



### Inhalt

#### KFZ 2

Premiummodelle erobern  
Brasilianischen Klein-  
wagenmarkt

Chery baut Motorenwerk in  
Brasilien

#### Wirtschaft 3

Senkung der Sozialabgaben  
nicht für alle  
Wirtschaftszweige

Leitzinserhöhung immer  
wahrscheinlicher

#### Techn.& Innovation 4

Neuer Vorstand beim VDI-  
Brasilien

Förderprogramm für Innova-  
tionen bei Stromerzeugung

#### Investitionen 5

Petrobras könnte in 2013  
bis zu 92 Milliarden Reais  
investieren

Schienennetzbetreiber  
investieren 5 Milliarden Reais

#### Logistik 6

Seetransportunternehmen  
erhöhen die Frachttarife auf  
internationalen Strecken

Chaos im Hafen Santos  
entsteht nicht durch die  
Superernte, sagt Agrologistik-  
unternehmen Cargill

## Geringer Handelsüberschuss in 2013

### Wettbewerbsfähigkeit größtes Problem

Wie die Zeitung Estado de São Paulo berichtet, betrug der brasilianische Handelsüberschuss im März 164 Mio. US\$. Dies ist jedoch das schlechteste Ergebnis für Vergleichsmonate seit 2001. Und so lang ist es auch her, dass ein erstes Quartal ein Defizit aufwies. Für die ersten 3 Monate dieses Jahres lag es bei 5,15 Mrd. US\$. Der erwartete Überschuss für das Gesamtjahr könnte so unter die Marke von 10 Mrd. US\$ fallen. So gingen die Exporte im ersten Quartal um 3,1% im Vergleich zum Vorjahreszeitraum zurück. Gründe dafür sieht man in mangelnder Wettbewerbsfähigkeit der Industriegüter, mangelnder Nachfrage aufgrund der internationalen Krise und im etwas höheren Wechselkurs des brasilianischen Reals. Dieser war im vergangenen Jahr jedoch relativ gering, genauso wie der Leitzins. Und so zeigten sich Experten des Finanzministeriums auch enttäuscht, dass diese Kombination die Exporte nicht ankurbeln konnte. Die Nachfrage könnte aufgrund der internationalen Wirtschaftsentwicklung gering bleiben und Maßnahmen für mehr Wettbewerbsfähigkeit brauchen Zeit. Letztere verlangen Investitionen,

und hier liegt ein zentrales Problem. Der Volkswirtschaftler Samuel Pessoa vom Brasilianischen Wirtschaftsinstitut Ibre erklärt, dass der stark gestiegene Konsum der Brasilianer zu einer geringeren Sparquote geführt habe. Diese müsse nun durch Geldzufluss von außen ausgeglichen werden, was zu einem Defizit bei den laufenden Übertragungen führe. Gleichzeitig bleibe aber weniger Geld für Investitionen. Ausländische Direktinvestitionen seien ebenfalls rückläufig. Diese Kombination aus geringen Investitionen und hohem Defizit zur Finanzierung des Konsums sei sehr schlecht, so Pessoa. Sie erzeugt inflationären Druck. Der ehemalige Staatsminister des Finanzministeriums de Barros erklärt, der Regierung seien so für eine Abwertung des Reals die Hände gebunden. Der Handel benötigte einen Kurs zwischen 2,20R\$ und 2,25R\$ pro Dollar, doch dann ginge die Inflation endgültig durch die Decke. Die Lage ist insgesamt gesehen jedoch nicht bedrohlich. Brasilien besitzt Devisenreserven von 376 Mrd. US Dollar.

Ihr Logo im  
Wochenbericht,  
stärken Sie  
ihre Marke.

Klicken Sie hier für  
weitere Informationen.

