6 % auf 8,1 % sinken soll.⁸⁸ Insgesamt sticht Uruguay in Lateinamerika als vergleichsweise egalitäre Gesellschaft durch

⁸⁴ <https://datos.bancomundial.org/indicador/NY.GDP.PCAP.KD.ZG?locations=UY>

⁸⁵ <https://www.gtai.de/resource/blob/14824/70b6a76a95f26e1c9a25beca17cb980b/mkt201611222041-159560-wirtschaftsdaten-kompakt-uruguay-data.pdf>

⁸⁶ <https://www.bcu.gub.uy/Estadisticas-e-Indicadores/Cuentas%20Nacionales/eecn11d1219.pdf>

⁸⁷ <https://www.imf.org/en/Countries/URY>

⁸⁸ <https://www.imf.org/external/datamapper/LUR@WEO/OEMDC/URY>

sein hohes Pro-Kopf-Einkommen, das von der Weltbank als höchstes der Region konsolidiert wird, heraus. Uruguay verzeichnete in 2018 ein Pro-Kopf-Einkommen von 17.278 USD und positionierte sich damit klar an erster Stelle in der Region.⁸⁹ Bemerkenswert ist auch der konstante Anstieg, den das Land in dieser Statistik seit nun fast 20 Jahren aufweist. Durchschnittlich wuchs das Bruttoinlandsprodukt pro Einwohner um 3,88 % seit 2002.⁹⁰ Dabei ist zu beachten, dass Uruguay mit nur etwa 3,5 Millionen Einwohnern das zweitkleinste Land Lateinamerikas ist. Die beiden Nachbarländer Argentinien und Brasilien weisen zwar in absoluten Zahlen jeweils deutlich höhere Bruttoinlandsprodukte auf, verteilt man dieses jedoch auf die ebenfalls weit höheren Bevölkerungszahlen, reduziert sich das Pro-Kopf-Einkommen auf 11.683,9 USD (ARG) beziehungsweise 8.920,8 USD (BRA). Das führt auch dazu, dass Uruguay im Gegensatz zu seinen Nachbarländern von der Weltbank in die Kategorie der Länder mit hohem Einkommen eingestuft wird.⁹¹

Die Inflationsrate in Uruguay betrug zuletzt durchschnittlich 8 % pro Jahr, was zwar die Werte aus Venezuela und Argentinien unterbietet, aber dennoch über dem lateinamerikanischen Durchschnitt liegt.⁹² Für 2019 wurde eine leichte Verbesserung erreicht, die auch für 2020 mit einem vorgesehenen Wert von 7,2 % weiterhin stabilisiert werden soll. Die uruguayische Zentralbank gibt einen Inflationszielbereich zwischen 3 % und 7 % vor.⁹³

Das geringe Wachstum der letzten Jahre führte zu einem weiteren Nachteil, dem steigenden Haushaltsdefizit, das im September 2019 bei knapp 5 % des BIPs lag. Die Kaufkraftentwicklung ist jedoch positiv hervorzuheben. Für den Referenzmonat August 2019 stieg die reale Kaufkraft in Uruguay im Jahr zuvor um 2,45 %.⁹⁴

Relativ gesehen ist die Mittelschicht, die mehr als 60 % der Bevölkerung ausmacht, die größte in Amerika. Die Entwicklung der relativen Armut sowie die der extremen Armut ist über die letzten Jahre gesehen insgesamt positiv zu bewerten. So konnte der Anteil der Haushalte, die unter der Armutsgrenze leben, von 24,2 % im Jahr 2006 auf 5,3 % im Jahr 2018 gesenkt werden. Waren es in 2006 noch 1,4 % der Haushalte, die in extremer Armut leben mussten, so lässt sich in diesem Bereich seit 2016 ein konstant niedriges Niveau von 0,1 % verzeichnen. Es ergeben sich jedoch weiterhin erhebliche Unterschiede in der Verteilung der Armut in Uruguay. Generell leben mehr Menschen im Nord- und Nordosten des Landes in Verhältnissen relativer Armut, als in den anderen Regionen. Außerdem sind besonders Kinder und Jugendliche von Armut betroffen. Während 6,6 % der Erwachsenen im erwerbstätigen Alter als arm gelten, steigt der Anteil in der Gruppe der unter 6-jährigen auf 17,2 %. Zudem ist hervorzuheben, dass der Anteil der Armut in der Bevölkerung mit afrikanischer Abstammung (17,4 %) mehr als doppelt so hoch ist, wie jener in der Bevölkerung mit europäischer Abstammung (6,9 %).⁹⁵ Tabelle 8 gibt eine Übersicht über verschiedene Indikatoren zur Einschätzung des uruguayischen Wirtschaftsumfeldes. Im Vergleich zu Argentinien zeigt sich, dass Uruguay hier deutlich besser abschneidet.

Ease-of-Doing Business Index	Rang 101 von 190 (<i>Argentinien: 126</i>)
Corruption Perception Index	Rang 23 von 180 (<i>Argentinien: 85</i>)
Hermesabdeckung	Kategorie 3 (<i>Argentinien: Kategorie 6</i>)
Global Competitive Index	54 von 141 (<i>Argentinien: 83</i>)

Tabelle 8: Indices zur Einschätzung des Geschäftsumfeldes

⁸⁹ <https://databank.bancomundial.org/reports.aspx?source=2&series=NY.GDP.PCAP.CD&country=URY>

⁹⁰ <https://datos.bancomundial.org/indicador/NY.GDP.PCAP.KD?contextual=region&end=2018&locations=UY&start=1960&view=chart>

⁹¹ <https://blogs.worldbank.org/es/opendata/nueva-clasificacion-de-los-paises-segun-el-nivel-de-ingresos-para-2019-y-2020>

⁹² <https://datos.bancomundial.org/indicador/FP.CPI.TOTL.ZG?end=2018&locations=ZJ-UY&start=1992>

⁹³ <https://www.bcu.gub.uy/Comunicaciones/Paginas/Copom-Diciembre-2019.aspx>

⁹⁴ <https://www.presidencia.gub.uy/comunicacion/comunicacionnoticias/poder-adquisitivo-trabajadores-2%2C45>

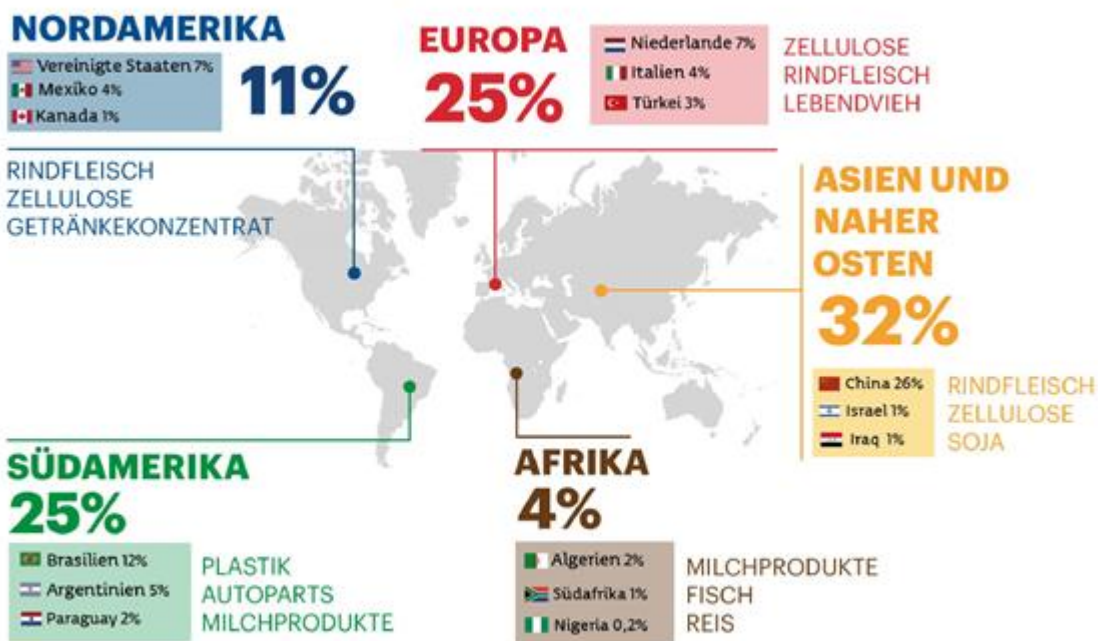
⁹⁵ http://www.ine.gub.uy/c/document_library/get_file?uuid=f605ab36-693d-4975-a919-fe8d5646f409&groupId=10181

2.3.2 Außenwirtschaft und Investitionsfelder

Uruguay wies in 2018 einen negativen Handelsbilanzsaldo von 1,395 Milliarden USD auf. Insgesamt exportierte Uruguay in diesem Jahr Waren im Wert von 7,498 Milliarden USD und importierte im gleichen Zeitraum Waren im Wert von 8,893 Milliarden USD.⁹⁶ Sowohl der Wert der Importe als auch der der Exporte sind im Vergleich zu 2016 leicht angestiegen, wobei sich beide Effekte in Bezug auf das Handelsbilanzdefizit größtenteils ausgleichen. Seit 2003 verzeichnet Uruguay eine negative Handelsbilanz, der Wert der importierten Waren übersteigt seitdem also den der exportierten Waren. Die größten Defizite fielen in diesem Zeitraum auf die Jahre 2008 mit einem Importüberschuss von 2,09 Milliarden USD und in 2013 mit einem Minus von 1,9 Milliarden USD.⁹⁷ Im Jahr 2019 lag das Handelsbilanzdefizit bei 567,9 Mio. USD.⁹⁸

Obwohl sich das Wirtschaftswachstum in Uruguay deutlich verlangsamt hat, blieb es auch in 2017 und in 2018 positiv. Eine umsichtige makroökonomische Politik und ein Engagement für die Markt- und Produktdiversifizierung haben die Fähigkeit Uruguays erhöht, regionale Schocks zu überstehen und die Abhängigkeit von anderen Regionen zu verringern (siehe Abb. 11). Hinsichtlich der Produktdiversifikation ist anzumerken, dass 21 % nicht-traditionelle Dienstleistungen, 15 % Rindfleisch, 17 % Tourismus, 13 % Zellulose, 11 % Lebensmittel, 6 % Energie, 5 % Soja exportiert werden.⁹⁹

Marktdiversifizierung



Quelle: Uruguay XXI auf der Basis von Angaben der uruguayischen Zollbehörde (DNA)

Abbildung 11: Hauptexportziele Uruguays 2018

⁹⁶ https://www.destatis.de/DE/Themen/Laender-Regionen/Internationales/Laenderprofile/uruguay.pdf?__blob=publicationFile

⁹⁷ <https://oec.world/es/profile/country/ury/>

⁹⁸ <https://datosmacro.expansion.com/comercio/balanza/uruguay#:~:text=En%202019%20Uruguay%20registr%C3%B3%20un,0%2C96%25%20del%20PIB.>

⁹⁹ Presentación País, Uruguay XXI.

Die wichtigsten Exportziele waren in 2018 China (26 %), die Europäische Union (18 %, davon 3 % Deutschland) und Brasilien (12 %)¹⁰⁰. Jedoch ist anzunehmen, dass sich die chinesischen Aktivitäten aufgrund der verschärften Situation des Coronavirus auch auf die Weltwirtschaft auswirken werden. Neben einem Rückgang des BIPs sind hiervon insbesondere der Tourismus, der internationale Handel sowie die internationalen Preise, aber auch Lieferungen betroffen. Aufgrund der bislang florierenden Exportgeschäfte mit China (v.a. Rindfleisch, Zellulose) ist auch in Uruguay mit einem starken Rückgang der Exportwirtschaft zu rechnen. Dies gilt im Umkehrschluss auch für Importe aus China.

Zu den vorrangigen Sektoren für Investitionen und Exporte gehören Logistik und Infrastruktur, Agrarwirtschaft (Agrar-Lebensmittel, Holz, landwirtschaftliche Maschinen), Globale Dienstleistungen (Life Sciences, Trading, Unternehmensdienstleistungen, IT-Branche, Informations- und Kommunikationstechnologien, Finanzdienstleistungen) und kreative Industrien (Kultur, Möbel- und Modedesign).¹⁰¹

Neben der im Jahr 2018 endgültig gegebenen Zustimmung des uruguayischen Parlaments zum bilateralen Freihandelsabkommen mit Chile, das als Sprungbrett für die Verbindung mit der Pazifik-Allianz gesehen werden kann, ist in 2019 nach 20 Jahren Verhandlungen auch ein Freihandelsabkommen zwischen der EU und dem Mercosur unterzeichnet worden. Der Warenaustausch zwischen den beiden Regionen belief sich in 2018 auf 103,5 Mrd. USD. Uruguayische Exporteure zahlen jedes Jahr weltweit rund 270 Mio. USD an Zöllen zulasten der Gewinne und Preise der Produzenten. Fast 40 % des Gesamtbetrags, etwa 106 Mio. USD, werden allein für die Einfuhr in die EU gezahlt. Das Abkommen sieht nun vor, dass die Länder des Mercosur und der EU in einem Jahrzehnt schrittweise die Zölle für 91-92 % der Waren abschaffen. Das Inkrafttreten des Vertrags wird laut der europäischen Handelskommission jedoch noch mindestens zwei Jahre dauern, da dieser in 23 europäische Sprachen übersetzt werden und einer rechtlichen Überprüfung unterzogen werden muss. Die Vereinbarungen, mit denen die Zölle auf beiden Seiten des Atlantiks gesenkt werden sollen, sind während der vorläufigen Vereinbarung bis sie von allen Ländern ratifiziert sind allerdings bereits in Kraft. Trotz der Besorgnisse seitens einiger europäischer Nationen, darunter Frankreich, Polen und Irland sowie verschiedene NGOs, bezüglich der Auswirkungen des Abkommens auf den Agrarsektor und die Umwelt wird betont, dass ein Abkommen mit dem Mercosur nicht bedeute, dass man mit allen Politikmaßnahmen der Region einverstanden sein muss.¹⁰²

Besitzt man das „Certificado de Origen“ (Ursprungszeugnis), so ist der Handel innerhalb des Mercosurs steuerfrei. Hierfür muss das Produkt größtenteils innerhalb des Mercosurs hergestellt werden. Darüber hinaus verfügt dieser über diverse assoziierte Staaten, darunter Chile, Peru, Ecuador und Kolumbien, die steuerlich gleichberechtigt behandelt werden. Derzeit wird in diesem Zusammenhang auch der Mitgliedsantrag Boliviens für den Mercosur bearbeitet. Im Rahmen der Ursprungszeugnisse hat der Mercosur auch Abkommen mit Israel und Mexiko abgeschlossen, um den steuerfreien Handel mit den beiden Staaten zu ermöglichen.

Uruguay hat in den letzten zehn Jahren einen starken Strom ausländischer Direktinvestitionen (FDI) empfangen, ein Prozess, der unter anderem durch das Investitionsförderungsregime (Gesetz Nr. 16.906) und den Vertrag über die Förderung und den gegenseitigen Schutz von Kapitalinvestitionen mit Deutschland (Gesetz Nr. 16.110) von 1990 noch verstärkt wurde. Nennenswert ist zudem, dass sich Uruguay hinsichtlich ausländischer Direktinvestitionen mit einem Anteil von 47 % über dem lateinamerikanischen Durchschnitt, der bei 32 % liegt, befindet (1980-2018).¹⁰³ Wie aus Abbildung 12 ersichtlich ist, bekommt Uruguay die meisten Investitionen aus Argentinien, Spanien, Finnland, USA, Panama, Schweiz, Chile und den Niederlanden.¹⁰⁴ Im Zeitraum von 2012-2017 wurden die Gelder primär in Sektoren im Bereich Finanzvermittlung (29 %), Handel (22 %), Verarbeitung (22 %), Immobilien (7 %), Landwirtschaft (7 %) sowie Energie (4 %) investiert.¹⁰⁵ Zudem ratifiziert dieses Gesetz auch das Doppelbesteuerungsabkommen über Einkommens- und Vermögenssteuern mit Deutschland. Derzeit sind 46 Unternehmen deutscher Herkunft in Uruguay ansässig, die hauptsächlich auf Aktivitäten, wie die chemische und

¹⁰⁰ <https://www.uruguayxxi.gub.uy/uploads/estatico/Presentaci%C3%B3n%20Pa%C3%ADs%20Uruguay%20-%20alem%C3%A1n%20web.pdf>

¹⁰¹ Presentación País, Uruguay XXI.

¹⁰² <https://www.dw.com/es/dos-a%C3%B1os-como-m%C3%A1ximo-para-aplicar-el-acuerdo-ue-mercursosur/a-49605014>

¹⁰³ Presentación País, Uruguay XXI.

¹⁰⁴ Ibid.

¹⁰⁵ Ibid.

pharmazeutische Industrie, Transport und Logistik, Maschinen, elektrische Energie, Telekommunikation und Agrarwirtschaft, ausgerichtet sind.¹⁰⁶

Ein Land, dem ausländische Investoren vertrauen

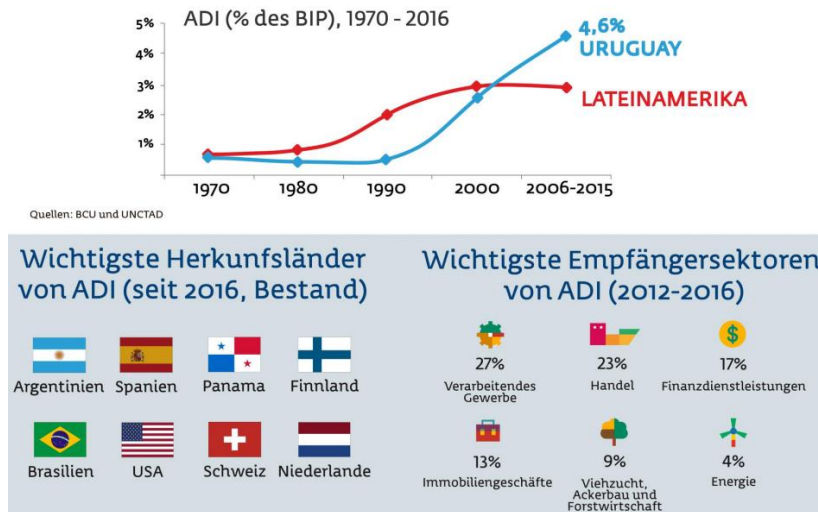


Abbildung 12: Ausländische Direktinvestitionen¹⁰⁷

Mit verschiedenen Mitteln hat Uruguay ein gutes Unternehmensklima geschaffen. Dazu gehören ein vorteilhaftes Steuersystem (Erlassen von Eigenkapitalsteuer, Mehrwertsteuer, Importsteuer), die Gleichbehandlung von Einheimischen und Ausländern, ein freier Devisenmarkt, die uneingeschränkte Bereitstellung von ausländischem Kapital, uneingeschränkte Gewinnrückführung (Befreiung von Gewerbeertragssteuer), fehlende Notwendigkeit eines lokalen Geschäftspartners sowie die „Zona Francas“ (Freihandelszonen).¹⁰⁸

Dadurch, dass es in Uruguay sowohl Freihäfen als auch Freizonen gibt, ist es nicht zwingend notwendig, die importierten Waren sofort zu verzollen. Stattdessen können diese zwischengelagert werden und je nach Bedarf verzollt, importiert oder ggf. auch in dritte Länder weiter exportiert werden. Auch für den Fall, dass die Güter verpackt oder etikettiert werden sollen, kann dies über die Freizone oder den Freihafen geschehen. Zudem ist es logistisch gesehen sinnvoll, die Waren im Container des Freihafens oder der Freizone zu lagern, um sie anschließend nach Argentinien, Brasilien, Paraguay oder auch Chile weiter zu verfrachten. Im Gegensatz zur Freizone, deren Nutzung einen Vertrag erfordert, stehen Freihäfen und Freiflughäfen ohne weitere Bedingungen für Exporteure und Importeure zur Verfügung. Ebenso zu erwähnen ist, dass die Freizone aus Sicht des Zolls nicht zu Uruguay gehört, weshalb die Waren weder mit einem Ursprungszeugnis Uruguays noch des Mercosurs versehen werden können.

Um in einer Freihandelszone (*zona franca*) handeln zu können, ist es notwendig, sich als Nutzer derselben eintragen zu lassen. Dazu können verschiedene Gesellschaftsformen gewählt werden (z.B.: S.A. (entspricht der deutschen AG), *Sociedad con Responsabilidad Limitada* (entspricht einer GmbH)), deren Zweck sich allerdings auf Geschäfte in der Freihandelszone beziehungsweise im Ausland beschränken muss. Die Erlaubnis in einer Freihandelszone operieren zu dürfen bzw. die Erneuerung dieser Erlaubnis, hängen maßgeblich von dem vorzulegenden Geschäftsplan (*Plan de Negocios*) ab. Dadurch soll die wirtschaftliche Viabilität der Unternehmung garantiert werden und gleichzeitig sichergestellt werden, dass die Aktivitäten im Einklang mit den Zielen des Gesetzes für Freihandelszonen in Bereichen der Beschäftigung, Investition und Dezentralisierung sind und sich keine Briefkastenfirmen in der Zone ansiedeln.¹⁰⁹

¹⁰⁶ <https://www.uruguayxxi.gub.uy/uploads/informacion/0a7ce3bbe6fb0e72db35159c900f67516ae10f1e.pdf>

¹⁰⁷ Presentación País, Uruguay XXI.

¹⁰⁸ Ibid.

¹⁰⁹ Experteninterview 2 am 08.04.20 mit Emilio Rivera von INALOG

Um den freien Warenverkehr in Freihäfen zu vereinfachen, wurde auf Genehmigungen und formale Anträge verzichtet und auf ein neues System umgestellt, das die Bewegungen innerhalb der Häfen mittels einer einfachen elektronischen Nachricht an die nationale Zolldirektion dokumentiert.¹¹⁰ Freihäfen erlauben lediglich Aktivitäten, die die Art der Waren nicht substantiell modifizieren, darunter zählen beispielsweise Aktivitäten, wie Lagerung, kommerzielle Tätigkeiten, Reparatur und Instandhaltung, temporäre Nutzung der Lagerflächen für Ausstellungen sowie logistische Aktivitäten.

In Freihandelszonen können hingegen jegliche industrielle, kommerzielle oder Dienstleistungsaktivitäten getätigt werden. Als allgemeine Regel gilt jedoch, dass die Nutzer von Freizonen außerhalb derselben keine Industrie-, Handels- und Dienstleistungstätigkeiten verrichten dürfen. Dennoch gibt es hierfür einige Ausnahmeregelungen. Zu den erlaubten Aktivitäten gehört auch die Aufteilung und Versendung von Anteilen der in der Freihandelszone gelagerten Waren.

Tendenziell sind die Lager- und Logistikkosten in Freihäfen etwas geringer, als in den Freihandelszonen, was Vorteile für die Aufbewahrung von Gütern bringt, die zwar einen geringen Stückwert aufweisen, aber in großen Mengen gehandelt werden. Freihandelszonen begünstigen hingegen durch die Möglichkeit, Änderungen an den Waren durchzuführen vor allem die Aufbewahrung hochpreisiger Waren mit geringem Gewicht bzw. Lagervolumen. In den Freihandelszonen gilt außerdem die Befreiung sämtlicher Steuern, mit Ausnahme der Sozialabgaben und der Einkommenssteuer der uruguayischen Angestellten. In den Freihäfen gilt hingegen nur die Befreiung der Steuern und Gebühren, die normalerweise bei der Einfuhr erhoben werden. Ein weiteres Charakteristikum der

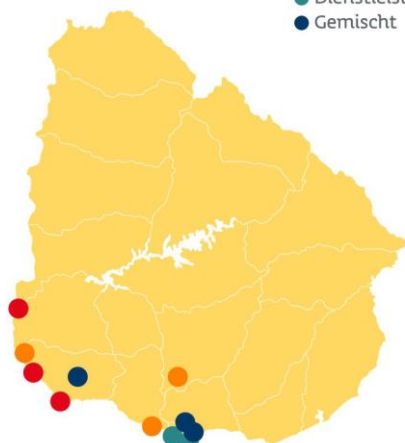
Freihandelszonen ist, dass Monopole, zum Beispiel im Bereich der Energieversorgung, im Bereich der Freihandelszone ihre Gültigkeit verlieren. Unternehmen können also beispielsweise auch eigens erzeugte Energie nutzen. Außerdem behalten die in der Freizone gelagerten Waren ihren in der Heimatwährung ausgedrückten Wert bei und sind dadurch nicht direkt von Wechselkursschwankungen betroffen. Die Ursprungsregeln werden durch den Eintritt in die Freizone bzw. in den Freihafen nicht berührt. Darüber hinaus ist anzumerken, dass im Freihafen die Herkunftsbescheinigung für 180 Tage ab dem Tag, an dem die Ware aus dem Lager entnommen wird, gültig ist. Zudem kann diese auf Ursprungszeugnisse (certificados de origen) diverser Herkunft aufgeteilt werden.

Bezüglich der Lagerfrist ist festzuhalten, dass es in der Freizone keinerlei zeitliche Beschränkungen gibt, wohingegen die Lagerdauer in Freihäfen grundsätzlich auf fünf Jahre beschränkt ist, jedoch unter bestimmten Voraussetzungen verlängert werden kann.

Wie in Abbildung 13 zu sehen ist, gibt es derzeit elf Freizonen in Uruguay: Nueva Palmira, Fray Bentos, Libertad, Punta Pereira, Colonia, Colonia Suiza, Floridasur, Zonamerica, WTC Free Zone, Parque de las Ciencias und Aguada Park.¹¹¹

Freizonen

- Industrie
- Logistik
- Dienstleistungen
- Gemischt



100-prozentige Befreiung der Nutzer von:

- » der Körperschaftssteuer
- » der Vermögenssteuer
- » Einfuhrzöllen
- » sonstigen bereits bestehenden oder künftigen Steuern*

Abbildung 13: Freizonen Uruguay

¹¹⁰ <http://www.inalog.org.uy/es/normativa-de-puertos-libres/>

¹¹¹ Uruguay XXI (2019): Oportunidades de inversión. Exportaciones de bienes desde zonas francas. (p. 8)

Tabelle 9 gibt einen Überblick über die Unterschiede zwischen Freizonen und Freihäfen / Freiflughäfen.

	FREIZONE	FREIHAFEN FREIFLUGHAFEN¹¹² /
Geltende Regelungen	Gesetz 15.921 vom 17.12.1987: Freizonengesetz. Regulatorische Erlässe: 454/988 vom 08.07.1988 und 920/988 vom 30.12.1988. Gesetz 19.276 vom 19.09.2014 - Zollkodex der Republik Östlich des Uruguay. Gesetz 19.566 vom 08.12.2017: Änderung des Gesetzes 15.921 (Ley de Zonas Francas). Regulatorischer Erlass: 309/018 del 27.09.2018.	Gesetz 16.246 vom 08.04.1992: Hafengesetz. Erl. 412/992 vom 01.09.1992: Reguliert Hafengesetz. Erl. 455/994 vom 06.10.1994: Freihafenverordnung. Erl. 409/008 vom 21.08.2008 – Entwurf einer Verordnung für das Freihafenregime am Internat. Flughafen Carrasco. Gesetz 19.276 - Zollkodex der Republik Östlich des Uruguay.
Erlaubte Aktivitäten / Modalitäten	Innerhalb der Freizonen können folgende Aktivitäten realisiert werden: (1) kommerzielle. (2) industrielle. (3) Dienstleistungen. Generell dürfen Nutzer der Freizonen diese Tätigkeiten nicht außerhalb der Zone durchführen. Es bestehen einige Ausnahmen zu dieser Regel.	Innerhalb des Freihafens bzw. des Freiflughafens, dürfen die Lagermöglichkeiten wie folgt verwendet werden: (1) Lagerung. (2) kommerzielle Tätigkeiten. (3) Reparatur und Instandhaltung. (4) temporäre Nutzung der Lagerflächen für Ausstellungen oder Ähnliches. (5) logistische Aktivitäten.
Besteuerung	Nutzer sind von allen bestehenden und zukünftig geschaffenen nationalen Steuern befreit.	Während dem Aufenthalt im Zollbereich des Freihafens sind die Waren von allen Steuern und Aufschlägen befreit, die sonst beim Import anfallen würden.
Lagerfrist	Keine Beschränkung	5 Jahre (verlängerbar)
Herkunftsregeln	Die Herkunft einer Ware wird durch den Eintritt in die Freizone nicht betroffen.	Die Herkunft einer Ware wird durch den Eintritt in den Freihafen nicht betroffen. Die Bescheinigung gilt für eine Dauer von 180 Tagen nachdem die Waren den

¹¹² Cuadro comparativo de regímenes, Uruguay Logístico

		Freihafen verlassen hat. Dabei kann die Ware aufgeteilt und mit einzelnen Herkunftszertifikaten versehen werden.
--	--	--

Tabelle 9: Übersicht Freizonen und Freihäfen / Freiflughäfen

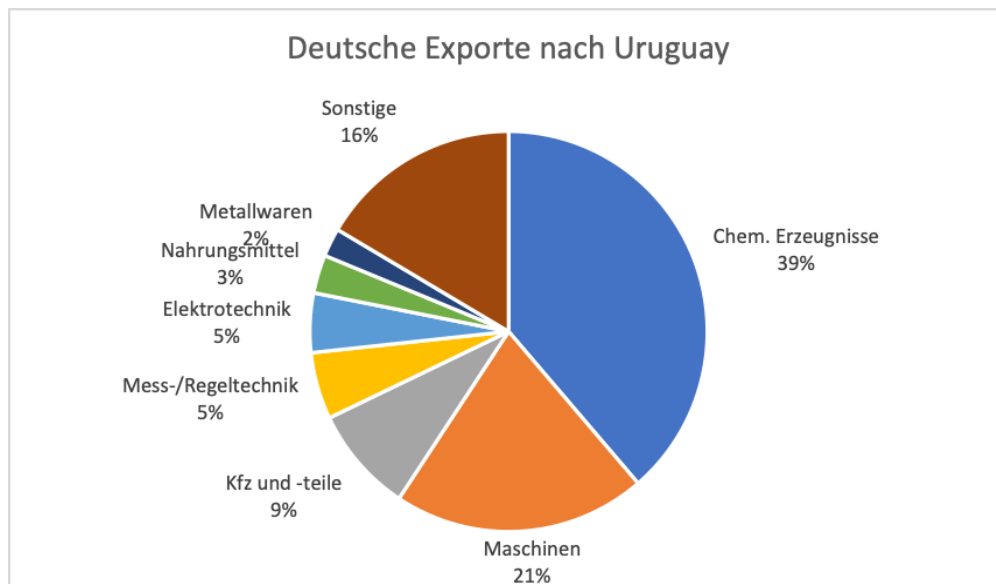
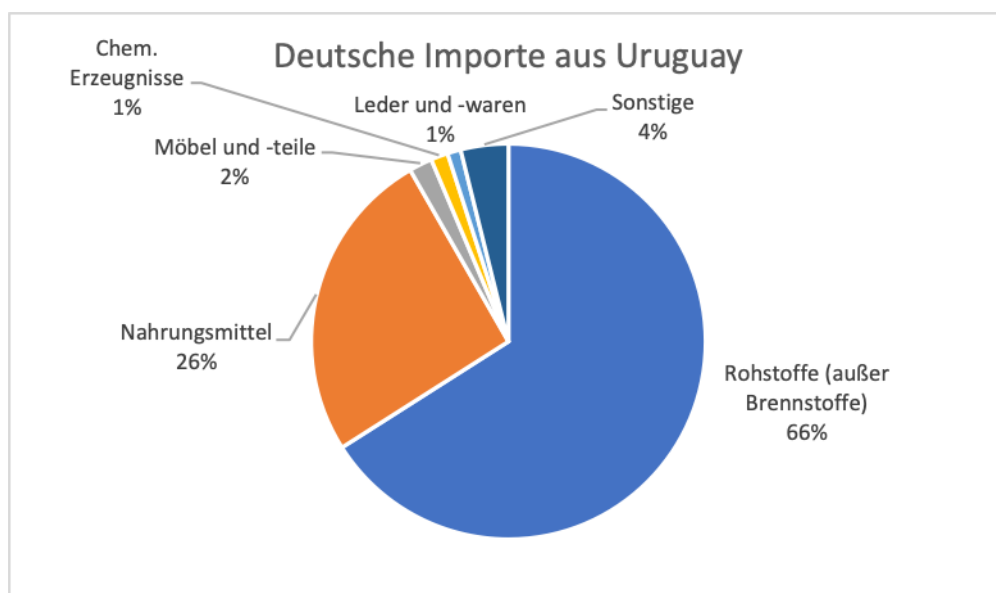
2.3.3 Wirtschaftsbeziehungen zu Deutschland

Seit über 160 Jahren unterhalten Deutschland (bzw. Preußen) und Uruguay ununterbrochene bilaterale Beziehungen. Mehr als 10.000 Deutsche leben in dem Land. Trotz einer großen deutschen Schule, einer evangelischen Kirchengemeinde, einem Goethe Institut, einer aktiven deutsch-uruguayischen Handelskammer und verschiedenen Clubs ist der deutsche Einfluss auf die Lebensweise der Uruguayer relativ gering. Die politischen Beziehungen sind gut, geprägt von gemeinsamen Werten im Menschenrechtsbereich und bei regelbasiertem Handel. Im System der Vereinten Nationen kann Deutschland regelmäßig auf die Unterstützung Uruguays bauen. Auch die Lateinamerika-Karibik Initiative des Auswärtigen Amts und das EU-Mercosur Abkommen werden den bilateralen Beziehungen weitere Impulse verleihen.

