

El negocio logístico en Uruguay

Bruno Gili



CPA
FERRERE

Julio 2013

Contenido

El negocio logístico y los cambios en el comercio mundial

Hipótesis para el desarrollo de un “*Uruguay Logístico*”

Evaluación de los *drivers* para el desarrollo del sector

Los dilemas para el desarrollo del negocio

La importancia de la logística en el mundo actual

- Liberalización del comercio
- Utilización de contenedores
- Cambios en las redes de transporte
- Avances de las *TIC's*
- Reducción de aranceles externos



**CADENAS GLOBLAES
DE SUMINISTRO**
adquieren mayor
relevancia

Facilita el comercio

Estimula el crecimiento

Incrementa la competitividad

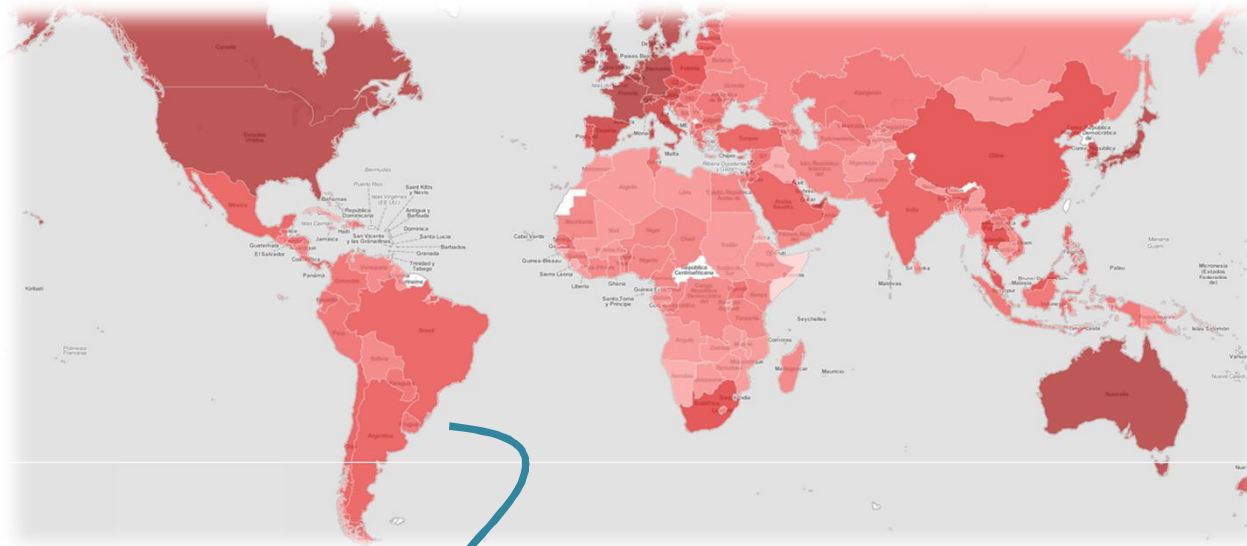
Aumenta la productividad

***Constituye el soporte para el
sector industrial***



Un **SISTEMA
LOGÍSTICO**
eficiente tiene
derrames
importantes
sobre las
economías

El desempeño logístico y los flujos del comercio



IDL
Bajo Alto



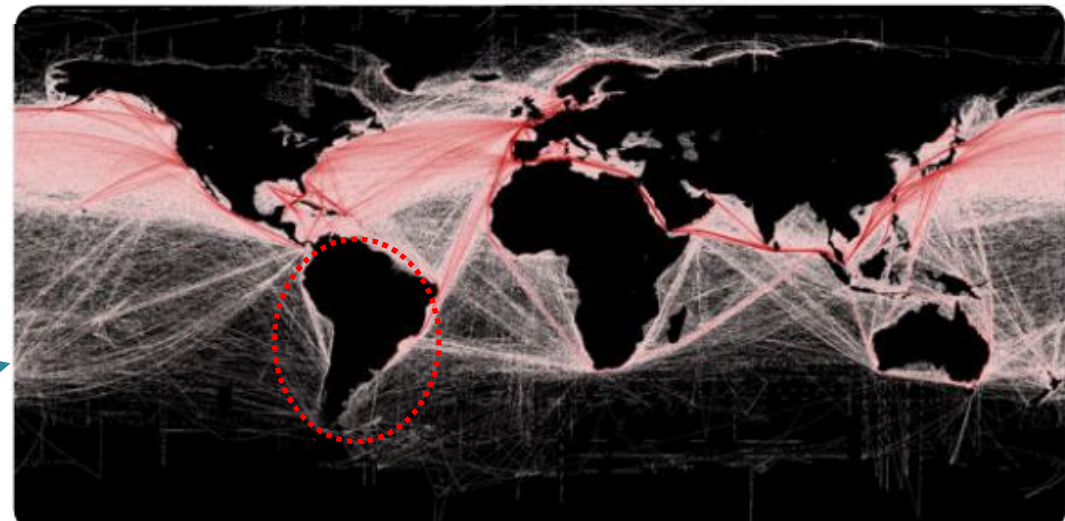
Fuente: Banco Mundial

TRACES OF WORLDWIDE TRADING ROUTES

Fuente: OMC

Limitantes para el desarrollo del HUB:

