

## VERTRAUEN DER UNTERNEHMER UND VERBRAUCHER SINKT

Schleppendes Reformtempo und schwache Konjunktur bremsen Euphorie

### Konsum

Neue Mittelschicht in Brasilien wächst erstmals seit der Wirtschaftskrise wieder  
Im letzten Jahr gehörten 51% der Brasilianer der Einkommensklasse C an

### Investitionen

Ausländische Konzerne liehen brasilianischen Filialen 2018 R\$ 120 Mrd.  
Doch die meisten Kredite dienten der Finanzierung des laufenden Geschäftsbetriebs

### Flughäfen

Ausländer dominieren Betrieb der brasilianischen Flughäfen  
5. Versteigerungsrunde von Flughäfen feiert großen Erfolg

### Kfz

Freihandelsabkommen mit Mexiko verschärft die Konkurrenz für Brasiliens Kfz-Industrie  
Dennoch animiert das Förderprogramm InvestAuto General Motors zu neuen Investitionen

### Kraftstoffe

Zur Deckung der Kraftstoffnachfrage muss Brasilien R\$ 82 Mrd. investieren  
Studie wurde nach dem Lastwagenfahrerstreik im Mai 2018 in Auftrag gegeben

### Statistik

### Tabellen Statistik



Die Geschäfte von Heute entwickeln sich in der digitalen Welt.

Wir helfen Ihnen auf diesem Weg.

[www.kpmg.com.br](http://www.kpmg.com.br)

 /kpmgbrasil



Onde você precisar. Também em São Paulo.

[www.commerzbank.com.br](http://www.commerzbank.com.br)

**COMMERZBANK** 

## Vertrauen der Unternehmer und Verbraucher sinkt

Die Hoffnung der Unternehmer und Verbraucher in Brasilien, dass sich die Wirtschaft und ihre persönliche Lage unter der neuen Regierung schnell verbessern werde, ist knapp 100 Tage nach deren Amtsantritt schon verflogen. Im Februar verzeichneten vier von fünf Vertrauensindizes einen Rückgang gegenüber Januar. Analysten aus den wichtigsten Finanzinstituten, die wöchentlich von der Zentralbank befragt werden, senkten ihre Wachstumsprognose für dieses Jahr innerhalb des letzten Monats von 2,5% auf 2% ab.

Die nach den Präsidentschaftswahlen herrschende Euphorie der Unternehmer ist verschwunden. Sie hatten sich von der neuen Regierung schnelle Wirtschaftsreformen und einen Schub für die Konjunktur erhofft und sind nun enttäuscht. Die Verbraucher sind ihrerseits wegen der nach wie vor desolaten Lage auf dem Arbeitsmarkt frustriert. Die Arbeitslosigkeit stieg zu Jahresbeginn wieder auf 12%.

Die brasilianische Industrie ist auf dem Weg der Erholung bereits im letzten Jahr aus dem Tritt gekommen. Hauptauslöser waren der LKW-Fahrer-Streik im Mai und die Wirtschaftskrise im Nachbarland Argentinien. Dagegen war der Handel noch bis Ende des Jahres gut gestimmt. Seit Januar sinkt das Unternehmerv Vertrauen aber auch in diesem Sektor. Die Stimmung von Unternehmen, die Verbraucherdienstleistungen erbringen, hat zu Jahresbeginn ebenfalls eingetrübt. Am längsten hielt die Euphorie im Baugewerbe. Die Unternehmerstimmung wurde zuletzt 6 Monate in Folge immer besser, ist im Februar allerdings auch gekippt.

Aloisio Campelo von der Getulio-Vargas-Stiftung erklärt sich die Eintrübung der Vertrauensindizes damit, dass Verbraucher und Unternehmer nach den Wahlen überzogene Erwartungen an die neue Regierung hatten. Nicola Tingas vom brasilianischen Verband der Finanzinstitutionen (Acrefi) meint, dass die schwache Konjunktur, Fehlritte der Regierung und die zähen Verhandlungen zur Rentenreform die Stimmung zu Jahresbeginn gedämpft haben. Die Entwicklung der brasilianischen Leitbörse Bovespa in São Paulo zeige aber, dass die Erwartungen der Anleger zumindest langfristig positiv blieben. Am 18. März überstieg der Ibovespa-Index erstmals die Marke von 100.000 Punkten.