Deutschland stellt einen hochrelevanten Handelspartner für Uruguay dar. Während des Zeitraums von 2013-2018 positionierte sich das Land unter den Top 10 der uruguayischen Exportdestinationen. Insbesondere im Jahr 2018 machte der Wert der Exporte nach Deutschland 2,4 % der gesamten Exportgeschäfte in Uruguay aus. Hierbei ist jedoch zu beachten, dass der Stellenwert von Jahr zu Jahr abnimmt. Trotz des hohen Anteils am Gesamtvolumen wurde in 2018 ein wesentlicher Rückgang der uruguayischen Exporte nach Deutschland verzeichnet, der ein Ausmaß von 18,9 % annahm. Hiervon waren insgesamt 206 Produkte betroffen, darunter an erster Stelle Rindfleisch, Dessen Export sich um 15,9 % gegenüber 2017 reduzierte. An zweiter Stelle platzierte sich Wolle mit einem Gesamtumfang von 39 Millionen US-Dollar, was einem Anteil von 24,2 % entsprach und somit einer Steigerung der exportierten Menge um 41,7 % gegenüber dem Vorjahr. An dritter Stelle positionierten sich Häute und Felle von Rindern und Pferden mit einer Exportquote von 12,6 %. Unter den uruguayischen Unternehmen, die im Jahr 2018 nach Deutschland exportierten, ragte Lanús Trinidad S.A. mit einem Exportanteil von 17 % heraus, gefolgt von Curtiembre Paris S.A. und Frigorífico Las Piedras S.A., deren Anteile 12,6 % bzw. 8,0 % betrugen.

Eine Analyse der uruguayischen Importe aus Deutschland zeigt, dass eine Vielzahl von Produkten eingeführt wurde, die insgesamt 734 verschiedene Artikel des Zolltarifs umfassten. Darunter belegten Arzneimittel mit einem Gewicht von 7,9 % bei einer Summe von 17 Millionen US-Dollar den ersten Platz. Die zweitgrößte Kategorie waren Automobile mit einem Anteil von 7,2 % und einem Gesamtimportvolumen von 16 Millionen US-Dollar. An dritter Stelle positionierten sich Antiseren, gefolgt von den Reagenzien, deren Anteile 5,9 % bzw. 4,2 % betrugen.¹¹³ Eine Übersicht über deutsche Import- und Exportkategorien aus Uruguay findet sich in den Abbildungen 14 und 15.

¹¹³ <https://www.uruguayxxi.gub.uy/uploads/informacion/0a7ce3bbe6fb0e72db35159c900f67516ae10f1e.pdf>


 Abbildung 14: Deutsche Exporte nach Uruguay¹¹⁴

 Abbildung 15: Deutsche Importe aus Uruguay¹¹⁵

¹¹⁴ <https://www.gtai.de/resource/blob/14824/70b6a76a95f26e1c9a25beca17cb980b/mkt201611222041-159560-wirtschaftsdaten-kompakt-uruguay-data.pdf>

¹¹⁵ Ibid.

2.3.4 SWOT-Analyse

Als Stärke Uruguays gilt insbesondere die im regionalen Vergleich gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur. Durch seine Lage wird Uruguay häufig als Logistikhub für den Mercosur genutzt. Dabei ist neben der Infrastruktur auch die stabile politische Lage vorteilhaft. Zudem profitiert das Land von einem guten und besonders flexiblen Finanzsystem, attraktiven Investitionsförderungsprogrammen und dem hohen Bildungsstand der Bevölkerung. Gleichzeitig zeigt sich jedoch auch, dass Uruguay nach wie vor stark vom primären Sektor abhängig ist und entsprechend von Klimaveränderungen und Preisschwankungen beeinflusst wird. Durch das geringe Vorkommen von natürlichen Ressourcen besteht zudem eine Abhängigkeit von anderen Ländern im Bereich der Energierohstoffe. Um zukünftig noch attraktiver zu werden, bieten sich insbesondere im Bereich der großen Freizonen Chancen, weitere Unternehmen anzuziehen. Zudem wird auch durch den weiteren Ausbau der Infrastruktur Uruguay als Markteinstieg in den Mercosur an Attraktivität gewinnen. Dies bietet jedoch gleichzeitig auch ein Risiko, da dadurch die Abhängigkeit von Brasilien und Argentinien, die bereits heute sehr hoch ist, weiter steigen könnte. Eine Übersicht über Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken Uruguays findet sich in Abbildung 16.

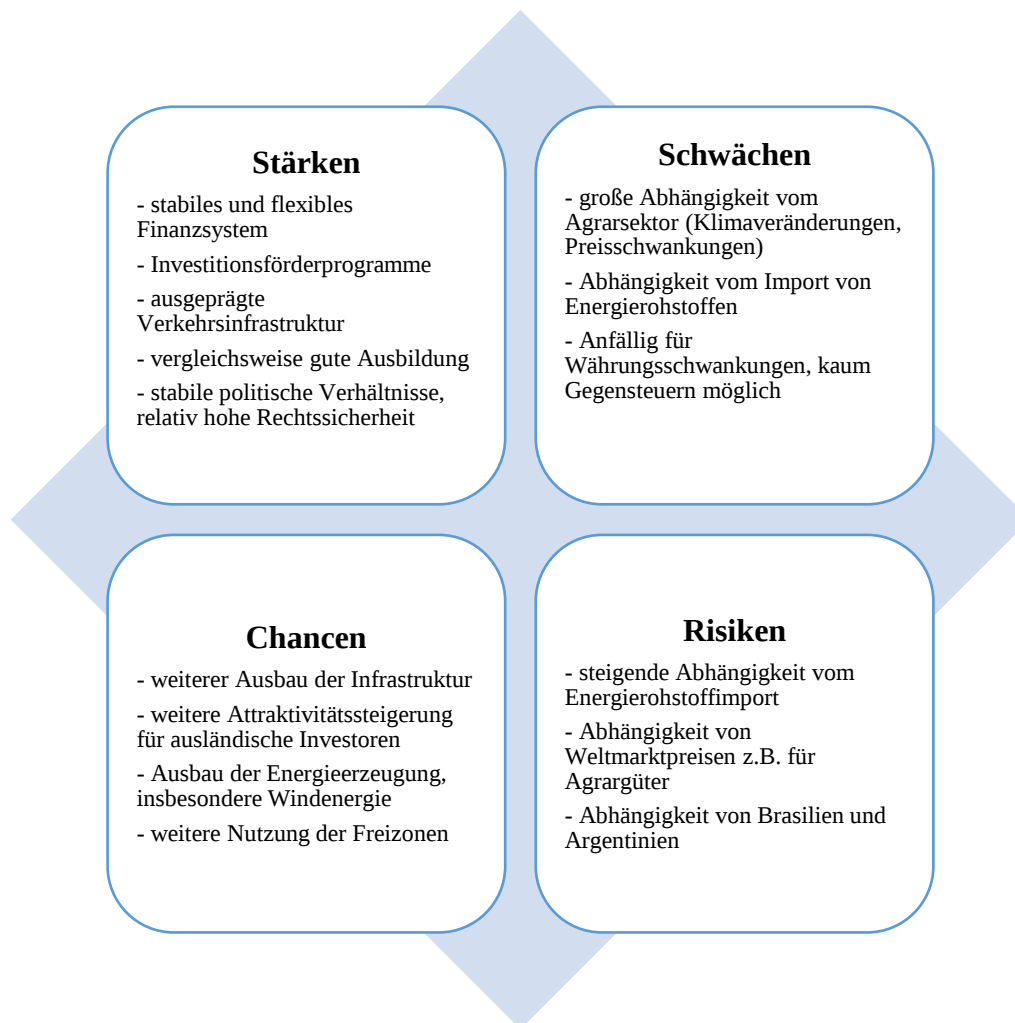


Abbildung 16: SWOT Analyse für Uruguay¹¹⁶

¹¹⁶ <https://www.essen.ihk24.de/international/laender/lateinamerika2/uruguay/uruguay-wirtschaftstrends-3561936#titleInText4>

2.3.5 Auswirkungen von Covid-19

Die erste Coronainfektion in Uruguay wurde am 13. März 2020 bekannt. Daraufhin reagierte die neue Regierung äußerst schnell und entschied auf Empfehlungen und Aufklärung statt Verboten zu setzen. Damit schlug Uruguay einen erfolgreich eigenen Weg in der Bekämpfung der Corona-Pandemie ein: Ende Juli gab es in Uruguay weniger als 220 aktive Corona-Fälle sowie 35 Tote. Dieser Umstand ermöglichte eine schnelle Rückkehr in eine neue „Normalität“, die auch der Reaktivierung der Wirtschaft zugutekommt. Zusätzlich stellte die Regierung einen Rettungsschirm von 400.000 US\$ zur Verfügung, der den wirtschaftlichen und sozialen Folgen der Pandemie entgegenwirken soll. Die dafür zur Verfügung gestellten finanziellen Mittel stammen u. a. aus einer Reduktion aller Gehälter im öffentlichen Dienst um bis zu 20 %. Neben dem schnellen Eingreifen der Regierung sind ein im lateinamerikanischen Vergleich hochentwickeltes Gesundheitswesen, die geringe Bevölkerungsdichte und die gut ausgebaute digitale Infrastruktur weitere Faktoren, die Uruguay in der Coronakrise zu Gute kommen.¹¹⁷

Insbesondere letzteres gewinnt zu Krisenzeiten weiter an Bedeutung und gibt der Hub-Funktion Uruguays für die Region weiter Auftrieb. Zusätzlich wurden zahlreiche neue steuerliche Anreize ins Leben gerufen, die ausländische Investitionen anziehen und Arbeitsplätze schaffen sollen. Argentinien und Brasilien sind wichtige Handelspartner, weshalb die aktuelle Situation der beiden großen Nachbarn auch Uruguay betrifft. Obwohl Uruguay besser als seine südamerikanischen Nachbarn durch die Krise zu kommen scheint, erwarten Experten eine Schrumpfung der Wirtschaft von bis zu vier Prozent sowie einen weiteren Anstieg von Staatsdefizit, Inflation und Arbeitslosigkeit. Für 2021 wird jedoch wieder ein positives Wachstum erwartet.¹¹⁸

¹¹⁷ https://www.wnews.de/de-DE/Rubriken/Geld-Markte/20-07_Uruguay-%E2%80%93-Drehscheibe-im-Mercosur

¹¹⁸ Ibid.

3. Nachhaltige Logistik in Argentinien und Uruguay

3.1 Beschreibung der Branche und Marktentwicklung im Zielmarkt Argentinien

Im Zuge der Dezentralisierung und Deregulierung des Staates erließ die Exekutive das Dekret 817/92 über die "Deregulierung des Seeverkehrs und der Häfen", das die Auflösung der allgemeinen Hafenverwaltung und die Übertragung der Verantwortung für die Erhaltung der Tiefe durch Ausbaggerung und die Instandhaltung der Befestigungen der Zufahrtskanäle (neben anderen Bestimmungen) in die Verantwortung der Hafenbetreiber überführte.¹¹⁹ Diese beiden Maßnahmen haben das Schicksal des Hafensystems stark geprägt. Einerseits wurde die Agentur, die sich jahrzehntelang der Planung des Hafenbaus und der Verwaltung der Häfen gewidmet hatte, aufgelöst. Andererseits wurden die Häfen für das Ausbaggern auf eigene Kosten verantwortlich gemacht, auch wenn sie nicht über die Ressourcen verfügten. Dies verurteilte viele kleine Häfen zur Aufgabe.

Am 3. Juni 1992 wurde das Gesetz Nr. 24093 zur Regulierung der Hafenaktivitäten verabschiedet. Dieses Gesetz ordnete das Funktionieren der Häfen neu und führte zu wichtigen Änderungen der Organisationsstruktur:

- Es legt fest, dass die Häfen auf Antrag der Provinzen kostenlos auf diese übertragen werden.
- Es legt fest, dass die Häfen von Buenos Aires¹²⁰, Rosario, Bahía Blanca, Quequén und Santa Fe vor der Übertragung privatrechtliche Gesellschaften oder nichtstaatliche öffentliche Einrichtungen zur Übernahme der Hafenverwaltung (unter Gewährleistung der Beteiligung aller interessierten Akteuren) konstituieren.
- Es ermächtigt diese Unternehmen oder Einrichtungen, den Hafen selbst oder durch Dritte zu betreiben
- Es ermächtigt Einzelpersonen, Häfen für öffentliche oder private Zwecke, für gewerbliche, industrielle oder Freizeit Zwecke, auf Grundstücken in ihrem oder im Besitz des Staates zu bauen, zu verwalten und zu betreiben.

Im Jahr 1993 - zehn Monate nach seiner Verabschiedung - wurde das Hafengesetz durch das Dekret 769/93 reglementiert. Obwohl bereits vor der Verabschiedung des Hafengesetzes mehrere private Häfen mit Sondergenehmigungen gebaut wurden, war das Gesetz entscheidend dafür, wie das Hafensystem derzeit gestaltet ist. Darüber hinaus wurden bereits die im Gesetz erwähnten fünf Häfen definiert, die Verwaltungseinheiten oder Gesellschaften bilden sollten, doch mehrere Provinzen haben in der Folge ähnliche Organisationsformen für weitere Häfen eingeführt. Die Provinz Buenos Aires beispielsweise bildete zusätzlich Management-Konsortien in Mar del Plata und San Pedro. Santa Fe gründete Konsortien in Villa Constitución und Reconquista und Entre Ríos wählte selbstständige Verwaltungsgremien für die Häfen Ibicuy, Concepción del Uruguay und Diamante.

Gegenwärtig koexistieren im Land ein Hafen unter nationaler Gerichtsbarkeit, der einem Rechnungsprüfer untersteht (Buenos Aires), autonome Provinzhäfen, Provinzhäfen unter einer Provinzbehörde, städtische Häfen, private Häfen zur öffentlichen Nutzung, private Häfen für den privaten Gebrauch und konzessionierte Terminals in öffentlichen Häfen auf Provinz- oder nationaler Ebene.

Die Kontrolle und Verwaltung der Häfen beeinflussen die Art und Weise, in der die Ressourcen für ihre Instandhaltung, Verbesserung und Erweiterung zugewiesen werden, und damit die mögliche Lücke zwischen der notwendigen und der bestehenden Infrastruktur.¹²¹ Zusammengefasst:

- Die **AGP (Administración General de Puertos SE – Allgemeine Staatliche Hafenverwaltung)** ist dem nationalen Verkehrssekretariat unterstellt (welches vor kurzem dem Wirtschaftsministerium unterstellt

¹¹⁹ <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/5000-9999/8845/texact.htm>

¹²⁰ Kurz darauf verkündete die Exekutive das Gesetz durch das Dekret 1029/92, mit einigen Anmerkungen, die ein teilweises Veto gegen die Übertragung des Hafens von Buenos Aires an die Stadt einlegte, da sie der Ansicht sind, dass dieser "eine dezentralisierte Einheit darstellt, die innerhalb der Sphäre der nationalen Regierung handelt".

¹²¹ biblioteca.camarco.org.ar/libro/plan-de-infraestructura-portuaria-periodo-2016-2026/

wurde).¹²² Obwohl es sich um eine autarke Einrichtung (Staatsgesellschaft) handelt, entsprechen die getroffenen Entscheidungen einer von der nationalen Verwaltung festgelegten Politik. Die AGP unterliegt den Vertragsformen der Zentralregierung und ihr Budget ist Teil des nationalen Haushalts.

- **Die autonomen Provinzhäfen** haben das Recht, über ihre Investitionen zu entscheiden. Die größeren Häfen haben professionelle Fachgremien beibehalten, die ihnen eine langfristige Planung ermöglichen. Sie können die Kosten für Ausbaggerung und Instandhaltung tragen und mehreren Terminals Konzessionen erteilen, die die Mittel für die wichtigsten Infrastrukturarbeiten nach einem gut festgelegten Zeitplan aufbringen können. Im Falle der kleinen Häfen hat die Autonomie jedoch nicht zur weiteren Entwicklung geführt. Mit geringen Einnahmen aus Konzessionen und der Vermietung von Nebenflächen weisen sie im Allgemeinen einen Überschuss auf, unterhalten aber keine eigenen oder externen Fachgremien zur Beratung über die Erweiterungsmöglichkeiten. Ihr Einkommen erlaubt es ihnen nicht, sich mit Verbesserungen der Infrastruktur auseinanderzusetzen, so dass sie mit den wenigen Konzessionären darüber verhandeln, dass diese die notwendigen Investitionen im Tausch gegen günstige Vertragskonstruktionen übernehmen.¹²³ Grundsätzlich hat die Autonomisierung der Häfen jedoch in vielen Fällen zur Entwicklung und zum technologischen und operationellen Wachstum dieser beigetragen, da sie dem regionalen Begebenheiten am ehesten entsprechende Maßnahmen anwenden können.¹²⁴
- **Provinzhäfen, die einer Provinzbehörde unterstellt sind**, weisen verschiedene Merkmale auf. In einigen Fällen unterhalten die Provinzen Berufsverbände, die die organische Entwicklung der Häfen planen. In anderen Fällen gibt es solche Gremien nicht. Die Einnahmen der Häfen sind ein gemeinsames Gut, über dessen Investition die Provinzbehörde entscheidet. Diese Einnahmen stammen aus dem direkten Betrieb von Terminals oder aus Gebühren und Abgaben, die von Konzessionären und Reedereien erhoben werden.
- Die **städtischen Häfen** sind in der Regel sehr klein und wurden häufig für Freizeitaktivitäten umgestaltet, unabhängig davon, ob sie mit der Hafenarbeit in Verbindung stehen oder nicht. In einigen Fällen werden sie als Fischereihäfen unterhalten. Ihr Einkommen ist gering, und sie haben kein großes Entwicklungspotenzial. Die Struktur wird nur schwer oder durch Subventionen der Provinz aufrechterhalten.
- **Private Häfen zur öffentlichen Nutzung** sind im Allgemeinen private Investitionen, die auf eine bestimmte Nachfrage reagieren. Es handelt sich um Hafenunternehmen, die Dienstleistungen für Dritte erbringen. Ihre Entwicklung erfolgt in Etappen, die je nach dem erzielten Erfolg aufeinander folgen. Ihre Erweiterungen und Verbesserungen hängen von den Geschäftsergebnissen ab, und die Investitionen werden entsprechend einer steigenden Nachfrage getätigt.¹²⁵
- **Private Häfen für den privaten Gebrauch** entsprechen im Allgemeinen den spezifischen Bedürfnissen einer Industrie oder eines Unternehmens. Ihre Instandhaltung und Erweiterungen stehen in direktem Zusammenhang mit der Produktionskapazität dieser Industrie bzw. dieses Unternehmens. Im Allgemeinen halten sie die Infrastruktur gut instand, da sie wichtige Instrumente für ihr Geschäft sind. Da sie Eigentümer der Grundstücke sind, können große Investitionen langfristig und unter Berücksichtigung ihres möglichen Wiederverkaufswerts amortisiert werden.¹²⁶ Laut Luis Zubizarreta, Präsident der CPPC, eine Organisation, die fast alle privaten Terminals des Landes zusammenfasst, verfügt Argentinien sowohl für Schüttgut als auch für Container über eine gute Hafenstruktur mit diversen effizienten und modernen Terminals, die das Ergebnis privater Investitionen sind.¹²⁷

¹²² <https://www.argentina.gob.ar/transporte/puerto-buenos-aires>

¹²³ biblioteca.camarco.org.ar/libro/plan-de-infraestructura-portuaria-periodo-2016-2026/

¹²⁴ <https://www.lanueva.com/nota/2019-9-1-7-0-46-con-el-orgullo-de-haberse-convertido-en-el-primer-puerto-autonomo-del-pais>

¹²⁵ biblioteca.camarco.org.ar/libro/plan-de-infraestructura-portuaria-periodo-2016-2026/

¹²⁶ Ibid.

¹²⁷ <https://www.lanacion.com.ar/economia/comercio-exterior/puertos-privados-la-inversion-que-apalanca-el-sistema-nid1918938>

- Die **konzessionierten Terminals in den öffentlichen Häfen auf Provinz- oder nationaler Ebene** sind private Unternehmungen, bei denen Unternehmer nur begrenzte Investitionsmöglichkeiten haben. Da sie auf Grundstücken anderer operieren, führen sie Investitionen durch, die innerhalb des Konzessionszeitraums zurückgewonnen werden können und nach dem Werkplan, den sie in ihrem Angebot vorgelegt haben. In diesen Fällen werden i.d.R. zu Beginn des Vertrages Abbrucharbeiten veralteter und obsoleter Strukturen durchgeführt und die Konstruktion von leichten und / oder wieder abnehmbaren Strukturen durchgeführt sowie Ausrüstung eingerichtet, die es erlaubt, die Leistung der Terminals zu erhöhen und die nach dem Ende der Konzession wiedergewonnen oder an andere Standorte verlegt werden können.¹²⁸ Beispiele hierfür sind die Häfen Bahía Blanca, Quequén, Mar del Plata, La Plata und San Pedro. Sie sind rechtlich, finanziell, buchhalterisch und administrativ eigenständig, unterliegen jedoch einer externen Prüfung durch den Rechnungshof und die Verfassungsorgane der Provinz Buenos Aires, und ihre Vorstände werden stets von einem Vertreter der Exekutive der Provinz geleitet und setzen sich aus Vertretern der Gemeinde, der Privatwirtschaft und der Gewerkschaften zusammen.¹²⁹

Es ist zu beobachten, dass es zwar möglich ist, den Bedarf an Infrastrukturinvestitionen im Sinne einer Anpassung der bestehenden Infrastruktur an die Standards zu bestimmen, die mögliche Entwicklung der Hafeninfrastruktur jedoch von mehreren Akteuren und Situationen abhängt. Generell weisen die Häfen des Systems einige physikalische Eigenschaften oder gemeinsame Probleme auf, je nach der Region, in der sie sich befinden: das System der Fluss- oder Binnenhäfen, das System der Häfen des Rio de la Plata, das System der Häfen der Küste von Buenos Aires und das System der patagonischen Häfen.

Nachhaltigkeit ist in Argentinien zwar ein Thema, welches nach und nach an Relevanz und auch Interesse vonseiten der Bevölkerung gewinnt. Allerdings stecken Entwicklungen in diese Richtung vor allem im Vergleich zu Deutschland noch in den Kinderschuhen.

Im Hafen Buenos Aires werden alle Arbeiten, die entwickelt werden, einer Umweltverträglichkeitsstudie gemäß der aktuellen Gesetzgebung unterzogen. Eine Umweltverträglichkeitsstudie für den gesamten Modernisierungsplan wird derzeit durchgeführt. In den letzten drei Jahren hat sich der Hafen von Buenos Aires an die Normen ISO 9001 und ISO 14001 sowie an mehrere internationale Programme und Vereinbarungen zur Förderung des Umweltschutzes gehalten. Darüber hinaus weist die Unternehmensleitung darauf hin, dass Fortschritte bei der Einführung von Solarpaneelen in den Anlagen (Gebäude und Bojen) gemacht wurden, Elektroautos genutzt werden und die Mitarbeiter dazu angehalten sind, sich auf dem Hafengelände vorwiegend mit dem Fahrrad fortzubewegen. Der Hafen verfügt über ein Abfallmanagementsystem, das mit dem Giro-Siegel der Stadtverwaltung zertifiziert ist, und es bestehen Kooperationen mit städtischen Recyclern aus verschiedenen Genossenschaften, die einen großen Teil des weggeworfenen Materials zurückgewinnen". Auch im Hafenkomplex Bahía Blanca wird parallel an verschiedenen Programmen und Initiativen gearbeitet, die alle das gemeinsame Ziel verfolgen, operative Bedingungen zu schaffen, die der Lebensqualität und dem Umweltschutz Vorrang einräumen. Der Hafen Bahía Blanca ist ISO 14000 zertifiziert und versteht dies auch als Wettbewerbsvorteil für die tätigen Unternehmen.¹³⁰

Die genannten Fortschritte sind jedoch noch zögerlich und grundsätzlich lassen sich jegliche Verbesserungen bzgl. Effizienz und Ressourcen als nachhaltige Verbesserungen in dieser Hinsicht interpretieren.

3.1.1 Allgemeines Hafennetz

Die Binnenhäfen Argentinien befinden sich an den Flüssen Paraná, Uruguay und Paraguay. Gemeinsame Merkmale beinhalten, dass es keiner Schutzmaßnahmen wie bei Seehäfen bedarf, ihre Aktivitäten durch die Tiefe der Hauptwasserstraßen bedingt sind und die Schifffahrt durch die hydrologischen und sedimentologischen Zyklen der Flüsse beeinflusst wird.

¹²⁸ biblioteca.camarco.org.ar/libro/plan-de-infraestructura-portuaria-periodo-2016-2026/

¹²⁹ <https://www.telam.com.ar/notas/201706/191377-buenos-aires-puertos.html>

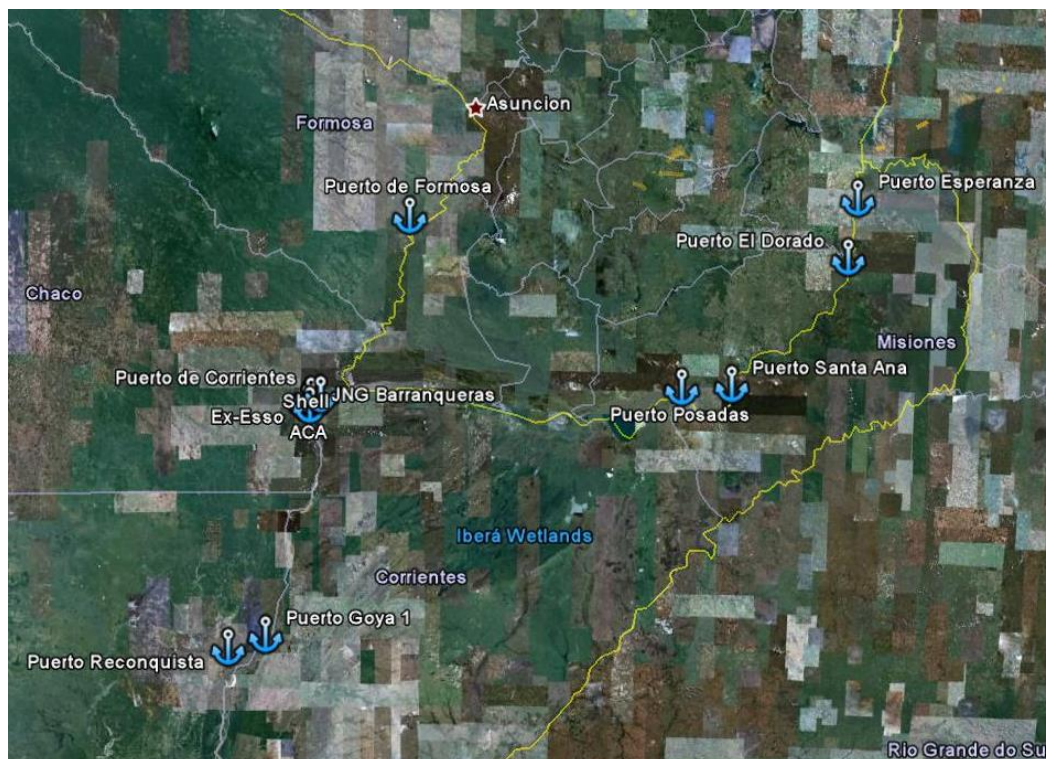
¹³⁰ <http://revistanuevasenergias.com/2019/10/22/argentina-hacia-el-paradigma-de-la-sustentabilidad-de-los-puertos/>

Ungeachtet dieser Gemeinsamkeiten unterscheidet sich der untere Abschnitt des Paraná-Flusses vom Rest, weil er die Schifffahrt großer Überseeschiffe ermöglicht. Im unteren Abschnitt des Paraná-Flusses werden sowohl Massen- als auch Stückgut direkt auf Überseeschiffe verladen. Aufgrund der Beschaffenheit der Schifffahrtsstraße können dort Schiffe mit einem Tiefgang bis zu 34' (ein Ausbau bis auf 36' ist vorgesehen) und einer maximalen Länge von 230 m verkehren. Die zuletzt genannte Einschränkung wurde von der argentinischen Marinepräfektur als Sicherheitsmaßnahme verhängt. Ungeachtet dieser Einschränkung könnten in vielen der Häfen dieses Flussabschnitts theoretisch Schiffe größerer Länge anlegen. Da dieser Flussabschnitt für Überseeschiffe zugänglich ist, werden hier auch Umladungen, hauptsächlich von festen Massengütern und Containern, die in Konvois von Lastkähnen oder Schiffen mit geringem Tiefgang den Fluss hinunterfahren, vorgenommen. Der Oberlauf des Flusses und in gewissem Umfang auch der Uruguay-Fluss, sind für die Schifffahrt dieser Konvois besser geeignet.

Dieser Unterschied wirkt sich auf die Gestaltung der Häfen aus: Im Falle des unteren Flussabschnitts sind hohe Ladekonstruktionen, Aufzüge und größere Geräte für die direkte Verladung auf Überseeschiffe erforderlich. In den oberen Bereichen können die Häfen dagegen ein niedrigeres Profil aufweisen: Die Verladung auf Binnenschiffe erfolgt mit kleineren Geräten, die weniger Höhe benötigen. In den Binnenhäfen werden hauptsächlich Exportgüter umgeschlagen, insbesondere Getreide, aber auch Industrieprodukte und Brennstoffe. Nur in einigen Fällen handelt es sich um Eingangshäfen für die Verteilung von Importen oder Fracht der Küstenschifffahrt (z.B. Verteilung von Benzin). Das Fehlen von Wellenbrechern und das Vorhandensein einer Wasserstraße, die durch ein solidarisches System unterhalten wird (alle Nutzer tragen zur Bezahlung der Ausbaggerung durch Mautgebühren bei), begünstigte die Entwicklung zahlreicher spezialisierter Terminals entlang des Flusses, die im Allgemeinen eine Art parallelen, linearen Kai oder eine von der Küste getrennte Anlegeplattform haben (um sich der Fahrrinne zu nähern und Sedimentation zu vermeiden), die durch ein Viadukt mit Anlegedelfinen und unabhängigen Anlegetürmen verbunden sind.