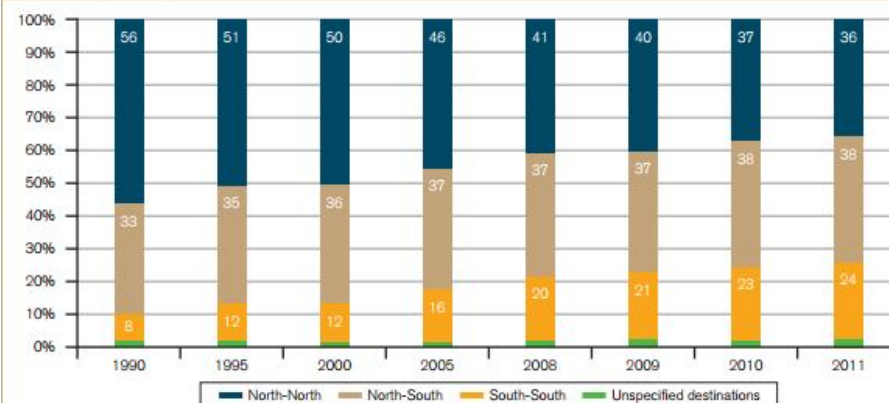
Región **NO** forma parte de las rutas principales del comercio



Sin embargo, cambios en el comercio mundial abren una ventana de oportunidades para el negocio



Figure B.8: Shares of "North-North", "North-South" and "South-South" trade in world merchandise exports, 1990-2011 (percentage share)



Source: WTO Secretariat.

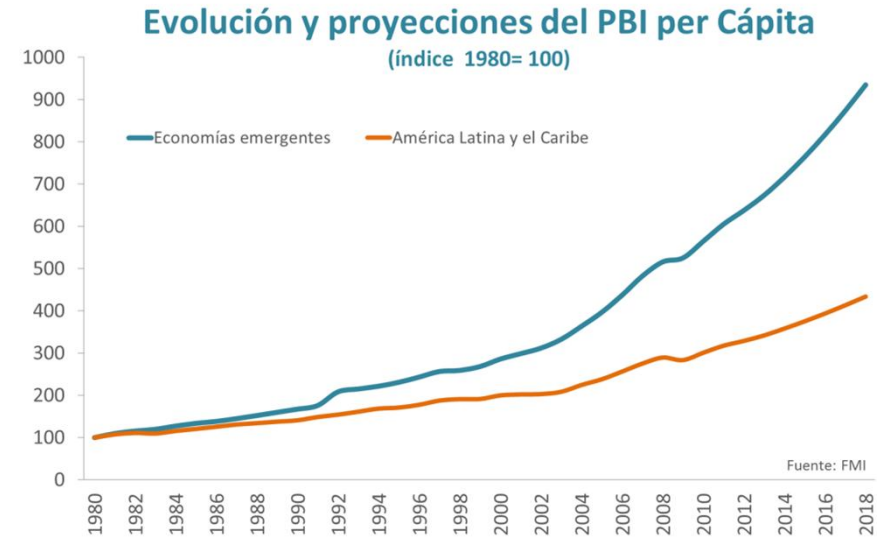
Note: South includes Central and Eastern Europe before 2000, equal to 1.6 per cent of world trade in 1995.

Fuente: OMC

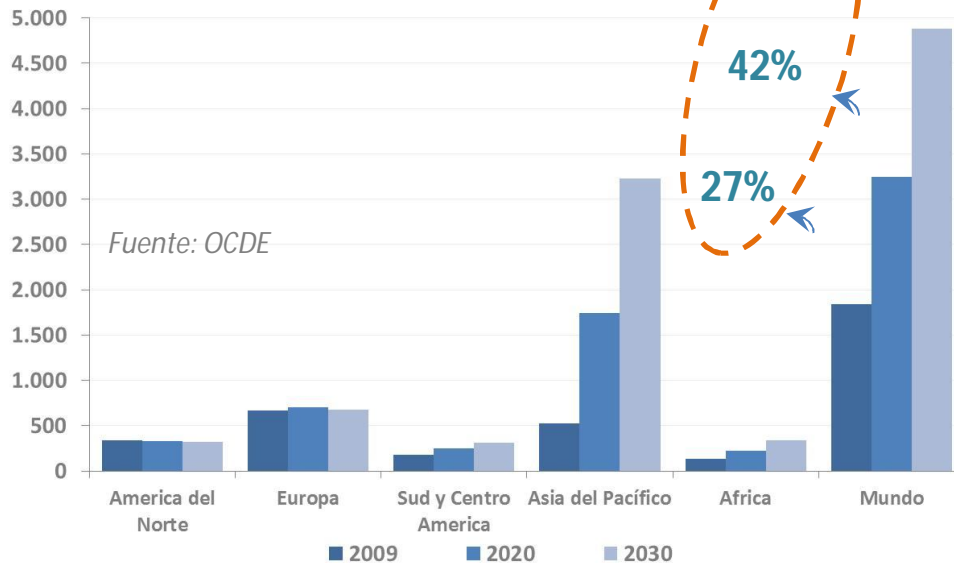
- El comercio internacional ha crecido de forma pronunciada durante los últimos treinta años, mucho más que el producto mundial
- Han surgido nuevos jugadores, en especial las economías emergentes han aumentado su peso
- Se espera que el comercio entre estas economías continúe superando la dinámica entre desarrollados