Die Unternehmer selber erklären das gesunkene Vertrauen dadurch, dass die Geschäftsentwicklung in den letzten Monaten starken Schwankungen unterworfen war. Mauro Teixeira, Geschäftsführer des Bau-Generalunternehmens TPA mit einem Jahresumsatz von etwa R\$ 100 Millionen, etwa berichtete, dass dem Unternehmen im Verkaufsgeschäft nach hervorragenden Ergebnissen im Oktober und November im Dezember die Puste ausgegangen sei. Der Januar sei dann wiederum sehr gut verlaufen. Im Februar brachen die Immobilienabsätze gegenüber Januar um 75% ein, um im März wieder anzuziehen. Angesichts dieses Auf und Abs gibt es für Teixeira keinen Anlass, neue Bauprojekte zu beschleunigen.

Quelle: O Estado de S. Paulo, 19/03/2019



Die Geschäfte von Heute entwickeln sich in der digitalen Welt.

Wir helfen Ihnen auf diesem Weg.

[www.kpmg.com.br](http://www.kpmg.com.br)

[f](#) [in](#) [t](#) [@](#) /kpmgbrasil



Onde você precisar. Também em São Paulo.

[www.commerzbank.com.br](http://www.commerzbank.com.br)

**COMMERZBANK** 

## Neue Mittelschicht in Brasilien wächst erstmals seit der Wirtschaftskrise wieder

Erstmals seit der schweren Wirtschaftskrise der Jahre 2015/2016 hat sich die Einkommenssituation der brasilianischen Mittelschicht im letzten Jahr wieder verbessert. Auch die Anzahl Haushalte der „mittleren Mittelschicht“ – von brasilianischen Soziologen als „Klasse C“ bezeichnet – hat wieder leicht zugenommen. Ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung stieg von 50% auf 51%. In absoluten Zahlen wuchs die Klasse C um 2 Millionen Personen.

Derzeit werden Familien mit einem monatlichen Haushaltseinkommen zwischen 3.000 und 5.000 Reais (etwa 700 bis 1.200 Euro) der Klasse C zugerechnet. 2008 hatten 48% der Brasilianer dieser Gruppe angehört. In den Boomjahren vor Krise erreichte der Anteil 53%. Doch als die Wirtschaftsleistung des Landes durch die schwere Rezession um 8% einbrach und viele Brasilianer ihren Job verloren, rutschte ein Teil der neuen Mittelschicht wieder in die ärmere Kategorie, Klasse D, ab.

Während im letzten Jahr die Haushaltseinkommen der Klasse C im Schnitt um 0,9% gestiegen sind, gehen Schätzungen für dieses Jahr von einem kräftigeren Einkommenszuwachs in Höhe von 3,5% aus. Dies dürfte den privaten Konsum beflügeln. Experten rechnen mit einem Wachstum des Einzelhandels um etwa 3%. Immerhin ist die Klasse C für etwa die Hälfte der Konsumausgaben im Land verantwortlich, in diesem Jahr im Wert von geschätzten 1,57 Billionen Reais.

Allerdings hat sich der Konsumstil der neuen Mittelschicht durch die Wirtschaftskrise geändert. In den Boomjahren kauften viele Familien, die es zu bescheidenem Wohlstand gebracht hatten, Statussymbole wie teure Fernseher oder Mobiltelefone auf Kredit. Nun verhalten sie sich viel vorsichtiger. Zwar hat sich die Konsumlaune soweit aufgehellt, dass viele Familien wieder größere Anschaffungen, etwa von Hausgeräten oder Baumaterial, planen. Doch ist nun das Preis-Leistungs-Verhältnis das wichtigste Kriterium bei der Kaufentscheidung. „Die Marken müssen viel mehr über die Gewohnheiten dieser Konsumentengruppe wissen, um sie zu überzeugen, ihr Portemonnaie zu zücken“, meinte der Geschäftsführer des Konsumforschungsinstituts Instituto Locomotiva, Renato Meirelles, in O Estado de S.Paulo.

Die positive Prognose für die Entwicklung der Einkommen und der Konsumausgaben der Klasse C beruht auf der Annahme, dass die Regierung die versprochenen Reformen umsetzt und damit die Konjunktur belebt. „Es besteht die Erwartung, dass das Wachstum durch die Reformen Rückendeckung bekommt. Wenn das nicht passiert, könnte uns eine Wirtschaftskrise schlimmer als die nach 2014 bevorstehen“, warnte der Ökonom José Ronaldo Souza vom Institut für Angewandte Wirtschaftsforschung (Ipea).