Die folgenden Karten zeigen die Standorte der Binnenhäfen in den verschiedenen Regionen.¹³¹

Abbildung 17: Nordargentinische Binnenhäfen



¹³¹ biblioteca.camarco.org.ar/libro/plan-de-infraestructura-portuaria-periodo-2016-2026/

Abbildung 18: Binnenhäfen in Zentralargentinien, Santa Fe, Diamante und Concepción del Uruguay

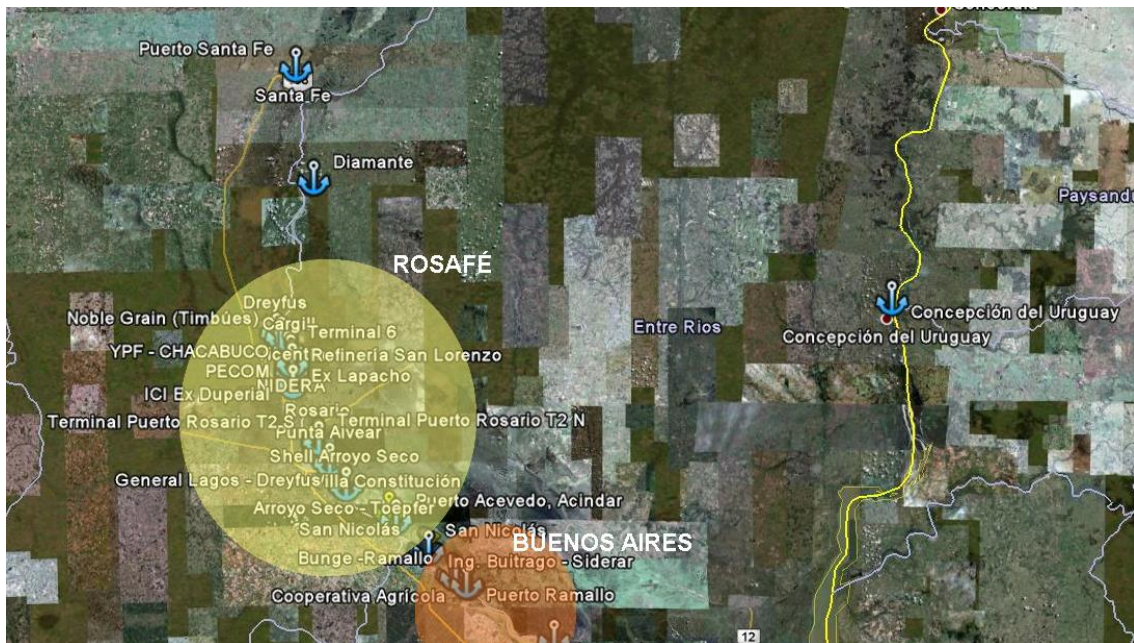


Abbildung 19: Häfen von Rosafé - nördlich von Rosario

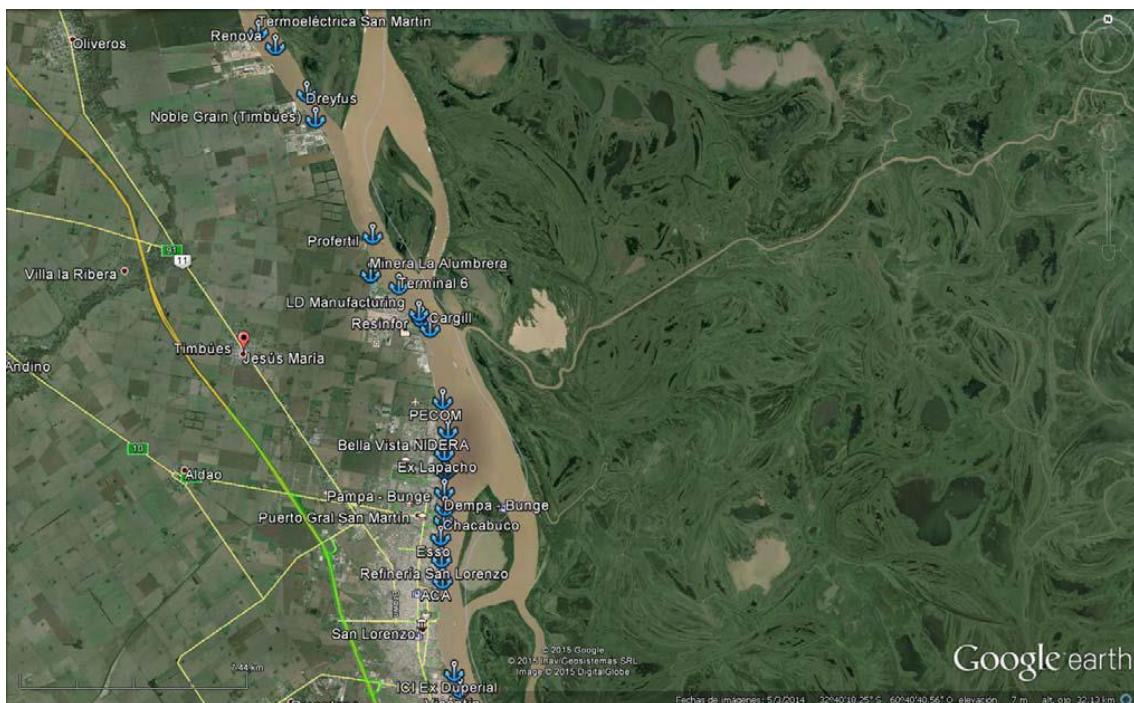


Abbildung 20: Häfen von Rosafé - südlich von Rosario

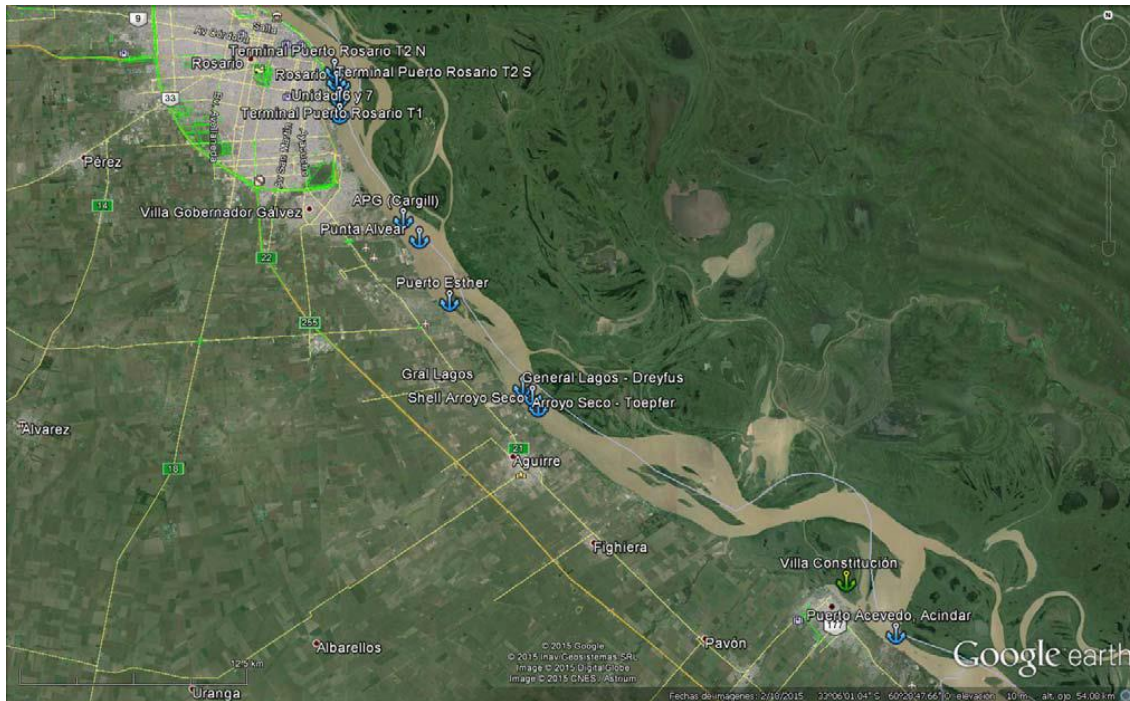


Abbildung 21: Häfen in der Region San Nicolás-Ramallo

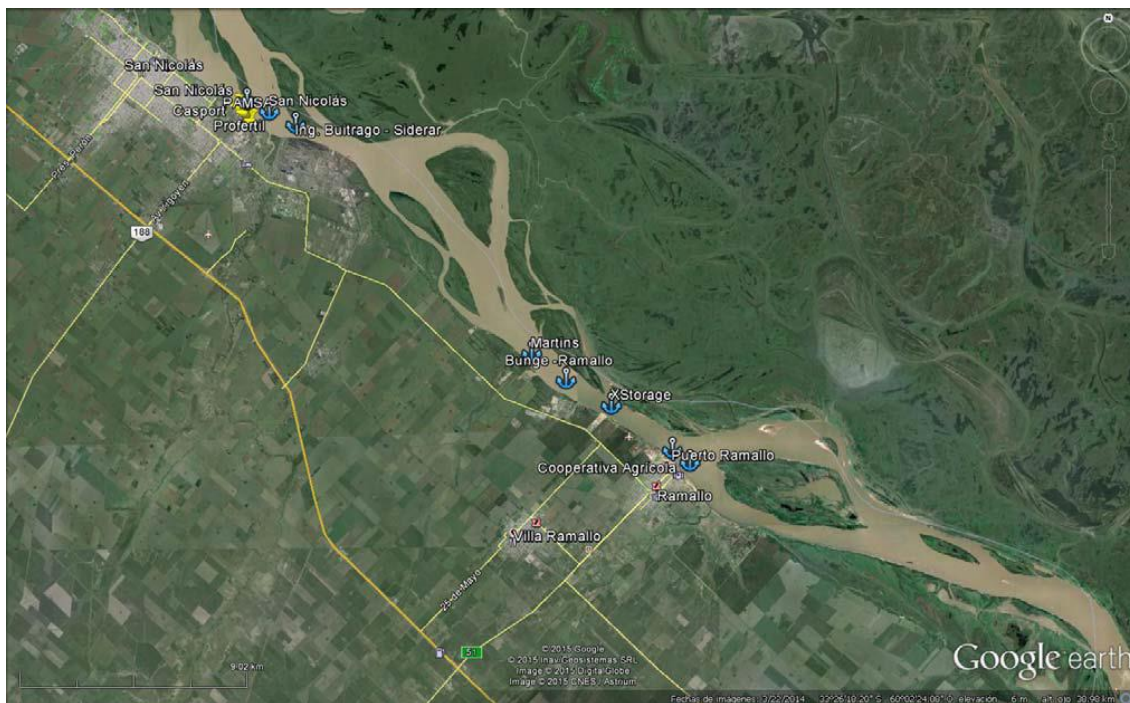
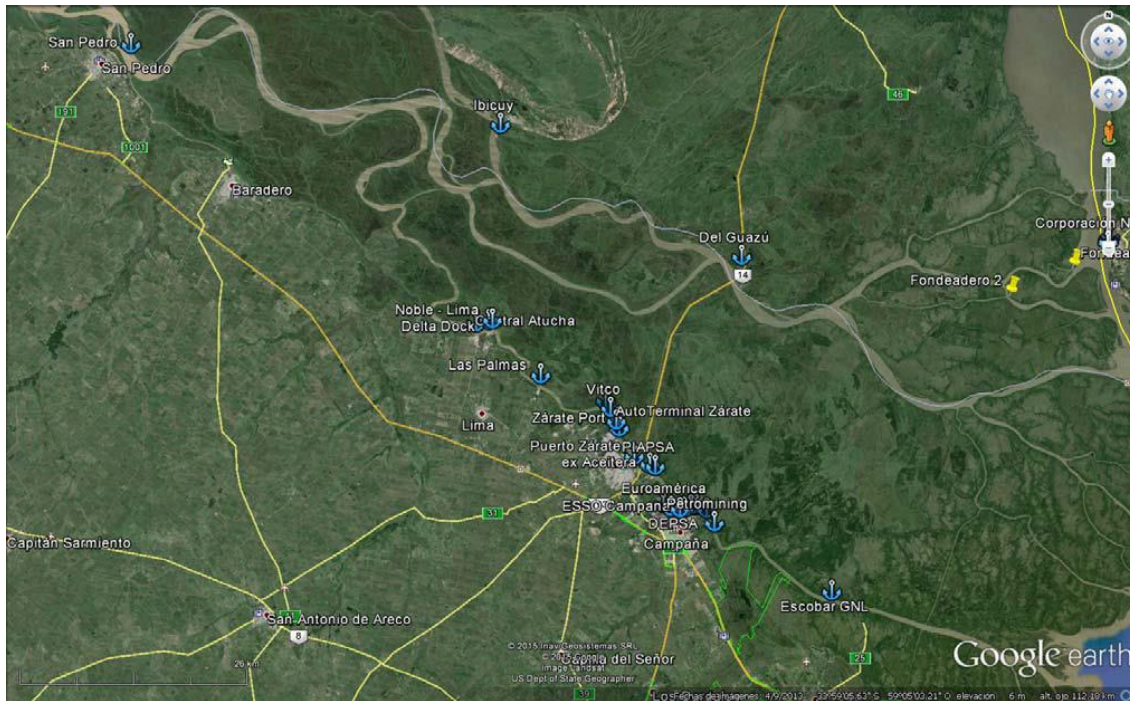


Abbildung 22: Häfen zwischen San Pedro und Campana



Einem Bericht der Börse in Rosario (Rosario Stock Exchange (BCR)) zufolge sind im Jahr 2019 eine Gesamtzahl von 2.632 Überseeschiffen in das Hafensystem um Rosario eingelaufen, die höchste Zahl in den letzten zwei Jahrzehnten. Auf diese wurde hauptsächlich die Getreideproduktion aus der Erntezeit 2018/2019 verladen und abtransportiert. In dem Bericht heißt es, dass das System trotz eines insbesondere ab September registrierten niedrigeren Wasserstandes, der sich auf die Einfuhr der Schiffe mit größerem Tiefgang auswirkt, das System weiterhin gut funktionierte. Um diesem Umstand Rechnung zu tragen, fuhren teilweise mehr Schiffe in den Hafenkomplex ein, die jedoch mit geringeren Mengen beladen wurden.¹³²

Der Fluss Paraná hat seinen Ursprung in Brasilien und entsteht durch den Zusammenfluss der Flüsse Grande, Tieté, Paranponema und Iguazú, die bei km 1245 das Wasser des Flusses Paraguay aufnehmen. Für die Handelsschifffahrt ist der Fluss in drei Sektoren unterteilt: der Obere Paraná (von km. 1245 bis km. 597 - Paraná-Stadt); der Mittlere Paraná (von km. 597 bis km. 420 - Rosario-Stadt) und der Untere Paraná (von Rosario bis zu seiner Mündung im Delta des Rio de la Plata). Durch diesen Fluss kann man mit einem Tiefgang von 34 Fuß (bestimmend für den Mitre-Kanal) bis zum Hafen von San Martin (Provinz Santa Fe) fahren, weiter mit 22 Fuß bis zum Hafen von Santa Fe. Von dort aus, dem Paraguay-Fluss folgend, erlauben die Tiefgänge nur noch die Durchfahrt von Lastkähnen mit einer Tiefe von 11 Fuß, die von Norden her bis zum Hafen von Caceres auf 8 Fuß abnimmt. Im Allgemeinen werden Binnenschiffe von 1.500 Tonnen brutto als Teil von Konvois mit maximal 20/25.000 Tonnen Ladung eingesetzt. Der Abzweig Tieté-Paraná ist unmöglich zu befahren, da der Itaipú-Staudamm kein Schleusensystem besitzt, um den Höhenunterschied von 115 Metern auszugleichen. Die Schifffahrt erfolgt jedoch von der argentinischen Seite bis Puerto Iguazú mit einem ungefähren Tiefgang von 8 Fuß, dort wird sie auf Lastwagen und dann auf Lastkähne auf dem Piracaciba-Itaipú-Wasserweg in Brasilien umgeleitet.

Der Transport auf der Wasserstraße Paraná bietet eine Reihe von Vorteilen gegenüber landgestützten Transportmitteln, ob Straße oder Schiene. In diesem Fall ist das Einzugsgebiet des Río de la Plata eine Region mit ausgezeichneten natürlichen Bedingungen, die den Verkehr von Schiffen unterschiedlicher Charakteristika ermöglicht und für den Mercosur ein Schlüsselinstrument für die Entwicklung der Region darstellt. Die breite Verfügbarkeit von Alternativen, die diese Flusslandschaft bietet, schafft unter anderem folgende wirtschaftliche

¹³² <https://www.transporte-fluvial.com/index.php/noticias/item/498-el-sistema-portuario-del-gran-rosario-marco-un-nuevo-record-en-ingresos-de-buques-oceanicos-en-2019>

Vorteile: Sie beschleunigt den Gütertransport, ein großes Volumen wird zu geringen Kosten transportiert, Treibstoff wird eingespart, die Umweltbelastung ist geringer, und darüber hinaus wird durch die Möglichkeit des Verkehrs von Überseeschiffen der direkte Transfer von Gütern zu entfernten Zielen ermöglicht. Durch diese Faktoren können die Frachtkosten, die den Endwert der Produkte im Ausland beeinflussen, gesenkt werden. Auch im intraregionalen Bereich wirkt sich dies positiv auf die Wirtschaft der Länder des Mercosur aus.

Von Recalada bis zur gemeinsamen Zone durch den "Canal Punta Indio", dessen Grenzen durch eine Reihe von Bojen angezeigt werden, hat der Kanal eine Breite von 600 Metern und einen Tiefgang von etwa 34 Fuß. Um den Weg von der gemeinsamen Zone zu den Flüssen Paraná und Uruguay abzudecken, entsteht bei Kilometer 37 der Kanal "Barra de Farallón". Von dort aus kann man den Kanal Martín García nutzen, der an die gleichnamige Insel grenzt und aus einer Gruppe von Kanälen besteht, die Ankerplätze für das Warten auf günstige Wasserstände enthält, da die Wirkung der Winde die Tiefe ständig verändert. Mit der Eröffnung des Mitre-Kanals im Jahr 1976 fand eine wichtige Änderung der Einfahrt zum Paraná-Fluss statt, die die Durchfahrt von Schiffen mit größerem Tiefgang und besseren Bedingungen für die Schifffahrt ermöglichte. Er befindet sich bei km 12 der Zufahrt zum Kanal von Buenos Aires und 56 km vom "Paraná de las Palmas" entfernt. Die Durchführung von Baggerarbeiten, die zu einem Tiefgang von 34 Fuß anstelle der historischen 28 Fuß führten, der den Durchgang im Kanal bestimmt, hat das System und den internationalen Handel besonders begünstigt.

Seit 1990 ist das Volumen der Lagerung von Getreide und festen Nebenprodukten in den Häfen der Wasserstraße von 1,5 Millionen Tonnen auf fast 8 Millionen Tonnen gestiegen, während die Verladungsraten auf Schiffe von 23 Tausend Tonnen pro Stunde auf 54 Tausend stiegen. Die Erweiterung der Betriebskapazität der Häfen hat es auch ermöglicht, die Exporte des Up-River-Sektors von etwa 13,5 Millionen Tonnen auf etwa 54 Millionen Tonnen Getreide und Pellets zu steigern, ohne dass zusätzliche Lagerkosten und Verzögerungen bei den Schiffsaufenthalten entstehen. Die Häfen San Martín und Rosario ermöglichen die Navigation von Überseeschiffen bis zum Río de la Plata und in den Atlantik über die argentinischen Wasserstraßen.¹³³

3.1.2 Übersicht über die Häfen

3.1.2.1 Das Hafensystem des Río de la Plata

Die Häfen am Río de la Plata vereinen sowohl Charakteristika von Fluss- als auch von Seehäfen in sich. Da es sich um eine Mündungszone handelt, die den Gezeiten und Wellen ausgesetzt ist, wurden künstliche Schutzbauten errichtet, die die Häfen und Schiffe schützen. Gleichzeitig ist dieses Gebiet den sedimentologischen Bedingungen des Flusses unterworfen, was Ausbaggerungen und andere Instandhaltungsmaßnahmen notwendig macht, um die Durchfahrt von Schiffen mit entsprechend großem Tiefgang zu garantieren. Zwei der drei Häfen am Río de la Plata, Buenos Aires und Dock Sud (Abbildung 23), sind Mehrzweckhäfen, obwohl sie sich allmählich auf Container spezialisiert haben. La Plata befindet sich ebenfalls in einem Entwicklungsprozess zum Containerhafen, da zuletzt zwei Terminalprojekte für Container gestartet wurden. Die traditionellen Ladungen dieses Hafens sind jedoch feste und flüssige Schüttgüter. Eines dieser Terminalprojekte für Container, das seit 2014 in Betrieb ist, hat jedoch bislang noch keine Containerladungen durchgeführt.¹³⁴

Im Rahmen des Hafenentwicklungsplans der Provinz Buenos Aires wurde das Containerterminal TecPlata im Süden des Río de la Plata eröffnet, eine strategisch günstige Position mit Zugang zu den wichtigsten Wasserstraßen. Das Gebiet umfasst 41 Hektar, von denen 25 Hektar aus Containerstellfläche, Zugangswegen und internen Verkehrswegen bestehen. Das Terminal bietet Platz für 450.000 Container pro Jahr, verfügt über ein Dock von 660 m Länge und Parkfläche für 200 LKWs. Das Hauptgut des Hafens sind Kohlenwasserstoffe (ca. 80% des Gesamtumschlages, davon werden 25% exportiert) und festes Schüttgut. Durch die Inbetriebnahme von TecPlata werden nun Containerladungen zu den umgeschlagenen Gütern hinzugefügt und damit das Geschäftsmodell diversifiziert. TecPlata gehört zur philippinischen Unternehmensgruppe ICTSI (International Container Terminal Services Inc.) und verfügt über sechs Zugangswege zu den Anlegedocks, drei für die Einfahrt, zwei für die Ausfahrt

¹³³ https://www.magyp.gob.ar/sitio/areas/ss_mercados_agropecuarios/infraestructura/archivos/000080_Informes/000040_Hidro%C3%ADa%20del%20Paran%C3%A1%20y%20el%20Comercio%20Granario.pdf

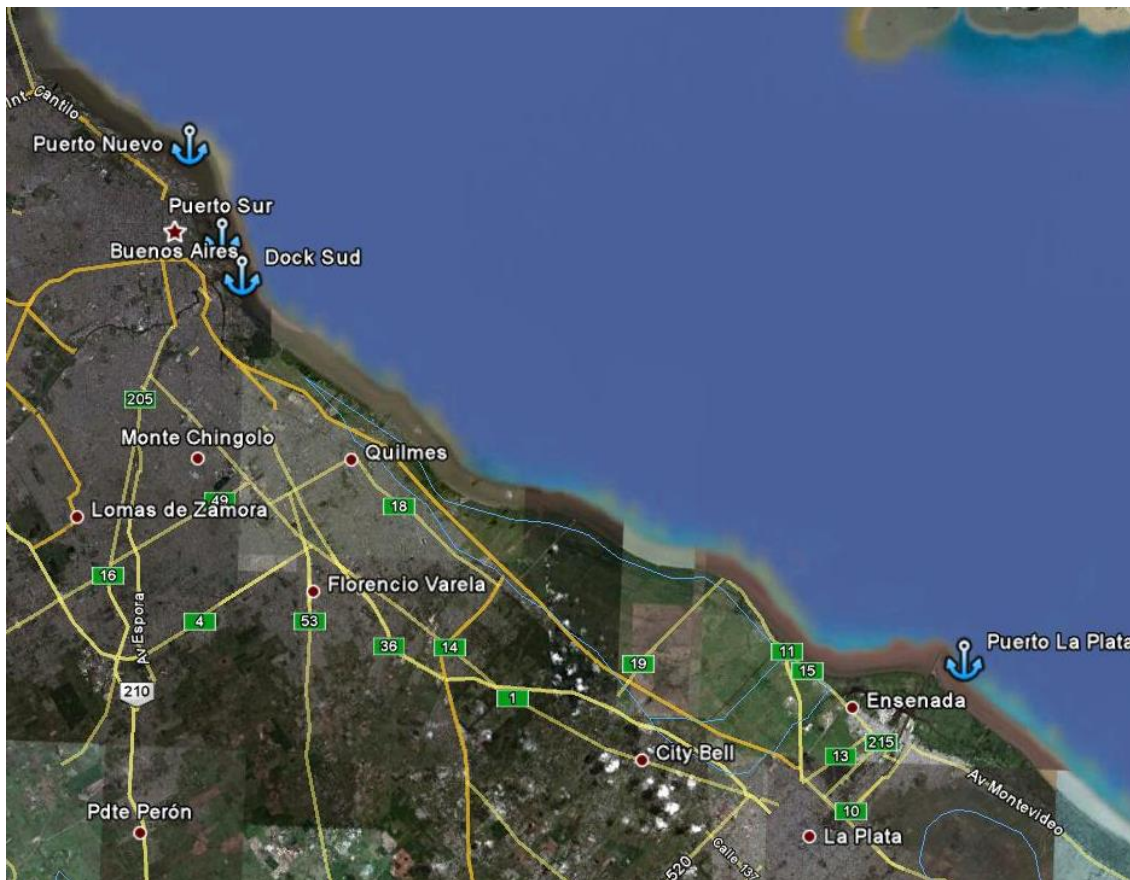
¹³⁴ biblioteca.camarco.org.ar/libro/plan-de-infraestructura-portuaria-periodo-2016-2026/

und einer zum Wechsel für beide Richtungen. Zudem gibt es vier Portalkräne mit einer Reichweite von 55 m, 18 LKW für interne Zwecke sowie 20 Anhänger. Das Terminal ermöglicht die Abfertigung von 90 Containern pro Stunde und verfügt über ein Selbstbedienungsportal für operative Transaktionen und Zahlungen.¹³⁵

Exolgan S.A. in Dock Sud, Avellaneda, Provinz Buenos Aires, ist mit einer Fläche von 50 Hektar und 1.200 Metern Dock das führende Hafenterminal des Landes. Die moderne Konzeption seines Layouts und die Integration verschiedener Mehrwertdienste machen dieses Hafenterminal zu einer multimodalen Betriebsplattform. Zur Vervollständigung des Verkehrsnetzes gibt es zudem ein Eisenbahn-Hafen-Terminal, das den Schienen- mit dem Straßen- und Seetransport kombinieren kann.¹³⁶

Während der Río de la Plata weiterhin die gleichen Beschränkungen hinsichtlich des Tiefgangs hat wie der untere Paraná, gibt es hier keine Einschränkung bezüglich der maximalen Länge der Schiffe. Dies begünstigt die Spezialisierung auf Containerladung, da Container vornehmlich auf großen / langen Überseefrachtern transportiert werden. Die Typologie der Anlegedocks in diesen Häfen ist unterschiedlich. In Buenos Aires sind sie gezahnt angelegt (durch Wellenbrecher separierte Docks), während in La Plata und Dock Sud künstliche Innendocks entwickelt wurden. In La Plata befindet sich das Terminal an der Stelle, die als Cuatro Bocas („Vier Mündungen“) bekannt ist - der Schnittpunkt des Santiago-Flusses und des Zugangskanals, und hat durchgehende Docks.¹³⁷

Abbildung 23: Argentinische Häfen am Río de la Plata



¹³⁵ <https://www.cronista.com/economiapolitica/La-Provincia-puso-en-marcha-una-terminal-de-contenedores-en-el-puerto-de-La-Plata-20190402-0016.html>

¹³⁶ <https://www.exolgan.com/quehacemos.html>

¹³⁷ biblioteca.camarco.org.ar/libro/plan-de-infraestructura-portuaria-periodo-2016-2026/

3.1.2.2 Das System der Häfen an der Küste der Provinz Buenos Aires

Die Häfen entlang der Küste der Provinz Buenos Aires weisen ein typisch maritimes Profil auf (Abbildung 24). Zumindest im Falle der Häfen von Mar del Plata und Quequén, deren große Wellenbrecher ins Meer münden. Bahía Blanca ist eigentlich ein Subsystem, dessen Hafen sich an einer etwa 100 km langen Mündung mit entsprechender Charakteristik befindet.

Obwohl sie im Meer liegen, haben alle diese Häfen auch Tiefenbegrenzungen, denn um sie zu erreichen, müssen aufgrund der flachen Küste der Provinz Zugangskanäle künstlich ausgebaggert werden. Dennoch sind die maximalen Tiefen deutlich größer als die des Río de la Plata oder des Paraná. Trotzdem ist die Instandhaltung aufgrund der Länge des Zugangskanals mühsam, vor allem in Bahía Blanca.¹³⁸ Erstmalig sollen umfassende Baggararbeiten mit großen Gerätschaften für weitere Tiefe und Verbesserungen der Schifffahrtsbedingungen sorgen. Dieser Meilenstein bedeutet nicht nur eine entscheidende Arbeit, um den Betrieb der lokalen Häfen zu gewährleisten, sondern ist auch strategisch von Bedeutung für das Land, da mit ausreichender Tiefe der effiziente Export von Getreide und anderen Produkten garantiert wird. Dies gilt vor allem dann, wenn die Dürre im Norden es für Schiffe schwierig macht, den Wasserweg des Flusses Paraná voll beladen zu befahren.¹³⁹

Die Häfen von Bahía Blanca und Quequén sind Mehrzweckhäfen mit verschiedenen spezialisierten Terminals. Sie bewegen vor allem Getreide, wobei aber auch Dünger, Industrieprodukte und Fischereiladungen wichtig sind.^{140, 141} Sie befinden sich in geringer Distanz zueinander und konkurrieren entsprechend häufig miteinander. Der Hafen von Mar del Plata hat in letzter Zeit aufgrund von fehlendem Nutzungsinteresse an Bedeutung verloren, sodass zuletzt sogar eine Ausschreibung eingestellt wurde.¹⁴²

Im Hafen von Mar del Plata sind die Docks an den Wellenbrechern angesiedelt. In Bahía Blanca wurden unterdessen parallel zur Flussmündung Docks mit Anlegeplattformen angelegt.

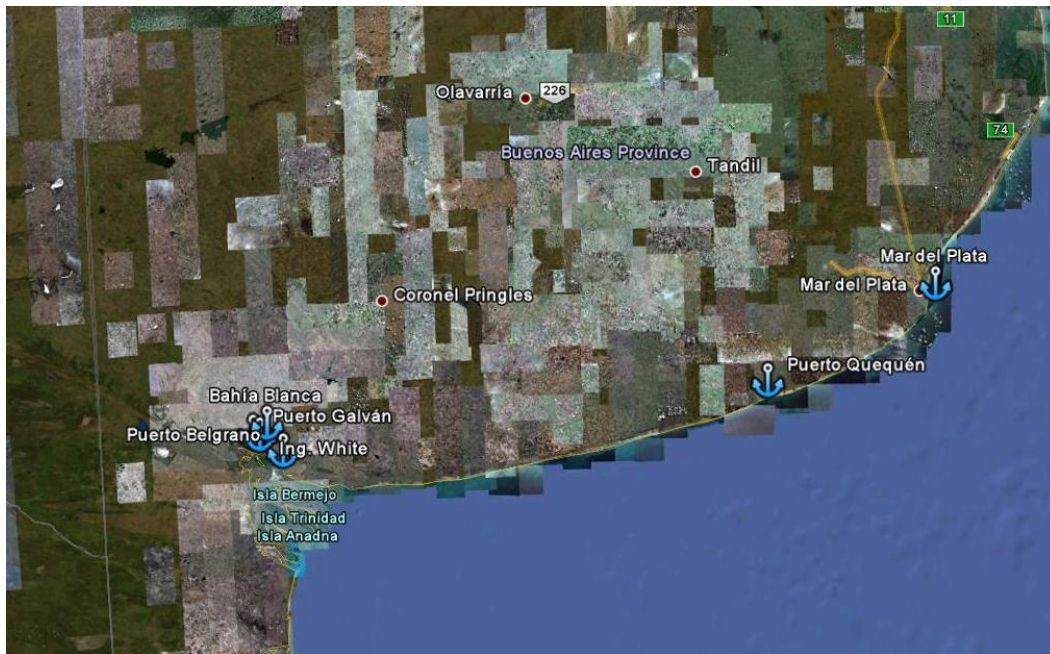


Abbildung 24: Häfen an der Küste von Buenos Aires

¹³⁸ biblioteca.camarco.org.ar/libro/plan-de-infraestructura-portuaria-periodo-2016-2026/

¹³⁹ <https://www.infobae.com/inhouse/2020/02/28/como-seran-las-obras-en-los-puertos-de-bahia-blanca-con-la-embarcacion-mas-grande-de-la-region/>

¹⁴⁰ <https://puertobahiablanca.com/muelle-multi.html>

¹⁴¹ https://www.puertoquequen.com/index.php?option=com_content&view=article&id=494

¹⁴² <https://www.lanacion.com.ar/economia/comercio-exterior/mar-del-plata-se-pierde-la-escala-de-la-naviera-msc-y-se-desvanece-el-puerto-multiproposito-nid2275263>

3.1.2.3 Das patagonische Hafensystem

Die patagonischen Häfen (siehe Abbildung 25) haben bedingt durch die großen Unterschiede in den Gezeiten und Strömungsgeschwindigkeiten spezifische Eigenschaften. Insgesamt sind es kleinere Häfen, als die des Río del Plata oder der Küste von Buenos Aires. Da die Küste jedoch zahlreiche natürliche Zufluchtsorte bietet, gibt es nur wenige Häfen, die Schutzbauten benötigen. Weiterhin haben sie beträchtliche natürliche Tiefen, weshalb Baggararbeiten nur in einigen wenigen Häfen und vergleichsweise selten notwendig sind.

Die Häfen in Patagonien befriedigen die lokale Wirtschaft durch den Transport spezifischer Ladungen, von denen viele mit der Fischerei zusammenhängen. Weiterhin werden in San Antonio Este, Obst und Gemüse aus dem Alto Valle verladen, in Puerto Madryn die Aluminiumproduktion und Produkte von Aluar sowie in Ushuaia die Industrieprodukte der Freihandelszone.¹⁴³

Die häufigste Art der Docks und Anlegestellen in diesen Häfen ist ein Viadukt, das den Pier mit einer Plattform, die als Anlege- und Dockplatz dient, verbindet und die je nach Strömung eine unterschiedliche Ausrichtung einnehmen kann.¹⁴⁴

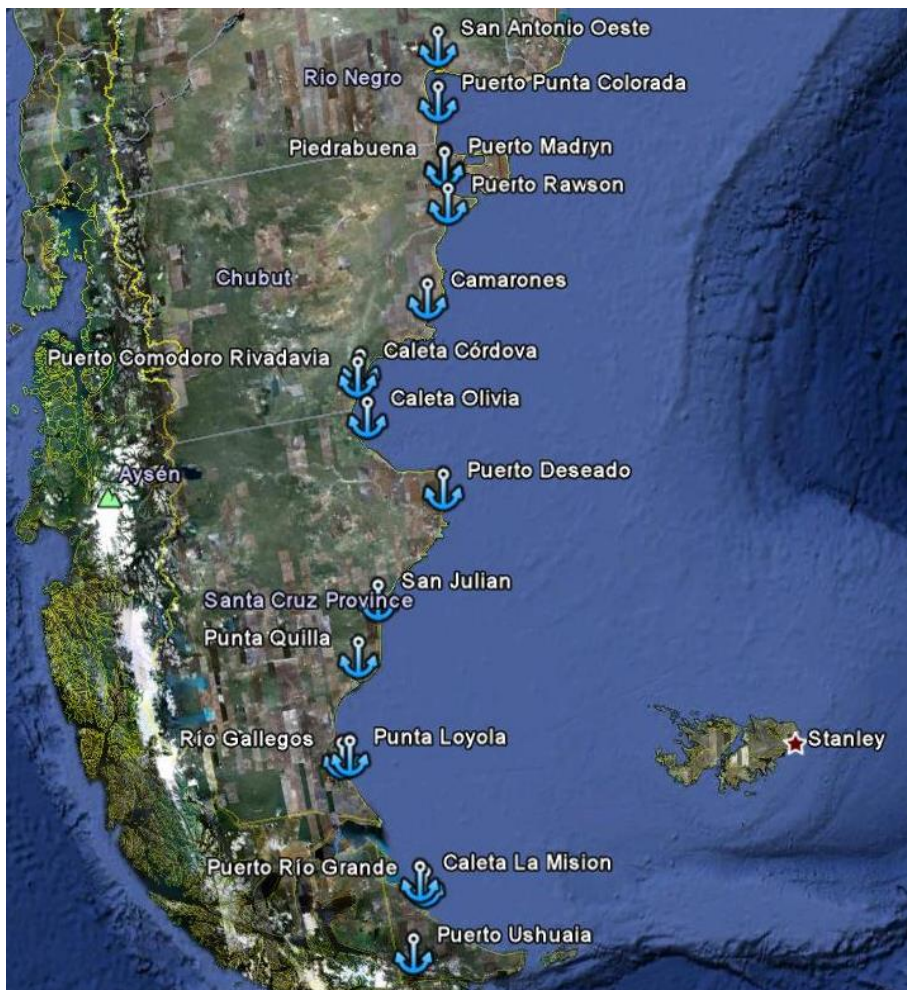


Abbildung 25: Standorte der patagonischen Häfen

¹⁴³ biblioteca.camarco.org.ar/libro/plan-de-infraestructura-portuaria-periodo-2016-2026/

¹⁴⁴ Ibid.