#### Herausgeber



Deutsch-Brasilianische  
Industrie- und Handelskammer  
Câmara de Comércio e Indústria  
Brasil-Alemanha



GERMANY  
TRADE & INVEST



Mit Unterstützung von





## Premiummodelle erobern Brasilianischen Kleinwagenmarkt

Brasilianischer Automarkt mittlerweile weltweit an vierter Stelle

Zwei Neuerscheinungen haben den Brasilianischen Markt für Kleinwagen im ersten Quartal angeheizt: Der HB20 von Hyundai und der Onix von Chevrolet. Die beiden Modelle brachten es zusammen auf 61.000 Verkäufe, sprich 10% der Neuzulassungen. Es gab sogar lange Wartelisten für die Auslieferung. Damit sind sie Sinnbild eines stattfindenden Wandels auf dem Automarkt. Bei Kleinwagen, in Brasilien die wahren Volumenmodelle, geht der Trend zum Premiumsegment. Das zeigt sich vor allem an der Ausstattung: Multimediasysteme, Bordcomputer, LCD-Bildschirme oder Heckabstandswarner werden ange-

boten und gekauft. „Die Konsumenten sind anspruchsvoller geworden. Was sie brauchen, wollen sie auch“, so Rogélio Golfarb, Vize-Präsident von Ford Brasilien gegenüber der Zeitung Valor Econômico. Und die Autobauer verdienen gut. Lange Warteschlangen statt der bisher gewährten Preisvorteile. Derweilen schläft die Konkurrenz nicht. Peugeot und Ford stehen mit dem 208 und dem Fiesta in den Startlöchern. Ermöglicht wird der Boom durch eine Kombination aus hohen Einkommen und günstigen Krediten. Im Zusammenspiel mit anderen Fördermaßnahmen hat sich so Brasilien zum viertgrößten Automarkt

der Welt gemausert, mit doppelt so hohen Verkaufszahlen wie noch vor 8 Jahren. „Je reifer ein Automarkt, desto segmentierter ist er“, so Golfarb. Und so hinkt der brasilianische Markt international auch nicht mehr so stark hinterher. Der Peugeot 208 erscheint weniger als ein Jahr nach der europäischen Markteinführung in Brasilien. Durch Ziele beim Kraftstoffverbrauch und Investitionen in Technologie erhofft sich die Regierung, diese Entwicklung weiter zu fördern, bis sich der Markt dem europäischen oder US-amerikanischen annähert.



## Chery baut Motorenwerk in Brasilien

Standort hängt noch von Verhandlungen ab

Der chinesische Autobauer Chery will laut einem aktuellen Bericht der Zeitung O Estado de São Paulo in Brasilien ein Motorenwerk errichten. Das Unternehmen baut zurzeit schon für 400 Mio. US\$ eine Fabrik in Jacareí im Bundesstaat São Paulo. Diese soll 2014 eingeweiht werden und eine Kapazität von 150.000 Einheiten jährlich haben. Im geplanten Motorenwerk werden 1,1l und 1,5l Aggregate gefertigt, die dann in Jacareí verbaut werden. Sie sollen z.B. den letzte Woche vorgestellten Kompaktwagen Celer antreiben, welcher das erste in Brasilien produzierte Auto der Marke ist. Darüber hinaus sollen aber auch die Chery Werke in

Uruguay und Argentinien mit Motoren beliefert werden. „Das neue Motorenwerk wird dem bestehenden in China den Rang ablaufen“, so der Vize-Präsident von Chery Brasilien Luis Curi. Über den genauen Standort wollte Curi jedoch noch keine Angaben machen, das hänge noch von Verhandlungen, Anreizen und Zugeständnissen ab. Sehr wahrscheinlich werde das Motorenwerk neben der Fabrik in Jacareí entstehen. Aber auch in den benachbarten Bundesstaaten Minas Gerais und Rio de Janeiro sei der Bau denkbar. Alle Standorte im Umkreis von 150 km seien für die Belieferung finanziell darstellbar. Angaben über die

Höhe der geplanten Investition wollte Curi ebenfalls nicht leichtfertig bekannt geben. Erfreut zeigte sich der Manager über die Verlängerung des ermäßigten Steuersatzes auf Industriegüter bis zum 31. Dezember. Als Fahrzeugproduzent auf brasilianischem Boden kann Chery 50.000 Einheiten jährlich zu geringeren Steuern verkaufen als reine Importeure. Des Weiteren sei der Bau eines Forschungs- und Entwicklungszentrums, z.B. in Partnerschaft mit einer wissenschaftlichen Institution denkbar. Die Priorität liege jetzt aber erst mal beim geplanten Werk.