Quelle: O Estado de S.Paulo, 20/03/2019

KPMG

Die Geschäfte von  
Heute entwickeln  
sich in der digitalen  
Welt.

Wir helfen Ihnen  
auf diesem Weg.

[www.kpmg.com.br](http://www.kpmg.com.br)

[f](#) [in](#) [t](#) [@](#) /kpmgbrasil



Onde você  
precisar.  
Também em  
São Paulo.

[www.commerzbank.com.br](http://www.commerzbank.com.br)

**COMMERZBANK** 

## Ausländische Konzerne liehen brasilianischen Filialen 2018 R\$ 120 Mrd.

Nach einem deutlichen Einbruch im Jahr 2017 ist die Kreditvergabe internationaler Konzerne an ihre brasilianischen Tochtergesellschaften im letzten Jahr deutlich gestiegen. Insgesamt flossen US\$ 32,3 Milliarden konzerninterne Darlehen nach Brasilien und damit fünf Mal so viel wie im Jahr davor (US\$ 6,2 Mrd.). Die meisten Kredite flossen allerdings nicht in neue Projekte, sondern gingen in den Erhalt bestehender Anlagen oder dienten sogar der Aufrechterhaltung des laufenden Betriebs. Somit sind die Mittelzuflüsse eher Zeichen für eine weiterhin darbende Wirtschaft als für einen neuen Aufschwung. Ein weiterer Grund für die Kreditflüsse nach Brasilien ist das aus Anlegersicht immer noch attraktive Zinsniveau des Landes.

„Unternehmensinterne Finanzierungstransaktionen können sowohl in Krisen- wie in Boomzeiten zunehmen“, erklärte der Präsident der Brasilianischen Gesellschaft für Unternehmensstudien (Sobeet), Luis Afonso Lima, gegenüber O Estado de S.Paulo. „Vor der Krise haben sich die Unternehmen im Ausland günstige Kredite besorgt, um ihr Wachstum zu finanzieren. In den letzten Jahren lässt sich der Trend beobachten, dass [die Kredite] eher für die Wahrung des Bestands als für Investitionen in neue Projekte genutzt werden.“

Zwei Drittel der unternehmensinternen Darlehen, die 2018 aus dem Ausland nach Brasilien flossen, gingen an Unternehmen des produzierenden Gewerbes, ein Drittel an Dienstleistungsunternehmen. Angesichts der hohen Überkapazitäten in der Industrie gehen Experten davon aus, dass die meisten Kreditmittel für die Industrie tatsächlich der Aufrechterhaltung des laufenden Betriebs dienen.

Dass die Zeichen für internationale Unternehmen noch nicht wieder auf Wachstum stehen, lässt sich auch an der Entwicklung bei den Fusions- und Übernahmegeschäften ablesen. Die Zuflüsse ausländischen Kapitals für Fusionen oder Firmenübernahmen lagen 2018 mit US\$ 56 Mrd. um 12,5% unter dem Wert von 2017. „Ausländische Investitionen zur Kapitalbeteiligung an Unternehmen sind letztendlich Investitionen in die Produktionskapazität“, erinnerte Fábio Silveira vom Beratungsunternehmen Macrosector.

Im Jahr 2014 planten ausländische und brasilianische Unternehmen, im Zeitraum 2015-2018 insgesamt US\$ 105 Mrd. US\$ in neue Fabriken zu investieren. Für den Erhalt und die Modernisierung bestehender Produktionsanlagen wollten sie US\$ 119,6 Mrd. ausgeben. Aufgrund der schweren Rezession der Jahre 2015 und 2016 und des mageren Wachstums in den beiden Folgejahren investierten sie letztendlich aber mehr in die bestehenden Standorte als geplant. Die meisten neuen Projekte wurden dahingegen verschoben.

Beispielhaft dafür steht die traditionell starke brasilianische Chemieindustrie. Angesichts der Überkapazitäten von immer noch 20 Prozent lenkten die Unternehmen ihre Investitionsmittel in den letzten Jahren eher in die Modernisierung der bestehenden Anlagen als in den Aufbau neuer Kapazitäten, so Fátima Ferreira vom Chemieindustrieverband Abiquim.

