

Schwellenländer Check

Brasilien – Bei Infrastruktur großer Aufholbedarf zur Weltklasse

Autoren:

Stephanie Schoenwald, Telefon 069 7431-6446,
Dr. Katrin Ullrich, Telefon 069 7431-9791, research@kfw.de

Nr. 1, 16. Juni 2014

Konjunkturelle Situation

Reales Wachstum



Inflation



Konsumklima



Ungünstige Kombination: Geringes Wachstum, hohe Inflation

Das aktuelle Wachstumstempo Brasiliens von knapp 2 % gg. dem Vorjahr enttäuscht. Viel Hoffnung auf kurzfristige Besserung gibt es nicht: Die Industrieproduktion sendet zu Jahresbeginn negative Signale. Das Konsumklima verschlechterte sich im Mai deutlich, nachdem sein Rückgang seit Jahresbeginn im Vornat unterbrochen worden war. Gleichzeitig zwingen deutliche Inflationstendenzen die Notenbank auf einen restriktiven Kurs.

Wachstumsfinanzierung

Private Kredite / BIP



Realer effektiver Wechselkurs

Währungsreserven / kurzfristige
Auslandsschulden

Verschuldung des Privatsektors steigt weiter

Der Anteil der privaten Kredite am BIP setzt seinen langfristigen Aufwärtstrend fort. Die brasilianische Währung hat im letzten Jahrzehnt real stark aufgewertet, sodass sich die Wettbewerbsfähigkeit verschlechterte. Seit Anfang 2012 ist dieser Trend gestoppt, bei zuletzt jedoch relativ starker Volatilität. Die Währungsreserven sind im Verhältnis zu den kurzfristigen Auslandsschulden stabil und im Vergleich relativ umfangreich.

Wachstumsressourcen

Investitionsquote



Nutzung Erneuerbarer Energien



Patent- und Markenanträge



Ungünstige Entwicklung bei Investitions- und Innovationstätigkeit

Die im Vergleich zu anderen Schwellenländern ohnehin niedrige Investitionsquote ist – nach einem Anstieg zu Beginn der zweiten Jahreshälfte 2013 – zum Jahresende wieder zurückgegangen. In struktureller Hinsicht müssen die Nutzung Erneuerbarer Energien – bei der bisher ein Spitzenplatz unter den betrachteten Ländern erreicht wurde – und die Entwicklung der FuE-Tätigkeit aufmerksam verfolgt werden.

Wirtschaftsbeziehungen zu DE

Anteil DE am Güterexport



Anteil DE am Güterimport



FDI-Zuflüsse aus DE



Handel mit Deutschland stabil

Die Anteile Deutschlands im Außenhandel haben sich zuletzt geringfügig verbessert. Brasilien bezieht aktuell 6,5 % seiner Importe aus Deutschland, die Bedeutung Deutschlands lässt langfristig gesehen jedoch nach. Die Direktinvestitionsflüsse von Deutschland nach Brasilien sind momentan vergleichsweise verhalten und folgten im vierten Quartal 2013 nicht dem allgemeinen Anstieg.

Legende (Ausführliche methodische Erläuterungen siehe S. 4)

sehr gut	gut	neutral	schlecht	sehr schlecht
stark verbessert	verbessert	gleich geblieben	verschlechtert	stark verschlechtert

Investitionsklima: Einschätzung unserer Experten vor Ort

Die strukturellen Probleme des Landes treten aufgrund der Konjunkturschwäche wieder deutlicher hervor. Aber ebenso wie die in den letzten Jahren sehr positive Sicht auf die Wirtschaft übertrieben war, ist auch die aktuell negative Sicht zu relativieren. Denn der Binnenmarkt ist groß und die Wirtschaft schnell erholungsfähig. Allerdings muss Verbesserungsansätzen bspw. im Bereich Infrastruktur Zeit gegeben werden, ihre Wirkung zu entfalten und die längerfristigen Versäumnisse nachzuholen.