3.1.2.4 Das Hafensystem und die Provinzen

Im Folgenden wird die Hafensituation in den einzelnen Küstenprovinzen kurz erläutert. Weitere Einzelheiten zu jedem einzelnen Hafen sind im Begleitdokument zu finden.

Misiones	Obwohl die nördliche Grenze der Provinz Misiones der Fluss Paraná ist, ist die Entwicklung der Häfen sehr prekär. Dies erklärt sich zum Teil aus der Tatsache, dass die Schifffahrt auf dem Oberen Paraná im Norden durch den Itaipú-Staudamm begrenzt ist und dass die Schifffahrt flussabwärts durch die Notwendigkeit, die Schleuse von Yaciretá zu überqueren, eingeschränkt ist. Auch die physikalischen Eigenschaften des Flusses in diesem Abschnitt machen ihn für die Schifffahrt weniger geeignet als in anderen Abschnitten. Die Schifffahrt auf diesem Flussabschnitt ist auf Lastkahnkonvois (oder kleine Schiffe mit Eigenantrieb) beschränkt, die höchstens in Formationen von 4 x 4 und einem Tiefgang von etwa 10 Fuß verkehren können, wobei dies nicht überall garantiert ist. In bestimmten Gebieten müssen die Konvois "aufgelöst" und die Lastkähne einzeln über die kritische Passage geschleppt werden. Ungeachtet dieser Merkmale hat die Provinz Misiones unter Ausnutzung einer Entschädigung für den Bau des Yaciretá-Staudamms - der durch die Anhebung des Flusses am hinteren Ende des Stausees die Küstengebiete der Provinz einschließlich des alten Hafens von Posadas überschwemmte - zwei neue Häfen gebaut (Posadas und Santa Ana). Zudem unterstützt sie die Entwicklung anderer Terminals in Privatbesitz, für die sie ein Hafengesetz der Provinz erlassen hat.¹⁴⁵ Der Hafen von Posadas ist bereits für maritime und kommerzielle Aktivitäten nutzbar. Aktuell wird jedoch noch an der letzten Betriebsstrecke, den Sicherheitssystemen und Leuchtsignalen, den Waagen, und den Bürogebäuden gearbeitet. Allerdings fehlen noch die Kräne. Der Hafen hat einen guten Wassertiefgang, Boote mit zwölf Fuß Tiefgang können einlaufen.¹⁴⁶ Für die Inbetriebnahme des Hafens von Santa Ana wurde im Jahr 2018 ein Rahmenabkommen von der Provinzregierung unterzeichnet. Das Unternehmen CASPORT hatte Interesse an Investitionen in den Hafen bekundet.¹⁴⁷
Corrientes	In der Provinz Corrientes existiert nur einen aktiven Hafen, Corrientes, der Container mit Waren umschlägt, die im Allgemeinen aus dem Chaco kommen. Zusätzlich gibt es mehrere ältere Häfen, die bereits außer Betrieb sind wie der von Ituzaingo, Esquina und Goya (wo ein Floßdienst zur Überquerung des Paraná betrieben wird).¹⁴⁸ Der Flusshafen von Corrientes ist ein Handelshafen in der Hauptstadt der Provinz, der Dienstleistungen für den gesamten Norden Argentiniens anbietet. Er befindet sich in idealen Bedingungen, um als Hafen für den Personen- und Güterverkehr zu arbeiten, aber derzeit ist er fast ausschließlich für das Be- und Entladen und die Lagerung von Containern bestimmt. Aufgrund seiner Tiefe und Zugänglichkeit ist für das Einlaufen in den Hafen weder ein Schlepper noch ein Lotsendienst erforderlich.¹⁴⁹

¹⁴⁵ biblioteca.camarco.org.ar/libro/plan-de-infraestructura-portuaria-periodo-2016-2026/

¹⁴⁶ <https://misionesonline.net/2019/12/11/el-nuevo-puerto-de-posadas-esta-operable-y-buscan-los-contratos-de-carga/>

¹⁴⁷ <https://misionesonline.net/2018/11/13/gobierno-misiones-concreto-acuerdo-marco-habilita-operar-los-puertos-posadas-santa-ana/>

¹⁴⁸ biblioteca.camarco.org.ar/libro/plan-de-infraestructura-portuaria-periodo-2016-2026/

¹⁴⁹ <https://www.consejoportuario.com.ar/135-PUERTOS/3-DIRECCION-DE-TRANSPORTE-FLUVIAL-Y-PUERTOS-CORRIENTES>

	Es besteht Interesse am Bau eines neuen Hafens an der Ostküste der Provinz in General Lavalle (bei Goya) für den Transport von Reis und Holz von lokalen Produzenten. Dazu wurde von der Provinz bereits ein Vorprojekt zu entwickelt.¹⁵⁰ Ein weiteres Projekt befindet sich in der Nähe von Ituzaingo, Itá Ibaté, wo derzeit technische Umstrukturierungen durchgeführt werden.¹⁵¹ Der Hafen soll vor allem dazu dienen, die Exporte von Holz und Reis zu steigern – beides grundlegende Produkte für die Wirtschaft der Region – und somit die Entwicklung der Region anzukurbeln. Der neue Hafen wird in einer der produktivsten Regionen Argentiniens liegen und über eine Kapazität von etwa 450.000 Tonnen pro Jahr verfügen. Er soll der Anschlusspunkt des Flusses an den Überseeverkehr sein und somit zur Verbesserung der Bedingungen der physischen und wirtschaftlichen Integration mit den Ländern des Wassereinzugsgebiets beitragen. Die neue Infrastruktur soll ein 237m langes und 30m breites Dock beinhalten, welches das jährliche Exportvolumen der Provinz Corrientes deutlich erhöhen würde. Ferner soll der Hafen über zwei Anlegestellen verfügen. Die Stadt Itá Ibaté soll entsprechend etwa 60 Boote pro Jahr aufnehmen können, was zu einer deutlichen Verbesserung der lokalen und provinziellen Produktion führen soll.¹⁵² Die Schifffahrt in dem Abschnitt des Flusses Paraná, der durch Corrientes fließt, ist beschränkt auf Konvois aus Lastkähnen und kleine Schiffe mit Eigenantrieb (mit bis zu 10 Fuß Tiefgang). Der Transport von Containern, die die Hauptfracht des Hafens von Corrientes sind, erfolgt normalerweise durch selbstfahrende Schiffe von etwa 100 m Länge oder im Tandem von Schlepper und Lastkahn.¹⁵³
Formosa	Historisch gesehen hatte Formosa drei Häfen: Clorinda, Pilcomayo und Formosa. Der einzige dieser Häfen, der aktuell noch in Betrieb ist, ist Formosa, der mit einem festen Kran ausgestattet ist und Container mit Tannin umschlägt. Der Hafen Formosa liegt direkt an der Wasserstraße Paraná-Paraguay, welche die Häfen von Cáceres (Brasilien) und Nueva Palmira (Uruguay) verbindet. Außerdem stellt der Hafen die erste Einreisemöglichkeit in das Land aus Richtung Norden dar.¹⁵⁴ Auch wenn Formosa am Paraguay-Fluss liegt, sind die Schifffahrtsbedingungen ähnlich wie in Misiones. Allerdings können hier größere Konvoiformationen fahren, welche nicht für bestimmte Flussabschnitte aufgelöst werden müssen. Die Verlängerung des Vertrags mit Hidrovía SA wäre für Formosa von Vorteil, da dies die zukünftige Navigation großer Konvois bei Tag und Nacht sicherstellen würde.¹⁵⁵
Chaco	Die Provinz Chaco hat ein Hafenzentrum am Riacho Barranqueras entwickelt, an dem sich verschiedene öffentliche und private Terminals in den Städten Barranqueras und Vilelas (Hafen von Barranqueras, Shell, YPF, Cargill) befinden. Die Navigation auf dem Riacho ist sehr eingeschränkt. Trotz der Verpflichtung des Staates, Ausbaggerungsarbeiten sicherzustellen, ist der Kanal bei einer Länge von etwa 14 km immer noch sehr schmal (in einigen Fällen nur 40 m) und weist kritische Passagen auf, die kontinuierlich ausgebaggert werden müssen, um die gewünschte Tiefe von 12 Fuß zu erreichen (10 Fuß Bootstiefgang plus zwei Fuß Unterbodenfreiheit). Gegenwärtig erlaubt die Fahrrinne nur Konvois von 2x1 Lastkähnen (2 Lastkähne gleichzeitig), die aus dem Süden einfahren müssen, da die

¹⁵⁰ biblioteca.camarco.org.ar/libro/plan-de-infraestructura-portuaria-periodo-2016-2026/

¹⁵¹ <https://www.ellitoral.com.ar/corrientes/2019-2-16-4-0-0-puertos-busqueda-de-inversiones-y-reactivacion-de-las-obras-en-ita-ibate>

¹⁵² <https://www.lanacion.com.ar/buenos-aires/asi-sera-el-nuevo-puerto-de-corrientes-el-primero-que-se-construye-en-el-pais-en-21-anos-nid2069547>

¹⁵³ biblioteca.camarco.org.ar/libro/plan-de-infraestructura-portuaria-periodo-2016-2026/

¹⁵⁴ <https://www.formosa.gob.ar/puertos/carga>

¹⁵⁵ biblioteca.camarco.org.ar/libro/plan-de-infraestructura-portuaria-periodo-2016-2026/

	Nordmündung verstopft ist. Im nördlichen Abschnitt weist der Kanal starke Kurven auf, die die Durchfahrt von Schubverbänden erschweren. Ein geplantes Kanalausbauprojekt soll die Breite auf 60 m bringen, was voraussichtlich bis zu 4 Lastkähne pro Konvoi ermöglichen wird. Die beschriebenen Navigationsschwierigkeiten waren in der Vergangenheit problematisch für die Entwicklung der Terminals im Chaco. Gegenwärtig erwarten die Hafenbehörden, dass die Instandhaltung des Kanals in den Vertrag des Konzessionärs des Kanals aufgenommen wird, um den notwendigen Tiefgang zu garantieren. Der Straßenzugang zum Hafengebiet erfolgt über die Bundesstraße (Ruta Nacional – RN) 16 (ca. 7 km) und der RN 11 (ca. 14 km) sowie über Landstraßen und städtische Alleen. Um in den Hafenbereich zu gelangen, muss dieser Damm des Hochwasserschutzzrings überquert werden. Es gibt dafür verschiedene Durchfahrtspunkte. Der Gütereisenbahnverkehr zum Hafen ist zwar möglich, jedoch mit sehr begrenzter Kapazität aufgrund der schlechten Instandhaltung, des geringen Schienengewichts und der Schwellenabstände. Auch das vom Konzessionär bereitgestellte Rollmaterial ist nur begrenzt einsatzfähig. Vom Rangierbereich aus führen verschiedene Gleise in den Norden und Süden des Hafengebiets (der Rangierbereich liegt ungefähr in der Mitte des geografischen Gebiets Barranqueras-Vilelas). Beide Strecken befinden sich in einem sehr schlechten Zustand, einige Abschnitte sind unbefahrbar. In die Pläne für Renovierungsarbeiten an der Belgrano-Strecke wurde auch die Avia Terai-Barranqueras-Nebenstrecke mit aufgenommen, so dass ein höheres Frachtaufkommen im Hafenkomplex für die Zukunft erwartet wird.¹⁵⁶ Der Bau eines neuen Hafenterminal in Las Palmas, vorrangig für den Transport von Reis, ist bereits im Gange. Laut dem Bürgermeister der Stadt Resistencia wurden in den letzten Jahren etwa 3 Mio. USD investiert. Noch immer gebe es Spielraum für Investitionen für Kräne, Fracht, Container und Einwanderungskontrolle.¹⁵⁷
Santa Fe	Für die Provinz Santa Fe hat sich die Einrichtung privater Hafenterminals, insbesondere zwischen Timbues und Villa Constitucion, als günstig erwiesen. Dieses letztgenannte Zentrum bildet zusammen mit Lima-Campana die dynamischsten Hafengebiete des Landes. Der Terminal Puerto Rosario (TPR) hat seine Frachtbewegungen in 2019 im Vergleich zum Vorjahr um 75% gesteigert und rechnet durch Eröffnung neuer Märkte und die Einführung neuer Be- und Entlademodalitäten mit weiterem Wachstum. Bereits im Juli 2019 wurde ein Containerverkehr von etwa 9.000 TEU verzeichnet, was in etwa dem gesamten Containerverkehr in 2018 entspricht. Laut der Hafenverwaltung liegt einer ihrer großen Vorteile in der Konsolidierung eines Round-Trip, welcher den Versand und Empfang von Gütern auf der Schiene unter Nutzung aller Kapazitäten zum und vom Hafen ermöglicht.¹⁵⁸ Der Hafen Rosario hat eine Millionen-Investition in die Renovierung eines seiner Docks getätigt und ist damit eine strategische Option für die Entwicklung des Umschlags von Mercosur-Fracht. Das Hafenterminal ist dazu in der Lage Container, flüssige Massengüter, Feststoffe und Stückgut für alle Arten von Kunden abzuwickeln. Er ist außerdem der einzige BASC-Hafen (Business Anti-Smuggling Coalition) in der Region.¹⁵⁹

¹⁵⁶ biblioteca.camarco.org.ar/libro/plan-de-infraestructura-portuaria-periodo-2016-2026/

¹⁵⁷ <https://www.chacodiapordia.com/2019/09/05/capitanich-las-palmas-sera-un-polo-de-desarrollo-productivo-para-la-region/>

¹⁵⁸ <https://noticiaslogisticaytransporte.com/logistica/06/09/2019/terminal-puerto-rosario-aumento-operaciones-en-75/140971.html>

¹⁵⁹ <https://www.lavoz.com.ar/espacio-institucional/gran-opcion-multiproposito>

	Für Großkonzerne wie General Motors stellt der Hafen Rosario einen Knotenpunkt in deren Logistikkette dar. Bereits im Jahr 2015 definierte der Automobilhersteller seine Seewege in der Region und wählte den Hafen Rosarios dabei als einen der Drehpunkte. Vier Jahre später hat sich GM zu einem der Hauptkunden des lokalen Terminals entwickelt. Aufgrund seiner geographischen Lage im Zentrum des bi-ozeanischen Korridors und der Wasserstraße Paraguay-Paraná bietet der lokale Hafen einen großen logistischen Vorteil.¹⁶⁰ Das Hafenterminal Rosario schloss sich letztes Jahr außerdem einem Netzwerk verschiedener Terminals mit Blockchain-Technologie an. Hierbei handelt es sich um die von Maersk und IBM entwickelte Plattform TradeLens mit dem Ziel, die Effizienz in den globalen Handelsketten zu steigern.¹⁶¹ Die privaten Terminals (27) sind meist moderne Terminals, die auf Getreide und Nebenprodukte, Brennstoffe und Chemikalien spezialisiert sind. Allein in den letzten fünf Jahren wurden drei neue Terminals gebaut und mehrere der bereits vorhanden modernisiert oder erweitert.¹⁶² Das Direktorium der Verwaltungseinheit des Hafens Villa Constitución unter dem neuen Präsidenten Fluvio Monti versammelte dieses Jahr die Konzessionsinhaber des Hafens, um ihnen neue geplante Projekte vorzustellen. In dem Hafen des Konzessionärs Grupo Servicios Portuarios wurde angekündigt, dass nach acht Jahren wieder Schiffe der Klasse Panamax einfahren sollen, um Gerstenfutter zu verladen. Die Achsen der Zugänge zu den Häfen sind hauptsächlich längsgerichtet. Die Nationalstraße 11 und die Autobahn Buenos Aires-Santa Fe sind die Nord-Süd-Straßenachsen, welche die Zufahrtswege zu den Häfen mit ihrer Ost-West-Ausrichtung kreuzen. Der Eisenbahnzugang erfolgt über mehrere Linien, deren Schienenstrang parallel zur Flussachse verläuft. Belgrano Cargas y Logística sowie NCA) bieten Dienstleistungen an und haben fast überall Zugang zu den Häfen, mit Ausnahme des Hafens von Reconquista im Norden der Provinz, der nicht über eine Eisenbahnverbindung verfügt.
Entre Ríos	Die Provinz Entre Ríos verfügt über drei öffentliche Häfen, zwei an den Flüssen Paraná, Diamante und Ibicuy (eigentlich am gleichnamigen Nebenfluss) und einen am Fluss Uruguay, Concepción del Uruguay. Die Provinz versucht seit einiger Zeit, ihre Häfen wiederzubeleben, die aufgrund von Zugangs- und Infrastrukturproblemen und mangelnder Ausbaggerung an Bedeutung verloren hatten. In Ibicuy, der aufgrund seines natürlichen Tiefgangs kompatibel mit dem Hauptfluss und deshalb der vielversprechendste Hafen der Provinz ist, stürzte das Überseedock ein, welches für Eisenerztransfers verwendet wurde. Seither wurden mehrere Versuche unternommen, dieses einsatzbereit zu machen und den Hafen wieder in Betrieb zu nehmen.¹⁶³ Im Jahr 2018 gelang dies und der Hafen von Ibicuy wurde für den Betrieb mit Überseeschiffen instandgesetzt und seine Tiefe an den Hauptkanal der Wasserstraße von Paraná angeglichen. Der Hafen ist aufgrund seiner geographischen Lage und der natürlichen Tiefenverhältnisse einer der wichtigsten an der argentinischen Küste und erreichte nach den Ausbaggerarbeiten eine Tiefe von etwa 34 Fuß. Das Terminal hat ein Dock von 10,80m Länge.¹⁶⁴

¹⁶⁰ <https://www.impulsonegocios.com/el-puerto-de-rosario-produccion-de-general-motors/>

¹⁶¹ https://puntobiz.com.ar/noticias/val/126934/val_s/74/puerto-rosario-se-suma-a-red-de-terminales-con-tecnologia-blockcabin.html

¹⁶² biblioteca.camarco.org.ar/libro/plan-de-infraestructura-portuaria-periodo-2016-2026/

¹⁶³ Ibid.

¹⁶⁴ <https://www.diarioelargentino.com.ar/noticias/197397/Empresarios-brasilenos-se-interesaron-en-el-puerto-de-Ibicuy>

	Der kommerziell und öffentlich genutzte Hafen von Diamante verfügt über drei Docks, von denen eines bereits von der Terminal Puerto Diamante Cargill S.A. betrieben wird, die für 90% der Hafenaktivitäten verantwortlich ist. Ein weiteres Terminal wird von der provinziellen Verwaltungseinheit betrieben, und das verbleibende ist über eine Konzession in den Händen der Firma Agro Sagemüller S.A..¹⁶⁵ Die Nutzung der Terminals ist jedoch aufgrund der mangelnden Tiefe des Kanals eingeschränkt. Das Straßennetz von Entre Ríos verfügt über eine Hauptroute, die RN 14, die von Norden nach Süden parallel zum Río Uruguay verläuft und den Hafen von Concepción del Uruguay anbindet. Es fehlt allerdings eine entsprechende Fernstraße am Ufer des Paraná-Flusses in Nord-Süd-Richtung. In diesem Bereich muss das Straßennetz der Provinz Santa Fe genutzt werden. In der Querrichtung gibt es mehrere nationale Routen wie RN 12, 174, 131 (die nach Diamante führt), 127 und 18. Ibicuy ist über die RN 14 zu erreichen, allerdings ist der Zugang schwierig. Entre Ríos verfügt ebenfalls über ein Eisenbahnnetz, die ehemalige Linie General Urquiza (bis Mitte 2013 von ALL und dann von Belgrano Cargas y Logística SA betrieben). Diese Linie hat eine gute Abdeckung in der Provinz und ist mit der brasilianischen Eisenbahn verbunden. Jedoch sind die Transportmöglichkeiten durch die mittlere Spurweite und den Zustand des Netzes eingeschränkt. Die Eisenbahn hat ebenfalls Zugang zu den Häfen von Ibicuy, Concepción del Uruguay und Diamante. Für eine effiziente Nutzung sind allerdings tiefgreifende Modernisierungsarbeiten notwendig.
Buenos Aires	Die Provinz Buenos Aires verfügt über Fluss-, Mündungs- und Seehäfen. Sie hat auch mehrere autonome Häfen, die von Management-Konsortien verwaltet werden, zahlreiche private Terminals, kommunale Häfen und Häfen, die direkt von der Hafenbehörde der Provinz betrieben werden. Am Fluss Paraná gibt es zahlreiche Hafenterminals (28), die wie in Santa Fe Konglomerate bilden. Diese Hafenkomplexe haben ihre höchste Dichte im Gebiet Zarate-Campana und werden hauptsächlich von den Unternehmen der industriellen Zentren der Region genutzt. Die Häfen von Paraná, San Nicolás, Ramallo, San Pedro, Zárate und Campana, öffentliche und private Terminals gleichermaßen, weisen ähnliche allgemeine Merkmale auf, wie die Häfen der Provinz Santa Fe. Sie lassen Tiefgänge zu, welche durch die Parameter des Hauptschiffahrtsweges begrenzt sind, und unterliegen ebenfalls der Längenbeschränkung von max. 230 m für Schiffe, die von der argentinischen Marinepräfektur festgelegt wurde. Die Häfen des Rio de la Plata hingegen haben in der Theorie keine Längenbegrenzungen, sind jedoch weder durch die Länge der Molen noch durch Manövrierbereiche darauf vorbereitet, Schiffe mit einer Länge von mehr als 300 m aufzunehmen. Jedoch sind bereits größere Schiffe mit Einschränkungen eingelaufen. Die Parameter der Hauptschiffahrtsstraße beschränken auch hier den möglichen maximalen Tiefgang der Schiffe. Die Seehäfen sind, wie oben erwähnt, aufgrund der Tiefe ihrer Zugänge, die durch Ausbaggern aufrechterhalten werden, nicht frei von Schifffahrtsbeschränkungen. Sie sind hauptsächlich auf den Umschlag der Fischerei- und landwirtschaftlichen Produktion im Süden der Provinz spezialisiert. Vor allem Bahía Blanca hat auch einen Komplex von Industrieläfen entwickelt, welche von den Unternehmen der dort ansässigen petrochemischen Industrie genutzt werden.¹⁶⁶

¹⁶⁵ <https://www.agrositio.com.ar/noticia/183075-la-multinacional-cargill-operara-el-puerto-enterriano-de-diamante>

¹⁶⁶ biblioteca.camarco.org.ar/libro/plan-de-infraestructura-portuaria-periodo-2016-2026/

	Der Hauptverkehrsweg an Land ist die Autobahn Buenos Aires-Rosario, die den Zugang zu Querstrecken ermöglicht, von denen einige durch städtische Gebiete führen. Der Eisenbahnzugang hingegen wird durch das Breit- und Schmalspurnetz gewährleistet. Der Hauptbetreiber ist NCA, gefolgt von Belgrano Cargas y Logística. Die Mittelspurschienen der ehemaligen Bahnlinie Urquiza beginnen in Zarate. Das nationale Straßennetz und das Straßennetz der Provinz laufen in den Häfen des Río de la Plata zusammen. Das Haupthindernis ist dabei, dass sie die Stadt Buenos Aires durchqueren müssen, was zu Verzögerungen führen kann. Der Hafen von Buenos Aires ist nur über die Breitspurbahn erreichbar (obwohl auch die Schmalspur des Belgrano Cargas einfahren kann). Der Bahnbetreiber von Dock Sud und La Plata ist Transportes Metropolitanos Roca (in der Regel mit Zügen von Ferrosur Roca und FEPSA). Die Häfen an der Meeresküste sind hauptsächlich über die nationalen Routen RN 2, 3, 226 (Bolívar-Mar del Plata), 228 (Tres Arroyos - Necochea) sowie 22, 33 und 35 (die in Richtung Bahía Blanca zusammenlaufen) verbunden. Auch das Netz der Provinzrouten läuft zu diesen Häfen zusammen. Die Bahnbetreiber mit Hafenverbindung sind in Quequén die Linie Ferrosur Roca und in Bahía Blanca FEPSA. In beiden Fällen können auch Formationen der NCA- und Ex-ALL die Häfen erreichen.
Río Negro	In Río Negro gibt es nur einen wichtigen Handelshafen, San Antonio Este (SAE). Der Hafen schlägt Produkte der regionalen Wirtschaft von Río Negro, Produkte des Alto Valle und Fischereiprodukte um. Er weist die typischen Merkmale der südlichen Häfen auf: Viadukt, Anlegeplattform und Anlegestelle, in diesem Fall abgewinkelt vom Viadukt. Als herausstechendes Merkmal verfügt dieser Hafen über einen schwimmenden Ponton, an dem Fischereiboote anlegen können.¹⁶⁷ Vom Hafen San Antonio werden 36% der Gesamtexporte von Birnen und Äpfeln des Landes verschifft. Der Hafen zeigte in den letzten Jahren Probleme, die auch damit zusammenhängen, dass Obst mittlerweile unter gleichen Konditionen ab Buenos Aires oder Bahía Blanca verschifft werden kann.¹⁶⁸ Neben SAE wurde der Hafen von Punta Colorada, der jahrzehntlang stillgelegt war, von der chinesischen Firma MCC instandgesetzt. Diese hat auch die Eisenmine von Sierra Grande wieder in Betrieb genommen. Der alte Hafen von San Antonio Oeste hat erhebliche Tiefenbeschränkungen, die nur kleinen Schiffen Zugang gewährt. Das ALPAT-Terminal wurde deshalb nie in Betrieb genommen. Die Landverbindungen erfolgen über die Straße (hauptsächlich über die Nationalstraße RN 3), wie in den übrigen patagonischen Häfen. Die Linie Ferrosur hat eine Station etwa 30 km entfernt von San Antonio Este.
Chubut	Die Häfen von Chubut, Puerto Madryn, Puerto Rawson, Caleta Córdova, Camarones und Comodoro Rivadavia, sind alle einer einzigen Provinzbehörde unterstellt. Die Häfen liegen entweder in natürlichen Buchten oder mussten künstlich geschützt werden (Rawson und Comodoro Rivadavia). Das Hafensystem ist hauptsächlich auf Fischereiprodukte und die lokale Produktion ausgerichtet. Im Fall von Comodoro

¹⁶⁷ biblioteca.camarco.org.ar/libro/plan-de-infraestructura-portuaria-periodo-2016-2026/

¹⁶⁸ <https://www.rionegro.com.ar/san-antonio-cierra-la-peor-temporada-fruticola-de-su-historia-1225356/>

	Rivadavia werden auch Öl und Industrieprodukte verschifft, und in Puerto Madryn werden Produkte und Material der lokalen Aluminiumindustrie verschifft.¹⁶⁹ Puerto Madryn belegt den zweiten Platz in der Rangliste der argentinischen Häfen in der Fischereiindustrie nach Mar del Plata und verzeichnet einen wachsenden Anstieg der Entladungen in den letzten zehn Jahren sowie einen progressiven Anstieg des exportfähigen Volumens.¹⁷⁰ Mit Ausnahme von Puerto Rawson weisen die Häfen keine Tiefenprobleme auf. Der Zugang auf der Landseite erfolgt nur über die Straße. Die lokale Industrie benötigt jedoch kaum Straßentransport, da sie ihr Material auf dem Seeweg erhält und die hergestellten Produkte auf dem gleichen Weg versendet. Nur Ölprodukte, die nicht durch Rohre geleitet werden, sowie Woll- und Schafprodukte werden über das Straßennetz transportiert.
Santa Cruz	Wie Chubut unterhält auch Santa Cruz eine provinzielle Hafenbehörde, die ein System von sechs Häfen verwaltet: Caleta Olivia, Caleta Paula, Puerto Deseado, San Julián, Punta Quilla und Río Gallegos. Darüber hinaus gibt es das Dock Illía in Punta Loyola, das sich die Gesellschaften YPF und YCRT (ehemals YCF) teilen. Es ist das einzige Terminal, das über einen Gleisanschluss verfügt, der für den Transport von Kohle aus dem Bergwerk vorgesehen ist. Derzeit gibt es Pläne für den Bau eines thermoelektrischen Kraftwerkes in Rio Turbio sowie für die Nutzung der Strecke für den Transport von Kalkstein und zum Kohletransport zum Kraftwerk und zum Hafen. Der Hafen von Río Gallegos wird durch den Wechsel der Gezeiten zu bestimmten Zeiten trockengelegt und ist deshalb von geringerer Bedeutung. Mit Ausnahme von Caleta Olivia, dessen Hafen eigentlich nur eine Schwimmplattform ist (mit unterirdischen Rohren, die zu einem Tanklager auf dem Festland führen), und Caleta Paula, ein künstlicher Innenhafen, haben die Häfen der Provinz die typische Geometrie der Südhäfen. Die Häfen der Provinz dienen dem Umschlag von Fischerei-, Bergbau und Ölprodukten. Sie dienen auch als Servicehäfen für Offshore-Plattformen. Sie sind durch die RN 3 sowie über provinzielle und nationale Querrouen erreichbar.
Tierra del Fuego	Die Insel hat zwei Häfen, Ushuaia und Río Grande. Letzterer ist von geringerer Bedeutung, da er wie Puerto Río Gallegos in Santa Cruz bei Ebbe trockenfällt. Ushuaia ist ein wichtiger Touristenhafen, den Kreuzfahrtschiffe als bevorzugtes Ziel und als obligatorischen Zwischenstopp bei Antarktisreisen anfahren. Er ist auch ein Fischerei- und Stückguthafen, der die Import- und Exportfracht der Provinz und der dort ansässigen Industrie umschlägt. In Ushuaia operiert das Orion-Terminal von YPF SA in einem unabhängigen Dock. Der Hafen hat keine Eisenbahnverbindung und der Straßenzugang beschränkt sich auf die Nationalstraße RN 3, die durch die chilenische Grenze unterbrochen wird und die die Überfahrt zum argentinischen Festland auf Fähren über die Magellanstraße obligatorisch macht.¹⁷¹ Regierungsbeamte aus Feuerland kündigten in 2019 an, dass die Provinz mit eigenen Mitteln die Arbeiten zur Vergrößerung des Piers im Hafen von Ushuaia übernehmen

¹⁶⁹ biblioteca.camarco.org.ar/libro/plan-de-infraestructura-portuaria-periodo-2016-2026/

¹⁷⁰ <https://pescachubut.com/madryn-se-mantiene-como-segundo-puerto/>

¹⁷¹ biblioteca.camarco.org.ar/libro/plan-de-infraestructura-portuaria-periodo-2016-2026/

	und auch ein Verladedock bauen wird, Personenverkehr und Logistik besser zu trennen. Ein Projekt zur Erweiterung der Anlagen um 251 Meter Länge und 7.500 Meter Oberfläche unter Nutzung von Mitteln der nationalen Regierung wurde im Jahr 2017 für 320 Mio. USD an ein Unternehmen vergeben, das den Vertrag jedoch aufgrund logistischer Probleme nicht einhielt und die Arbeiten einstellte. Die Regierung von Feuerland führte Baggararbeiten durch und investierte im Jahr 2019 1,5 Mio. USD, um sicherzustellen, dass die Kreuzfahrtschiffe während der laufenden Sommersaison genügend Tiefgang haben, um in den Hafen einzulaufen.¹⁷² Angesichts der Zunahme der Ladungen und des Platzmangels in Ushuaia wollte ein privates Konsortium einen neuen Containerhafen in der Nähe von Rio Grande bauen. Dazu wurde mit der Errichtung eines großen Wellenbrechers begonnen, der jedoch unvollendet blieb.¹⁷³
--	---

Tabelle 10: Übersicht der argentinischen Häfen

3.1.3 Infrastruktur und Intermodalität

Der Binnenhandel wird in Argentinien zu etwa 90% per LKW abgewickelt. Zwischen den argentinischen Häfen wird aus steuerlichen und kommerziellen Gründen kaum Fracht (1%) befördert. Aber auch verwaltungstechnisch ist ein Landtransport häufig die einfachere Lösung, da die Lastwagen sich ausschließlich auf argentinischem Gebiet bewegen und somit keine Zollstellen passieren müssen

Um Intermodalität und somit auch die Effizienz des Transportes zu steigern, ist ein Dialog zwischen den Ladungsanbietern, Transporteuren aller Verkehrsträger, Reedern und Häfen nötig. Somit könnte dann zum Binnentransport auch der kostengünstigste und umweltfreundlichste Verkehrsträger genutzt werden. Dazu fehlt jedoch derzeit noch eine Verbindung zwischen Straßen- und Zugverkehr.