## Senkung der Sozialabgaben nicht für alle Wirtschaftszweige

### Niedrigere Steuer für PKW bleibt

Wie das Wirtschaftsmagazin Brasil Econômico berichtet, hat die Präsidentin Dilma Rousseff ihr Veto gegen einige Änderungen eingelegt, die von Abgeordneten am Gesetzespaket MP 582 eingebracht worden waren. Es regelt die Senkung von Sozialabgaben für die Industrie. Zuvor war die längere Gültigkeit der niedrigeren Steuer auf Industrieprodukte IPI für PKW beschlossen worden. Die Beschlüsse wurden nach einer Beratung mit Finanzminister Guido Mantega getroffen. Dabei wurden 33 Einzelsektoren der Wirtschaft benannt, die zukünftig von den Abgabenerleichterungen ausgenommen werden könnten. Mantega will dazu

Schätzungen über Einnahmen und Ausgaben des Staates abwarten und die Notwendigkeit der Erleichterungen in den einzelnen Bereichen prüfen. Insgesamt könnte dieses Jahr der Haushaltsüberschuss durch verringerte Einnahmen aus Sozialabgaben um 20 Mrd. R\$ sinken.

Das Paket MP 610 regelt die Senkung der Sozialabgaben im Baugewerbe und im Einzelhandel und soll ebenfalls in der nächsten Woche bekannt gegeben werden. Ursprünglich war ab diesem April vorgesehen, dass Unternehmen statt Sozialbeiträgen von 20% auf die Löhne, eine Abgabe von 1% auf den Bruttoumsatz zahlen müssten. Die-

se Änderung soll nun aber optional und nicht, wie ursprünglich geplant, bindend sein. So berechnete der Wirtschaftsexperte Ivo Dall Áqua Júnior, dass Unternehmen, deren Sozialabgaben weniger als 4,9% des Umsatzes betragen, von der Änderung benachteiligt würden. Maßnahmen wie die niedrigere Besteuerung von PKW sind nach Meinung des Steuerberaters Jorge Zaninetti wichtige Garantien für Arbeitsplätze. „Trotz der internationalen Krise und zurückgehender Produktion erleben wir ein gleichbleibendes Beschäftigungsniveau mit höheren Löhnen“, so Zaninetti



## Leitzinserhöhung immer wahrscheinlicher

### Zentralbank schätzt Inflation auf 5,7%

Laut Wirtschaftsmagazin Brasil Econômico, geht die Brasilianische Zentralbank in ihren neuesten Schätzungen von einer auf 5,7% gestiegenen Inflationsrate aus, wie deren Präsident Alexandre Tombini gegenüber dem Wirtschaftsausschuss des Senats erklärte. Dies habe die Zentralbank bereits zu einer Änderung ihrer Geldpolitik bewegt. Ziel sei es den Bereich um die 4,5% zu erreichen. Bereits seit Januar habe die Kommunikationspolitik der Zentralbank auf eine mögliche Leitzinserhöhung schließen lassen. Dies sei ein fester Bestandteil der Geldpolitik. Habe man zuvor noch einen gleichbleibend niedrigen Leitzins von 7,25%

in Aussicht gestellt, sei man mittlerweile davon abgerückt. Dies habe schon Wirkung auf den Finanzmärkten gezeigt, wo die Zinsen für einjährige Anleihen schon gestiegen seien. Deutlich warf Tombini Vorwürfe über mangelnde Unabhängigkeit der Zentralbank zurück, die von den oppositionellen Senatoren Maia und Dias geäußert wurden. „Ob und wann wir die Zinsen erhöhen, hängt von unserer Einschätzung ab“, antwortete Tombini darauf. Auch bei der Veröffentlichung von Vorhersagen habe es keinerlei Druck gegeben. Inflationärer Druck gehe laut Tombini vor allem von Nahrungsmitteln und Dienstleistungen aus, erstere hät-

ten um 13,9% zugelegt. Die Preise seien zwar teilweise schon wieder zurückgegangen, dieses aber noch nicht beim Endverbraucher angekommen. Die Zentralbank werde nun den Wirtschaftsverlauf beobachten, um die nächsten Schritte zu entscheiden. Ihre Hauptaufgabe sei die Preisstabilität und damit eine Inflationsrate im Zielbereich. Dieser sei in den vergangenen 14 Jahren jedoch nur 3 oder 4 mal exakt erreicht worden. Wichtig sei auch nicht der momentane Wert, sondern das Ergebnis zu Jahresende.