Weiter auf S. 2

Schwerpunktthema: Engpassfaktor Transportinfrastruktur

Die Infrastruktur wird in vielen Entwicklungs- und Schwellenländern bemängelt. Für Brasilien ist dieses Problem im Vergleich zu seinem Entwicklungsstand besonders gravierend. Laut einer McKinsey-Studie¹ beträgt der Wert der gesamten Infrastruktur 16 % des BIP – ein deutlicher Abstand zum Mittel von 70 % (Indien: 58 %, China 76 %, Südafrika 87 %). Gleichzeitig werden durch die Regierung große Anstrengungen unternommen, die Investitionslücke zu schließen einschließlich der Aktivierung privater Investoren.

Weiter auf S. 2

Investitionsklima: Einschätzung unserer Experten vor Ort

Die brasilianische Wirtschaft hat großes Potenzial. Der Binnenmarkt ist riesig und der zunehmende Entwicklungsstand bringt neue Käuferschichten mit großem Nachholbedarf hervor. Die Gesellschaft ist jung, konsumfreudig und markenbewusst. Deshalb gibt es auch ein viel versprechendes Marktsegment für Luxusgüter. Haben sich ausländische Unternehmen den umfangreichen Binnenmarkt erschlossen, bietet sich auch eine Expansion in weitere Mercosur-Länder an. Dass Brasilien als Ausgangspunkt für eine Wirtschaftstätigkeit in der Region genutzt wird, liegt auch an den stabilen Rahmenbedingungen für Investoren.

Allerdings wird die Wirtschaft von altbekannten Problemen geplagt. Eine umfangreiche Bürokratie inklusive eines komplizierten Steuersystems, eine unzureichende (Transport-) Infrastruktur sowie die zunehmende Verschuldung der privaten Haushalte bremsen. Um erfolgreich zu sein, brauchen ausländische Unternehmer detaillierte Kenntnisse des brasilianischen Arbeits- und Steuerrechts, die sie sich ggf. vor Ort einkaufen müssen. Aber auch den heimischen Unternehmen entstehen hierdurch substantielle Kosten. Große Probleme verursacht auch die lange Jahre vernachlässigte Infrastruktur. Die gute Nachricht ist jedoch, dass der brasilianische Staat in diesem Bereich endlich aktiv geworden ist und das bereits vor dem Zuschlag für die Fußball-WM und die Olympischen Sommerspiele. Mittlerweile sind zwei umfangreiche Programme (PAC) aufgelegt worden, die, obwohl es in der Umsetzung hinkt, ein erster Schritt in Richtung Verbesserung der Infrastruktur sind. Ob ein drittes, nach Beendigung des zweiten (2011–2014) im Jahr 2015 folgt, ist im Gespräch. Hiervon könnten die Bau- sowie die Logistikbranche als Erste profitieren.

Neben der Transportinfrastruktur ist der Energiemix verbesserungsbedürftig. Seit dem vergangenen Jahr herrscht eine Trockenperiode, die die in starkem Maß von Wasserkraft abhängige Energieversorgung bedroht. Bei einer ähnlich ausgeprägten Trockenheit im Jahr 2001 musste die Energieversorgung rationiert werden. Auch wenn der hohe Anteil Wasserkraft an der Energiegewinnung unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten anzuerkennen ist, braucht Brasilien für die weitere wirtschaftliche Entwicklung eine sichere Energieversorgung. Ansätze hierzu sollen andere alternative Energiequellen wie die Wind- und Solarenergie stärken. Während ein möglicher Blackout in einem Stadion während der WM ggf. nur einen Prestigeverlust mit sich bringen würde, übersetzen sich Unterbrechungen der Stromversorgung für die Industrie direkt in Verluste bei der Produktion.