Quelle: O Estado de S.Paulo, 18/03/2019

 **KPMG**

Die Geschäfte von  
Heute entwickeln  
sich in der digitalen  
Welt.

Wir helfen Ihnen  
auf diesem Weg.

[www.kpmg.com.br](http://www.kpmg.com.br)

 /kpmgbrasil



Onde você  
precisar.  
Também em  
São Paulo.

[www.commerzbank.com.br](http://www.commerzbank.com.br)

**COMMERZBANK** 

## Ausländer dominieren Betrieb der brasilianischen Flughäfen

Der Erfolg der kürzlich durchgeführten 5. Versteigerungsrunde von Flughafenkonzessionen markiert den Auftakt einer neuen Serie von Konzessionen und öffentlich-privaten Partnerschaften. Spezialisten sehen eine zunehmende Dominanz des Sektors durch große ausländische Betreiber voraus. Dabei bleibe jedoch auch Platz für Investment-Gesellschaften und kleinere Betreiber, die eher für regionale Flughäfen zuständig sein werden.

„Der Erfolg der Versteigerung besteht darin, dass die Regierung einen wichtigen Infrastruktursektor spezialisierten Betreibern überlässt, die über große Erfahrung verfügen“, bekräftigte Gesner Oliveira, Teilhaber von GO Associados. „Alles weist darauf hin, dass im Flughafensektor ein neuer Zyklus begonnen hat.“

Das Modell, Flughäfen in Paketen zu versteigern, gilt als intelligente Lösung für den schrittweisen Ausstieg der staatlichen Infraero aus der Verwaltung brasilianischer Flughäfen. „In der Zukunft werden private Betreiber unter klaren Richtlinien den Ton angeben“, glaubt Oliveira, der Raum „sowohl für nationales Kapital als auch für die Beteiligung großer internationaler Betreiber“ ausmacht.

Zwei große internationale Flughafengesellschaften sind bei der letzten Versteigerung als große Sieger hervorgegangen. Das spanische Unternehmen Aena ersteigerte das Nordosten-Paket mit dem wichtigen Flughafen Recife (Pernambuco), und der schweizerische Betreiber Zürich erweiterte seine Präsenz in Brasilien mit dem Erwerb des Südosten-Pakets, das die Flughäfen von Vitória (Espírito Santo) und Macaé (Rio de Janeiro) umfasst.

Die Regierung veröffentlichte bereits Studien zur Durchführung der nächsten Versteigerungsrunde, bei der 22 Flughäfen in drei Paketen an den Privatsektor übergeben werden sollen – die wichtigsten sind dabei die Flughäfen der Landeshauptstädte Manaus (Amazonas), Goiânia (Goiás) und Curitiba (Paraná). Die Auktion ist für September 2020 geplant. Im Jahr 2022 sollen weitere 22 Flughäfen versteigert werden darunter die begehrten Stadtflughäfen Congonhas in São Paulo und Santos Dumont in Rio de Janeiro. João Santana, ein Spezialist für Infrastrukturverwaltung, glaubt, dass private Betreiber im Gegensatz zur staatlichen Infraero effizienter agieren und neue Dienstleistungen im Rahmen des Konzepts „Flughafenstadt“ anbieten werden.

Die Finanzwelt reagierte mit Erstaunen über das bei den Versteigerungen erzielte durchschnittliche Agio von 986% im Vergleich zu dem von der nationalen Luftfahrtbehörde Anac festgesetzten Mindestpreis.

Adalberto Sogayar, Teilhaber vom L. O. Baptista Advogados glaubt nicht an einen Rechenfehler der siegreichen Gesellschaften. „Es handelt sich um solide Unternehmen, die in das Geschäft vertrauen und ein Wachstumspotential erkennen“. João Santana glaubt zwar, dass Aena ein zu hohes Angebot vorgelegt habe, erkennt aber auch den Zugewinn für die weltweit operierende Gesellschaft, die nun auch ein Standbein in Brasilien haben wird.

KPMG

Die Geschäfte von  
Heute entwickeln  
sich in der digitalen  
Welt.

Wir helfen Ihnen  
auf diesem Weg.

[www.kpmg.com.br](http://www.kpmg.com.br)

[f](#) [in](#) [t](#) [@](#) /kpmgbrasil



Onde você  
precisar.  
Também em  
São Paulo.