## Neuer Vorstand beim VDI-Brasilien

Edgar Horny übergibt Amt an Christian Müller

Nach fünf Jahren als Präsident des VDI-Brasilien hat Edgar Horny am 4.2.2013 sein Amt an Christian Müller, Vizepräsident der Fa. B.Grob in São Paulo, übergeben. Christian Müller ist Brasilianer, hat aber an der TU München sein Ingenieurstudium absolviert. Während der Amtszeit von Edgar Horny hatte der VDI-Brasilien in enger Zusammenarbeit mit der AHK São Paulo ein völlig neues Konzept entwickelt, das in den Vordergrund die Information der brasilianischen Ingenieure über technische und technologische Entwicklungen stellt. Insofern wird die Wirtschaftskompetenz der AHK durch die Technikkompetenz des VDI ergänzt. Über Partnerschaften

mit nationalen Ingenieurverbänden hat der VDI-Brasilien inzwischen Zugang zu über 100.000 Ingenieuren in Brasilien. Ein Kommunikationskanal, den inzwischen immer mehr Firmen zu schätzen wissen, bietet er doch Zugang direkt zu den Entscheidungsträgern in der Technik. Angeboten werden Kurse für Ingenieure vor allem im Managementbereich, aber auch zu speziellen Veranstaltungen. Thematischer Schwerpunkt ist die Fertigung und hier hat der VDI-Brasilien dieses Jahr einen Erfahrungsaustausch unter dem Motto „+ProPro - Mehr PROduktivität in der PROduktion“ initiiert. Am 23. Mai wird bei einem Symposium das Thema „Neue Materialien – Neue

Prozesse“ mit internationalen Referenten vorgestellt und debattiert. Schon Tradition hat inzwischen der „Deutsche Ingenieurtag“, der am 17.10.2013 zum 5. Mal stattfindet über „Die Stadt der Zukunft – Leben oder Ueberleben?“. Ein derartiges Konzept der Kooperation mit der Wirtschaft und nationalen Verbänden gibt es derzeit in keinem anderen Land als Brasilien und auch hier nur vom VDI-Brasilien. Über die website [www.vdibrasilien.org](http://www.vdibrasilien.org) und einen monatlichen Informationsdienst werden aktuelle Meldungen verbreitet. Ein idealer Ansprechpartner also für deutsche Firmen, die technisch etwas zu bieten haben.



## Förderprogramm für Innovationen bei Stromerzeugung

Technologische Abhängigkeit soll verringert werden

Wie die Wirtschaftszeitung Valor Econômico berichtet, will die Brasilianische Projektfinanzierungsbehörde Finep in Zusammenarbeit mit der Brasilianischen Entwicklungsbank BNDES und der Nationalen Agentur für Elektrische Energie Aneel heute ein Programm zur Förderung technologischer Innovation bei der Stromerzeugung ins Leben rufen. Es soll mit 3 Mrd. R\$ ausgestattet werden. Hauptziel ist es, innovative Produkte und Leistungen für den Strommarkt zu fördern, so Ricardo Jabace, Leiter der Finanzierungsabteilung der Finep. Zielgruppe seien dabei große und mittelständische Anlagenbauer. Kleinere Unternehmen könnten

jedoch über Partnerschaften teilhaben. Wie der Leiter der Abteilung für Umweltschonende Technologien Alexandre Velloso erklärte, könnten auch ausländische Firmen, die in Brasilien produzieren vom Programm profitieren. Priorität lege man aber auf diejenigen, die zum Technologietransfer bereit sind. Vorrangiges Ziel sei es so auch, die technologische Abhängigkeit in einigen Bereichen zu verringern, so Maximo Pompermayer von der Aneel. Die drei beteiligten Institutionen haben seit jeher zusammengearbeitet, durch das Programm sollen die gemeinsamen Aktionen jedoch systematischer koordiniert werden.

Dabei sind drei Finanzierungsinstrumente vorgesehen: Subventionen, Kooperationsprojekte und das sogenannte Equity Investment. Subventionen können durch öffentliche Bewerbungen bewilligt werden. Kooperationsprojekte sollen zwischen wissenschaftlichen Institutionen und privaten Unternehmen gefördert werden. Beim dritten Instrument dienen entweder Entwicklungsbank oder Finep als Geschäftspartner für Unternehmen die zwar Innovationspotential aber kein ausreichendes Kapital besitzen.