Nur wenn eine Senkung der „Custo Brasil“ (hohe Kosten der Geschäftstätigkeit, die sich aus den komplizierten bürokratischen, steuerlichen und rechtlichen Regeln und den Infrastrukturproblemen usw. speisen) gelingt, kann der Wirtschaftsstandort an Attraktivität gewinnen. Die strukturellen Gründe hierfür zu beseitigen, nimmt Zeit in Anspruch. Schon eine glaubwürdige Ankündigung von entsprechenden Maßnahmen durch die Regierung, die nach den Wahlen im Herbst über die Wirtschaftspolitik entscheidet, sollte helfen. Am besten wäre es natürlich, sie würde sofort mit den Reformen und dem Bürokratieabbau beginnen.

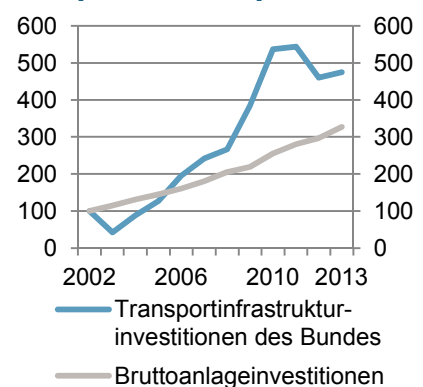
- Basierend auf einem Interview vom 28.05.2014 mit Mariana Bormann (Leiterin des DEG-Außenbüros Brasilien)

Schwerpunkthema: Investitionen in Transportinfrastruktur ohne Alternative

In Brasilien müssen riesige Entfernungen überbrückt werden. Mit rd. 8,5 Mio. km² ist das Land fast 24-mal so groß wie Deutschland. Die Metropolregionen konzentrieren sich auf die Ost- und Südküste: Insgesamt umfasst das Straßennetz 1,6 Mio. km und ist damit das viertgrößte weltweit. Gleichzeitig sind nur rd. 14 % der Straßen befestigt, ein Signal der Infrastrukturprobleme, mit denen Brasilien zu kämpfen hat. Hinzu kommen rd. 30.000 km Schienennetz, 37 öffentliche Häfen und 270 zum Großteil regionale Flughäfen. Diese Infrastruktur muss nicht nur Instand gehalten, sondern qualitativ verbessert und ausgebaut werden. Dies zeigen sowohl Umfragen vor Ort als auch internationale Rankings wie der Global Competitiveness Index (Qualität der allgemeinen Transportinfrastruktur Platz 114 von 148).

Arbeitsteiliges Wirtschaften und Außenhandel setzen ausreichende Möglichkeiten des Gütertransports voraus, selbst wenn die Bedeutung der Infrastruktur für das Wirtschaftswachstum nicht eindeutig zu quantifizieren ist. Denn der Rohstoffexport ist eine der tragenden Säulen des brasilianischen Wirtschaftswachstums. Hohe Transportkosten durch mangelhafte und überlastete Infrastruktur reduzieren die Wettbewerbsfähigkeit auf den Weltmärkten. So werden die Logistikkosten auf 11–12 % des BIP geschätzt im Vergleich zu 8 % in den USA.ⁱⁱ

Grafik 1: Investitionen
[Index 2002=100]



Quelle: CNT, IBGE, eigene Berechnungen.

Die Infrastruktur ist auf staatliche Investitionen angewiesen. Mitte der 1970er-Jahre betrug der Anteil der Transportinfrastrukturinvestitionen des Bundes noch 1,84 % des BIP. Dieser hohe Wert wurde seitdem nie wieder erreicht. Dabei zeigte sich nach dem Tiefstwert 2003 eine ermutigende Aufwärtsbewegung im Vergleich zu den gesamten Bruttoanlageinvestitionen, die jedoch 2010 schon wieder beendet wurde. Entsprechend investierteⁱⁱⁱ der Bund im Jahr 2013 nur 0,27 % des BIP in die Transportinfrastruktur.