Die Entwicklung des Intermodaltransportes hätte eine reale Senkung der Logistikkosten zusammen mit einer Verringerung des ökologischen Fußabdrucks zur Folge.¹⁷⁴

Im internationalen Vergleich ist die Straßenanbindung in Argentinien grundsätzlich gut. Was ausbaufähig ist, sind jedoch insbesondere die Zugnetze und deren Anbindung an das Hafennetz. In vielen Häfen gibt es zwar Anschluss an das Zugnetz, welches durch Eisenbahnen für den intermodalen Transport erschlossen wurde. Es fehlt jedoch an der Modernisierung des Zugnetzes und der Anpassung desselben an die aktuellen Bedürfnisse. Während das gesamte Schienennetz 1947 noch 47.000 Kilometer lang war, ist es heute auf nur noch 18.000 Kilometer in Betrieb, von denen etwa 4.000 Kilometer für Passagiere und der Rest für Fracht bestimmt sind. Es besteht somit großes Potenzial in der Nutzung der Hafenanlagen, um so zumindest einen Teil der Fracht „von der Straße zu holen“ und auf die Gleise zu bringen.

Der Zugang der Bahn zu den Terminals ist ineffizient. Die Investitionen, die heute zu ihrer Verbesserung getätigt werden, berücksichtigen nicht die Betriebsbeschränkungen der Güterzüge, die auf dem Netz des Personenverkehrs verkehren, welcher verkehrsmäßig Vorrang hat. Daher wird es sehr schwierig sein, die Eisenbahn dazu zu bringen, 300.000 TEUs der Häfen des Ballungsgebietes Buenos Aires zu transportieren. Insbesondere, da laut der im Jahr 2016 veröffentlichten Daten des Verkehrsministeriums 57% der Schienenwege im Großraum Buenos Aires in einem mittelmäßigen oder schlechten Zustand und 43% der Beschulung über 80 Jahre alt ist. Auch die Stromleitungen wurden nur mangelhaft gewartet.¹⁷⁵ Die Zahl der Fahrgäste, die mit der Bahn auf Stadt- und Überlandlinien in die

¹⁷² <https://www.baenegocios.com/economia-finanzas/Amplian-el-puerto-de-Ushuaia-por-la-demanda-de-cruceros-turisticos-20190207-0019.html>

¹⁷³ biblioteca.camargo.org.ar/libro/plan-de-infraestructura-portuaria-periodo-2016-2026/

¹⁷⁴ <https://tradenews.com.ar/comercio-interior-en-busca-de-acuerdos-de-fletes-entre-logisticos-navieras-y-puertos/>

¹⁷⁵ <https://www.geografiainfinita.com/2020/03/el-ascenso-y-ocaso-de-la-red-ferroviaria-argentina/>

Stadt Buenos Aires befördert wurden, stieg 2018 um 9,2% auf 426,4 Millionen: Die Stadtlinien beförderten 423,2 Millionen Fahrgäste, was einem Anstieg von 9,3% gegenüber 2017 entspricht, und die Überlandlinien beförderten fast 3,1 Millionen Fahrgäste, was einem Rückgang von 3% gegenüber 2017 entspricht. Der Schienengüterverkehr hingegen nahm in 2018 um 0,1 Prozent auf 18,8 Millionen Tonnen zu. Im Jahr 2019 wurden 22,1 Millionen Tonnen im Schienengüterverkehr transportiert. Dies entspricht einem Wachstum von 17,6 %.¹⁷⁶

Unter der letzten Regierung wurde jedoch die Einführung des Open-Access-Modells für Güterzüge ab 2023 angekündigt. Dieses ermöglicht es unabhängigen Betreibern, eigene Züge auf die Schienen zu stellen und die Gleise gegen eine Gebühr zu nutzen. Es wird erwartet, dass mit der neuen Regelung in wenigen Jahren fast 100 Millionen Tonnen auf der Schiene pro Jahr mobilisiert werden können. Es wurden nachhaltige Investitionen in Höhe von 8,8 Milliarden US-Dollar für mehr als 9.850 km Schienen angekündigt.¹⁷⁷

Die noch zu lösenden Probleme in Bezug auf die Erreichbarkeit der Häfen der Region mit Güterzügen lassen sich in den folgendermaßen zusammenfassen:

- Der Interessengegensatz zwischen Personen- und Güterverkehr auf der Schiene in der Metropolregion ist offensichtlich. Wenn der Massentransport von Personen gefördert werden soll, ist dies in der gegenwärtigen Konfiguration des Netzes nachteilig für den Güterzug.
- Der Weg zur Lösung dieser Situation besteht in einer starken Investition in die Eisenbahninfrastruktur in der Region, in der Verdreifachung oder Vervierfachung der Gleise, um das Wachstum des Personenverkehrs zu ermöglichen und in der Beschränkung der Einfahrt von Güterzügen in die Region nur während der Hauptverkehrszeit.
- Dies sollte am besten durch eine Rationalisierung der Investitionen erreicht werden, wobei der Bestimmung der Ressourcen für Eisenbahnprojekte Vorrang eingeräumt werden sollte.

3.1.4 Lagerhaltung

Insgesamt verfügen Argentinien's Häfen über Lagerkapazitäten in Höhe von mehr als 8,8 Mio. metrischen Tonnen für feste Produkte (z.B. Getreide) und weiteren 832.000 metrischen Tonnen für flüssige Produkte (z.B. Speiseöle). Lagerkapazitäten für Import- und Exportgüter befinden sich insbesondere in den Freihandelszonen des Landes, die oftmals an die Häfen angegliedert sind (siehe Begleitdokument). Diese werden insbesondere auch von ausländischen Unternehmen genutzt, die ihre Ware dort zunächst zwischenlagern.

Kapazitäten, aber auch die Ausrüstung der Lager unterscheiden sich dabei enorm. Während einige der Lager mit relativ moderner Technologie ausgestattet sind, decken andere nur die Grundanforderungen ab, sodass zur effizienten Nutzung und schnelleren Umlagerung von Gütern umfassende Investitionen in die Modernisierung der Lagerflächen notwendig sind, um die derzeit noch häufig anfallende Handarbeit durch neue, effizientere Technologien zu ersetzen. Dabei hat sich insbesondere in den letzten Jahren gezeigt, dass das Interesse der Branche an modernen, intelligenten Lösungen steigt. Besonders gefragt sind dabei intelligente Lagerverwaltungssysteme, selbsterzeugende Energiesysteme bzw. Systeme zur Energieeinsparung, spezielle Klimatisierungstechnologien sowie Maschinen, Roboter und Transportsysteme der Intralogistik.

¹⁷⁶ <https://www.bcr.com.ar/es/mercados/investigacion-y-desarrollo/informativo-semanal/noticias-informativo-semanal/en-2019-la#:~:text=En%202019%2C%20la%20carga%20total,Bolsa%20de%20Comercio%20de%20Rosario>

¹⁷⁷ Tendencias Economicas y Financieras (2019): Anuario de la Economía Argentina 2018. April 2019

3.2 Beschreibung der Branche und Marktentwicklung im Zielmarkt Uruguay

3.2.1 Allgemeines Hafennetz

Uruguay besticht durch sein engmaschiges Straßennetz, das dem Land im Verbund mit der modernen Hafeninfrastruktur den zweiten Platz im Qualitätsranking der regionalen Hafeninfrastrukturen des Weltwirtschaftsforums eingebracht hat.¹⁷⁸ Vorteile entstehen vor allem durch die Entladezeiten, welche in Südamerika führend sind. Erst im Zeitraum von 2015 bis 2019 wurde ein groß angelegtes Modernisierungsprojekt durchgeführt, um die Häfen des Landes als Logistikzentrum des Kontinents zu etablieren. Hierunter fielen auch extensive Erweiterungen und Erneuerungen im Schienen- und Straßennetz. Hierdurch konnten die Transportzeiten sowohl für den inländischen Verkehr als auch zum Anschluss an die Nachbarländer deutlich verringert werden. Im „Liner Shipping Connectivity Index“, ein von der UN Unterorganisation „United Nations Conference on Trade and Development“ erstellter Index zur Verdeutlichung der Anbindung eines Landes an die weltweiten Transportnetzwerke, positionierte sich Uruguay 2019 mit einem Wert von 28,9 oberhalb des Durchschnitts (im Vergleich: Deutschland, 82,8; Argentinien, 31,4).

Auch die Digitalisierung hat im Hafennetz Uruguays Einzug erhalten. So können alle erforderlichen Papiere bereits im Vorhinein online ausgefüllt werden, um einen reibungslosen Ablauf vor Ort zu gewährleisten. Darüber hinaus hat Uruguay seine internationalen Handelsaktivitäten durch das neue Hafensystem „Zoll ohne Papiere“ und die Vereinheitlichung des Außenhandels modernisiert.¹⁷⁹

Weiterhin ist die günstige Lage zwischen den Mitgliedern des Mercosur hervorzuheben, die es ermöglicht einen Wirtschaftsraum von mehr als 400 Millionen Menschen zu erreichen (s. Abbildung 26).¹⁸⁰ Dieses Einzugsgebiet inkludiert die wirtschaftlich stärksten Regionen des Kontinents. So befindet sich im Hinterland der uruguayischen Häfen ein engmaschiges Netz aus Straßen, Schienen und Wasserwegen.¹⁸¹

Zudem verfügt Uruguay über eine strategische Position als Zugang zum Mercosur, da zwei seiner wichtigsten Häfen an der Mündung des Paraná-Paraguay-Uruguay Kanals liegen. Die Positionierung als regionales Verteilungslager oder auch HUB genannt, stellt eine Kostenersparnis sowie einen entscheidenden Wettbewerbsvorteil im Bereich Logistik dar. Durch die Zwischenlagerung werden einerseits „Just in Time“ Lieferungen ermöglicht, andererseits garantiert diese auch eine bessere Reaktionsfähigkeit in Bezug auf die Lieferzeiten und –mengen des Endkunden.¹⁸²

¹⁷⁸ <https://www.uruguayxxi.gub.uy/uploads/informacion/ec84a6128add59eb26796a99cbf58bd85d056179.pdf>

¹⁷⁹ Folleto Ferrocarril, Por qué invertir en Uruguay.

¹⁸⁰ Ibid.

¹⁸¹ Uruguay Centro Logístico, Uruguay XXI.

¹⁸² Informe del sector logístico en Uruguay, INALOG, 2017.



Abbildung 26: Strategische Lage Uruguays

Nicht zu vernachlässigen sind zudem die gesetzlichen Rahmenbedingungen Uruguays, die dazu beitragen, das Land im internationalen Vergleich des Logistiksektors an der Spitze zu positionieren. Der Enabling Trade Index des World Economic Forums misst Faktoren, wie den Marktzugang, die Infrastruktur, das Unternehmensklima sowie die Grenzverwaltung und positioniert Uruguay in diesem Zusammenhang an dritter Stelle in Südamerika. Im Logistics Performance Index (LPI) der Weltbank aus dem Jahr 2016 liegt Uruguay auf dem dritten Platz in Südamerika und weltweit auf Platz 65. Im Vergleich: Argentinien belegte im gleichen Jahr Platz 66, Deutschland Platz 1.¹⁸³ 2018 rutschte Uruguay jedoch im Vergleich etwas nach hinten und belegte nur noch Rang 85 (Deutschland: Rang 1, Argentinien: Rang 61). Grund dafür ist insbesondere ein schlechteres Abschneiden im Bereich Pünktlichkeit.¹⁸⁴

Obwohl seitens der Regierung zunehmend ein Fokus auf Nachhaltigkeit gelegt wird und die Bevölkerung vermehrt nachhaltige Regelungen, Dienstleistungen und Produkte einfordert, ist Nachhaltigkeit in Uruguay ein Thema, das noch über viel Entwicklungs- und Wachstumspotenzial verfügt. Diese Situation spiegelt sich auch im Bereich Hafen und Logistik wider.

Dennoch ist es wichtig hervorzuheben, dass bereits erste Schritte in diese Richtung gemacht wurden:

Der Hafen von Montevideo hat die Zertifizierung Ecoports erhalten, die von dem unabhängigen Prüfer Llyod's Register aus den Niederlanden validiert wurde und die den Seeterminal als grünen Hafen akkreditiert, eine Bezeichnung, die Terminals vorbehalten ist, die ihre Tätigkeit mit Rücksicht auf die Umwelt entwickeln. Diese Bedingung bestätigt die Einhaltung von Standards für gute Praxis im Umweltmanagement.

Von den bestehenden Optionen hatte die ANP 2017 beschlossen, sich in das Netzwerk Ecoports/European Sea Ports Organisation (Espo) der Ecoslc-Stiftung zu integrieren. Die erste Analyse der Umweltsituation in Montevideo ergab 198 Stärken, 61 Chancen, drei Schwächen und eine Bedrohung.

Im Jahr 2018 schuf die ANP den strategischen Richtlinien des Masterplans folgend, das Ecoports Montevideo Environmental Management System Certification Project als eine der Komponenten eines anstrengenden Prozesses, der externe Audits einschloss.

Die ANP hat für den Zeitraum 2018-2035 ihre Strategische Leitlinien, die in einem Masterplan des Hafens von Montevideo formuliert sind, der als einen seiner Hauptpunkte festlegt, dass "die Entwicklung des nationalen Hafens

¹⁸³ <https://lpi.worldbank.org/>

¹⁸⁴ Ibid.

ökologisch nachhaltig sein sollte, in Harmonie mit dem Wachstum der Stadt und ihrer Umgebung", auf diese Weise bekräftigt die ANP ihre Verpflichtungen zum Umweltschutz.

Das Umweltmanagementsystem des Hafens von Montevideo, das dem Port Environmental Review System (PERS) zur Zertifizierung vorgelegt wird, basiert auf vier Säulen oder Bereichen, die es unterstützen: Betrieb und Dienstleistungen, Infrastrukturarbeiten, Baggerarbeiten und Untersuchungen.¹⁸⁵

3.2.2 Übersicht über die Häfen

Uruguay besitzt insgesamt 15 Häfen, darunter sieben Freihäfen. Hierbei sticht vor allem der Hafen in Montevideo aufgrund seiner strategisch optimalen Lage an einer der Haupthandelsrouten des MERCOSUR mit einem durchschnittlichen jährlichen Warenfluss von 12 Millionen Tonnen hervor (zum Vergleich, 2006: 8,7 Millionen Tonnen).¹⁸⁶ Eine Übersicht über die Lage von Uruguays Häfen findet sich in Abbildung 27.

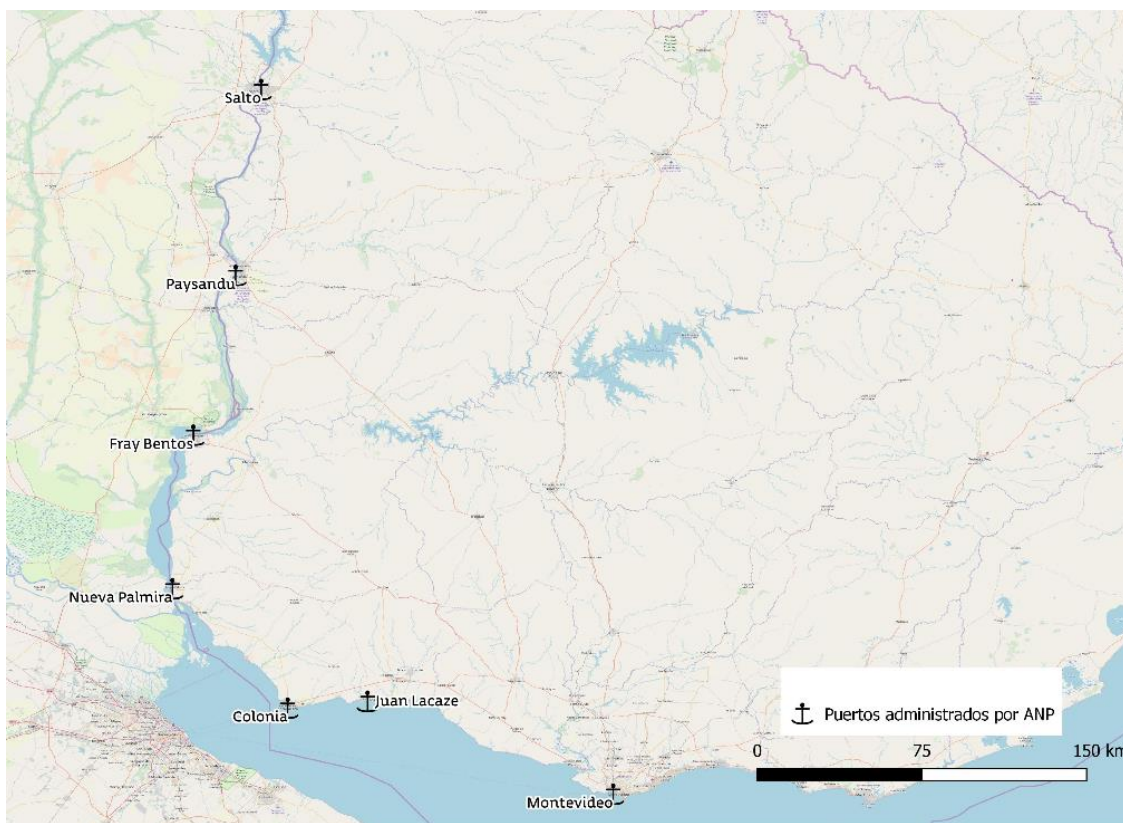


Abbildung 27: Karte von Uruguays Häfen

Uruguays Häfen sind teilweise auf bestimmte Güter spezialisiert. Es gibt jedoch keine Vorschriften für die Entwicklung eines Hafens hin zu der Verladung bestimmter Güterklassen. Der Grund für die Spezialisierung einiger Häfen auf bestimmte Güter liegt in der schrittweisen historischen Entwicklung. Einige Häfen sind für bestimmte Arten von Gütern besser ausgelegt als andere. Als wichtigste Häfen Uruguays gelten der Hafen von Nueva Palmira und der Hafen von Montevideo. Der Hafen von Nueva Palmira nimmt im Gegensatz zum Hafen von Paysandú Container auf. Die Anzahl ist im Vergleich zum Hafen von Montevideo jedoch beschränkt. Der Hafen von Nueva Palmira verlädt aufgrund seines Schwerpunktes auf die Getreideindustrie mehr Tonnen als der Hafen von Montevideo. Gemessen am Wert des Güterumschlags in Dollar ist hingegen Montevideo als Haupthafen anzusehen, da dort Waren von größerem wirtschaftlichem Wert verladen werden. Beiden Häfen kommt ihre Wassertiefe zu Gute,

¹⁸⁵ http://aplicaciones.anp.com.uy/archivo/Gestion_Ambiental/ESP_Sistema_de_Gestion_Ambiental_del_Puerto_de_Montevideo.pdf

¹⁸⁶ Informe del sector logístico en Uruguay, INALOG, Uruguay logístico, Uruguay XXI, octubre 2017.

da sie so von größeren Schiffen angelaufen werden können. Punta Pereira wird exklusiv im Rahmen der Logistik der Zellstofffabrik Montes del Plata genutzt. Fray Bentos hingegen dient der ausschließlichen Nutzung der finnischen Zellulosefirma UPM.¹⁸⁷ Tabelle 10 gibt einen Überblick über die Nutzung der einzelnen uruguayischen Häfen nach Güterart.

Hafen	Container	Massengüter		Passagiere		Fischfang	Fahrzeuge	Spezialladungen	Sonstige	Zonas logísticas
		Fest	flüssig	Fähre	Kreuzfahrtschiffe					
Montevideo	X X	X X	X	X	X	X	X X	X X	X	X
Juan Lacaze			X							
Colonia				X						
Nueva Palmira		X X	X				(X)	(X)		X
Fray Bentos	(X)	X X								
Paysandú	X	X X								
Salto				X						
La Paloma									X	

Tabelle 11: Häfen nach Güterart¹⁸⁸

Legende:

Überseefrachten: X

Kabotagefrachten: X

Unregelmäßige Frachten: X

Einige der uruguayischen Häfen sind besonders gut für die Verschiffung spezieller Güter ausgelegt. Diese sind wie folgt:

Nueva Palmira: Soja, Getreide, Zitrusfrüchte, Schüttgut, Holz und Holzprodukte, Transitgüter,

Fray Bentos: Zitrusfrüchte, Baumstämme, Getreide, Braugerste,

Paysandú: Braugerste, Soja, Rohzucker,

La Paloma: Fischereiprodukte,

¹⁸⁷ Experteninterview 1 am 05.03.20 mit Guillermina Pena und Ariel Robaldo (NODUS)

¹⁸⁸ http://aplicaciones.anp.com.uy/archivo/pdf/INFORME_FASE_II_PROPUESTA ESTRATEGICA.pdf

Juan Lacaze (Puerto Sauce): Mercosur-Geschäfte, Brenn- und Kraftstoff, Dienstleistungen für Massengüter,¹⁸⁹
Colonia: überwiegend Personenverkehr.¹⁹⁰

3.2.2.1 Hafen Montevideo

Die wichtigsten Häfen des Landes befinden sich im Río de la Plata und liegen entlang der geographischen Hauptroute des Transports von Gütern im Mercosur. Dieser Transportweg liegt im Herzen eines Einzugsgebiets von fast 400 Millionen Einwohnern.¹⁹¹ Der Hafen von Montevideo war schon sehr früh in der Geschichte Uruguays zentraler Bestandteil der Entwicklung des Landes und der Region. Seine privilegierte Lage, seine komparativen Vorteile aufgrund der natürlichen Bedingungen und der Infrastruktur, die angebotenen Dienstleistungen und Investitionsmöglichkeiten haben ihm zu einem herausragenden Status in der Region verholfen. Montevideo liegt im Zentrum des Mercosurs, ist das Tor zum Wasserweg Paraguay-Paraná und zudem einer der Schlüsselpunkte auf der Strecke der Autobahn Buenos Aires - Sao Paulo. Durch diese Faktoren wurde das Hinterland des Hafensystems zu einem riesigen Gebiet erweitert, das tief in den Kontinent eindringt und einen enormen Markt beherbergt.¹⁹²

Der Hafen verfügt über zwei Wellenbrecher, um den Verkehr zu schützen. Einen im Westen von 1.300 Metern Länge, der das Terminal vor den Winden des südwestlichen Sektors (Pampero) schützt sowie eine östlich gelegene Anlage von 900 Metern Länge. Diese beiden Wellenbrecher schützen auch die Ein- und Ausfahrt des Hafens. Der Abstand zwischen beiden Vorrichtungen beträgt 320 Meter. Diese Schutzräume schützen die 200 Hektar des Außenhafens für Schiffe, die im Hafen selbst oder im Transitbereich vor Anker gehen.

Der Zufahrtskanal zum Hafen hat zwei Abschnitte, von denen der eine eine Verbindung von etwa 9 km Länge mit Südorientierung und der andere eine Verlängerung von etwa 15 km Länge mit West-/Südwestorientierung aufweist. Der Hafen verfügt auch über einen an das nationale Eisenbahnnetz angebundenen Bahnanschluss.

Die Gesamtbewegung der im Hafen von Montevideo verladenen und entladenen Güter, gemessen an ihrem Gewicht in Tonnen, belief sich auf 10.967.808 Tonnen im Zeitraum von Januar bis November 2019. Bemerkenswert ist hierbei vor allem der gewichtsmäßige Anstieg des Exports von Sojabohnen (96%), Gerstenmalz (3%) und gefrorenem Rindfleisch (1%). Im selben Zeitraum verzeichnen dagegen Reis (-4%), Milchkonzentrat (-12%) und Holz (-21%) einen deutlichen Rückgang.¹⁹³

¹⁸⁹ http://anp.com.uy/inicio/institucional/infraestructura/juan_lacaze

¹⁹⁰ https://www.hosteltur.com/lat/143500_enero-record-puerto-colonia-302000-pasajeros.html

¹⁹¹ Folleto Ferrocarril, Uruguay XXI: Por qué invertir en Uruguay

¹⁹² <http://www.inalog.org.uy/es/infraestructura-puertos-libres/>

¹⁹³ Newsletter Uruguay logístico, Visión integral del sector, enero 2020.

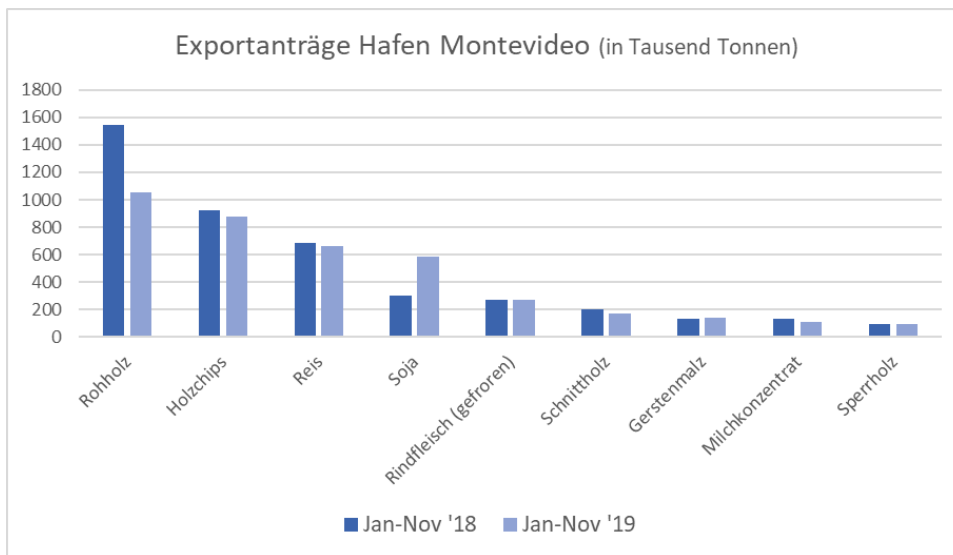


Abbildung 28: Exportanträge Hafen Montevideo (in 1000t)

Zudem ist der Hafen in Montevideo seit dem Hafengesetz Nr. 16.246 aus dem Jahre 1992 der erste Freihafen an der südamerikanischen Atlantikküste. Diese Regelung gilt heute auch für die Häfen in Nueva Palmira, Fray Bentos, Sauce, La Paloma und Colonia.¹⁹⁴

Im Hafen von Montevideo verkehren jährlich etwa 500.000 Passagiere (Fährverbindung zwischen Buenos Aires und Montevideo) und 120 Kreuzfahrtschiffe.

3.2.2.2 Flüssiggasterminal La Teja

Das Terminal umfasst drei Docks an der Nordseite der Bucht. Dort hat die staatliche Ölgesellschaft ANCAP die Raffinerie La Teja installiert. Das Terminal dient somit insbesondere Öltankern zum Entladen von Ölprodukten, die durch den La Teja-Kanal vom Vorhafen hier in den Hafen einlaufen. Die Docks haben eine Kapazität zum Entladen von 300 m³/Stunde bis 1.200 m³/Stunde.

3.2.2.3 Hafen Colonia

Im Hafen von Colonia wurden von Januar bis November 2019 insgesamt 4.753 Tonnen verladen, was einen Anstieg im Vergleich zum Vorjahr von 30 % ausmacht.¹⁹⁵ Dennoch fällt der größte Anteil am täglichen Verkehr dem hochfrequentierten Fährverkehr nach Buenos Aires zu. Colonia besitzt die wirtschaftliche Freizone „Zona Franca de Colonia“ und hat eine Bevölkerung von mehr als 115.000 Einwohnern. Die Stadt Colonia ist ein touristisches Ziel und ein Ein- und Ausstiegspunkt für den Tourismus von und nach Buenos Aires, Montevideo und Punta del Este.

1.3.5.4 Hafensystem von Nueva Palmira

Das System umfasst den von der Nationalen Hafenverwaltung (ANP) verwalteten Hafen, das Terminal und den privaten Hafen der CORPORACION NAVÍOS S.A., die sich unmittelbar stromabwärts befinden sowie die nördlich

¹⁹⁴ <http://www.cronicas.com.uy/columnas/puerto-libre-vs-zona-franca/>

¹⁹⁵ Newsletter Uruguay logístico, enero 2020.

davon gelegenen FRIGOFRUT-Anlagen, die beide im Rahmen der wirtschaftliche Freizone Nueva Palmira agieren. Der Entwicklungs-Masterplan der Nationalen Hafenverwaltung (2018 – 2035) sieht die Erweiterung und Verbreitung des Südpiers des offiziellen Hafens sowie den Bau eines neuen Piers und einer Manövrierpromenade zur Erhöhung der Betriebskapazität vor. Der Hafen von Nueva Palmira zeichnet sich durch den Transport von Getreide und Zellulose aus, von denen jährlich etwa 11 Millionen Tonnen bewegt werden.

Die Hafenanlage verfügt über Silos zur Lagerung von landwirtschaftlichen Massengütern mit einer Gesamtkapazität von 72.000 Tonnen, die vom Konsortium TERMINALES GRANELERAS URUGUAYAS S.A verwaltet werden. Ein Getreide-Lader und ein Förderband verbinden Liegeplätze im Norden mit den Silos.

Nueva Palmira liegt bei km 0 der Wasserstraße Paraná-Paraguay, die zusätzlich zu den Einrichtungen einer wirtschaftlichen Freizone und der Zugänglichkeit des Flusses vom Río de la Plata aus durch den Martín-García-Kanal ein Tor zum Herzen des südamerikanischen Kontinents darstellt. Die Entfernung zu Montevideo beträgt auf dem Landweg 270 km und zu Colonia 110 km. Ein weiterer Vorteil ist, dass eine Verbindung zu den Transportwegen existiert, die die Häfen an der Atlantik- und Pazifikküste Südamerikas miteinander verbinden. Kürzlich wurden Betriebsversuche mit anderen Beladungsmodalitäten, wie z.B. mit Containern, durchgeführt und deren Leistung bewertet. In den letzten Jahren hat sich das Hafensystem zu einem strategischen Punkt des Güterumschlags von Flussschiffen und Überseeschiffen entwickelt.

Im Vergleich zum Vorjahr stiegen die getätigten Verladungen am Hafen in Nueva Palmira im Zeitraum von Januar bis November 2019 um insgesamt 42 %. Hierbei ist insbesondere nennenswert, dass die Exporte allein ein Wachstum von 68 % verzeichneten. In diesem Zusammenhang sind vor allem die erheblichen Anstiege im Bereich Weizen (998 %), Raps (147 %) und Soja (133 %) zu erwähnen. Der Export von Zellulose, Zitrusfrüchten sowie Düngemittel dagegen sank im entsprechenden Zeitraum um 13 %, 20% sowie 45 %. Hinsichtlich der Hub Verladungen, haben Mais (4762 %), Petroleumkoks (297 %), Düngemittel (20 %), Eisenerz (31 %) sowie Sojabohnenmehl (5 %) das größte Wachstum verzeichnet. Ebenso auffällig ist der Rückgang von Reis (72 %) sowie Sojabohnen (2 %). Eine Übersicht über die Exporte ab Nueva Palmira findet sich in Abbildung 29.¹⁹⁶

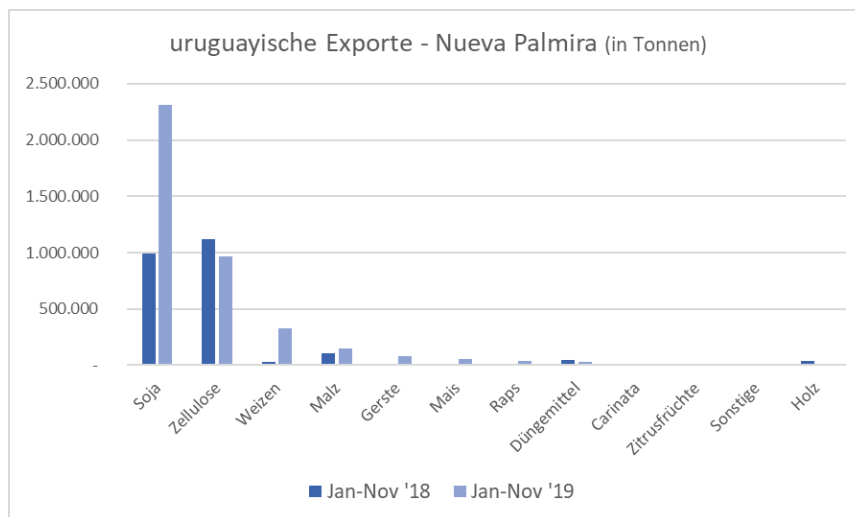


Abbildung 29: Uruguayische Exporte ab Nueva Palmira (in t)

1.3.5.5 Hafen von Fray Bentos

Der Hafen von Fray Bentos befindet sich in der gleichnamigen Stadt am südlichen Ufer des Río Uruguay, 317 km von Montevideo entfernt. Die Entfernung nach Nueva Palmira beträgt 92 km. (Km. 0 der Wasserstraße Paraná-Paraguay) und zwischen 385 und 560 Km nach Montevideo, je nachdem, ob die Kanäle Martín García oder Paraná

¹⁹⁶ Newsletter Uruguay logístico, enero 2020.