## Petrobras könnte in 2013 bis zu 92 Milliarden Reais investieren

Geschäftsplan bis 2017 sieht große Investitionen vor

Der staatliche brasilianische Ölkonzern Petrobras hält an seinen umfangreichen Investitionen zur Erhöhung der Produktionskapazität fest. Wie die Zeitung Brasil Econômico berichtet sollen allein im laufenden Jahr R\$ 92 Milliarden ausgegeben werden, was einen Anstieg von 10% im Vergleich zum Vorjahr bedeuten würde. Der Geschäftsplan bis zum Jahr 2017 sieht Ausgaben von bis zu US\$ 237 Milliarden vor. „Im letzten Jahr haben wir R\$ 84 Milliarden investiert. Die Präsidentin und der Vorstand eines Unternehmens, das so viel investiert, schlafen natürlich nicht mehr ruhig“, erklärte Maria das

Graças Foster, Präsidentin von Petrobras letzte Woche auf einer Veranstaltung der Getúlio Vargas-Stiftung in Rio de Janeiro. Das Erdölgeschäft in Brasilien und weltweit, so Foster, habe aufgrund der Bestände in den Fördergebieten eine recht lange Lebensdauer von 50 - 60 Jahren. Bezüglich der schlechten Notierungen der Petrobras-Aktien glaubt sie an eine baldige Trendwende. „Wenn wir die Produktion steigern können, dann legen auch unsere Aktienkurse wieder deutlich zu“, so Foster. In diesem Jahr soll die durchschnittliche Fördermenge pro Tag 2 Millionen Barrel betragen. Bei der Veredelung

von Erdöl fuhr Petrobras im März mit 2,137 Millionen Barrel einen Rekord ein. Wie ebenfalls bekannt wurde, erwägt Petrobras den Bau von Großraffinerien in den Bundesstaaten Ceará. Diese sollen hauptsächlich Dieselöl produzieren, denn Petrobras hofft auf eine Wiederbelebung des Ethanolsektors, was gegen eine Erhöhung der Produktion von Fahrzeugbenzin spräche. Vor allem aber würde man dann die im letzten Jahr hohen Importe von Benzin wieder drosseln können, erklärte Petrobras-Chefin Foster.



## Schienennetzbetreiber investieren 5 Milliarden Reais

Rollendes Material allmählich veraltet und erfordert Investitionen

In den brasilianischen Eisenbahnsektor kommt wieder etwas Bewegung. Allein im laufenden Jahr wollen die privaten Netzbetreiber R\$ 5 Milliarden in den Ankauf neuer Lokomotiven, Güterwaggons und die Modernisierung der Zugstrecken investieren. Mit durchschnittlich 16 Jahren ist die Transportflotte allmählich veraltet und ruft nach Investitionen. Außerdem wächst auch die Bedeutung des Gütertransports auf der Schiene. „Der Schienentransport in Brasilien wird gegenüber der Straße immer wichtiger und auch wettbewerbsfähiger. Darauf müssen wir uns jetzt auch technisch einstellen“, erklärte Rodrigo Vilaça, Präsident des brasilianischen Verbands der Eisenbahn-

transporteure gegenüber der Zeitung Brasil Econômico. Bis in zehn Jahren sollen laut Vilaça 40.000 neue Güterwaggons rollen, pro Jahr also ca. 4.000 bestellt werden. In 2012 haben die Konzessionäre 481,2 Millionen Tonnen Güter befördert. Ein Großteil davon bildet nach wie vor Eisenerz und Agrarprodukte. Der Transport von Industriegütern ist mit 116,3 Millionen Tonnen in 2012 im Anwachsen begriffen. Schwerpunkt soll künftig der Containertransport über die Schiene werden. „Der Löwenanteil ist immer noch das Massengut. Aber immer mehr Produkte, die traditionell auf der Straße transportiert werden, kommen auf die Schiene“, so Vilaça weiter. Ein

Beispiel für den Containertransport ist die Gesellschaft América Latina Logística, die „große Netze im Südosten und Süden Brasiliens betreibt. Ein eigener Logistikarm innerhalb des Unternehmens, die Brado Logística, wurde gegründet und heute beträgt der Anteil von Containern am Gesamtumschlag schon 3%. Bis 2015 will man ihn auf 11% erhöhen. Heute verlädt Brado 80.000 Container jährlich, in fünf Jahren will man bei 150.000 jährlich sein. Der Gesamtumschlag aller Eisenbahngesellschaften wird auf 2,6 Millionen Stück geschätzt. Vor allem die steigenden Transportkosten auf der Straße begünstigen den Eisenbahnsektor.