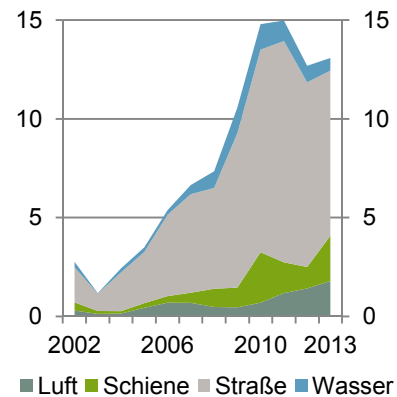
Schon vor der jüngsten Wachstumsschwäche hatte die Regierung verstärkte Anstrengungen unternommen, die Transportinfrastruktur zu verbessern. Im Jahr 2007 kündigte sie das Wachstumsprogramm PAC 1 mit 81,6 Mrd. Real für Logistikprojekte bis zum Jahr 2010 und im Jahr 2011 PAC 2 mit rd. 104,5 Mrd. Real für die Schienen- und Straßeninfrastruktur bis 2014 an.^{iv} Neben diesen langfristig ausgerichteten Programmen zielen die Maßnahmen zur Vorbereitung der Fußball-WM 2014 auf die kurzfristige Minderung von Engpässen insbesondere beim Lufttransport und der städtischen Verkehrsinfrastruktur. Diese Investitionen sind ebenfalls sehr willkommen.^v

Neben der unzureichenden Höhe der Mittel stellen die Umsetzung der Programme und die Zusammensetzung der Ausgaben ein Problem dar. So wurden bei PAC 1 bis zum Ende des Programms 2010 rd. 80 % der für die Logistikprojekte vorgesehenen Mittel investiert. Bei PAC 2 wurden bis Ende 2013 erst 42 % der entsprechenden Mittel in abgeschlossenen Projekten investiert.^{vi} Zudem konzentrieren sich die Bundesmittel auf die Straße. Dies ist aufgrund der Historie – schon seit den 1960er-Jahren ist der Transport über die Straße dominant – und wegen der notwendigen Instandhaltung des umfangreichen Straßennetzes auch verständlich. Im Vergleich zu anderen flächenmäßig großen Staaten ist der Schienenverkehr jedoch stark unterentwickelt. Dies belastet die Wettbewerbssituation. Denn insbesondere für den Transport von großvolumigen Gütern über lange Strecken wären der Schienen- und Wassertransport effizienter als die Straße.

Dass durch die Infrastrukturprogramme eine Überhitzung des Bau-sektors zu befürchten wäre, lässt sich momentan nicht erkennen. Zwar hat die reale Wertschöpfung in diesem Sektor seit 2007 stärker als die Wertschöpfung im Transportsektor und die Wertschöpfung insgesamt zugelegt. In der längerfristigen Betrachtung jedoch holen beide Sektoren zunächst ihre unterdurchschnittliche Performance Anfang der 2000er-Jahre auf. Der Anteil des Baus an der nominalen Wertschöpfung ist mit 5,4 % sogar niedriger als noch im Jahr 1996 (5,7 %).

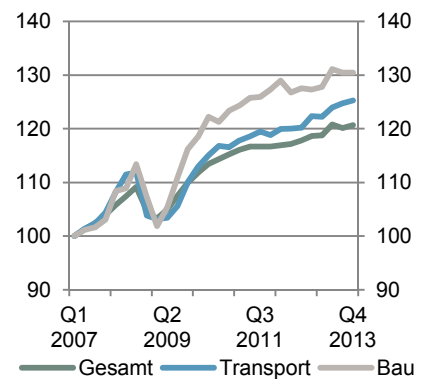
Da die staatlichen Infrastrukturausgaben nicht ausreichen, um die Investitionslücke zu schließen, setzt Brasilien – mit teilweise neuen Methoden – auf die Aktivierung privater Investoren, z. B. Lizenzvergabe für Mautstraßen durch Auktionen, Privatisierung von Flughäfen, ein open access-Modell für den Schienenverkehr, PPP für den städtischen Verkehr sowie den Abbau der Regulierung für Häfen.^{vii} Wenn dies gelingt, sollte das bisherige 3C-Wachstumsmodell (*credit, consumption, commodities*) neu ausgerichtet und die angebotsseitigen Infrastrukturengpässe reduziert werden. Dann könnte der IWF auch das geschätzte Potenzialwachstum wieder von 3,5 auf 4 % erhöhen und die Wachstumsrate sollte nicht mehr hinter ihrem langfristigen Durchschnitt von knapp 3 % zurückbleiben.^{viii} ■