Mitre benutzt werden. Seine hervorragende geographische Lage wird durch die Straßenanbindung über die Route 2 im Süden des Landes noch verstärkt, die wiederum mit der Route 24 und diese mit der 20 und 25, den Hauptachsen der Holzindustrie, verbunden ist. Der Hafen liegt in der Nähe der internationalen Brücke Fray Bentos - Puerto Unzué, die die kürzeste Verbindung zwischen Montevideo und Buenos Aires bietet und die Verbindung des Frachtverkehrs zwischen Uruguay und der Agrar- und Industriezone der argentinischen Küste, im Westen mit Chile und im Osten mit Rio Grande do Sul in Brasilien erleichtert. Im Zeitraum von Januar bis einschließlich November 2019 hat der Hafen ein Gesamtvolumen von 292.417 Tonnen erreicht.¹⁹⁷

1.3.5.6 Hafen Puerto Sauce von Juan Lacaze

Der Hafen von Juan Lacaze liegt wenige Kilometer von Colonia entfernt am Río de la Plata. Er verfügt über ein ähnliches wirtschaftliches Hinterland wie der Hafen von Colonia. Dieser Hafen dient derzeit dem touristischen Fährverkehr. Darüber hinaus bietet der Hafen von Juan Lacaze auch Dienstleistungen für Massengutfrachter an und ist am Flusstransit von Treibstoffen beteiligt.¹⁹⁸

1.3.5.7 Hafen von La Paloma

An der südöstlichen Atlantikküste Uruguays gelegen bildet der Hafen von La Paloma vor allem einen Stützpunkt für die Fischerei der Provinz Rocha und der Umgebung. Etwa 240km von Montevideo entfernt ist der Hafen in dem gleichnamigen Kurort einer der größten an der Ostküste des Landes. Die aktuelle Infrastruktur erlaubt das Anlegen vor allem kleinerer privater Fischerboote und einiger größerer Frachter. Durch eine neu gebaute Anlage wird zudem der direkte Verkauf der gefangenen Fische am Hafen ermöglicht.

1.3.6 Infrastruktur

Gemeinsam mit den Lagerkapazitäten macht der Transportsektor mit rund 65 Mrd. UYU 3,6 % des jährlichen BIPs in Uruguay aus.¹⁹⁹ Entscheidende Faktoren für die Infrastruktur Uruguays sind die optimalen Transportmöglichkeiten sowie das exzellent ausgebaute Verkehrsnetz der Region. Die Infrastruktur hat einen bereichsübergreifenden Einfluss auf verschiedene Wirtschaftssektoren, da sie neben der Produktdiversifikation auch den Eingliederungsprozess in internationale Märkte fördert.²⁰⁰

Abgesehen von den stark ausgeprägten Handelsbeziehungen zwischen Uruguay, Brasilien und Argentinien tragen auch die Konzentration des Großteils der Bevölkerung in der Hauptstadt Montevideo sowie der geringe Ausbau des Schienennetzes dazu bei, dass der Handelsfluss in Uruguay bislang primär über das Straßennetz erfolgt. Dank der optimalen infrastrukturellen Bedingungen ist Montevideo mit den wichtigsten Städten der Region verbunden. Die drei Brücken in Salto, Paysandú und Fray Bentos ermöglichen eine ausgezeichnete Anbindung an das argentinische Verkehrsnetz. Brasilien hingegen ist über die Städte Bella Unión, Artigas, Rivera, Aceguá, Río Branco und Chuy zu erreichen.²⁰¹ Hierbei ist anzumerken, dass der Warentransport mittels Lastkraftwagen von Januar bis November 2019 an den Grenzübergängen nach Argentinien (einschließlich der Fähren in Colonia) im Vergleich zum Vorjahr um 11 %, gemessen in Tonnen, gesunken ist. An den Grenzübergängen nach Brasilien wurde dagegen ein Anstieg von 10 %, gemessen in Tonnen, im Vergleich zum Vorjahr erreicht.²⁰²

¹⁹⁷ Newsletter Uruguay Logístico, enero 2020.

¹⁹⁸ http://www.inefop.org.uy/docs/Sector_portuario.pdf

¹⁹⁹ https://observatorio.mtop.gub.uy/socio_economicos.php

²⁰⁰ Informe del sector logístico en Uruguay, INALOG, Uruguay logístico, Uruguay XXI, octubre 2017.

²⁰¹ Ibid.

²⁰² Newsletter Uruguay logístico, enero 2020.

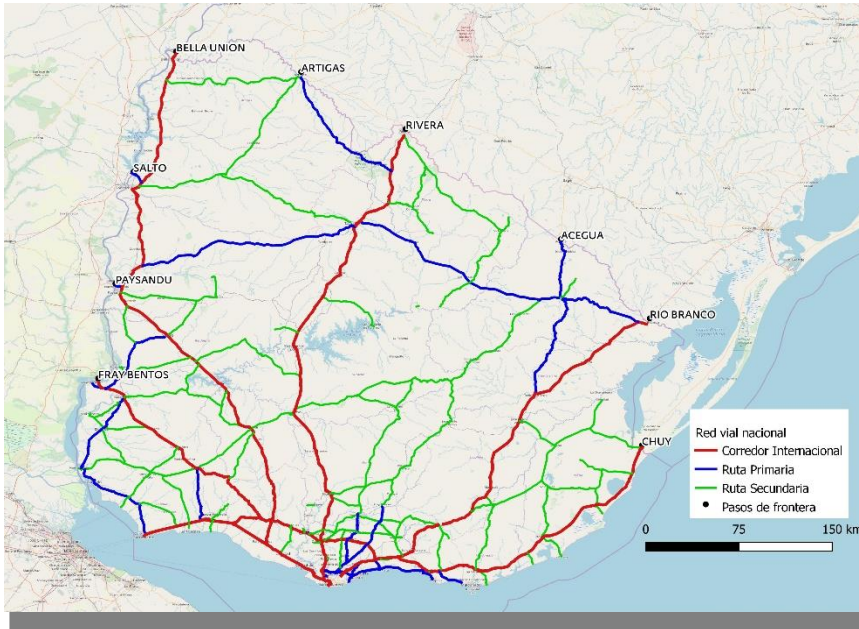


Abbildung 30: Hauptverkehrsruuten Uruguays

Darüber hinaus verfügt Uruguay sowohl innerhalb des Landes als auch grenzübergreifend mit einem Umfang von 8.776 km über das dichteste Verkehrsnetz auf dem lateinamerikanischen Kontinent. Eine Übersicht über die Hauptverkehrsruuten des Landes findet sich in Abbildung 30.²⁰³ Laut dem Global Competitiveness Report 2016 schneidet Uruguay in Bezug auf die Qualität seiner Straßen mit Platz drei in Südamerika ab. Dies ist unter anderem darauf zurückzuführen, dass jährlich etwa 500 Millionen Dollar in das Straßennetz investiert werden.²⁰⁴

Aber auch die uruguayische Hafeninfrastruktur belegt dem World Economic Forum zufolge den zweiten Platz in Südamerika.²⁰⁵ Hinsichtlich des Flugverkehrs in Carrasco wurde dagegen für den Zeitraum von Januar bis Dezember 2019 ein Rückgang von 5 % im Vergleich zum Vorjahr gemessen.²⁰⁶

Außerdem ist Uruguay als Ausgangsroute für einige regionale Waren, insbesondere für Exporte aus Paraguay und Bolivien, bekannt. In dem Zeitraum von 2008 bis 2015 standen ungefähr 50 % der Containerbewegungen des Hafens in Montevideo in Zusammenhang mit HUB-Aktivitäten. Dazu gehören alle Handelsaktivitäten, die mit dem Schiff in Uruguay ankommen und die Region anschließend über Landstrecken verlassen. Die restlichen Transaktionen dagegen ließen sich in Verbindung mit Export- und Importhandelsaktivitäten bringen.²⁰⁷

²⁰³ <http://www.inalog.org.uy/es/carreteras-y-vias-ferreas/>

²⁰⁴ <http://www.mtop.gub.uy/documents/20182/21237/Bolet%C3%ADn+informativo+-+Febrero+2020/a741ebc6-7622-4974-93ba-7065104ff424?version=1.1>

²⁰⁵ The Global Competitiveness Report, World Economic Forum, 2016-2017.

²⁰⁶ Newsletter Uruguay logístico, enero 2020.

²⁰⁷ Informe del sector logístico en Uruguay, INALOG, Uruguay logístico, Uruguay XXI, octubre 2017.

3.2.3 Lagerhaltung

Lagerkapazitäten

Der uruguayische Logistikverband INALOG hat an einem Projekt zur geographischen Erfassung von Logistiklagern gearbeitet, die mit dem Logistikzentrum verbunden sind. Die Lager sind zwar bereits in kartographischen Plänen verordnet, ihre Kapazität wird derzeit jedoch noch nicht angegeben.²⁰⁸

In der Studie "Estimación de Demanda de los Puertos de Uruguay" wurden für durchschnittliche und optimistische Trends Containerverkehrsprognosen und der erforderliche Lagerplatz für Container in öffentlichen Bereichen des Hafens von Montevideo berechnet. Es wurden zwei Berechnungen angestellt, wobei die eine davon ausgeht, dass die Verteilung des Containerverkehrs zwischen dem öffentlichen Dock und dem spezialisierten Containerterminal 50 % des Gesamtverkehrs des Hafens von Montevideo ausmachen wird. Die andere geht davon aus, dass die öffentlichen Docks 60 % des erwarteten Containerverkehrs abwickeln müssen. Darüber hinaus wurde berücksichtigt, dass nur volle Container in öffentlichen Bereichen gelagert werden (75 % der Gesamtzahl) und dass leere Container in Bereichen außerhalb des Hafengeländes gelagert werden, so wie es derzeit üblich ist. Weiterhin wird davon ausgegangen, dass sich 50 % der Ladung auf Umschlagsladung bezieht.

Die folgende Tabelle enthält die Ergebnisse der erforderlichen Flächen (in Hektar) gemäß den Szenarien, betrachteten Zeiträumen und der Art der eingesetzten Lagereinrichtungen unter Berücksichtigung von 5 Tagen durchschnittlicher Verweildauer der Container im Hafengebiet. Für die Lagerausrüstung wurden folgende statische Kapazitäten der Ausrüstung berücksichtigt: 415 TEU/ha für den Reachstacker (Greifstapler) und 670 TEU/ha für den RTG (gummibereifter Portalkran). Zusätzlich wird eine Berechnung mit der durchschnittlichen statischen Kapazität beider Geräte durchgeführt, da beide Geräte bei der Lagerung von öffentlichen Bereichen eingesetzt werden.

	Verkehrsprognose insgesamt		Vorhersage mit 50 % der Gesamtladung		Vorhersage mit 60 % der Gesamtladung	
Jahr						
2016 (reale Zahlen)	888.119					
2020	1.105.559	1.203.305	552.779	601.652	663.335	721.983
2025	1.309.691	1.443.078	654.846	721.539	785.815	885.847
2030	1.529.576	1.752.916	764.788	876.458	917.746	1.051.749
2035	1.613.738	1.870.273	806.869	935.136	968.243	1.122.164

Tabelle 12: Containerprognosen Uruguay

Kalkulation der benötigten Lagerkapazitäten

Tabelle 11 stellt die Kalkulation der benötigten Lagerkapazitäten für die Container am Hafen in Montevideo für den Zeitraum von 2020 bis 2035 dar. Hierbei wird einerseits zwischen den Szenarien, dass 50 % oder 60 % der Ware am Hafen in Montevideo gelagert werden, unterschieden. Andererseits werden die Lagerkapazitäten sowohl im Rahmen einer normalen als auch im Rahmen einer optimistischen Prognose betrachtet. Hierfür werden die

²⁰⁸ Experteninterview 2 am 08.04.20 mit Emilio Rivero

Lagerkapazitäten in Volumen sowie der Platzbedarf in Hektar für die kommenden 15 Jahre kalkuliert. Die Analyse des Platzbedarfs hängt von den unterschiedlichen Maschinen, die bei der Verladung verwendet werden, ab. Dabei werden sowohl Werte für die Verladung der Ware mit dem Greifstapler (RS) als auch mit dem RTG-Kran ermittelt.

Durchschnittliche Verweildauer des Containers im Hafen	Jahreszahl	Lagerkapazitäten in Volumen (TEU/Jahr) bei einer Lagerung von 50% am Hafen in Montevideo	Platzbedarf in Hektar (ha)			Lagerkapazitäten in Volumen (TEU/Jahr) bei einer Lagerung von 60% am Hafen in Montevideo	Platzbedarf Hektar (ha)		
Szenario			Reachstacker	RTG	RS+RTG		Reachstacker	RTG	RS+RTG
			Statische Kapazität (TEU/ha)				Statische Kapazität (TEU/ha)		
			415	670	540		415	670	540
Durchschnittliche Prognose	2020	311.718	10,3	6,4	7,9	374.061	12,3	7,6	9,5
	2025	369.274	12,2	7,6	9,4	443.129	14,6	9,1	11,2
	2030	431.271	14,2	8,8	10,9	517.526	17,1	10,6	13,1
	2035	455.001	15,0	9,3	11,5	546.001	18,0	11,2	13,9
Optimistische Prognose	2020	339.278	11,2	6,9	8,6	407.133	13,4	8,3	10,3
	2025	406.883	13,4	8,3	10,3	488.260	16,1	10,0	12,4
	2030	494.243	16,3	10,1	12,5	593.092	19,6	12,1	15,0
	2035	527.333	17,4	10,8	13,4	632.799	20,9	12,9	16,1

Tabelle 13: Kalkulation der Lagerkapazitäten Uruguays

4. Marktausblick und Chancen für deutsche Unternehmen

4.1 Argentinien

Unter der vorhergehenden Regierung unter Mauricio Macri wurde ein ambitionierter Verkehrsinfrastrukturplan aufgestellt. Das Gesamtbudget liegt dabei bei etwa 33 Mrd. USD. Die dazu notwendigen privaten Investitionen wurden auf 5,55 Mrd. USD geschätzt. Die größten Investitionen werden dabei in das Straßen- und Schienennetz getätigt. 13 Mrd. USD sollen allein in das Eisenbahnnetz investiert werden. Argentinien's Häfen erfordern Investitionen in Höhe von 625 Mio. USD, von denen 200 Mio. USD aus dem privaten Sektor stammen. Die dafür ausgewählten Terminals sind Buenos Aires, Itá Ibaté, Puerto Madryn, Ushuaia, Comodoro Rivadavia und Concepción del Uruguay.

Zudem haben in den letzten Jahren auch Kreuzfahrtunternehmen Argentinien zunehmend neu für sich entdeckt. Grund dafür sind günstige Flugverbindungen, eine relativ geringe Bürokratie sowie niedrigere Hafenkosten im Vergleich zu anderen Regionen. In diesem Zusammenhang kündigten das Verkehrsministerium, der Gouverneur von Feuerland und die Hafenbehörden an, zukünftig eine Million Passagiere pro Jahr befördern zu wollen und damit die Zahl der Passagiere, die derzeit an den Kreuzfahrtterminals in Buenos Aires, Ushuaia und Puerto Madryn ankommen, mehr als zu verdoppeln. Die weitere Entwicklung des Tourismussektors nach der Coronapandemie ist jedoch noch ungewiss. Der Hafen von Buenos Aires ist sowohl in Bezug auf die Frequenzen der einzelnen Schiffe als auch in Bezug auf die Anzahl der Passagiere führend auf dem Markt. Bis 2030 ist daher eine umfassende Modernisierung geplant mit einem neuen Terminal ausschließlich für Kreuzfahrtschiffe sowie einem neuen internen und externen Terminal. Auch in Mar del Plata sollen mehr als 1,8 Mio. USD in Baggerarbeiten und Instandhaltung investiert werden, um es wieder als Kreuzfahrtterminal in Betrieb zu nehmen. Die Arbeiten im Hafen in Puerto Madryn an den Docks Piedra Buena und Storni mit einer Investition von 8,4 Mio. USD sollen ebenfalls dem Kreuzfahrtschiffverkehr zugutekommen, der in Zukunft dort stattfinden soll. In Ushuaia wird der Pier erweitert, um 7.050 m² neue Fläche zu schaffen und die Kapazität und Vielseitigkeit des Hafens mit einer Investition von 4,6 Mio. USD zu erhöhen. Dazu werden Baggerarbeiten für 1,5 Mio. USD in Auftrag geben, um die großen Touristenkreuzfahrten aufnehmen zu können, die in der Sommersaison dort anlegen sollen.

Argentinien will sich auch als Logistikstandort etablieren. Die Unternehmen Nutriol Bolivia und die Gruppe Bolzán in der Nähe von Paraná stellten ein Projekt zur Errichtung eines Hafens im südlichen Teil der Stadt Diamante in der Provinz Entre Ríos vor, um Biodiesel über die Wasserstraße Paraná-Paraguay zu exportieren, was in den nächsten 10-12 Jahren eine Investition von 600 Mio. USD erfordern wird. Auch an vielen anderen Orten werden die Wasserstraßen ausgebaut. Der Flusstransport von Containerladungen nimmt mit der Modernisierung wichtiger argentinischer Häfen zu.²⁰⁹

Der Transport- und Kommunikationssektor macht 7,6% des Bruttoinlandsprodukts gemessen zu Preisen von 2004 aus. Der Transportbereich ist dabei der am stärksten gewichtete und unterteilt sich in Land-, Wasser- und Lufttransport und die damit verbundenen Dienstleistungen, wie z.B. Lagerhaltung.²¹⁰ Der Containerfrachtverkehr in Buenos Aires (Puerto Nuevo und Dock Sud) nahm in 2018 im Jahresvergleich um 22,3% zu und übertraf den durchschnittlichen regionalen Anstieg von 7,7%, berichtete die Wirtschaftskommission für Lateinamerika und die Karibik (ECLAC).²¹¹

²⁰⁹ Tendencias Economicas y Financieras (2019): Anuario de la Economía Argentina 2018. April 2019

²¹⁰ Ibid.

²¹¹ <https://www.baenegocios.com/negocios/Crece-el-movimiento-de-contenedores-en-los-puertos-de-Buenos-Aires-20190403-0038.html>

Zusätzlich zur Instandhaltung der Hauptwasserstraßen besteht die Notwendigkeit von Baggerarbeiten in den Zugangskanälen zu einigen Häfen des Systems, die sich an Nebenkanälen befinden. Die meisten Häfen, die Baggerarbeiten zur Erhaltung der Tiefen benötigen, sehen diese Art von Arbeiten als ein wichtiges wirtschaftliches Hindernis an.²¹² Tatsache ist, dass mit der Überführung der Häfen in die Zuständigkeit der Provinzen der Wettbewerb zunahm, während die Vorteile einer Verwaltung derselben durch den Staat, der historisch die Zugänge ausbaggerte, nicht mehr zum Tragen kamen.²¹³ Baggerarbeiten erfordern die Mobilisierung großer schwimmender Ausrüstungen, die einen wichtigen Fixkostenposten im Budget zur Instandhaltung darstellen. Wenn also die zu baggernden Mengen nicht sehr umfangreich sind, kann der umzulegende Preis der Baggerarbeiten beträchtliche Größenordnungen erreichen. Ohne nationale oder provinzielle Beiträge für das Ausbaggern der Zufahrtskanäle wird die Deckung der Baggerkosten durch die Hafenbehörden schwierig, denn sie geraten an einen Scheideweg: Wenn sie versuchen, die Kosten über die Gebühren für Ladungen oder Schiffe zu decken, wird der Hafen teurer; wenn sie die Verantwortung für das Ausbaggern an ihre Konzessionäre delegieren, werden sie zu Gefangenen einer Situation, in der der Konzessionär eine größere Kontrolle über den Hafen erlangt.

Darüber hinaus stehen sie vor einem finanziellen Dilemma, vor allem in den Häfen, in denen keine regelmäßigen Baggerarbeiten durchgeführt werden: Um Schiffe anzuziehen, muss zunächst ein Kanal mit ausreichender Tiefe vorhanden sein, was bedeutet, dass die Arbeiten als riskante Investition durchgeführt werden müssen, die sich ein Hafen ohne Ressourcen nicht leisten kann. Infolgedessen waren viele Häfen einer Verschlechterung ihrer Zugänge und einem kontinuierlichen Verlust der Wettbewerbsfähigkeit ausgesetzt, während sie auf staatliche Mittel warteten. Diese Tatsache wird noch verschärft, wenn man bedenkt, dass der Wettbewerb in diesem Sektor Asymmetrien aufweist:

- Die meisten Häfen mit Zufahrtskanälen, in denen Baggerarbeiten erforderlich sind, erfordern auch den Einsatz von Schleppern, was sehr hohe Kosten verursacht, die auch auf die Ladungen übertragen werden.
- Häfen, die an den Hauptwasserstraßen liegen, haben deshalb einen klaren Wettbewerbsvorteil, da keine Kosten für die Instandhaltung der Zugangskanäle und den Einsatz von Schleppern entstehen.
- Konzessionierte Terminals in öffentlichen Häfen müssen Gebühren und Abgaben zahlen, die private Terminals direkt an der Hauptwasserstrasse, nicht leisten müssen.^{214, 215}

Die AGPSE ist eine Einrichtung der öffentlichen Hand, die dem Verkehrsministerium untergeordnet ist und für die Aufrechterhaltung des Tiefgangs und der Breite der Zugangskanäle sowie des Hafengebiets (Zugangskanal, Manöverbereich und Docks) verantwortlich ist. Zusätzlich sorgt sie dafür, sichere Navigationsbedingungen zu garantieren. Aufgrund der natürlichen Tiefe und des kontinuierlichen Prozesses der Sedimentation im Río de la Plata ist ein regelmäßiges Ausbaggern der Einsatzgebiete erforderlich. Deshalb werden öffentliche Ausschreibungen zur Vergabe dieser Arbeiten an spezialisierte Baggerfirmen durchgeführt.²¹⁶

Verschiedene internationale Unternehmen haben sich auf diesem Gebiet bereits in Argentinien etabliert. Jan De Nul ist ein Familienunternehmen belgischer Herkunft, das in mehr als 150 Ländern vertreten ist. Es gehört zu den weltweit führenden Unternehmen im Bereich der maritimen Infrastrukturarbeiten, Baggerarbeiten, Tiefbau und Umwelt. Es hat weltweit mehr als 7.000 Beschäftigte und ist seit 25 Jahren auch in Argentinien tätig. Hier beschäftigt das Unternehmen 500 Fachleute. Gegenwärtig führt es Baggerarbeiten im Wasserweg Paraná-Paraguay, im Fluss Uruguay sowie in mehreren Häfen des Landes wie Bahía Blanca und Quequén durch.²¹⁷ Das nordamerikanische multinationale Unternehmen Cargill wird fünf Jahre lang für das Ausbaggern und die Instandhaltung des Hafens von Diamante (Entre Ríos) verantwortlich sein.²¹⁸ Die EAPSF - Verwaltungseinheit des Hafens von Santa Fe bietet selbst oder über Dritte Baggerdienste an.²¹⁹ Dennoch bieten sich hier noch weitere Geschäftsmöglichkeiten.

²¹² <http://revistavial.com/los-costos-portuarios-para-despachar-soja-en-argentina/>

²¹³ <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/0-4999/492/norma.htm>

²¹⁴ biblioteca.camarco.org.ar/libro/plan-de-infraestructura-portuaria-periodo-2016-2026/

²¹⁵ Experteninterviews 1 und 2

²¹⁶ <https://www.argentina.gob.ar/transporte/puerto-ba/el-puerto/dragado-y-balizamiento>

²¹⁷ <https://www.ambito.com/economia/jan-nul-dragado-ayudo-exportaciones-la-agroindustria-n5089393>

²¹⁸ <http://informe3.com/cargill-operara-el-puerto-entrerriano-de-diamante/>

²¹⁹ <http://www.puertosfe.com/servicios/>

Zusammengefasst bieten sich in Argentinien für deutsche Unternehmen insbesondere in den folgenden Feldern Chancen:

- Automatisierungssysteme und IT-Lösungen im Bereich Lagerhaltung,
- Technologien zur Steigerung der Energieeffizienz und zum Umweltschutz,
- Ausbaggerungen und Entsorgen von Baggergut,
- Kräne,
- Fördertechnik,
- Kühltechnik,
- Lagersysteme,
- Verbindung von Bahn und Hafen.

4.2 Uruguay

Der Logistiksektor in Uruguay macht zwischen 4 % und 5 % des BIP des Landes aus. Dies, zusammen mit seiner Bedeutung für die Entwicklung des internationalen Handels und als Unterstützung der industriellen Tätigkeit, kennzeichnet den strategischen Charakter und das Potential dieses Sektors für die Wirtschaft.²²⁰ Daher möchte Uruguay seine Rolle als regionaler Logistikhub weiter ausbauen und ist somit besonders interessiert am Ausbau der Logistikinfrastruktur. Ein weiterer Ausbau der Eisenbahnverbindungen im Landesinneren würde der Positionierung Uruguays als regionale Logistikkreuzung zusätzlichen Auftrieb verleihen. Da der Hafensektor im Vergleich zu Argentinien kleiner und im regionalen Vergleich deutlich moderner ist, bieten sich deutschen Unternehmen in Uruguay insbesondere im Logistiksektor Potenziale.

Insbesondere im Bereich der regionalen Distributionszentren möchte sich Uruguay etablieren und somit als Hub für Lieferströme in Südamerika agieren. In der Standortwahl für diese Zentren profitiert Uruguay insbesondere durch die derzeitigen Bestimmungen zu den Freihandelszonen, die den Aufbau von Distributionszentren in Uruguay besonders attraktiv machen. Dazu werden jedoch noch neue Technologien benötigt, die die Verbesserung und Weiterentwicklung von Lager- und Transportsystemen ermöglichen. Gleichzeitig ist es auch notwendig, dass bestehende Prozesse neu evaluiert und optimiert werden.

Aber auch im Hafensektor sind in Uruguay umfassende Investitionen geplant, um sich als Logistikhub weiter zu etablieren. So soll insbesondere der Hafen in Montevideo in den nächsten Jahren weiter expandieren und Modernisierungen unterzogen werden. So soll zum Beispiel eine neue Autobahnzufahrt die Stadt Montevideo mit dem Hafen verbinden und dabei durch die Trennung von Frachtverkehr und regulärem Stadtverkehr neue Effizienz schaffen. Im Hafen selbst sollen neue Terminals zu effizienterer Verladung unterschiedlicher Güter führen. So wird derzeit an einem neuen Terminal für beste Bulkgrüter gebaut, das spezialisierte Lagermöglichkeiten für Bulkgrüter (Silos) sowie Förderbänder und spezialisierte Kräne umfassen soll. Dadurch soll die Höchstkapazität der durch den Hafen Montevideo abgewickelten Bulkgrüter zukünftig deutlich erhöht werden. Auch im Bereich Smartports werden Chancen für die Zukunft prognostiziert. Die Grundlage dafür bietet der beste Breitbandanschluss der Region und ein innovativer IT-Sektor.²²¹ Im Technologiesektor sind die Rahmenbedingungen für Investoren besonders günstig. Hierzu tragen vor allem die speziellen Zollregelungen für Einfuhren von Robotern und Computern, aber auch die Förderprogramme seitens staatlicher und privater Organisationen, bei.

²²⁰ <http://www.inalog.org.uy/wp-content/uploads/2016/12/SECTOR-LOGISTICO.-OPORTUNIDADES-DE-INVERSION-EN-URUGUAY-%E2%80%93-OCTUBRE-2016.pdf>

²²¹ Experteninterview 4 am 08.04.2020 mit Emilio Rivero, Inalog

Zusätzlich soll zukünftig in Punta de Sayago, etwa 10km vom Kanalzugang zum Hafen von Montevideo, ein neuer Logistikstandort zur Entlastung des Hafens von Montevideo entstehen. Geplant ist hier insbesondere die Ansiedlung von Logistikunternehmen und Distributionszentren.²²²

Zusammengefasst bieten sich in Uruguay für deutsche Unternehmen insbesondere in den folgenden Feldern Chancen:

- Intelligente Häfen
- Papierlose Häfen
- Messgeräte
- Nischenprodukte
- Automatisierung der Beladungsprozesse,
- technologische Ausstattung für Be- und Entladung von Gütern,
- technische Ausstattung für die Güterabwicklung,
- Technologielösungen für die Lagerhaltung,
- Ausbau und Verbesserung der Verbindung von Bahn und Hafen.

Aufgrund seiner kleinen Marktgröße ist Uruguay zudem gut für die testweise Einführung von technologischen Lösungen geeignet, die in größeren Volkswirtschaften zu großen Umbrüchen führen würden.

²²² <https://www.uruguayxxi.gub.uy/uploads/informacion/5f445588efd7ad429d8d1402349472a4f0d158dd.pdf>

5. Geschäftspraxis in Argentinien und Uruguay

5.1 Markteintrittsstrategien in Argentinien und Uruguay

Persönliche Beziehungen sind für den Aufbau von Geschäftskontakten in Argentinien und Uruguay essenziell. Ziel der Geschäftsanbahnungsreise ist es daher, einen ersten Kontakt zwischen Vertretern deutscher und argentinischer / uruguayischer Unternehmen und Organisationen herzustellen. Aufbauend auf diesem Erstkontakt können dann die Geschäftsbeziehungen weiterentwickelt werden. Darüber hinaus empfiehlt es sich, das eigene Unternehmen auf lokalen Messen zu präsentieren, um persönliche Kontakte zu knüpfen und so weitere Kundenkreise zu erschließen. Auch ein bereits bestehender Standort oder Vertreter in einem anderen süd- bzw. mittelamerikanischen Land kann die Erschließung des Marktes zusätzlich vereinfachen.

Neben dem persönlichen Kontakt zu Partnern vor Ort spielt insbesondere die zeitnahe Reaktion auf Kundenwünsche eine wichtige Rolle. Es sollte also auf eine gute Verfügbarkeit von Ersatzteilen und auf Beratung und Service im After-Sales Bereich Wert gelegt werden. Um diese umfangreiche Kundenbetreuung zu gewährleisten, sollte auf einen lokalen Partner oder einen eigenen Unternehmensvertreter vor Ort nicht verzichtet werden.

Insbesondere wenn ein deutsches Unternehmen plant, sich an Ausschreibungen der Regierung zu beteiligen, ist es ratsam mit einem Agenten bzw. Partner vor Ort zusammenzuarbeiten, da dieser die Rechtslage vor Ort besser kennt und bei Behördengängen, die in Lateinamerika sehr zeitraubend sein können, unterstützen kann. Darüber hinaus ist die Deutsch-Argentinische Industrie- und Handelskammer mit Standort in Buenos Aires bzw. die Deutsch-Uruguayische Industrie- und Handelskammer in Montevideo eine nützliche Anlaufstelle bei der Markterschließung. Umfangreiche Informationen rund um das Land und entsprechende Zielmärkte bietet auch GERMANY TRADE & INVEST (GTAI). Sie ist die Gesellschaft der Bundesrepublik Deutschland für Außenwirtschaft und Standortmarketing. Im Bereich der Außenwirtschaft informiert sie Unternehmen durch Marktberichte und –analysen, für welche den Firmen sonst die Ressourcen fehlen würden.

Auf die Einschaltung eines Handelsvertreters oder Agenten vor Ort sollte nur verzichtet werden, wenn es sich um leicht überblickbare Branchen und Geschäfte handelt, die keine langwierige Vorbereitung oder Nachbetreuung erfordern. Generell kann es sich jedoch lohnen, statt eines Handelsvertreters einen Vertriebspartner einzuschalten, der die Ware des Unternehmens auf eigene Rechnung vertreibt. Das Unternehmen umgeht somit die Risiken, die sich aus dem Eintritt in einen neuen und unbekannten Markt ergeben. Der Aufbau einer eigenen Vertriebsorganisation empfiehlt sich daher eher für Unternehmen, die schon länger auf dem Markt aktiv sind und ihn gut kennen.

Ausschreibungen der Branche in Uruguay finden sich auf den Seiten der ANP (http://anp.com.uy/inicio/interes_publico/licitaciones/). Allgemeine staatliche Ausschreibungen finden sich zudem auf den Seiten der ACCE (Agencia de Compras y Contrataciones del Estado): <https://www.comprasestatales.gub.uy/>.

In Argentinien erfolgen staatliche Ausschreibungen über die Plattform COMPR.AR (<https://comprar.gob.ar/Default.aspx>).

5.2 Rahmenbedingungen Argentinien

5.2.1 Rechtliche Rahmenbedingungen

Gesellschaftsrecht:

Generell unterliegen alle Unternehmen und Gesellschaften, die in Argentinien ihren Sitz haben bzw. in Argentinien tätig sind, dem Bundesgesetz über die Handelsgesellschaften (Ley de Sociedades Comerciales (LSC) N° 19.550). Es ist dabei jedoch möglich, dass die einzelnen Provinzen durch Verwaltungsvorschriften oder Einzelentscheidungen einige Aspekte im Bereich der Verwaltung modifizieren. Insbesondere ist dies der Fall in der Stadt Buenos Aires.²²³

Investitionsrecht:

Unter Art. 20 der argentinischen Verfassung werden Ausländern innerhalb Argentinien unter gewissen Voraussetzungen die gleichen Rechte wie argentinischen Staatsbürgern zugesichert. In Bezug auf eine wirtschaftliche Betätigung wird diese Gleichbehandlung durch das Gesetz 21.382 über die Gleichbehandlung zwischen in- und ausländischen Investoren festgeschrieben.

Zusätzlicher Schutz besteht durch das Investitionsschutzabkommen zwischen Deutschland und Argentinien vom 08.11.1993, welches insbesondere einen weitreichenden Enteignungsschutz und eine Verbesserung der Freiheit der Gewinn- und Kapitalrückführung garantiert. Zudem sind darin auch Mechanismen zur Konfliktregelung festgelegt. Insgesamt werden ausländische Gerichtsurteile ausschließlich nach nationalen Regeln anerkannt und vollstreckt. Argentinien hat 1988 das New Yorker Übereinkommen über die Anerkennung und Vollstreckung von Schiedssprüchen unterzeichnet. Zudem haben sowohl Deutschland als auch Argentinien das Haager Übereinkommen zur Befreiung ausländischer öffentlicher Urkunden von der Legalisation unterzeichnet. Durch Erstellung einer Apostille kann der aufwendige Prozess der Legalisation von Urkunden erleichtert werden.²²⁴

5.2.2 Steuerliche Rahmenbedingungen

In Argentinien werden Steuern auf Bundesebene, Provinzebene und von den Kommunen erhoben. Ein Doppelbesteuerungsabkommen zwischen Deutschland und Argentinien besteht seit 1978 und wirkt zum Teil als Schutz vor hohen argentinischen Quellensteuern.²²⁵

Einkommens- / Körperschaftssteuer:

In Argentinien wird die Einkommens- bzw. Körperschaftsteuer auf das gesamte Einkommen, inklusive Kapitalgewinne erhoben. Der Steuersatz für Gesellschaften beträgt in den Steuerjahren 2018, 2019 und 2020 30 %, wird jedoch ab 2021 auf 25 % gesenkt. Für natürliche Personen besteht abhängig vom individuellen Einkommen ein progressiver Steuersatz zwischen 5 % und 30 %.