## Seetransportunternehmen erhöhen die Frachttarife auf internationalen Strecken

Ohne eigene Handelsflotte ist Brasilien auf internationale Anbieter angewiesen

Der Handelsverkehr mit Brasilien über den Seeweg steht vor einer Erhöhung der Frachttarife. Die großen Seetransporteure wollen nach Angaben der Zeitung Valor Econômico noch in diesem Monat verschiedene Preise angleichen. Die Anhebungen sind für jede einzelne Art von Service unterschiedlich und betreffen Frachttransporte auf den wichtigsten Seerouten nach Europa und Asien. Damit hat für die Nutzer der Transportmodalität die jüngst von der brasilianischen Regierung verfügte Senkung der Liegegebühren nur beschränkte Wirkung. Ohne eine eigene Handelsflotte für den internationalen Verkehr ist Brasilien auf externe Seefrachtunternehmen angewiesen. Diese rechtfertigen die Preisanhebungen mit Milliarden-

verlusten aufgrund der weltweiten Krisenerscheinungen. An der Ostküste Südamerikas operieren derzeit 20 ausländische Seetransporteure, die in 2012 knapp 5,6 Millionen Container bewegt haben. Fast 65% des Gesamtumschlags liegt in den Händen von fünf Unternehmen, die alle Tarifzuschläge angekündigt haben. Den höchsten gibt es bei Hapag Lloyd, die auf zehn maritimen Routen die Tarife anhebt. Am teuersten wird es mit US\$ 520 für Container, die von Nordamerika nach Lateinamerika verschifft werden. Auch umgekehrt liegt der Preis mit US\$ 400 pro Stück jetzt höher. Bei Hamburg Süd, Marktführer beim Seetransport von und nach Brasilien, wird es eine Anhebung von US\$ 200 pro Container auf den Routen

nach Europa geben. Für Julian Thomas, Geschäftsführender Direktor von Hamburg Süd in Brasilien, handelt es sich nicht um abgesprochene oder koordinierte Tarifanhebungen. „Der Frachtpreis steigt oder fällt im Einklang mit Angebot und Nachfrage. In dieser Hinsicht ist unser Marktsegment eigentlich fast perfekt“, erklärt er und fügt hinzu, dass es sich schon angesichts der deutlichen Erhöhung der Treibstoffpreise doch um sehr moderate Frachttarifangleichungen handle. Fernando Martins vom Consultingunternehmen Bain & Company glaubt indes nicht, dass die neuen Frachttarife zu einer Verteuerung vieler in Brasilien verkauften Produkte führen, sofern sie auf allen Seerouten gleichzeitig appliziert würden.

## Chaos im Hafen Santos entsteht nicht durch die Superernte, sagt Agrologistikunternehmen Cargill

Kapazitätslimit sei schon von der aktuellen Ernteperiode erreicht worden



Die diesjährige Megaernte von Soja werde zu Unrecht als Ursache für das derzeitige Chaos auf den Straßen zum Hafen Santos bezeichnet. Dieser Ansicht ist Clythio Buggenhout, Direktor für Hafenwesen beim amerikanischen Agrologistikunternehmen Cargill, das den Verladeterminale für Agrarcommodities in Guarujá (SP) gegenüber Santos betreibt. „Von allen LKW, die zum Terminal fahren, haben nur 30% Sojabohnen geladen. Die übrigen bringen andere Arten von Commodities“, bekräftigte er gegenüber der Zeitung Brasil Econômico. Buggenhout glaubt, die Hafenstruktur wäre schon 2011, also deutlich vor den reichen Jahresernten, an ihre Leistungsgrenze geraten. Für den Verkehrsfluss der LKW zum