Grafik 2: Infrastrukturinvestitionen des Bundes
[in Mrd. BRL]



Quelle: CNT, eigene Berechnungen.

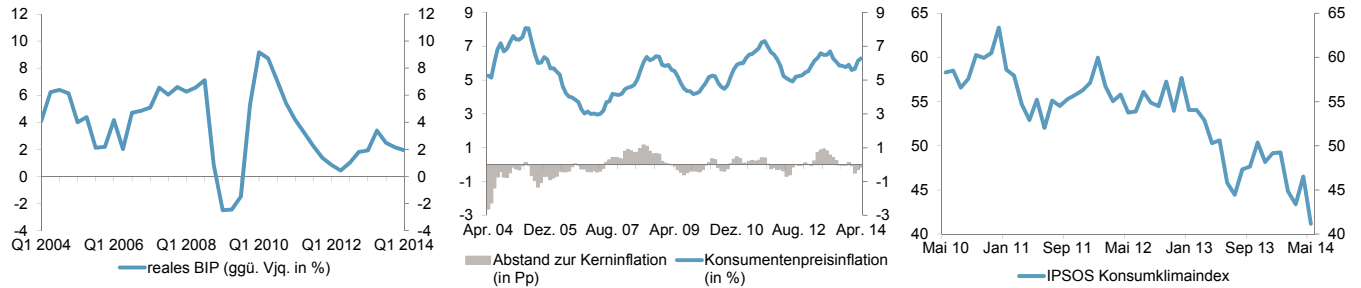
Grafik 3: Wertschöpfung
[Index Q1 1996 = 100]



Quelle: IBGE, eigene Berechnungen.