En particular, considerando la evolución esperada de la riqueza en economías emergentes

- Se espera que la riqueza aumente, generando cambios en los patrones de consumo
- América Latina aumentará sus importaciones de bienes de consumo al tiempo que mantendrá la dinámica de sus exportaciones tradicionales

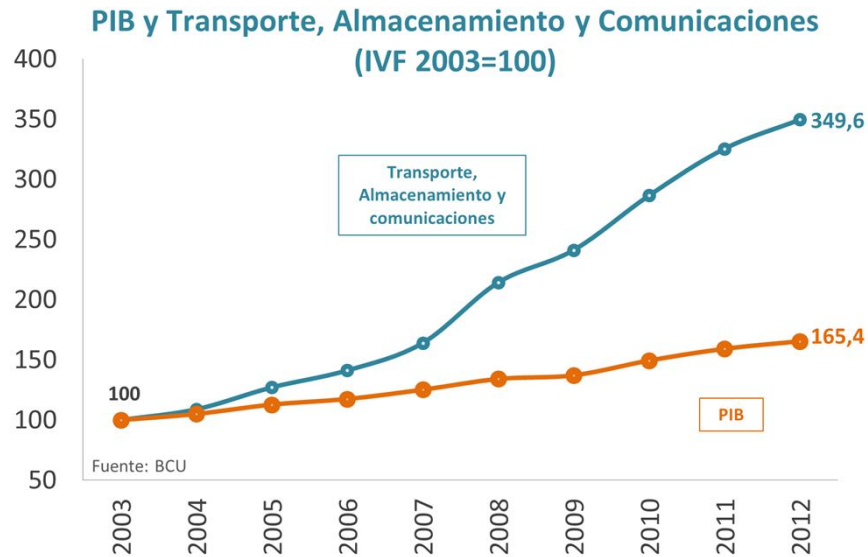


Clases medias (millones de personas)



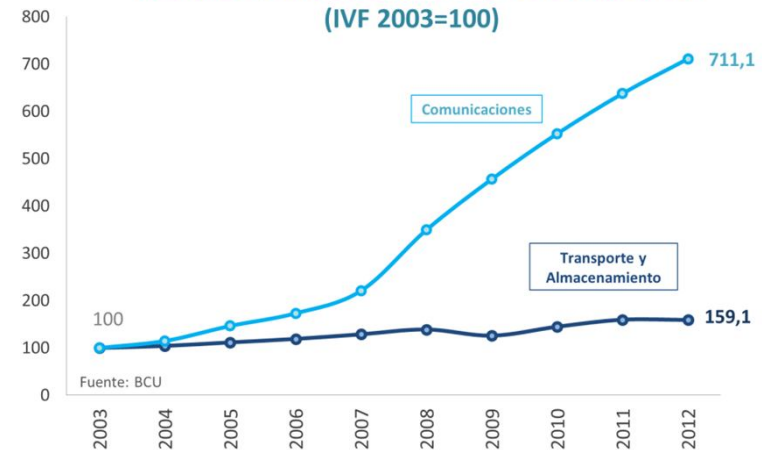
Perspectivas 2030: un mundo de 8 mil millones de persona, liderado por el crecimiento de las clase media

¿Cuál ha sido el desempeño del sector en Uruguay?



El sector **Transporte, Almacenamiento y Comunicaciones** fue el sector más dinámico de la última década, impulsando el crecimiento de la economía

Transporte, Almacenamiento y Comunicaciones (IVF 2003=100)



Tasa de crecimiento promedio anual (2004-2012)	
TRANSPORTE, ALMACENAMIENTO Y COMUNICACIONES	14,9%
Transporte y almacenamiento	5,3%
Transporte por vía terrestre y tuberías	4,2%
Transporte por vía aérea y marítima	5,7%
Servicios complementarios y auxiliares del transporte	6,7%
Comunicaciones	24,4%
Correo	7,6%
Telecomunicaciones	24,7%
PRODUCTO BRUTO INTERNO	5,8%

Sin embargo, el *driver* principal del desempeño fue **Comunicaciones**

Contenido

El negocio logístico y los cambios en el comercio mundial

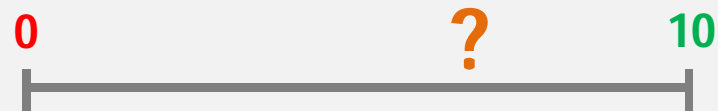
Hipótesis para el desarrollo de un “Uruguay Logístico”

Evaluación de los *drivers* para el desarrollo del sector

Los dilemas para el desarrollo del negocio

Las fortalezas de Uruguay como “hub logístico”

1) Ubicación geográfica



2) Marco Legal y seguridad jurídica

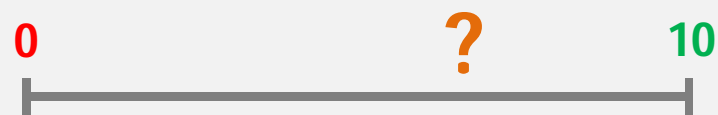
Ley de Zonas Francas

Ley de Puerto Libre

Ley de Promoción y Protección de Inversiones



3) Consolidación de la Institucionalidad del sector que apuntala un vocación.