Hafen Santos benötige man Kontroll- und Leitsysteme, beides gäbe es nicht, weder staatlicher noch privater Natur. Für José Augusto Castro, Präsident des brasilianischen Verbands für Außenhandel AEB, ist die derzeitige Lage der logistische GAU, verschärft noch durch die angestiegenen Transportkosten und den Warenstau in den Häfen. Dadurch verliere Brasilien international weiter an Wettbewerbsfähigkeit. Im Bericht der WTO liegt Brasilien im Weltranking der Exporteure trotz seiner Position als siebtgrößte Volkswirtschaft nur auf Platz 22. Die Transportkosten sind aufgrund des Verladestaus in den Häfen in letzter Zeit um 30% gestiegen. „Das alles entfernt Brasilien von der Einbindung in die interna-

tionale Wertschöpfung und Globalisierung“, warnt Castro. Die einzige Lösung sei die koordinierte Planung von Hafeninfrastruktur, Zufahrtswegen und Schienenverbindungen. Der Präsident des brasilianischen Verbands für Hafenterminals und Zolllager Abtra, Luis Augusto Ópice, wünscht sich einen Warentransport rund um die Uhr und nicht nur wie jetzt zu speziellen Geschäftszeiten. „Wenn das ohne ständige Stopps laufen würde, käme es nicht zum Warenstau. Vor allem nachts, wenn die Fernstraßen nahezu leer sind, könnte viel mehr laufen“ bekräftigt Ópice. Zwischen 1996 und 2012 stieg die Beteiligung Brasiliens am weltweiten Handel von US\$ 100 auf US\$ 465 Milliarden.

Herausgeber

Mit Unterstützung von



Deutsch-Brasilianische  
Industrie- und Handelskammer  
Câmara de Comércio e Indústria  
Brasil-Alemaña

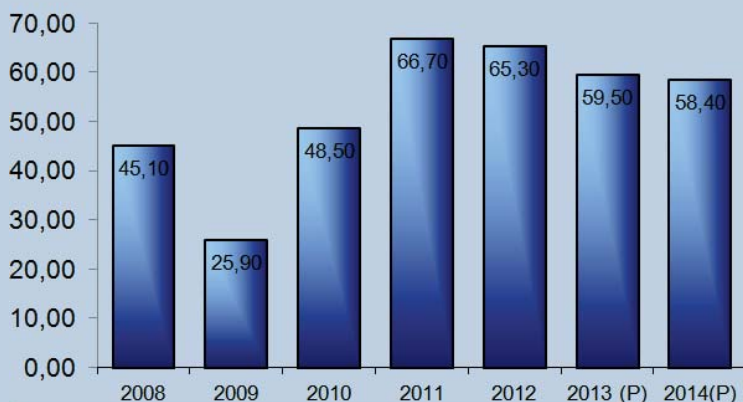


GERMANY  
TRADE & INVEST



## Ausländische Direktinvestitionen Entwicklung 2008 - 2014\*

(in Mrd. US\$)



## Entwicklung des BIP Entwicklung 2008 - 2014\*

(in %)



Quelle: Bradesco

(S) Schätzung / (P) Prognose

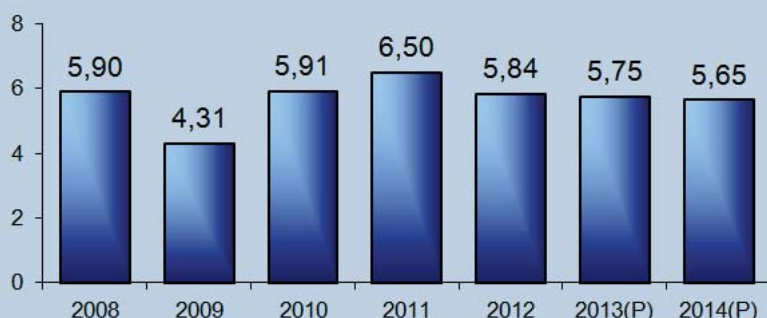
\*2011-2012: Durchschnittliche Erwartung der Finanzmärkte