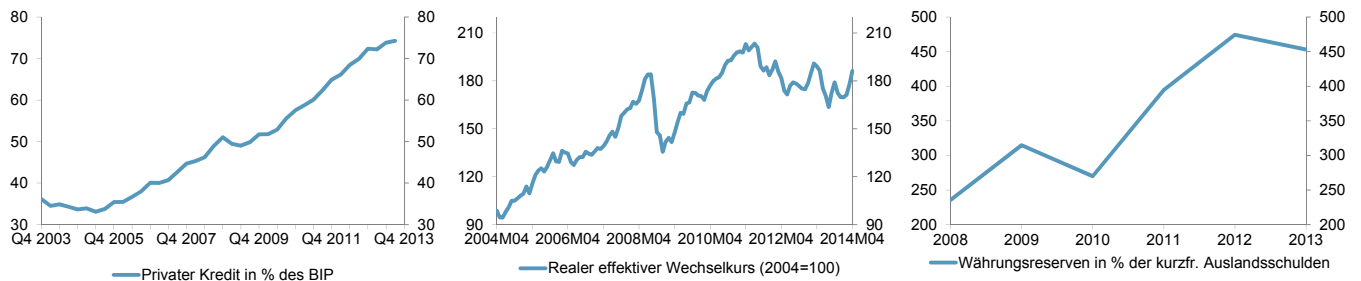
Grafikübersicht

Konjunkturelle Situation



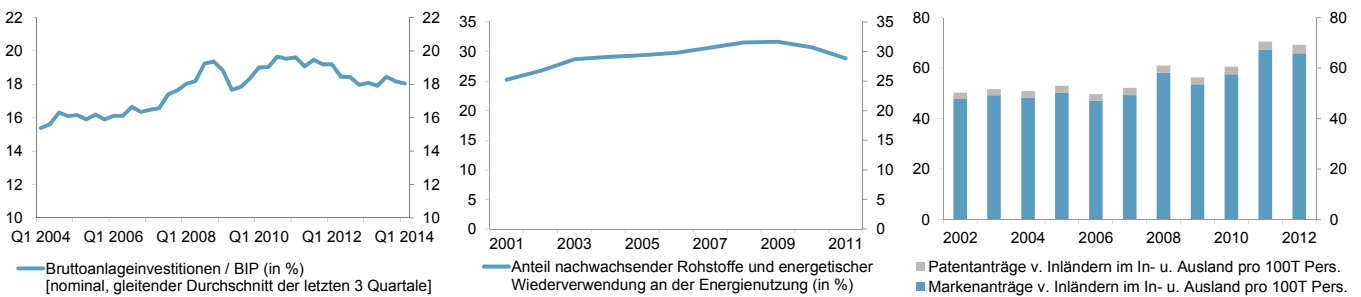
Quelle: Datastream; OECD, IBGE, Banco Central do Brasil, Thomson Reuters IPSOS; eigene Berechnungen.

Wachstumsfinanzierung



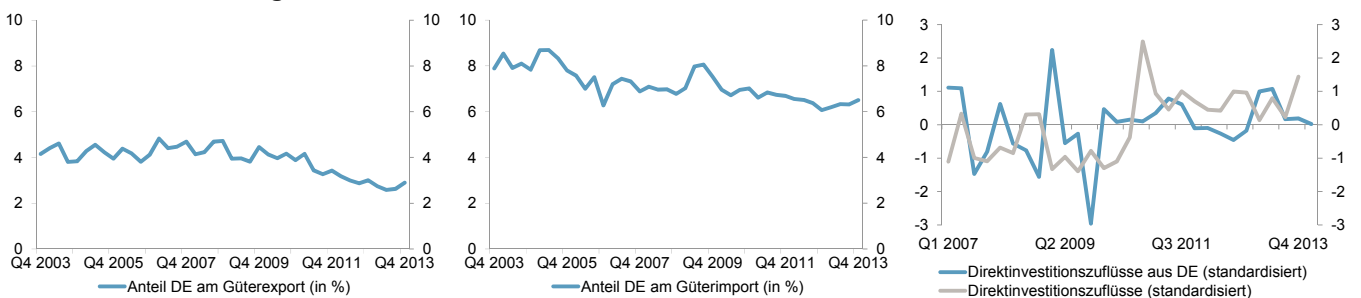
Quelle: Datastream; IWF, Weltbank; eigene Berechnungen.

Wachstumsressourcen



Quelle: Datastream; IBGE, Weltbank; WIPO; eigene Berechnungen.

Wirtschaftsbeziehungen zu Deutschland








Quelle: Deutsche Bundesbank; Datastream; IWF, OECD; eigene Berechnungen.

Methode

Im Schwellenländer Check wird ein ausgewähltes Land anhand verschiedener makroökonomischer Indikatoren untersucht. Diese Indikatoren werden in folgende vier Blöcke zusammengefasst: Konjunkturelle Situation, Wachstumsfinanzierung, Wachstumsressourcen sowie die Wirtschaftsbeziehungen zu Deutschland.

Zum Ersten wird die zeitliche Entwicklung der Indikatoren für das Land selbst betrachtet. Hierzu werden i. d. R. die letzten zehn Jahre herangezogen. Für die Zuordnung der Pfeile wird die aktuelle Veränderung im Vergleich zur Vorperiode betrachtet. Eine Verbesserung des Indikators wird mit einem Pfeil nach oben, eine Verschlechterung mit einem Pfeil nach unten gekennzeichnet. Ein waagerechter Pfeil kennzeichnet einen nahezu unveränderten Indikator. Beispielsweise bedeutet eine höhere Inflationsrate im Vergleich zur Vorperiode eine Verschlechterung und wird – je nach Ausmaß der Verschlechterung – mit einem senkrechten oder nach unten geneigten Pfeil gekennzeichnet. Die Größe der absoluten Veränderung im Verhältnis zur durchschnittlichen historischen absoluten Veränderung bestimmt demnach das Ausmaß der Veränderung und damit die Neigung der Pfeile.