[www.commerzbank.com.br](http://www.commerzbank.com.br)

**COMMERZBANK** 

Das Konzept, Flughäfen in Paketen zu versteigern, um zu verhindern, dass nur die lukrativsten Projekte erstanden werden, erwies sich als erfolgreich. Bei der nächsten Runde dürfte die Regierung die Mindestpreise deutlich anheben.



Die Geschäfte von  
Heute entwickeln  
sich in der digitalen  
Welt.

Wir helfen Ihnen  
auf diesem Weg.

[www.kpmg.com.br](http://www.kpmg.com.br)

[f](#) [in](#) [t](#) [@](#) /kpmgbrasil

Onde você  
precisar.  
Também em  
São Paulo.

[www.commerzbank.com.br](http://www.commerzbank.com.br)

**COMMERZBANK**



Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages

## Freihandelsabkommen mit Mexiko verschärft die Konkurrenz für Brasiliens Kfz-Industrie

Seit dem 19. März unterliegt die Anzahl von steuerfreien Autoverkäufen zwischen Brasilien und Mexiko keinem Limit mehr. Jegliche Versuche der brasilianischen Automobilindustrie das seit 15 Jahren bestehende Quotensystem erneut zu verlängern scheiterten. Ein paar Tage davor hatte der Automobilkonzern General Motors (GM) ein neues Investitionsprojekt in Brasilien in Höhe von 10 Milliarden R\$ bestätigt. Ermöglicht wurde dieses durch Konzessionen von Arbeitnehmern, Lieferanten und Händlern sowie durch das neue Investitionsförderprogramm InvestAuto des Bundesstaates São Paulo. Das neue Projekt von GM, das bis 2024 fertiggestellt sein soll, sieht die Schaffung von 400 direkten Arbeitsplätzen durch das Programm und weiteren 800 indirekten in den Fabriken im Bundesstaat São Paulo vor.

Der Präsident von GM Lateinamerika, Carlos Zalenga, gab im Gespräch mit der Zeitung Valor Econômico an, dass die Produktion von Fahrzeugen in Mexiko um 30% günstiger sei als in São Paulo. Er beurteilte die Marktöffnung als "besorgniserregend" und gab an, dass Brasilien "an vielen Punkten arbeiten müsse" um seine Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern. Prinzipiell bei der Steuerbelastung auf Autos hat das Land einen großen Kostennachteil. Dieser öffnet eine Lücke für Firmen, die in die Produktion von Fabriken in Mexiko investieren und dann von dort nach Brasilien exportieren. Der Austausch von Fahrzeugen zwischen den beiden Ländern war im letzten Jahr aus brasilianischer Sicht sehr unvorteilhaft. Das zeigen die Daten von Anfavea, dem Verband der Kraftfahrzeughersteller. Es wurden 52,2 Millionen Einheiten nach Mexiko exportiert, aber nur 80 Millionen Einheiten importiert. In der Zahlungsbilanz stehen demnach 420 Millionen US\$ für den Verkauf an die Mexikaner 1,3 Milliarden US\$ für den Einkauf von Fahrzeugen aus Mexiko gegenüber.

In einer Erklärung wies Anfavea auf die Möglichkeit hin, dass Brasilien einige seiner zukünftigen Projekte an die mexikanische Industrie auf Kosten lokaler Investitionen verlieren könnte, falls Brasilien es nicht zeitig schafft, das gleiche Niveau der Wettbewerbsfähigkeit wie Mexiko und anderer potenzieller Handelspartner zu erreichen. Anfavea schickte eine Liste von Vorschlägen an die Bundesregierung, die die Reduzierung landesspezifischer Kosten, des sogenannten "custo Brasil", anstrebt und die Wettbewerbsfähigkeit des gesamten Sektors verbessern soll. Diese Liste beinhaltet unter anderem Aspekte zu Infrastruktur, Abgaben, Steuervereinfachungen und Bürokratieabbau.

Anfavea zeigte sich überrascht über die Erhöhung des nationalen Wertschöpfungsanteils. Mindestens 40% der Autoteile müssen in dem jeweiligen Land produziert worden sein, um von den Importkosten freigestellt zu sein. Früher lag die Klausel bei 35%. Die Erhöhung der Anforderungen lokaler Autoteile kann Beschwerden seitens der mexikanischen Hersteller nach sich ziehen, da die Autoteileindustrie des Landes nicht die gleiche Stärke und Struktur wie die in Brasilien aufweist. Auf der anderen Seite kann Mexiko aber auf Teile aus den USA zurückgreifen, wo Skalengewinne die Kosten reduzieren.