## Neue Frachtschiffe stärken die Flotte von Aliança Navegação

Mit Blick auf ein steigendes Seefrachtaufkommen investieren auch die Unternehmen der Küstenschifffahrt in die Modernisierung und Erweiterung ihrer Flotten. So auch die zusammen mit Hamburg Süd zum Oetker-Konzern gehörende Aliança Navegação, die R\$ 450 Millionen in den Bau von vier neuen Schiffen investieren will. Damit steigt die Transportkapazität des Unternehmens um 40%. Momentan hat Aliança neun Schiffe mit einer Kapazität von jeweils 2.500 Containern im Einsatz. Bis Jahresende sollen die neuen hinzukommen und gleichzeitig ältere ausgemustert werden, so dass Aliança dann acht Schiffe unter Dampf haben wird. Mit ihnen werden die Küstenrouten zwischen Santa Catarina und Manaus sowie zwischen Buenos Aires und Pecém im Bundesstaat Ceará zweimal wöchentlich befahren. In 2012 bewegte Aliança insgesamt 310.000 Container, was einer Auslastung von 90% entspricht. Hamburg Süd will außerdem in den Bau von Hafenhinterland-Terminals investieren und dafür R\$ 27 Millionen bereit stellen.

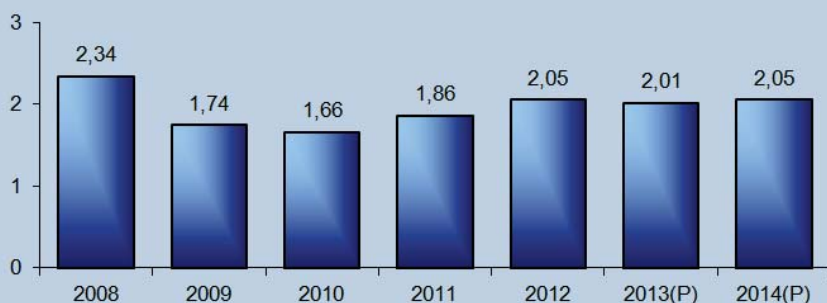
## Inflationsindex IPCA Entwicklung 2008 - 2014\*

(in %)



## Wechselkurs zum Jahresende Entwicklung 2008 - 2014\*

(R\$/US\$)



Quelle: Bradesco  
(S) Schätzung

\*2011-2012: Durchschnittliche Erwartung der Finanzmärkte

## Rio de Janeiro will Servicesteuer ISS aussetzen um Rückversicherer anzulocken

Rio de Janeiro will zur brasilianischen Hauptstadt für Rückversicherer werden. Auch Bürgermeister Eduardo Paes steht hinter dem Projekt und will einen entsprechenden Beschluss im Stadtparlament vorantreiben. Dazu soll die Servicesteuer ISS für die Branche ausgesetzt und so Anreize für die Ansiedlung der Rückversicherer geschaffen werden. Rio de Janeiro und der gleichnamige Bundesstaat sind das Zentrum der brasilianischen Petroindustrie, eine Branche die naturgemäß mit großen Risiken zu kämpfen hat. Und die Absicherung solcher ist das Aktionsgebiet der Rückversicherer. Das Projekt ist so weit fortgeschritten, dass im Zentrum von Rio bereits ein Bürokomplex mit 50.000 m<sup>2</sup> Nutzfläche entsteht, in dem das Nationale Zentrum der Rückversicherer untergebracht werden soll. Der Markt für Rückversicherungen wurde in 2008 liberalisiert und 2011 umfasste das Prämienvolumen R\$ 5,7 Milliarden, ein Zuwachs von 20% im Vergleich zu 2010.

## Impressum

### Herausgeber:

Eine Gemeinschaftspublikation der Deutsch-Brasilianischen Auslandshandelskammern und von Germany Trade and Invest - Gesellschaft für Außenwirtschaft und Standortmarketing mbH

Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.

**Projektverantwortliche:** Ricardo Castanho und Eckart Michael Pohl

**Redaktion:** Oliver Döhne

**Übersetzung und Bearbeitung:** Thomas Tünnemann

**Layout:** André Araujo

**Projektassistent:** Jasmin Dantas Kosubek

Weitere Informationen, Analysen, Prognosen und aktuelle Wirtschaftsberichte können Sie unter [comex@ahkbrasil.com](mailto:comex@ahkbrasil.com) und [www.gtai.de](http://www.gtai.de) erhalten!  
[www.ahkbrasil.com](http://www.ahkbrasil.com) - Tel.: +55 (11) 5187-5111

Herausgeber



Mit Unterstützung von