Für in Argentinien ansässige natürliche und juristische Personen unterliegt die Steuer ihrem Welteinkommen. Dabei können jedoch bereits im Ausland auf die ausländischen Einkünfte gezahlte vergleichbare Steuern auf die inländische Steuerschuld angerechnet werden. Dies ist jedoch nur bis zu dem Betrag möglich, durch den die argentinische Steuer durch Einbeziehung des im Ausland bereits versteuerten Einkommens erhöht wurde. Im Ausland ansässige natürliche und juristische Personen unterliegen der Steuerpflicht nur hinsichtlich ihres in Argentinien erwirtschafteten Einkommens.

Insgesamt sollte beachtet werden, dass Vorauszahlungen für Steuern basierend auf den Zahlen des vorherigen Geschäftsjahres zu leisten sind.²²⁶

Umsatzsteuer:

²²³ <https://www.pfalz.ihk24.de/international/kompetenzzentrum-lateinamerika-channel/argentinien/wirtschaftsrecht-argentinien-1282966>

²²⁴ Ibid.

²²⁵ Ibid.

²²⁶ Ibid.

Der argentinische Umsatzsteuersatz liegt bei 21 %. Ein ermäßigter Steuersatz von 10,5 % gilt u.a. für etliche Lebensmittel, spezifizierte Finanzgeschäfte und weitere Dienstleistungen. Zusätzlich wurde ein erhöhter Steuersatz von 27 % festgelegt, der auf Strom, Wasser und Gas erhoben wird, falls diese nicht zur Versorgung von Wohnraum dienen.²²⁷

5.2.3 Businesskultur und Etiquette

Begrüßung:

Bei der Begrüßung gibt man sich ein Küsschen auf die Wange. Auch unter Männern und in einem formellen Kontext ist das nicht unüblich.

Kommunikation:

Über lokalpolitische Themen mit Vorsicht sprechen. Interesse zeigen ist in Ordnung, aber das (wirtschafts-)politische Klima in der Gesellschaft war in den letzten Monaten stark aufgeheizt und ist komplex.

Allgemein ist der Umgang auch im beruflichen Bereich etwas informeller, als in Deutschland. Es wird beispielsweise schnell geduzt und man nennt sich beim Vornamen.

In einem Meeting geht es meist nicht direkt ans „Eingemachte“, sondern man hält etwas mehr Small Talk/Konversation als es in Deutschland oft üblich ist.

Um nach Verhandlungen ein Geschäft schlussendlich abzuschließen, ist es oft notwendig, mehr als üblich Follow-up zu machen und am argentinischen Partner „dran zu bleiben“.

Pünktlichkeit:

Pünktlichkeit hat vor allem im privaten Umfeld zwar keinen so hohen Stellenwert wie in Deutschland. Im geschäftlichen Kontext sind die Argentinier jedoch grundsätzlich pünktlich und erwarten dies auch von ihrem Geschäftspartner. Gerade wenn deutsche Gäste angekündigt sind, kann man sich darauf verlassen, dass der argentinische Gesprächspartner pünktlich erscheint. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens oder unvermittelt auftretenden Straßensperrungen im gesamten Ballungszentrum Buenos Aires kann es vereinzelt jedoch zu Verzögerungen kommen.

Kleidung:

Das äußere Erscheinungsbild ist überaus wichtig. Auf Kleidung wird größter Wert gelegt - ob privat oder im Businesskontext.

²²⁷ Ibid.

5.2.4 Allgemeine Reiseinformationen

Nachfolgend werden die wichtigsten Reiseinformation für Argentinien kurz zusammengefasst. Dennoch wird kurz vor Reiseantritt empfohlen, sich die aktuellen Reiseinformationen des Auswärtigen Amtes anzuschauen.

Einreisebestimmungen:

Deutsche Staatsangehörige benötigen für die Einreise bei einem Aufenthalt von bis zu 90 Tagen als Tourist kein Visum. Ein Reisepass, der über den geplanten Reisezeitraum hinaus gültig sein sollte, ist erforderlich. Sollten ein längerer Aufenthalt oder eine Erwerbstätigkeit in Argentinien geplant sein, sollte man sich vor Antritt der Reise beim argentinischen Konsulat bezüglich der Visabestimmungen informieren.²²⁸

Einfuhrbestimmungen:

Für die Einfuhr von Landes- und Fremdwährungen gibt es generell keine Beschränkungen. Ab einem Gegenwert von 10.000,- US-Dollar für Erwachsene muss die Einfuhr jedoch deklariert werden.

Sicherheit:

Im regionalen Vergleich gilt Argentinien als sicher,²²⁹ im Vergleich zu Deutschland ist die Kriminalitätsrate jedoch deutlich höher. Es gibt häufig Streiks und Demonstrationen, die vereinzelt schon zu gewalttätigen Auseinandersetzungen führten. Dabei können Straßensperrungen und erhebliche Einschränkungen im öffentlichen Nahverkehr erfolgen. Auch der Flugverkehr kann betroffen sein.²³⁰

Krankheiten/ Impfungen / Medizinische Hinweise:

Für die direkte Einreise aus Deutschland sind keine Pflichtimpfungen vorgeschrieben. Sollten die Gelbfiebergebiete Argentinien (Provinzen Corrientes und Misiones, auch Iguazu-Wasserfälle) besucht werden, wird jedoch eine Gelbfieberimpfung empfohlen. Aus Argentinien kommend kann die Impfung bei Weiterreise in ein Drittland verlangt werden. Das medizinische Versorgungsangebot ist in großen Städten und insbesondere Buenos Aires in der Regel mit dem in Europa zu vergleichen. Auf dem Lande ist es jedoch vielfach technisch, apparativ und hygienisch problematisch.²³¹

Geldversorgung:

Mit Bank- und Kreditkarten kann man an Geldautomaten gegen relativ hohe Gebühren meist bis zu 5000,- Pesos je Transaktion abheben. US-Dollar lassen sich im ganzen Land tauschen, Euros außerhalb von Buenos Aires seltener. Insbesondere in Buenos Aires werden Kreditkarten weitestgehend akzeptiert. Für Reisen außerhalb sollte jedoch ausreichend Bargeld mitgeführt werden.

Infrastruktur und Verkehr:

Es gibt ein Inlandsflugnetz und gute (klimatisierte) Überlandbusverbindungen. Flugverspätungen und Streiks sollten jedoch in Bezug auf (transkontinentale) Anschlussflüge bei der Reiseplanung berücksichtigt werden.

²²⁸ <https://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/laender/argentinien-node/argentinien-sicherheit/201326>

²²⁹ <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/wirtschaftsumfeld/bericht-wirtschaftsumfeld/lateinamerika/sicher-in-lateinamerika-darauf-muessen-sie-achten-222082>

²³⁰ <https://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/laender/argentinien-node/argentinien-sicherheit/201326>

²³¹ Ibid.

5.3 Rahmenbedingungen Uruguay

5.3.1 Rechtliche Rahmenbedingungen

Gesellschaftsrecht:

Generell unterliegen alle Unternehmen und Gesellschaften, die in ihren Sitz in Uruguay haben bzw. in Uruguay tätig sind, dem Bundesgesetz über die Handelsgesellschaften (Ley de Sociedades Comerciales, Ley No. 16.060 DE 4.09.1989).

Investitionsrecht:

Der allgemeine Rahmen für mögliche Steuervorteile wird über das Investitionsgesetz Nr. 16.906/1998 geregelt. Dieses bestimmt, dass ausländische Investitionen den inländischen gleichgestellt sind. Dabei können alle Investitionen ohne vorherige Genehmigung oder Registrierung getätigt werden. Der Staat garantiert zudem den seit 1974 bestehenden freien Devisenverkehr und die Überweisung von Kapital und Gewinnen ins Ausland.²³²

5.3.2 Steuerliche Rahmenbedingungen

Die meisten nationalen Steuern, ausgenommen Im- und Exportzölle sowie Sozialabgaben, werden von der uruguayischen Steuerbehörde (Dirección General Impositiva – DGI) eingezogen. Im- und Exportzölle werden vom Zollamt (Dirección Nacional de Aduanas – DNA) erhoben. Sozialabgaben, mit Ausnahme der Versicherung für Berufsunfälle und –krankheiten, werden von der Sozialversicherungsbehörde (Banco de Previsión, BPS) eingezogen. Das Steuerjahr in Uruguay läuft von Januar bis Dezember mit Ausnahme für Betriebe, mit denen ein anderes Datum für das Ende ihres Steuerjahres vereinbart wurde. Am 28. Dezember 2011 trat das Abkommen zur „Vermeidung der Doppelbesteuerung und Steuerermäßigung“ als uruguayisches Gesetz Nr. 18.844 zwischen Uruguay und Deutschland in Kraft.²³³

Gewerbesteuer:

In Uruguay wird eine Gewerbesteuer (Impuesto a la Renta de las actividades económicas - IRAE) auf die aus industriellen, kommerziellen, finanziellen, landwirtschaftlichen oder anderen wirtschaftlichen Tätigkeiten von natürlichen oder juristischen Personen in Uruguay erwirtschafteten Gewinne erhoben. Hierunter fallen nicht die Aktivitäten in den Freihandelszonen, den sogenannten Zona Francas. Die Steuer beläuft sich auf 25% vom steuerlichen Nettogewinn als „Steuer auf wirtschaftliche Aktivitäten“ und ist jährlich zu entrichten.²³⁴

Einkommenssteuer:

Eine Einkommensteuer (Impuesto a las Rentas de las Personas Físicas – IRPF) fällt für alle natürlichen Personen an, deren Einkünfte aus Uruguay stammen. Die erwirtschafteten Einkünfte unterliegen je nach ihrer Höhe einem gestaffelten Steuersatz von 0% -30%. Die Einkommensteuer für Ausländer (Impuesto a las Rentas de los No Residentes – IRNR) fällt für alle ausländischen natürlichen und juristischen Personen an, die ein Einkommen aus Uruguay begründen. Der Beitragssatz beläuft sich auf 3% bis 12% und hängt von der Art des Einkommens ab. Normalerweise wird die Steuer durch das jeweilige uruguayische Unternehmen einbehalten, welches Angaben über die Löhne von Ausländern machen muss. Sollte es keine zuständige Person geben, so muss der Steuerzahler einen Repräsentanten in Uruguay benennen und so die Steuer auf direkte Weise zahlen.²³⁵

Umsatzsteuer:

Die Mehrwertsteuer (Impuesto al Valor Agregado – IVA) wird sowohl auf den Import von Gütern erhoben als auch auf die Erbringung von Dienstleistungen in Uruguay. Auf exportierte Güter entfällt keine Mehrwertsteuer. Die

²³² <https://www.essen.ihk24.de/international/laender/lateinamerika2/uruguay/uruguay-rechtliche-rahmenbedingungen-3561928>

²³³ https://uruguay.ahk.de/fileadmin/AHK_Uruguay/Lucia/Investitionshandbuch_Uruguay.pdf

²³⁴ Ibid.

²³⁵ Ibid.

Mehrwertsteuer beträgt 22%. Eine ermäßigte Steuer von lediglich 10% wird u.a. auf Grundnahrungsmittel, Medikamente sowie Dienstleistungen im Hotelbereich erhoben.²³⁶

5.3.3 Businesskultur und Etiquette

Begrüßung:

Zur Begrüßung ist es üblich, sich unter Männern die Hand zu geben, Frauen untereinander sowie Frauen und Männer begrüßen sich mit einem Wangenkuss.

Kommunikation:

Termine sollten im Voraus vereinbart werden. Generell wird im Umgang Höflichkeit und Zuvorkommen erwartet. Der Uruguayer wird kaum spontan eine abschlägige Antwort erteilen. Statt eines glatten „nein“ sucht er Kompromisse oder gebraucht Ausflüchte. Des Weiteren wird großer Wert darauf gelegt, Geschäftstreffen nicht nur auf formaler Ebene abzuhalten; Smalltalk vor dem eigentlichen Geschäftsgespräch ist üblich und immer angebracht. Dies führt dazu, dass Geschäftsverhandlungen sich manchmal etwas langwierig gestalten. Während in Deutschland das Verhältnis von Smalltalk zu Inhalt 20/80 beträgt, verhält es sich in Uruguay eher umgekehrt. Des Weiteren ist es auch üblich, dass der Geschäftspartner während des Meetings das Telefon beantwortet, sollte dieses läuten.

Pünktlichkeit:

Die Pünktlichkeit kann im privaten Umfeld nicht am mitteleuropäischen Maßstab gemessen werden. Im geschäftlichen Kontext wird jedoch auch in Uruguay grundsätzlich Pünktlichkeit erwartet. Gerade wenn deutsche Gäste angekündigt sind, kann man sich darauf verlassen, dass der uruguayische Gesprächspartner pünktlich erscheint.

Kleidung:

Die Geschäftskleidung ist tendenziell eher konservativ. Auf ein gepflegtes Äußeres wird wie in Argentinien Wert gelegt.²³⁷

5.3.4 Allgemeine Reiseinformationen

Nachfolgend werden die wichtigsten Reiseinformationen für Uruguay kurz zusammengefasst. Dennoch wird kurz vor Reiseantritt empfohlen, sich die aktuellen Reiseinformationen des Auswärtigen Amtes anzuschauen.

Einreisebestimmungen:

Bei Einreise mit gültigem Reisepass benötigen deutsche Staatsangehörige für einen Aufenthalt bis zu 90 Tagen kein Visum. Seitdem eine elektronische Einreisekontrolle eingeführt wurde, erhalten Ausländer bei ihrer Einreise nach Uruguay nicht mehr zwingend einen Einreisestempel in ihren Reisepass, da erwachsene Reisende mit biometrischen Reisepässen die Möglichkeit haben, automatische Einreise-Gates zu nutzen. Dabei werden Datum der Einreise und Passdaten im IT-System der uruguayischen Migrationsbehörde gespeichert. Probleme aufgrund des fehlenden Einreisestempels sind bei anschließender Ausreise aus Uruguay innerhalb des erlaubten Zeitraums nicht zu erwarten. Alternativ ist eine Einreise jedoch auch wie bisher über die mit Beamten der uruguayischen Migrationsbehörde besetzten Kabinen möglich.

²³⁶ https://uruguay.ahk.de/fileadmin/AHK_Uruguay/Lucia/Investitionshandbuch_Uruguay.pdf

²³⁷ Ibid.

Einfuhrbestimmungen:

Die Einfuhr von Fremd- und Landeswährung ist bis zu einem Gegenwert von 10.000 US-Dollar erlaubt. Gegenstände für den persönlichen Bedarf können zollfrei eingeführt werden, bei elektronischen Geräten erfolgt jedoch oft eine genaue Kontrolle von Wert und Menge. Pflanzliche und tierische Produkte (auch Samen, Früchte etc.) dürfen jedoch nicht eingeführt werden.

Sicherheit:

Regional gilt auch Uruguay als relativ sicher. In Montevideo gab es jedoch in den letzten Jahren einen spürbaren Anstieg der Kriminalität, wobei der Schwerpunkt auf Raub- und Diebstahlsdelikten lag, zunehmend mit Waffengewalt.

Krankheiten/ Impfungen / Medizinische Hinweise:

Es bestehen keine Pflichtimpfungen für Uruguay. Die medizinische Versorgung ist in großen Städten und insbesondere Montevideo in der Regel mit dem in Europa zu vergleichen. Auf dem Land ist die Versorgung allerdings teils technisch, apparativ und hygienisch problematisch.

Geldversorgung:

Internationale Kreditkarten werden allgemein akzeptiert. Mit Kredit- und Bankkarten (u.a. Maestro) kann an vielen Geldautomaten Bargeld abgehoben werden. Zudem sind auch US-Dollar und Euro als Zahlungsmittel anerkannt und können in den zahlreichen Wechselstuben (Casas de Cambio) zum aktuellen Kurs gegen den einheimischen Peso eingewechselt werden.

Infrastruktur und Verkehr:

Das Hauptverkehrsmittel ist der Bus. Dabei gibt es zahlreiche gute Busgesellschaften, die über moderne und klimatisierte Fahrzeuge verfügen. Bei Nutzung von Taxis ist die Vorbestellung durch eine allgemeine Taxirufnummer zu empfehlen. Zudem sollte die Kennnummer des Taxis vom Schild auf dem Dach des Fahrzeugs notiert werden, die mit dem Kfz-Kennzeichen übereinstimmen sollte. Insbesondere in Montevideo empfiehlt sich auch die Nutzung von Taxis-Apps, die den Namen, das Fahrzeug und die Fahrtstrecke aufzeichnen. Der deutsche Führerschein im Scheckkartenformat wird für kurze Aufenthalte als ausreichend anerkannt.²³⁸

²³⁸ <https://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/laender/uruguay-node/uruguaysicherheit/201138>

6. Wichtige Adressen

Nachfolgend sind die wichtigsten Adressen von deutschen, europäischen, und respektive von argentinischen und uruguayischen, und branchenspezifischen Einrichtungen aufgelistet.

6.1 Deutsche und europäische Einrichtungen

6.1.1 Argentinien

Botschaft der Bundesrepublik Deutschland Buenos Aires

Villanueva 1055, C1426BMC Buenos Aires

Tel. +54 11 4778 2500

E-Mail : info@buenos-aires.diplo.de

Website: <https://buenos-aires.diplo.de/ar-de>

Delegation der Europäischen Union in Argentinien

Ayacucho 1537, C1112AAA Buenos Aires

Tel. +54 (11) 4805-3759

E-Mail : delegation-argentina@eeas.europa.eu

Website: https://eeas.europa.eu/delegations/argentina_en

Deutsch-Argentinische Industrie- und Handelskammer

Av. Corrientes 327 P.23, San Nicolás, Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Tel.: +54 11 5219-4000

E-Mail: ahkargentina@ahkargentina.com.ar

Website: <https://www.ahkargentina.com.ar/de>

Germany Trade and Invest (GTAI)

Av. Corrientes 327 P.23, San Nicolás, Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Tel.: +54 11 5219-4000

Website: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/weltkarte/amerika/argentinien-118320>

6.1.2 Uruguay

Botschaft der Bundesrepublik Deutschland Montevideo

La Cumparsita 1435, Plaza Alemania, 11200 Montevideo

Tel. +598 29 02 52 22

E-Mail : info@montevideo.diplo.de

Website: <http://www.montevideo.diplo.de>

Delegation der Europäischen Union in Uruguay

Bulevar Artigas 1340, (11300) Montevideo

Tel. +598 19440

E-Mail : delegation-uruguay@eeas.europa.eu

Website: https://eeas.europa.eu/delegations/uruguay_en

Deutsch-Uruguayische Industrie- und Handelskammer

Plaza Independencia 831, UY-11100 Montevideo

E-Mail: comex@ahkurug.com.uy

Website: <https://uruguay.ahk.de/de>

6.2 Ministerien und staatliche Einrichtungen

6.2.1 Argentinien

Ministerio de Transporte

Hipólito Yrigoyen 250 (piso 12). Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Tel.: (54-11) 4349 5000

Website: <https://www.argentina.gob.ar/transporte>

Consejo Portuario Argentino

Lavalle 643 Piso 2º Buenos Aires

Tel.: (54-11) 4325 2133

Website: <https://www.consejoportuario.com.ar/135-PUERTOS>

6.2.2 Uruguay

Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Rincón 561 - CP 11000 - Montevideo

Tel.: +598 2 915 83 33

Website: <http://www.mtop.gub.uy/>

Administración Nacional de Puertos (ANP)

Rambla 25 de Agosto de 1825 N° 16 – Montevideo

Tel: +589 2 915 1901

Website: <http://anp.com.uy/Inicio>

Asociación de Despachantes de Aduana de Uruguay (ADAU)

Zabala 1425/37 - Montevideo

Tel: (+598) 29165612*

Website: <http://www.adau.com.uy/>

6.3 Branchenverbände und sonstige Einrichtungen

6.3.1 Argentinien

ARLOG – Asociación Argentina de Logística Empresaria

Tucuman 141 6Ñ, CABA, CP 1049, Argentina

Tel: +54 11 5199 2178

Email: info@arlog.org

Website: <https://arlog.org/>

Cámara de Importadores de la República Argentina (CIRA)

Av. Belgrano 427, 7º piso – C1092AAE, Buenos Aires

Tel: +54 11 4342 1101

Email: cira@cira.org.ar

Website: <https://www.cira.org.ar/es>

Centro de Navegación Argentina

Florida 537, Piso 20º, Buenos Aires, Argentina

Tel: +54 11 4394 0520

Email: info@centrodenavegacion.org.ar

Website: <https://centrodenavegacion.org.ar/>

Centro Despachantes de Aduana de la República Argentina

Defensa 302 - Ciudad Autonoma de Buenos Aires - Argentina - CP 1065

Tel.: +54 11 4331 2338

Website: <http://www.cda.org.ar/>

6.3.2 Uruguay

Instituto Nacional de Logística (INALOG)

Ituzaingó 1420, piso 2; Montevideo, Uruguay C.P: 11000

Tel.: +598 2916 7114

E-Mail: contacto@inalog.org.uy

Website: www.inalog.org.uy

Cennave – Centro de Navegación

Circunvalación Durango 1449, Montevideo – Uruguay

Tel: +598 2916 099510

Email: sectretariacn@cennave.com.uy

Website: <https://www.cennave.com.uy/>

7. Branchenrelevante Messen und Events

Nachfolgend aufgelistet sind relevante Messen und Events zum Thema Logistik in der Region.

- **EXPO LOGISTI-K / EXPO TRANSPORTE**
Transport- und Logistikmesse
11. - 14.08.2020 **ABGESAGT**
Veranstaltungsort: La Rural, Buenos Aires Stadt
<https://www.expologisti-k.com.ar/en/>

Die Messen und Events des Sektors sind bis auf Weiteres abgesagt.

- **ExpoCarga**
Transportmesse
15. – 18.10.2020 **VERSCHOBEN**
Veranstaltungsort: Punta del Este
<https://www.expocarga2020.com/>
- **Expo Innovación**
Innovationen in Industrie, Bauwesen, Logistik, Forschung, Elektromobilität, Kultur, Wissenschaft, Gesundheit, Technologie, Transport, Bildung, Robotik
8. - 16.6.2019
Veranstaltungsort: Montevideo
<http://expoinnovacion.uy/>

8. Quellenverzeichnis

Quellenverzeichnis Argentinien

- Abramian, Jorge (2015): Plan de Infraestructura Portuaria 2016-2025. biblioteca.camarco.org.ar/libro/plan-de-infraestructura-portuaria-periodo-2016-2026/ [Zugriff: 20.03.2020]
- Agencia Argentina de Inversiones y Comercio Internacional (2019): Selected Investment Opportunities August 2019. [http://www.inversionycomercio.org.ar/uploads/banco/archivos/1566396570-Agosto_2019-\(VF\).pdf](http://www.inversionycomercio.org.ar/uploads/banco/archivos/1566396570-Agosto_2019-(VF).pdf) [Zugriff: 15.04.2020]
- Agrositio (2017): La multinacional Cargill operará el puerto entrerriano de Diamante. In: Agrositio, 22.02.2017. <https://www.agrositio.com.ar/noticia/183075-la-multinacional-cargill-operara-el-puerto-entrerriano-de-diamante> [Zugriff: 16.04.2020]
- AHK Argentinien (2020): Deutsch-Argentinische Wirtschaftsbeziehungen 2019. Buenos Aires.
- AHK Argentinien (2019): Das Mineral mit sektorübergreifendem Potenzial. 18.12.2019. <https://www.ahkargentina.com.ar/actualidad/news-details/das-mineral-mit-sektoruebergreifendem-potenzial> [Zugriff: 17.04.2020]
- AHK Argentinien (o.J.): Über Argentinien <https://www.ahkargentina.com.ar/de/ueber-argentinien>
- Ámbito (2020): Jan de Nul: dragado ayudó a exportaciones de la agroindustria. In: Ámbito, 18.03.2020. <https://www.ambito.com/economia/jan-nul-dragado-ayudo-exportaciones-la-agroindustria-n5089393> [Zugriff: 18.03.2020]
- Ámbito (2019): La OCDE pospuso el ingreso de la Argentina como miembro. In: Ámbito, 23.05.2019. <https://www.ambito.com/economia/ocde/la-ocde-pospuso-el-ingreso-la-argentina-como-miembro-n5033270> [Zugriff: 15.04.2020]
- Argentina.gob.ar (o.J.): Niveles educativos <https://www.argentina.gob.ar/estudiar/escuela/sistema/niveles>
- Argentinien.de (o.J.): Geschichte <https://argentinien.de/geschichte/>
- Armero, Ariel (2020): Nueva etapa nace en Villa Constitución. In: El Cronista, 03.03.2020. <https://www.cronista.com/transportycargo/Nueva-etapa-nace-en-Villa-Constitucion-20200303-0057.html> [Zugriff: 03.04.2020]
- BAE Negocios (2019): Amplían el puerto de Ushuaia por la demanda de cruceros turísticos. In: BAE Negocios, 07.02.2019. <https://www.baenegocios.com/economia-finanzas/Amplian-el-puerto-de-Ushuaia-por-la-demanda-de-cruceros-turisticos-20190207-0019.html> [Zugriff: 16.04.2020]
- Bidegaray, Martin (2020): En 2019 la inflación saltó a 53,8% y fue la más alta de los últimos 28 años. In: Clarín, 15.01.2020. https://www.clarin.com/economia/2019-inflacion-53-8-peor-resultado-ultimos-28-anos_0_tJKzWk1Z.html [Zugriff: 14.04.2020]
- Busch, Alexander (2019): Argentinien kontrolliert den Kapitalverkehr. In: Neue Zürcher Zeitung, 02.09.2019. <https://www.nzz.ch/wirtschaft/argentinien-kontrolliert-den-kapitalverkehr-ld.1505869> [Zugriff: 14.04.2020]
- Cámara Argentina de Comercio y Servicios (2018): Informe sobre la Educación en Argentina https://www.cac.com.ar/data/documentos/21_Informe%20sobre%20educacion%20en%20Argentina.pdf
- Calameo (2008): Anuario, Portuario y Marítimo, Puertos Argentinos y del Mercosur. <https://es.calameo.com/read/00003879961aef035825f> [Zugriff: 16.04.2020]
- Calzada, Julio und Wade, Guillermo (2016): Los costos portuarios para despachar soja en Argentina. In: Vial, 06.06.2016. <http://revistavial.com/los-costos-portuarios-para-despachar-soja-en-argentina/> [Zugriff: 17.03.2020]

- Cayón, David (2020): El 2019 terminó con un desempleo de 8,9%: antes del impacto del coronavirus había casi 2 millones de desocupados en todo el país. In: Infobae, 26.03.2020. <https://www.infobae.com/economia/2020/03/26/el-2019-termino-con-un-desempleo-de-89-antes-del-impacto-del-coronavirus-habia-casi-2-millones-de-desocupados-en-todo-el-pais/> [Zugriff: 15.04.2020]
- Chaco Día Por Día (2019): Capitanich: “Las Palmas será un polo de desarrollo productivo para la región”. In: Chaco Día Por Día, 05.09.2019. <https://www.chacodiapordia.com/2019/09/05/capitanich-las-palmas-sera-un-polo-de-desarrollo-productivo-para-la-region/> [Zugriff: 03.04.2020]
- Consejo Portuario (o.J.): Puertos. <https://www.consejoportuario.com.ar/158-ARGENTINOS> [Zugriff: 16.04.2020]
- Consejo Portuario (o.J.): Puertos. Dirección de Transporte Fluvial y Puertos Corrientes. <https://www.consejoportuario.com.ar/135-PUERTOS/3-DIRECCION-DE-TRANSPORTE-FLUVIAL-Y-PUERTOS-CORRIENTES> [Zugriff: 03.04.2020]
- Cossettini, Gastón (2010): Los puertos y los accesos ferroviarios: una cuestión pendiente. In: Revista Vial, 04.05.2010. <http://revistavial.com/los-puertos-y-sus-accesos-ferroviarios-una-cuestion-pendiente-26137/> [Zugriff: 14.04.2020]
- Deutsche Welle (2019): EU-Mercosur-Abkommen vor dem Scheitern. In: DW, 19.09.2019. <https://www.dw.com/de/eu-mercursos-abkommen-vor-dem-scheitern/a-50489754> [Zugriff: 14.04.2020]
- Ecolatina (2020): Argentinien Wirtschaft April 2020, Buenos Aires.
- El Argentino (2019): Empresarios brasileños se interesaron en el puerto de Ibicuy. In: El Argentino, 07.01.2019. <https://www.diarioelargentino.com.ar/noticias/197397/Empresarios-brasilenos-se-interesaron-en-el-puerto-de-Ibicuy> [Zugriff: 16.04.2020]
- El Ciudadano (2020): “Los puertos son clave para la reactivación económica y la generación de empleo”. In: El Ciudadano Web, 05.03.2020. <https://www.elciudadanoweb.com/los-puertos-son-clave-para-la-reactivacion-economica-y-la-generacion-de-empleo/> [Zugriff: 03.04.2020]
- El Cronista (2019): Argentina firmó 20 acuerdos de libre comercio desde 1990: ¿mejoran la balanza comercial? In: El Cronista, 06.07.2019. <https://www.cronista.com/economiapolitica/Argentina-firmo-20-acuerdos-de-libre-comercio-desde-1990-mejoran-la-balanza-comercial-20190706-0009.html> [Zugriff: 13.04.2020]
- El Cronista (2019): „La Provincia puso en marcha una terminal de contenedores en el puerto de La Plata”. In: El Cronista, 02.04.2019. <https://www.cronista.com/economiapolitica/La-Provincia-puso-en-marcha-una-terminal-de-contenedores-en-el-puerto-de-La-Plata-20190402-0016.html> [Zugriff: 03.04.2020]
- El Litoral (2019): Puertos: búsqueda de inversiones y reactivación de las obras en Itá Ibaté. In: El Litoral, 16.02.2019. <https://www.ellitoral.com.ar/corrientes/2019-2-16-4-0-0-puertos-busqueda-de-inversiones-y-reactivacion-de-las-obras-en-ita-ibate> [Zugriff: 03.04.2020]
- Encuentro Argentino de Transporte Fluvial (2020): El Sistema Portuario del Gran Rosario marcó un nuevo récord en ingresos de buques oceánicos en 2019. In: Encuentro Argentino de Transporte Fluvial, 20.01.2020. <https://www.transporte-fluvial.com/index.php/noticias/item/498-el-sistema-portuario-del-gran-rosario-marco-un-nuevo-record-en-ingresos-de-buques-oceanicos-en-2019> [Zugriff: 01.04.2020]
- Exolgan (o.J.): Qué hacemos. <https://www.exolgan.com/quehacemos.html> [Zugriff: 01.04.2020]
- Franco, Liliana (2020): Avanzan las negociaciones del Gobierno con el FMI. In: Ámbito, 24.02.2020. <https://www.ambito.com/economia/martin-guzman/avanzan-las-negociaciones-del-gobierno-el-fmi-n5084850> [Zugriff: 13.04.2020]
- Frankfurter Allgemeine Zeitung (2019): Präsident Macri schon in erster Runde deutlich unterlegen. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung, 28.10.2019. <https://www.faz.net/aktuell/politik/ausland/argentinien-mauricio-macri-mitten-in-der-krise-abgewaehlt-16454764.html> [Zugriff: 08.04.2020]