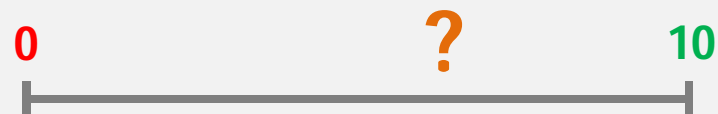


4) Infraestructura (en particular, portuaria y conectividad)

Conexión a través de *hidrovía Paraguay-Paraná*



5) Mayor competitividad en tiempos de transito y costos



6) *Know - How*



Las fortalezas de Uruguay como “hub logístico”

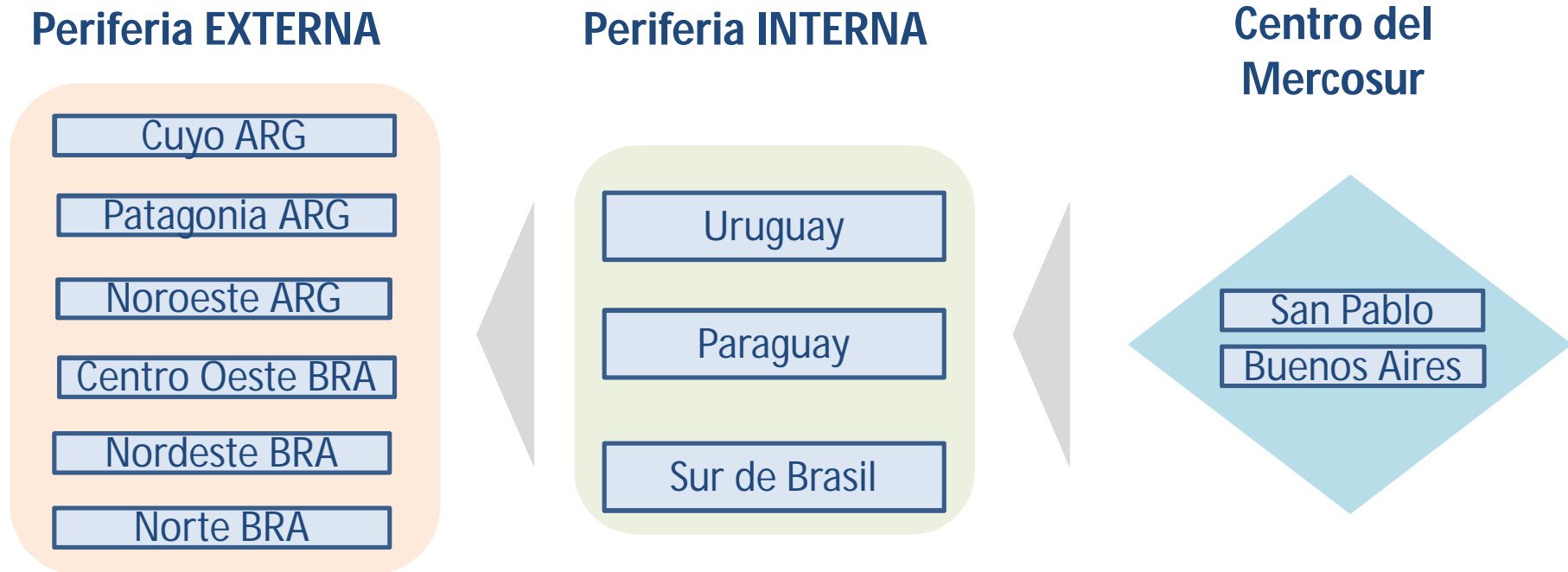
1) Ubicación geográfica y conexión a través de *hidrovía Paraguay-Paraná*

Ubicación estratégica permite posicionarse como punto de acceso al comercio regional y como CDR

Asimetrías en el Mercosur: Uruguay no forma parte del centro del bloque, sino de la periferia interna

Fuente: “Estrategia para consolidar a Uruguay como centro de distribución regional”

Juan Labraga



Las fortalezas de Uruguay como “hub logístico”

2) Marco Legal y seguridad jurídica

Marco regulatorio favorable: regímenes de Puerto Libre y Zonas Francas, Ley de promoción de Inversiones. Esto constituye un diferencial importante con Argentina

3) Consolidación de la Institucionalidad del sector que apuntala un vocación

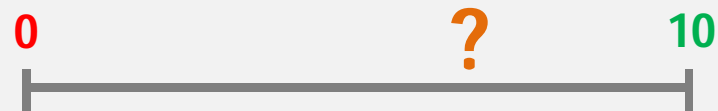


4) Infraestructura (en particular, portuaria y conectividad)

Según el Foro Económico Mundial, la calidad de la infraestructura en Uruguay es superior respecto a Argentina y Brasil. Además nuestro país cuenta con una buena infraestructura portuaria (hay siete puertos comerciales), un aeropuerto que funciona bajo sistema de aeropuerto libre y con la red vial más densa de todos Sudamérica

Las fortalezas de Uruguay como “hub logístico”

1) Ubicación geográfica



2) Marco Legal y seguridad jurídica

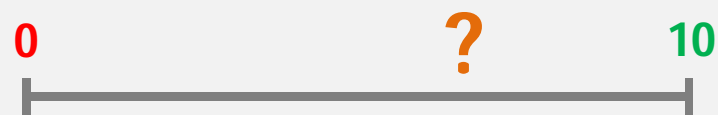
Ley de Zonas Francas

Ley de Puerto Libre

Ley de Promoción y Protección de Inversiones



3) Consolidación de la Institucionalidad del sector que apuntala un vocación.