KPMG

Die Geschäfte von Heute entwickeln sich in der digitalen Welt.

Wir helfen Ihnen auf diesem Weg.

[www.kpmg.com.br](http://www.kpmg.com.br)

[f](#) [in](#) [t](#) [@](#) /kpmgbrasil



Onde você precisar. Também em São Paulo.

[www.commerzbank.com.br](http://www.commerzbank.com.br)

**COMMERZBANK** 

Ab 2020 ist auch der Freihandel für Schwerfahrzeuge (Lastwagen und Busse) und die entsprechenden Maschinenteile vorgesehen. Laut einer gemeinsamen Notiz des Wirtschafts- und Außenwirtschaftsministerium ist die brasilianische Regierung darum bemüht, die Verhandlungen für ein umfassenderes Freihandelsabkommen mit Mexiko wiederaufzunehmen, die 2017 eingestellt wurde. Dieses soll das volle Potenzial der beiden größten Volkswirtschaften Südamerikas ausnutzen und erschließen.

Der Finanzsekretär des Bundesstaates São Paulo, Henrique Meirelles, hält die Steuerbelastung im Kfz-Sektor trotz der von der Bundesregierung São Paulo angestoßenen Investitionsförderung weiterhin für sehr hoch. Er sieht aber Chancen in dem Programm InvestAuto, dass progressive Preisnachlässe von bis zu 25% auf die Umsatzsteuer ICMS für die in São Paulo hergestellten Fahrzeuge vorsieht. Um an dem Programm teilnehmen zu können, müssen die Unternehmen einen Investitionsplan von mehr als 1 Milliarde R\$ im Staat einreichen und mindestens 400 neue Arbeitsplätze schaffen. Der ICMS-Rabatt soll bei 2,7% beginnen, je nach Umfang der Investition progressiv steigen und erst nach Abschluss des Investitionsprojektes weitergegeben werden. Die Begünstigung werden für Investitionen in neue Fabriken, in neue Produktionslinien, in neue Produkte oder in Erweiterungen bestehender Werke gewährt und gelten, solange das im Programm registrierte Fahrzeugmodell produziert wird.

KPMG

Die Geschäfte von  
Heute entwickeln  
sich in der digitalen  
Welt.

Wir helfen Ihnen  
auf diesem Weg.

[www.kpmg.com.br](http://www.kpmg.com.br)

[f](#) [in](#) [t](#) [@](#) /kpmgbrasil



Onde você  
precisar.  
Também em  
São Paulo.

[www.commerzbank.com.br](http://www.commerzbank.com.br)

COMMERZBANK 



## Zur Deckung der Kraftstoffnachfrage muss Brasilien R\$ 82 Mrd. investieren

Um den zu erwartenden Bedarf an Kraftstoffen decken zu können, sind bis 2028 Investitionen in die Infrastruktur und in die Produktion von Erdölderivaten in der Höhe von R\$ 82 Mrd. notwendig. Dies geht aus einer Studie der Boston Consulting Group (BCG) für den Nationalen Verband der Vertrieber von Brenn- und Schmierstoffen Plural hervor. Plural vertritt 16 Unternehmen, die ihrerseits für 70% des brasilianischen Treibstoffmarktes verantwortlich sind. Die Studie wurde nach dem Streik der Lastwagenfahrer im Mai 2018 in Auftrag gegeben, der durch die Steigerung des Dieselpreises ausgelöst worden war.

Wie Plural-Präsident Leonardo Gadotti ausführt, sind allein für den Vertrieb von Brennstoffen Investitionen von R\$ 800 Mio. in Pipelines, R\$ 1,6 Mrd. in Hafenterminals und R\$ 3,9 Mrd. in Eisenbahnanlagen erforderlich. Hinzu kommen R\$ 38,5 Mrd. für die Produktion von Biokraftstoffen und R\$ 37,2 Mrd. in Infrastrukturprojekte, die allerdings auch anderen Sektoren zugutekommen würden.

„Die Angelegenheit ist dringend. Wenn keine Lösungen gefunden werden und sich das erwartete Wachstum bestätigen sollte, können Probleme in der Versorgung auftreten“, bekräftigt Gadotti. Die Berechnungen für die notwendigen Investitionen in den nächsten zehn Jahren gehen vom Stand des Jahres 2017 und von einem jährlichen Wachstum des BIP um 2,5% aus.