- Friedlander, Marina (2017): Entre Ríos llamará a concurso para explotar los muelles del Puerto Ibicuy. In: InfoCampo, 06.11.2017. <https://www.infocampo.com.ar/entre-rios-llamara-a-concurso-para-explotar-los-muelles-del-puerto-ibicuy/> [Zugriff: 16.04.2020]
- Fundación NUESTROMAR (2015): Bahía Blanca: un puerto con notables ventajas logísticas para seguir creciendo. 27.08.2015. <https://www.nuestromar.org/antiguas/bahia-blanca-un-puerto-con-notables-ventajas-logisticas-para-seguir-creciendo/> [Zugriff: 16.04.2020]
- Galli, Emiliano (2019): Comercio interior: en busca de acuerdos de fletes entre logísticos, navieras y puertos. In: Trade News, 01.11.2019. <https://tradenews.com.ar/comercio-interior-en-busca-de-acuerdos-de-fletes-entre-logisticos-navieras-y-puertos/> [Zugriff: 14.04.2020]
- Galli, Emiliano (2016): Puertos privados: la inversión que apalanca el sistema. In: La Nación, 19.07.2016. <https://www.lanacion.com.ar/economia/comercio-exterior/puertos-privados-la-inversion-que-apalanca-el-sistema-nid1918938> [Zugriff: 30.03.2020]
- Garrone, Roberto (2019): Mar del Plata. Se pierde la escala de la naviera MSC y se desvanece el puerto multipropósito. In: La Nación, 08.08.2019. www.lanacion.com.ar/economia/comercio-exterior/mar-del-plata-se-pierde-la-escala-de-la-naviera-msc-y-se-desvanece-el-puerto-multiproposito-nid2275263 [Zugriff: 17.03.2020]
- Global Ports (2008): Anuario Portuario y Marítimo, Edición 30. <https://es.calameo.com/read/00003879961aef035825f> [Zugriff: 14.04.2020]
- Gobierno de la Provincia de Formosa (o.J.): Puertos. Terminal Portuaria Formosa. <https://www.formosa.gob.ar/puertos/carga> [Zugriff: 03.04.2020]
- Gobierno de San Luis (o.J.): Zona Franca. <https://www.sanluislogistica.com/zf> [Zugriff: 03.04.2020]
- GTAI (2019): Argentinien. Wirtschaftsdaten kompakt. November 2019. <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/wirtschaftsumfeld/wirtschaftsdaten-kompakt/argentinien/wirtschaftsdaten-kompakt-argentinien-156674> [Zugriff: 07.04.2020]
- Ibañez, Carlos (o.J.): „Hidrovia del Parana y el Comercio Granario”. In: Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca. https://www.magyp.gob.ar/sitio/areas/ss_mercados_agropecuarios/infraestructura/archivos/000080 Informes/000040 Hidrov%C3%ADa%20del%20Paran%C3%A1%20y%20el%20Comercio%20Granario.pdf [Zugriff: 03.04.2020]
- Impulso (2019): El Puerto de Rosario recibió más de 10 mil contenedores para producción de General Motors. In: Impulso, 08.10.2019. <https://www.impulsonegocios.com/el-puerto-de-rosario-produccion-de-general-motors/> [Zugriff: 03.04.2020]
- INDEC (2020): Intercambio comercial argentino. In: Informes técnicos Vol. 4, Nr. 13, Januar 2020. https://www.indec.gob.ar/uploads/informesdeprensa/ica_01_20B13D104EBD.pdf [Zugriff: 15.04.2020]
- INDEC (2020): Mercado de trabajo. Tasas e indicadores socioeconómicos (EPH). In: Informes técnicos Vol. 4, Nr. 53, März 2020. https://www.indec.gob.ar/uploads/informesdeprensa/mercado_trabajo_eph_4trim19EDC756AEAE.pdf [Zugriff: 15.04.2020]
- INDEC (2010): Población por sexo e índice de masculinidad, superficie censada y densidad, según provincia. <https://www.indec.gob.ar/indec/web/Nivel4-Tema-2-18-77> [Zugriff: 07.04.2020]
- Infobae (2020): Coronavirus en la Argentina: el Banco Mundial pronosticó una caída del PBI del 5,2% este año. In: Infobae, 12.04.2020. <https://www.infobae.com/economia/2020/04/12/coronavirus-en-la-argentina-el-banco-mundial-pronostico-una-caida-del-pbi-de-argentina-del-52-en-el-2020/> [Zugriff: 13.04.2020]
- Infobae (2020): Cómo serán las obras en los puertos de Bahía Blanca con la embarcación más grande de la región. In: Infobae, 27.02.2020. <https://www.infobae.com/inhouse/2020/02/28/como-seran-las-obras-en-los-puertos-de-bahia-blanca-con-la-embarcacion-mas-grande-de-la-region/> [Zugriff: 17.03.2020]

Información Legislativa (1992): ACTIVIDADES PORTUARIAS Decreto 817/92. Reorganización Administrativa y Privatización. Transporte Marítimo, Fluvial y Lacustre. Practicaje, Pilotaje, Baquía y Remolque. Regímenes Laborales. Disposiciones Generales. <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/5000-9999/8845/texact.htm> [Zugriff: 25.03.2020]

Información Legislativa (1992): Ley 24.093 ACTIVIDADES PORTUARIAS, Ambito de aplicación. Habilitación, Administración y operatoria portuaria. Jurisdicción y control. Autoridad de aplicación. Reglamentación. Consideraciones finales. <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/0-4999/492/norma.htm> [Zugriff: 17.03.2020]

Informe 3 (2017): Cargill operará el puerto entrerriano de Diamante. In: Informe 3, 22.02.2017. <http://informe3.com/cargill-operara-el-puerto-entrerriano-de-diamante/> [Zugriff: 18.03.2020]

InSalta (2019): Con nuevas inversiones, la Zona Franca de Güemes es más competitiva para potenciar las exportaciones. In: InSalta, 25.10.2019. <https://insalta.info/enfoque/con-nuevas-inversiones-la-zona-franca-de-gueemes-es-mas-competitiva-para-potenciar-las-exportaciones> [Zugriff: 13.04.2020]

Instituto Nacional Geográfico (o.J.): Límites, Superficies Y Puntos extremos. <https://www.ign.gob.ar/NuestrasActividades/Geografia/DatosArgentina/LimitesSuperficiesyPuntosExtremos> [Zugriff: 07.04.2020]

Knoema (o.J.): Argentinien – Lebenserwartung bei der Geburt <https://knoema.de/atlas/Argentinien/topics/Demographie/Alter/Lebenserwartung-bei-der-Geburt>

Länder-Lexikon.de (o.J.): Argentinien <https://www.laender-lexikon.de/Argentinien>

La Nación (2017): Así será el nuevo puerto de Corrientes, el primero que se construye en el país en 21 años. In: La Nación, 05.10.2017. <https://www.lanacion.com.ar/buenos-aires/asi-sera-el-nuevo-puerto-de-corrientes-el-primero-que-se-construye-en-el-pais-en-21-anos-nid2069547> [Zugriff: 03.04.2020]

La Nueva (2019): Con el orgullo de haberse convertido en el primer puerto autónomo del país. In: La Nueva, 01.09.2019. <https://www.lanueva.com/nota/2019-9-1-7-0-46-con-el-orgullo-de-haberse-convertido-en-el-primer-puerto-autonomo-del-pais> [Zugriff: 30.03.2020]

La Voz (2019): La gran opción multipropósito. In: La Voz, 20.12.2019. <https://www.lavoz.com.ar/espacio-institucional/gran-opcion-multiproposito> [Zugriff: 03.04.2020]

Liotti, Jorge (2018): G20: el mundo en Buenos Aires y la Argentina en el centro del planeta. In: La Nación, 21.12.2018. <https://www.lanacion.com.ar/politica/g20-mundo-buenos-aires-argentina-centro-del-nid2202108> [Zugriff: 13.04.2020]

Lojo, Javier (2020): El puerto de SAO cierra la peor temporada frutícola de su historia. In: Rio Negro, 13.01.2020. <https://www.rionegro.com.ar/san-antonio-cierra-la-peor-temporada-fruticola-de-su-historia-1225356/> [Zugriff: 15.04.2020]

Martorelli, Pablo (2010): La Integración Ferroviaria del MERCOSUR. In: Geo Economía, 02.07.2010. <https://geopoliticaargentina.wordpress.com/2010/07/02/la-integracion-ferroviaria-del-mercosur/> [Zugriff: 14.04.2020]

Maruszyk, Ivo (2020): Argentinien braucht wohl einen Schuldenschnitt. In: tagesschau.de, 20.02.2020. <https://www.tagesschau.de/ausland/argentinien-257.html> [Zugriff: 13.04.2020]

Mercosur (o.J.): Países del MERCOSUR. <https://www.mercosur.int/quienes-somos/paises-del-mercosur/> [Zugriff: 07.04.2020]

Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca (o.J.): Puertos Argentinos. https://www.magyp.gob.ar/sitio/areas/ss_mercados_agropecuarios/infraestructura/archivos/000080 Informes/00010 Informe%20de%20Puertos%20Argentinos.php [Zugriff: 16.04.2020]

Ministerio de Transporte (o.J.): Dragado y Balizamiento. <https://www.argentina.gob.ar/transporte/puerto-ba/el-puerto/dragado-y-balizamiento> [Zugriff: 17.03.2020]

Ministerio de Transporte (o.J.): Puerto Buenos Aires. <https://www.argentina.gob.ar/transporte/puerto-buenos-aires> [Zugriff: 25.03.2020]

Ministerio de Transporte (o.J.): Puerto Buenos Aires. El Puerto. <https://www.argentina.gob.ar/transporte/puerto-ba/el-puerto> [Zugriff: 16.04.2020]

Ministerio de Transporte (o.J.): Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante - Agenda de puertos. <https://www.argentina.gob.ar/puertos-vias-navegables-y-marina-mercante/informacion-portuaria> [Zugriff: 16.04.2020]

Misiones Online (2019): El nuevo Puerto de Posadas está operable y buscan los contratos de carga. In: Misiones Online, 11.12.2019. <https://misionesonline.net/2019/12/11/el-nuevo-puerto-de-posadas-esta-operable-y-buscan-los-contratos-de-carga/> [Zugriff: 02.04.2020]

Misiones Online (2018): El Gobierno de Misiones concretó acuerdo marco que habilita operar los puertos de Posadas y Santa Ana. In: Misiones Online, 13.11.2018. <https://misionesonline.net/2018/11/13/gobierno-misiones-concreto-acuerdo-marco-habilita-operar-los-puertos-posadas-santa-ana/> [Zugriff: 02.04.2020]

Moses, Carl (2020): Branchencheck – Argentinien. In: GTAI, 06.02.2020. <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/branchen/branchenbericht/argentinien/branchencheck-argentinien-215428> [Zugriff: 17.04.2020]

Moses, Carl (2020): SWOT-Analyse – Argentinien Februar 2020. <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/wirtschaftsumfeld/bericht-wirtschaftsumfeld/argentinien/swot-analyse-argentinien-215430> [Zugriff: 07.04.2020]

Moses, Carl (2020): Wirtschaftsausblick - Argentinien. In: GTAI, 06.02.2020. <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/wirtschaftsumfeld/wirtschaftsausblick/argentinien/wirtschaftsausblick-argentinien-215564> [Zugriff: 13.04.2020]

Moses, Carl (2018): Wirtschaftsausblick - Argentinien (September 2018). In: GTAI, 21.09.2018. <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/wirtschaftsumfeld/wirtschaftsausblick/argentinien/wirtschaftsausblick-argentinien-september-2018--9566> [Zugriff: 13.04.2020]

Pesca Chubut (2019): Madryn se mantiene como segundo puerto pesquero del país. In: Pesca Chubut, 08.02.2019. <https://pescachubut.com/madryn-se-mantiene-como-segundo-puerto/> [Zugriff: 16.04.2020]

Puerto Bahía Blanca (o.J.): MUELLE MULTIPROPÓSITO SITIO 21 PUERTO ING. WHITE. <https://puertobahiablanca.com/muelle-multi.html> [Zugriff: 17.03.2020]

Puerto Quequén (o.J.): Comenzó la descarga de los aerogeneradores por Puerto Quequén. https://www.puertoquequen.com/index.php?option=com_content&view=article&id=494 [Zugriff: 17.03.2020]

Puerto Santa Fe (o.J.): Servicios. <http://www.puertosfe.com/servicios/> [Zugriff: 17.04.2020]

Punto biz (2019): Puerto Rosario se suma a red de terminales con tecnología blockchain. In: puntobiz.com, 28.10.2019. https://puntobiz.com.ar/noticias/val/126934/val_s/74/puerto-rosario-se-suma-a-red-de-terminales-con-tecnologia-blockchain.html [Zugriff: 03.04.2020]

Radio Universidad (2020): “El Puerto de Ushuaia es una pieza fundamental de la economía de Tierra del Fuego”. <https://www.radiouniversidad.com.ar/2020/02/07/el-puerto-de-ushuaia-es-una-pieza-fundamental-de-la-economia-de-tierra-del-fuego/> [Zugriff: 20.03.2020]

Schwab, Klaus (2019): Global Competitiveness Report 2019. The World Economic Forum. http://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf [Zugriff: 14.04.2020]

Statista (2020): Argentina: Gross domestic product (GDP) in current prices from 1984 to 2024*(in billion U.S. dollars). <https://www.statista.com/statistics/316724/gross-domestic-product-gdp-in-argentina/> [Zugriff: 14.04.2020]

Statistisches Bundesamt (2019): Argentinien – Statistisches Länderprofil https://www.destatis.de/DE/Themen/Laender-Regionen/Internationales/Laenderprofile/argentinien.pdf?__blob=publicationFile

- Telam (2017): Buenos Aires cuenta con 12 puertos públicos, 26 privados y más de 200 de usos recreativos. In: Telam, 05.06.2017. <https://www.telam.com.ar/notas/201706/191377-buenos-aires-puertos.html> [Zugriff: 30.03.2020]
- Uno Entre Ríos (2018): El puerto Ibicuy quedó habilitado para operar con buques de ultramar. In: Unos Entre Ríos, 25.08.2018. <https://www.unoentrierios.com.ar/la-provincia/el-puerto-ibicuy-quedo-habilitado-operar-buques-ultramar-n1664575.html> [Zugriff: 16.04.2020]
- United Nations (2020): Human Development Reports <http://hdr.undp.org/en/composite/HDI>
- Villalobos, Alejandro (2019): Terminal Puerto Rosario aumentó operaciones en 75%. In: Logi News, 06.09.2019. <https://noticiaslogisticaytransporte.com/logistica/06/09/2019/terminal-puerto-rosario-aumento-operaciones-en-75/140971.html> [Zugriff: 03.04.2020]
- Weltbank (2020): Doing Business 2020. Economy Profile Argentina. <https://www.doingbusiness.org/en/data/exploreconomies/argentina> [Zugriff: 14.04.2020]
- Zeit (2018): IWF gewährt neuen 50-Milliarden-Dollar-Kredit. In: Zeit, 08.06.2018. <https://www.zeit.de/wirtschaft/2018-06/argentinien-iwf-kredit-ausgleich-primaerhaushalt> [Zugriff: 13.04.2020]
- Zona Franca Comodoro Rivadavia (o.J.): Infraestructura de la Zona Franca. <http://www.zonafrancacr.com.ar/zona%20franca%20cr.htm> [Zugriff: 13.04.2020]
- Zona Franca Córdoba (o.J.): <http://www.zofracor.com.ar/> [Zugriff: 13.04.2020]
- Zona Franca General Pico La Pampa (o.J.): Infraestructura y Servicios. <http://www.zflapampa.com.ar/es/infraestructura-y-servicios/> [Zugriff: 13.04.2020]
- Zona Franca La Plata (o.J.): El predio. <http://www.bazflp.com/el-predio/> [Zugriff: 13.04.2020]
- Zona Franca Puerto Iguazú (o.J.): Infraestructura. <http://www.zfpi.com/servicios.php#infra> [Zugriff: 13.04.2020]
- Zona Franca Santa Cruz (o.J.): Actividades y Servicios. <http://www.zonafrancasantacruz.com/> [Zugriff: 13.04.2020]

Experteninterviews

Experteninterview 1 am 06.02.2020 mit Otto Federico Wiengreen, Manager bei International Trade Consultancy Wiengreen & Asociados

Experteninterview 2 am 20.03.2020 mit Jorge Abramian, CIVILTEC Consultores

Quellenverzeichnis Uruguay

Administración Nacional de Puertos (o. J.): *Página oficial*. <http://www.anp.com.uy/Inicio> [Zugriff: 23.03.20]

Administración Nacional de Puertos (o. J.): Plan Maestro Sistema Portuario de Uruguay 2018-2035. <https://drive.google.com/file/d/1Q4F2ncEmQx77AYBIHMoaBc0JN6OSE3O8/view> [Zugriff: 09.04.20]

Administración Nacional de Puertos (2018): Licitación Pública Internacional N° III/18. Concesión de la construcción y explotación de una terminal especializada en el acopio y embarque de celulosa en el puerto de Montevideo. 06.11.18 http://aplicaciones.anp.com.uy/portal/licitaciones/publicas/3_18/III-18%20PLIEGO%20PRINCIPAL.pdf [Zugriff: 13.04.20]

Auswärtiges Amt (2020): Uruguay: Politisches Porträt. <https://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/laender/uruguay-node/politisches-portraet/201182> [Zugriff: 23.03.20]

Banco Central del Uruguay (2019): Comunicado del Comité de Política Monetaria. <https://www.bcu.gub.uy/Comunicaciones/Paginas/Copom-Diciembre-2019.aspx> [Zugriff: 23.03.20]

Banco Central del Uruguay (2019): Informe de Cuentas Nacionales. Año 2019. <https://www.bcu.gub.uy/Estadisticas-e-Indicadores/Cuentas%20Nacionales/eecn11d1219.pdf> [Zugriff: 30.03.20]

Banco Central del Uruguay (o. J.): Cotización de monedas. <https://www.bcu.gub.uy/Estadisticas-e-Indicadores/Paginas/Cotizaciones.aspx> [Zugriff: 23.03.20]

Banco de desarrollo de América Latina (CAF); Administración Nacional de Puertos (ANP); Fundación Valenciaport (o. J.): Informe final. Propuesta estratégica indicativa para el desarrollo del sistema nacional de puertos del Uruguay. Estudio para la elaboración de un plan director del sistema nacional de puertos de Uruguay. http://aplicaciones.anp.com.uy/archivo/pdf/INFORME_FASE_II_PROPUESTA ESTRATEGICA.pdf [Zugriff: 30.03.20]

Banco Mundial (2018): Logistics Performance Index 2018. <https://lpi.worldbank.org/> [Zugriff: 27.03.20]

Banco Mundial (2019): Crecimiento del PIB (%-anual) – Uruguay. <https://datos.bancomundial.org/indicador/NY.GDP.MKTP.KD.ZG?locations=UY> [Zugriff: 25.03.20]

Banco Mundial (2019): Inflación, precios al consumidor (% anual). <https://datos.bancomundial.org/indicador/FP.CPI.TOTL.ZG> [Zugriff: 30.03.20]

Banco Mundial (2019): Nueva clasificación de los países según el nivel de ingresos para 2019 y 2020. <https://blogs.worldbank.org/es/opendata/nueva-clasificacion-de-los-paises-segun-el-nivel-de-ingresos-para-2019-y-2020> [Zugriff: 23.03.20]

Banco Mundial (2019): PIB per cápita (US\$ a precios constantes de 2010) – Uruguay. <https://datos.bancomundial.org/indicador/NY.GDP.PCAP.KD?contextual=region&end=2018&locations=UY&start=1960&view=chart> [Zugriff: 23.03.20]

Banco Mundial (2019): Uruguay: panorama general. <https://www.bancomundial.org/es/country/uruguay/overview> [Zugriff: 23.03.20]

Banco Mundial (2020): Banco de datos. Indicadores del desarrollo mundial. <https://databank.bancomundial.org/reports.aspx?source=2&series=NY.GDP.PCAP.CD&country=URY> [Zugriff: 23.03.20]

- BBC News Mundo (2019): Uruguay va a segunda vuelta en sus elecciones más disputadas en 15 años: quiénes son Daniel Martínez y Luis Lacalle Pou. 28.10.19 <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-50203521> [Zugriff: 23.03.20]
- Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) (2019): Fakten zum deutschen Außenhandel. https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Aussenwirtschaft/fakten-zum-deutschen-aussenhandel.pdf?__blob=publicationFile&v=34 [Zugriff: 30.03.20]
- Biznews (2020): Uruguay 2020. http://biznews.biz/reports/Uruguay2020_report.pdf [Zugriff: 23.03.20]
- Cámara Uruguaya de Lógica (o. J.): *Página oficial*. <http://www.calog.com.uy/camara/> [Zugriff: 23.03.20]
- Cámara Uruguaya de Lógica (o. J.): Puerto Libre. <http://www.calog.com.uy/puerto-libre/> [Zugriff: 23.03.20]
- Campomar Ruano, Juan (Dr. Esc.) (2018): Puerto Libre vs Zona Franca. 26.01.18 <http://www.cronicas.com.uy/columnas/puerto-libre-vs-zona-franca/> [Zugriff: 30.03.20]
- Centro de Navegación (o. J.): *Página oficial*. <https://www.cennave.com.uy/> [Zugriff: 23.03.20]
- Cifra (2018): El problema más grande sigue siendo la inseguridad, pero en segundo lugar está la economía. 31.10.18 <https://www.cifra.com.uy/index.php/2018/10/31/el-problema-mas-importante-sigue-siendo-la-inseguridad-pero-en-segundo-lugar-esta-la-economia/> [Zugriff: 23.03.20]
- CPA Ferrere (2020): Perspectivas 2020. La agenda del nuevo Gobierno en un contexto de nuevos riesgos globales. 04.03.20
- Deutsche Botschaft Montevideo (2020): Deutschland und Uruguay. Bilaterale Beziehungen. 13.03.20 <https://montevideo.diplo.de/uy-de/themen/willkommen/laenderinfos/bilaterale-beziehungen> [Zugriff: 25.03.20]
- Deutsche Welle (2019): “Dos años como mínimo” para aplicar el acuerdo UE-Mercosur. <https://www.dw.com/es/dos-a%C3%B1os-como-m%C3%ADnimo-para-aplicar-el-acuerdo-ue-mercosur/a-49605014> [Zugriff: 15.04.20]
- Díaz, Alberto (Ing.) (2018): Líneas Estratégicas 2018-2035. 25.07.18
- El Observador (2019): Corte Electoral proclamó oficialmente a los senadores y diputados: conocí quiénes son. 28.10.19 <https://www.elobservador.com.uy/nota/corte-electoral-proclamo-oficialmente-a-los-senadores-y-diputados-conoce-quienes-son--20191128193237> [Zugriff: 23.03.20]
- El País (2019): Lacalle ganó con el 48,8% y Martínez obtuvo el 47,3% en el balotaje 2019: mirá los resultados. 30.11.19 <https://www.elpais.com.uy/informacion/politica/elecciones-resultado-balotaje-analisis-todos-datos-escrutinio.html> [Zugriff: 23.03.20]
- Fundación Nuestramar (2019): Puerto de Montevideo: para la temporada 2020-2021 contará con un nuevo terminal de cruceros. 23.11.19 <https://www.nuestramar.org/puertos/puerto-de-montevideo-para-la-temporada-2020-2021-contara-con-un-nuevo-terminal-de-cruceros/> [Zugriff: 23.03.20]
- GTAI (2019): Wirtschaftsdaten kompakt. Uruguay. <https://www.gtai.de/resource/blob/14824/70b6a76a95f26e1c9a25beca17cb980b/mkt201611222041-159560-wirtschaftsdaten-kompakt-uruguay-data.pdf> [Zugriff: 30.03.20]
- Handelsblatt (2009): 75-jähriger Ex-Guerillero wird neuer Präsident. 30.11.09 <https://www.handelsblatt.com/politik/international/uruguay-75-jaehriger-ex-guerillero-wird-neuer-praesident/3315202.html?ticket=ST-204705-NjZgecb6DNE1AvWv5Gvi-ap6> [Zugriff: 23.03.20]
- Instituto Nacional de Empleo y Formación Profesional (o. J.): Informe Sectorial. El sector portuario en Uruguay. http://www.inefop.org.uy/docs/Sector_portuario.pdf [Zugriff: 23.03.20]
- Instituto Nacional de Estadística (o. J.): Comercio Internacional y Balanza de Pagos. <http://www.ine.gub.uy/comercio-internacional-y-balanza-de-pagos> [Zugriff: 23.03.20]
- Instituto Nacional de Estadística (o. J.): Finanzas Públicas <http://www.ine.gub.uy/web/guest/finanzas-publicas> [Zugriff: 23.03.20]

Instituto Nacional de Estadística (o. J.): Población. Censos 1852-2011. <http://www.ine.gub.uy/web/guest/censos-1852-2011> [Zugriff: 01.04.20]

Instituto Nacional de Estadística (2019): Boletín Técnico. Estimación de la pobreza por el método de ingreso 2018. 29.03.19 http://www.ine.gub.uy/c/document_library/get_file?uuid=f605ab36-693d-4975-a919-fe8d5646f409&groupId=10181 [Zugriff: 25.03.20]

Instituto Nacional de Logística (o. J.): Infraestructura vial. <http://www.inalog.org.uy/es/carreteras-y-vias-ferreas/> [Zugriff: 09.04.20]

Instituto Nacional de Logística (o. J.): Normativa de puertos libres. <http://www.inalog.org.uy/es/normativa-de-puertos-libres/> [Zugriff: 23.03.20]

Instituto Nacional de Logística (2017): Oportunidades de inversión. Sector Logístico. <http://www.inalog.org.uy/es/sector-logistico/> [Zugriff: 23.03.20]

Instituto Nacional de Logística (2020): Newsletter. Visión integral del sector. Januar 2020 <http://www.inalog.org.uy/es/newsletter-uruguay-logistico-enero-2020/> [Zugriff: 23.03.20]

Instituto Nacional de Logística: Uruguay Hub Logístico. http://www.inalog.org.uy/wp-content/uploads/2016/06/file_e63d3a3050.pdf [Zugriff 10.04.20]

International Monetary Fund (2019): DataMapper World Economic Outlook 2019. Unemployment Rate. <https://www.imf.org/external/datamapper/LUR@WEO/OEMDC/URY> [Zugriff: 23.03.20]

International Monetary Fund (2020): Country Profile Uruguay. <https://www.imf.org/en/Countries/URY> [Zugriff: 23.03.20]

La Diaria (2019): El nuevo Parlamento: muchas caras nuevas y varias bancas por definirse. 28.10.19 <https://ladiaria.com.uy/articulo/2019/10/el-nuevo-parlamento-muchas-caras-nuevas-y-varias-bancas-por-definirse/> [Zugriff: 23.03.20]

La Red 21 (2019): Así quedó conformado el Parlamento 2020-2025. 28.10.19 <http://www.lr21.com.uy/politica/1413833-diputados-senadores-parlamento-uruguay-resultados-elecciones-2019-votacion> [Zugriff: 23.03.20]

Lacalle Pou, Luis; Talvi, Ernesto; Manini Ríos, Guido; Mieres, Pablo; Novick, Edgardo (2019): Compromiso por el país. <https://partidocolorado.uy/documentos/compromiso.pdf> [Zugriff: 23.03.20]

Lyonnet, Javier (2018): Enero récord en el puerto de Colonia: 302.000 pasajeros. 27.02.18 https://www.hosteltur.com/lat/143500_enero-record-puerto-colonia-302000-pasajeros.html [Zugriff: 13.04.20]

Ministerio de Transporte y Obras Públicas (o. J.): Proyecto “Ferrocaril Central”. http://ferrocarrilcentral.mtop.gub.uy/web/ferrocarril_central [Zugriff 13.04.20]

Ministerio de Transporte y Obras Públicas (2020): Uruguay en marcha. <http://www.mtop.gub.uy/documents/20182/21237/Bolet%C3%ADn+informativo+-+Febrero+2020/a741ebc6-7622-4974-93ba-7065104ff424?version=1.1> [Zugriff: 13.04.20]

Observatorio Nacional de Infraestructura, Transporte y Logística (2019). Producto Interno Bruto. 03.04.2019 https://observatorio.mtop.gub.uy/socio_economicos.php [Zugriff: 09.04.20]

OECD (o. J.): Country Profile. Uruguay. <https://oec.world/es/profile/country/ury/> [Zugriff: 23.03.20]

Statistisches Bundesamt (Destatis) (2019): Uruguay, Statistisches Länderprofil. https://www.destatis.de/DE/Themen/Laender-Regionen/Internationales/Laenderprofil/uruguay.pdf?__blob=publicationFile [Zugriff: 10.04.20]

The Economist (2019): The Economist Intelligence Unit's Democracy Index. <https://infographics.economist.com/2020/democracy-index-2019/index.html> [Zugriff: 23.03.20]

Trading Economics (2020): Argentina GDP Annual Growth Rate. <https://tradingeconomics.com/argentina/gdp-growth-annual> [Zugriff: 23.03.20]

Trading Economics (2020): Brazil – Economic Indicators. <https://tradingeconomics.com/brazil/indicators> [Zugriff: 23.03.20]

Transparency International (2019): Corruption Perceptions Index 2019. <https://www.transparency.org/cpi2019> [Zugriff: 23.03.20]

Uruguay Presidencia (2019): Exportadores brasileños se interesaron en Montevideo como puerto de salida de producción del sur de ese país. 27.03.19 <https://presidencia.gub.uy/comunicacion/comunicacionnoticias/intermodal-2019-ana-rey-inalog> [Zugriff: 23.03.20]

Uruguay Presidencia (2019): Poder adquisitivo de los trabajadores creció 2,45 % en 12 meses. 30.09.19 <https://www.presidencia.gub.uy/comunicacion/comunicacionnoticias/poder-adquisitivo-trabajadores-2%2C45> [Zugriff: 23.03.20]

Uruguay Presidencia (2019): Puerto de Montevideo cuenta con nuevo muelle multipropósito que demandó inversión de 82,5 millones de dólares. 14.06.19 <https://www.presidencia.gub.uy/comunicacion/comunicacionnoticias/inauguracion-muelle-d-puerto-de-montevideo-anp> [Zugriff: 13.04.20]

Uruguay Presidencia (2019): Puerto de Montevideo obtuvo certificación internacional Ecoports por sistema de gestión ambiental. 02.08.19 <https://www.presidencia.gub.uy/comunicacion/comunicacionnoticias/ecports-montevideo-alberto-diaz-anp> [Zugriff: 23.03.20]

Uruguay XXI (o. J.): Ferrocarril Central. Uruguay en marcha. <https://www.uruguayxxi.gub.uy/uploads/informacion/Folleto-Ferrocarril-Central-4.pdf> [Zugriff: 23.03.20]

Uruguay XXI (o. J.): Informes de países. Alemania. <https://www.uruguayxxi.gub.uy/uploads/informacion/0a7ce3bbe6fb0e72db35159c900f67516ae10f1e.pdf> [Zugriff: 23.03.20]

Uruguay XXI (o. J.): Oportunidades de inversión. Infraestructura. <https://www.uruguayxxi.gub.uy/es/centro-informacion/articulo/carpeta-de-proyectos-de-inversion-en-infraestructura/> [Zugriff: 23.03.20]

Uruguay XXI (2018): Oportunidades de inversión. Infraestructura. <https://www.uruguayxxi.gub.uy/uploads/informacion/ec84a6128add59eb26796a99cbf58bd85d056179.pdf> [Zugriff: 07.04.20]

Uruguay XXI (2017): Oportunidades de inversión. Sector logístico. <http://www.inalog.org.uy/wp-content/uploads/2018/01/SECTOR-LOG%26STICO.-OPORTUNIDADES-DE-INVERSI%26N-EN-URUGUAY-%E2%80%93-DICIEMBRE-2017.pdf> [Zugriff 10.04.20]

Uruguay XXI (2019): Farma y salud: un sector en el que se abren oportunidades. 27.06.19 <https://www.uruguayxxi.gub.uy/es/noticias/articulo/farma-y-salud-un-sector-en-el-que-se-abren-oportunidades/> [Zugriff: 23.03.20]

Uruguay XXI (2019): Invertir, Exportar, Trabajar, Vivir. <https://www.uruguayxxi.gub.uy/es/centro-informacion/articulo/presentacion-pais/> [Zugriff: 23.03.20]

Uruguay XXI (2019): Oportunidades de inversión. Exportaciones de bienes desde zonas francas. <https://www.uruguayxxi.gub.uy/uploads/informacion/89221d0b9defba51e1e795a9f3c338b9ee9e77c9.pdf> [Zugriff: 09.04.20]

Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) (o. J.): *Página oficial*. <https://vuce.gub.uy/> [Zugriff: 23.03.20]

Villalobos, Alejandro (2018): Montevideo podría convertirse en un puerto verde e inteligente. 01.08.18 <https://noticiaslogisticaytransporte.com/logistica/01/08/2018/montevideo-podria-convertirse-en-un-puerto-verde-e-inteligente/124591.html> [Zugriff: 23.03.20]

Wagner, Christoph (2007): Demokratie und Politik in Uruguay. 18.09.17 <https://www.bpb.de/internationales/amerika/lateinamerika/44889/geschichte?p=1> [Zugriff: 23.03.20]

Workman, Daniel (2020): Uruguay's Top 15 Trading Partners. 01.02.20
<http://www.worldstopexports.com/uruguays-top-15-import-partners/> [Zugriff: 23.03.20]

World Economic Forum (2016): The Global Competitiveness Report 2016-2017.
<https://www.weforum.org/reports/the-global-competitiveness-report-2016-2017-1> [Zugriff: 23.03.20]

World Economic Forum (2016): The Global Enabling Trade Report 2016. Enabling Trade Index.
<http://reports.weforum.org/global-enabling-trade-report-2016/enabling-trade-rankings/#series=ETI> [Zugriff: 27.03.20]

World Economic Forum (2018): The Inclusive Development Index 2018. Summary and Data Highlights.
http://www3.weforum.org/docs/WEF_Forum_IncGrwth_2018.pdf [Zugriff: 23.03.20]

World Justice Project (2019): Rule of Law Index 2019. <https://worldjusticeproject.org/our-work/research-and-data/wjp-rule-law-index-2019> [Zugriff: 23.03.20]

Experteninterviews

Experteninterview 1 am 05.03.2020 mit Guillermina Pena und Ariel Robaldo, NODUS

Experteninterview 2 am 06.04.2020 mit Leonardo Fleitas, Abel Fleitas & Cia.

Experteninterview 3 am 07.04.2020 mit Emilio Fernandez, Interexport

Experteninterview 4 am 08.04.2020 mit Emilio Rivero, Geschäftsführer Inalog

Experteninterview 5 am 13.04.2020 mit Dr. Marne Osorio, ehem. Bürgermeister von Rivera