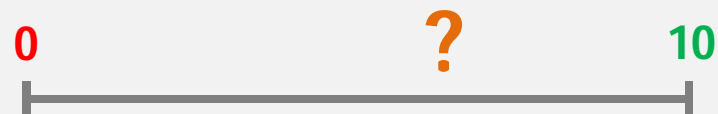


4) Infraestructura (en particular, portuaria y conectividad)

Conexión a través de *hidrovía Paraguay-Paraná*



5) Mayor competitividad en tiempos de transito y costos



6) *Know - How*



Contenido

El negocio logístico y los cambios en el comercio mundial

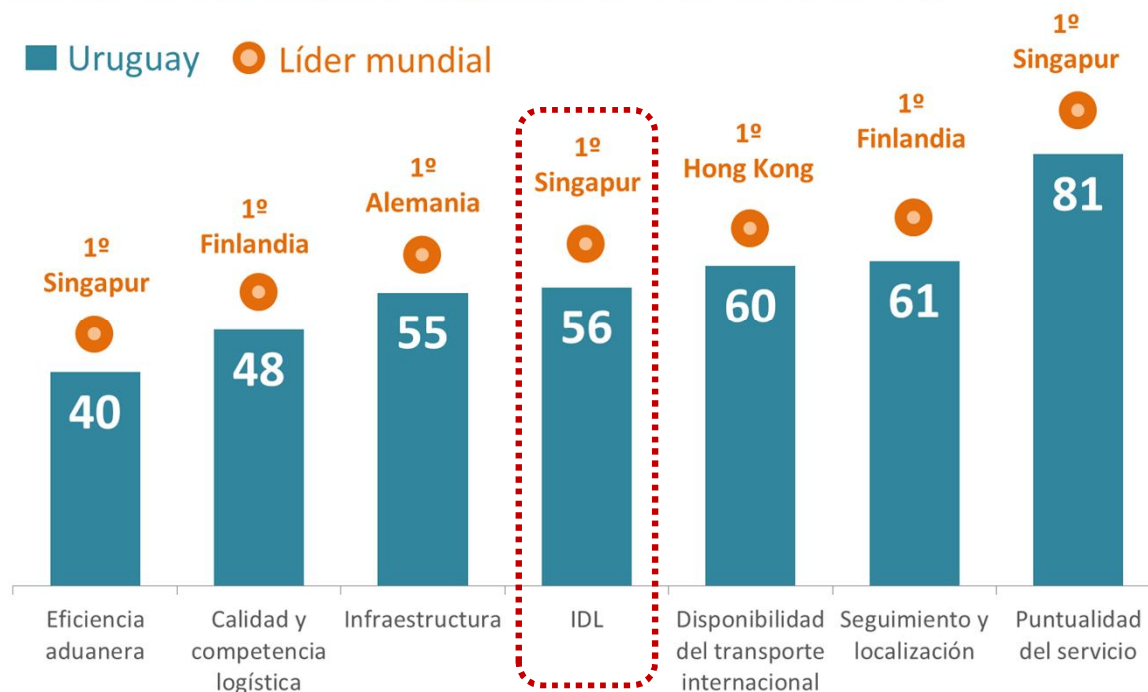
Hipótesis para el desarrollo de un “*Uruguay Logístico*”

Evaluación de los *drivers* para el desarrollo del sector

Los dilemas para el desarrollo del negocio

El desempeño logístico y sus principales *drivers*

Índice de Desempeño Logístico (Ranking en 155 economías)

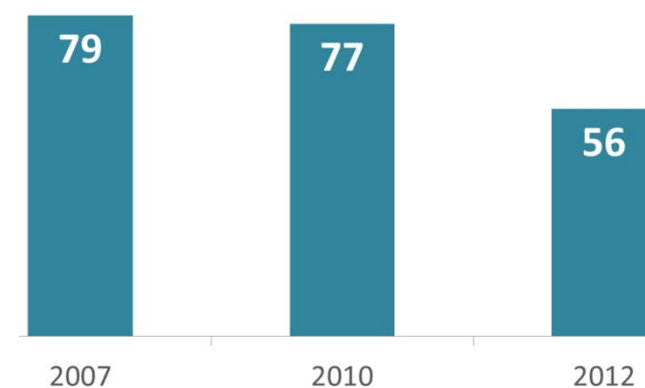


Fuente: Banco Mundial

Uruguay logró recortar la brecha en los últimos cinco años pero aún necesita ganar terreno en términos de su desempeño logístico