Der Wettbewerb des Kraftstoffvertriebs in Brasilien hängt dieser Studie zufolge von mindestens fünf Faktoren ab, darunter das größere Angebot an Derivaten und die damit verbundene höhere Konkurrenz in diesem Bereich der Lieferkette. Als weitere Faktoren werden Verbesserungen in der Logistik, Bekämpfung unlauterer Geschäftspraktiken, Erhöhung der Effizienz und Beseitigung regulativer Barrieren genannt.

Wie BCG-Teilhaber André Pinto erläutert, sollte mit der Studie herausgefunden werden, wie dieser Sektor funktioniert und wie sich Treibstoffpreise, die als Auslöser des Streiks galten, entwickeln. „Die Zahlen bestätigen nicht, dass die Preise überhöht waren“, bekräftigt Pinto.

Der Studie zufolge lagen die Dieselpreise für den Endverbraucher im Juni vergangenen Jahres um 32% unter dem weltweiten Durchschnitt, die Benzinpreise dagegen nur um 8%. Im Hinblick auf die Kaufkraft lag die durch den Dieselpreis provozierte Belastung für Brasilianer unter dem weltweiten Durchschnitt, während die Belastung durch den Benzinpreis darüber lag.

Die Erhebung belegt die im weltweiten Vergleich starke Konzentration der Raffinerien. Petrobras dominiert den Markt. Um neue Marktteilnehmer anzulocken und für mehr Wettbewerb zu sorgen, bedarf es einer Preisbildung in Anlehnung an internationale Praktiken, bekräftigt Pinto.

KPMG

Die Geschäfte von  
Heute entwickeln  
sich in der digitalen  
Welt.

Wir helfen Ihnen  
auf diesem Weg.

[www.kpmg.com.br](http://www.kpmg.com.br)

[f](#) [in](#) [t](#) [@](#) /kpmgbrasil



Onde você  
precisar.  
Também em  
São Paulo.

[www.commerzbank.com.br](http://www.commerzbank.com.br)

COMMERZBANK 

Der hohe Steueranteil auf Kraftstoffe und die Komplexität der Besteuerung begünstigt den unlauteren Wettbewerb. Wie der Leiter der Abteilung für strategische Planung von Plural, Helvio Rebeschini, ausführt, verliere der Staat jährlich R\$ 5 Mrd. durch Steuerhinterziehungen. Durch Vereinfachungen im Steuersystem, beispielsweise die Vereinheitlichung der Umsatzsteuern ICMS, könne dies verhindert werden.

KPMG

Die Geschäfte von  
Heute entwickeln  
sich in der digitalen  
Welt.

Wir helfen Ihnen  
auf diesem Weg.

[www.kpmg.com.br](http://www.kpmg.com.br)

[f](#) [in](#) [t](#) [@](#) /kpmgbrasil

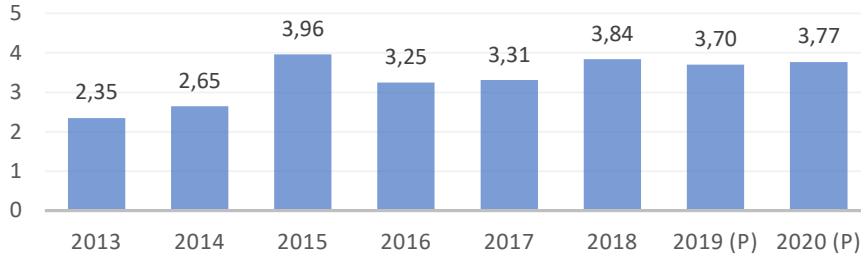


Onde você  
precisar.  
Também em  
São Paulo.