-  Starke Verbesserung des jeweiligen Indikators; > 3/3 der historischen absoluten Veränderung
-  Verbesserung des jeweiligen Indikators; 1/3 – 3/3 der historischen absoluten Veränderung
-  Geringfügige Veränderung des jeweiligen Indikators; <1/3 der historischen absoluten Veränderung
-  Verschlechterung des jeweiligen Indikators; 1/3 – 3/3 der historischen absoluten Veränderung
-  Starke Verschlechterung des jeweiligen Indikators; > 3/3 der historischen absoluten Veränderung

Zum Zweiten erfolgt anhand der Indikatoren eine Einordnung des Landes in eine entsprechende Vergleichsgruppe. Diese umfasst Brasilien, China, Indien, Indonesien, Mexiko, Russland, Südafrika und die Türkei. Die Einordnung in die Ländergruppe erfolgt durch den Quantilsrang in fünf Gruppen, die farblich unterschiedlich gekennzeichnet sind:



Für jeden betrachteten Indikator wird das Land einem Quintil der Ländergruppe zugeordnet. Die Bestimmung des besten Quintils kann je nach Indikator unterschiedlich sein. Beispielsweise sind höhere Wachstumsraten besser, sodass hier das oberste Quintil tiefgrün gefärbt wird; höhere Verschuldungsquoten sind schlechter, sodass hier das oberste Quintil tiefrot gefärbt wird.

Disclaimer

Dieses Papier gibt die Meinung der Autoren wieder und repräsentiert nicht notwendigerweise die Position der KfW. Alle von der KfW in der vorliegenden Publikation bereitgestellten Angaben und Informationen wurden von der KfW nach bestem Wissen und Gewissen zusammengestellt. Für Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität übernimmt die KfW keine Gewähr. Die bereitgestellten Angaben und Informationen stellen keine individuelle Beratung im Hinblick auf eine Investitionsentscheidung oder in sonstiger rechtlicher oder steuerlicher Weise dar und können diese nicht ersetzen.

ⁱ Dobbs, R. et al. (2013), Infrastructure productivity: How to save \$1 trillion a year, McKinsey Global Institute, McKinsey Infrastructure Practise.

ⁱⁱ Savaris, B. et al. (2013), The Brazilian Infrastructure: It's "Now or Never" From an Economic Growth Constraint to a Plethora of Opportunities, Credit Suisse Securities Research & Analytics.

ⁱⁱⁱ CNT (2014), Os desafios do transporte: 2013–2014, Economia em foco, Januar 2014.

^{iv} Muniz, M., O Modelo de Gestao PAC und I. Loudiyi (2011), Brazil Announces Phase Two of the Growth Acceleration Program, World Bank blog.

^v Eigene Berechnungen basierend auf Ministry of Finance (2013), Infrastructure in Brazil, Projects, Financing instruments, opportunities, Februar 2013.

^{vi} Eigene Berechnung basierend auf Governo Federal Brasil, PAC, Balanco 4 Anos 2007–2010 und Governo Federal Brasil, PAC2, Ano 3, 9. Balanco 2011–2014.

^{vii} Savaris, B. et al. (2013), The Brazilian Infrastructure: It's "Now or Never" From an Economic Growth Constraint to a Plethora of Opportunities, Credit Suisse Securities Research & Analytics.

^{viii} Eigene Berechnung basierend auf Banco Central do Brasil; IMF (2013), Staff Report for the 2013 Article IV consultation, IMF Country Report No. 13/132.