» A pesar de la favorable evolución, **Uruguay permanece rezagado**

Índice de Desempeño Logístico
Evolución de Uruguay

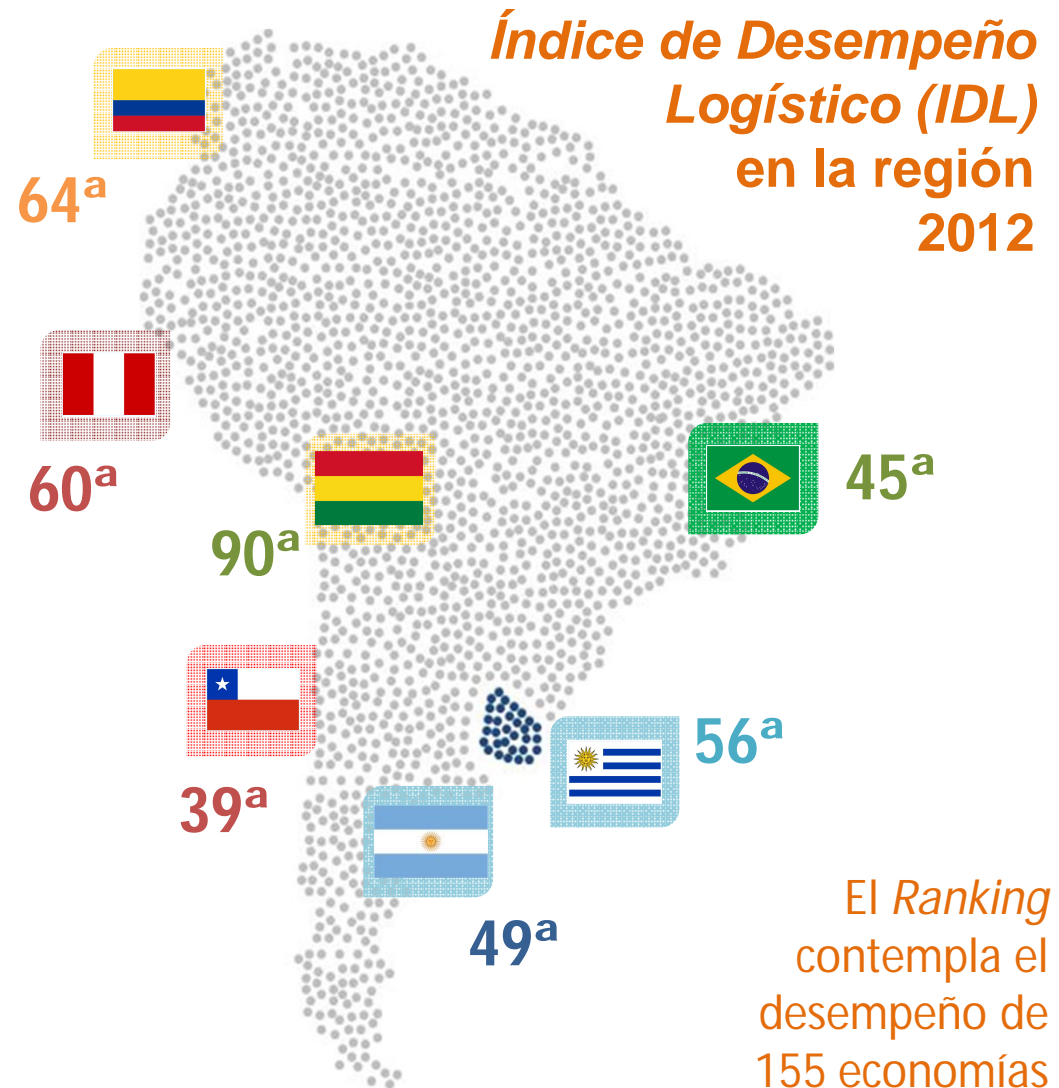


Fuente: Banco Mundial

¿Cómo se percibe el desempeño logístico uruguayo según el Banco Mundial?

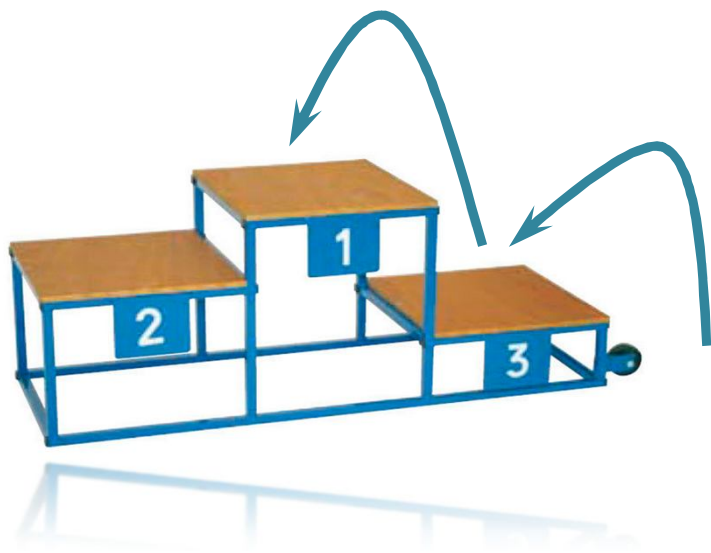
El IDL abarca seis dimensiones relevantes para el desarrollo logístico:

1. Eficiencia del proceso aduanero (40°)
2. Calidad de los servicios logísticos (48°)
3. Calidad de la Infraestructura (55°)
4. Facilidad de acordar embarques a precios competitivos (60°)
5. Capacidad de seguir y rastrear los envíos (61°)
6. Frecuencia con la cual los embarques llegan al consignatario en el tiempo (81°)

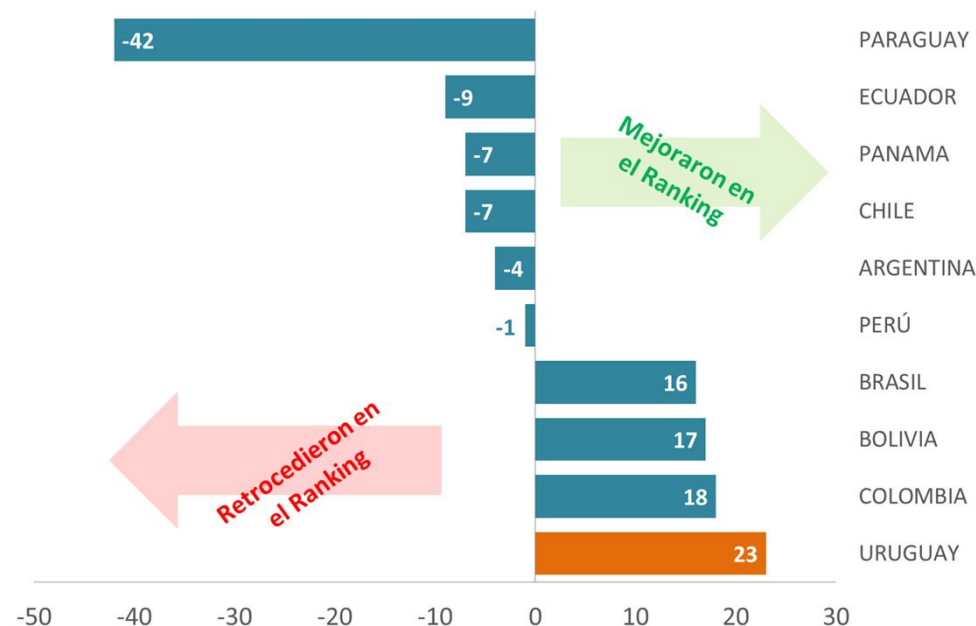


■ ■ A nivel regional, Uruguay es el país con el mayor avance

» **Uruguay** ha sido el país de la región con **mayor avance** en los últimos cinco años, adelantando **23 posiciones**



Diferencia en la posición dentro del ranking 2012-2007



Fuente: Banco Mundial

Entre 2007 y 2012 los avances más importantes se registraron a nivel de la **eficiencia aduanera** y de la **calidad y competencia de los servicios logísticos**

Factores claves para el *negocio HUB*: ¿dónde estamos respecto a nuestros vecinos?

» El desarrollo de un Hub en **Argentina** o **Brasil** representa una amenaza para el negocio en **Uruguay**

La calidad y la eficiencia de los servicios logísticos

Esencial para la eficiencia del comercio y para la confiabilidad y predictibilidad de la **Cadena de Suministro**

Competencia y calidad de los servicios logísticos
(Posición en el ranking)



Puntualidad del Servicio

En esta dimensión, Uruguay sólo supera el desempeño de Bolivia y de Paraguay dentro de la región

Puntualidad del servicio
(Posición en el ranking)



Seguimiento y localización

Importante también en términos de confiabilidad y predictibilidad de la **Cadena de Suministro**

Seguimiento y localización
(Posición en el ranking)



Fuente: Banco Mundial

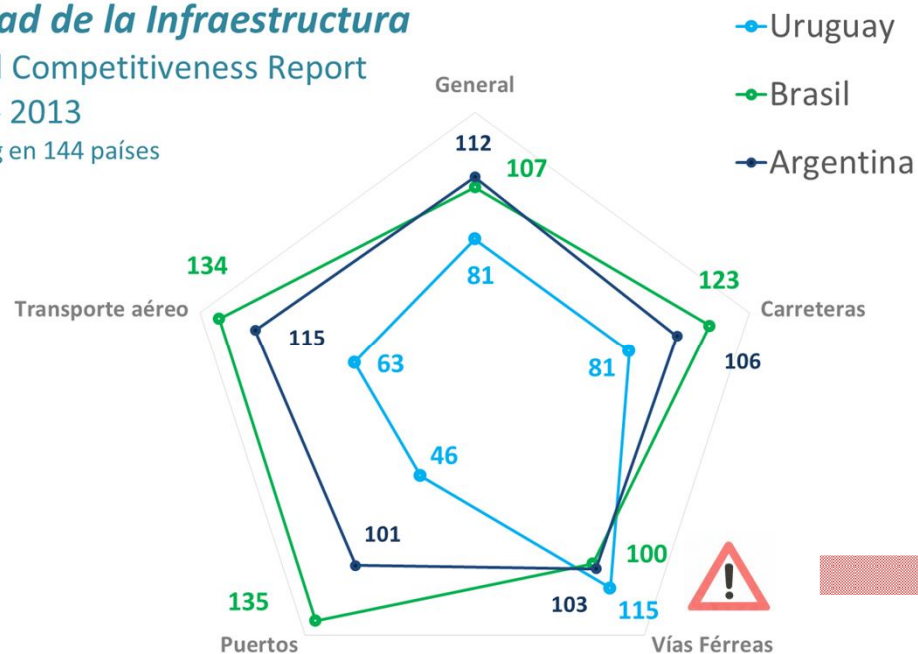
Áreas claves para la consolidación de Uruguay como HUB: INFRAESTRUCTURA