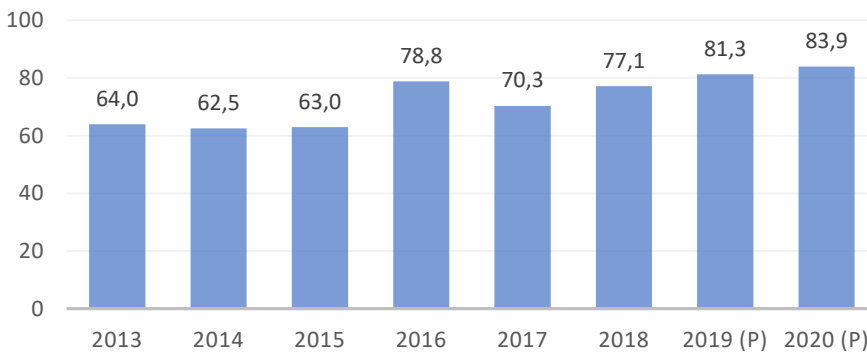
[www.commerzbank.com.br](http://www.commerzbank.com.br)

COMMERZBANK 

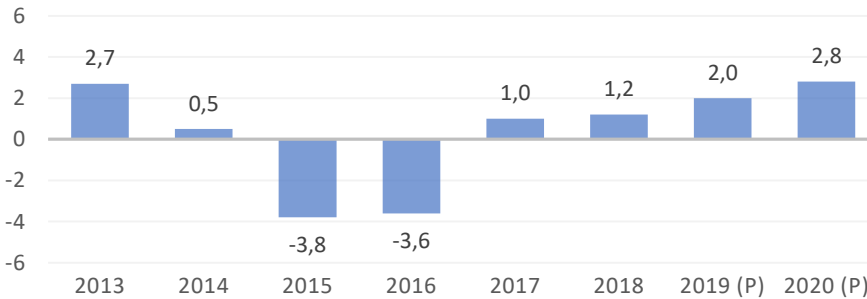
### Wechselkurs zum Jahresende - (R\$/US\$)



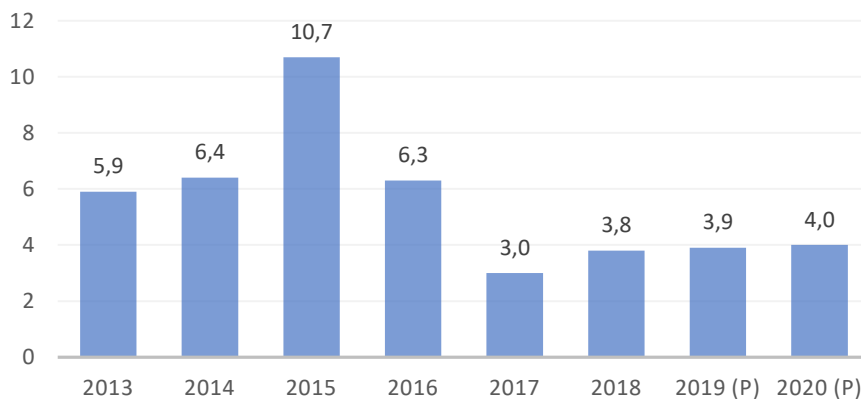
### Ausländische Direktinvestitionen - (In Mrd. US\$)



### Entwicklung des BIP - (In %)



### Inflationsindex IPCA - (Jahresdurchschnitt in %)



Die Geschäfte von Heute entwickeln sich in der digitalen Welt.

Wir helfen Ihnen auf diesem Weg.

[www.kpmg.com.br](http://www.kpmg.com.br)

/kpmgbrasil

Onde você precisar. Também em São Paulo.

[www.commerzbank.com.br](http://www.commerzbank.com.br)

**COMMERZBANK**

## Impressum

---

### Herausgeber:

Eine Gemeinschaftspublikation der Deutsch-Brasilianischen Auslandshandelskammern und von Germany Trade and Invest

### Sponsoring | Anzeigen:

Célia Utsch – E-mail: [anuncios@ahkbrasil.com](mailto:anuncios@ahkbrasil.com)

Weitere Informationen Analysen, Prognosen und aktuelle Wirtschaftsberichte finden Sie unter:

[www.gtai.de/brasilien](http://www.gtai.de/brasilien)

Nehmen Sie Kontakt mit uns auf



[kontakt@wochenbericht.com.br](mailto:kontakt@wochenbericht.com.br)



+55(11) 5187 5133

Die Geschäfte von  
Heute entwickeln  
sich in der digitalen  
Welt.

Wir helfen Ihnen  
auf diesem Weg.

[www.kpmg.com.br](http://www.kpmg.com.br)

[f](#) [in](#) [t](#) [@](#) /kpmgbrasil

Onde você  
precisar.  
Também em  
São Paulo.

[www.commerzbank.com.br](http://www.commerzbank.com.br)

**COMMERZBANK**