Calidad de la Infraestructura

Global Competitiveness Report

2012 - 2013

Ranking en 144 países



Fuente: WEF

... Sin embargo, Uruguay presenta ventajas comparativas respecto a sus vecinos en casi todos los elementos que hacen a la Infraestructura para el negocio logístico

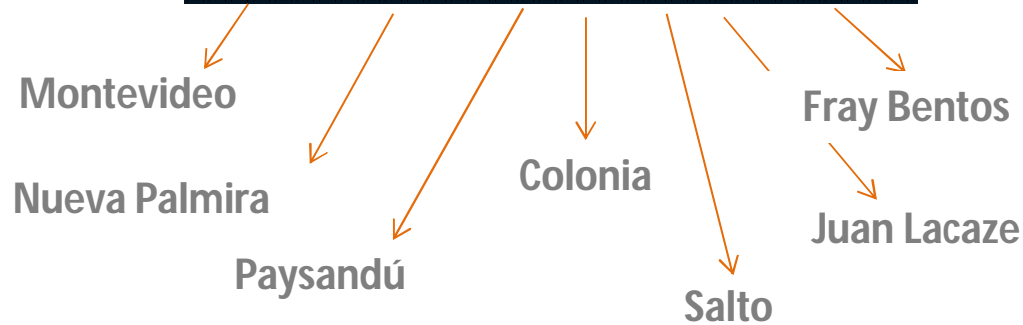
Inversión en infraestructura ferroviaria NO es SUFICIENTE
Proyectos en curso, rehabilitación de vías:

- Algorta - Fray Bentos (USD 120 millones)
- Montevideo - Río Branco (USD 300 millones)

Calidad de la infraestructura es una **limitación** para aprovechar las **oportunidades que la región** está abriendo para "negocios globales" ...

Infraestructura de puertos

Siete puertos comerciales



Puerto de Aguas Profundas

- 1) Su desarrollo involucra una inversión en el entorno de los USD 1.000 millones dentro del marco PPP
- 2) Principal institución **Pública** detrás de su desarrollo: MTOP
- 3) Proyecto determinante para mejorar la competitividad de la producción
- 4) Se espera que tenga cinco veces más actividad que el puerto de MVDO
- 5) Base logística para la prospección de hidrocarburos, terminal energética y para almacenamiento y distribución de combustibles y petróleo

Figura N°1- Mapa de puertos y aeropuertos de Uruguay



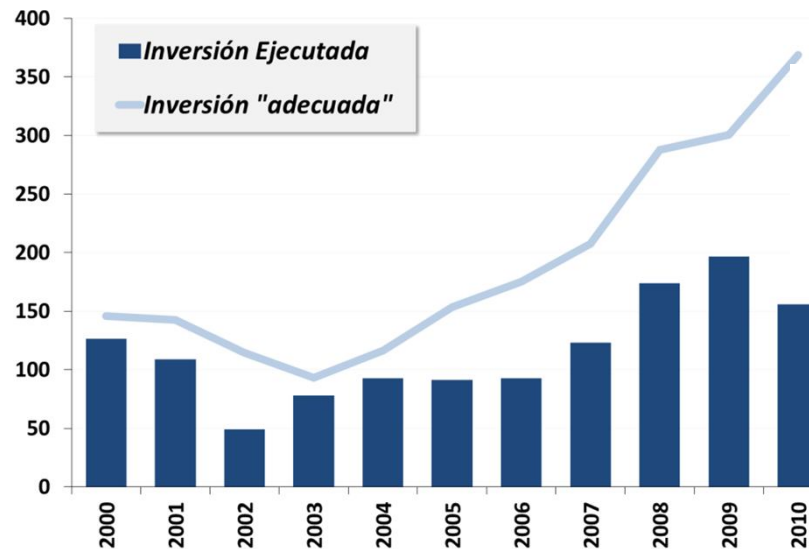
Fuente: Uruguay XXI

Por ahora, PPP no se han consolidado y el gap de infraestructura sigue creciendo

Contexto y antecedentes:

- Inversión en mantenimiento vial aumentó en 2005-10, pero no fue suficiente para cubrir aumento de costos viales y del tráfico.
- Inversión del año 2010 medida en "canastas viales" fue igual a la inversión del año 2000, pero el tráfico (tons/km) se duplicó en el mismo período.

Inversión en Mantenimiento de la Red Vial (millones de USD corrientes)



$\Sigma_{2000-10}$
USD 1.152 MM
(en precios viales de 2010)

Adicionalmente, desde 2010 se acumula un GAP del orden de los USD 200 MM anuales.

Fuente: "Necesidades de inversión en infraestructura vial en Uruguay", informe elaborado para la Cámara de la Construcción del Uruguay.

Inversiones en la Red Nacional Vial Sistema de Asociación Público Privada Inversión por Circuito

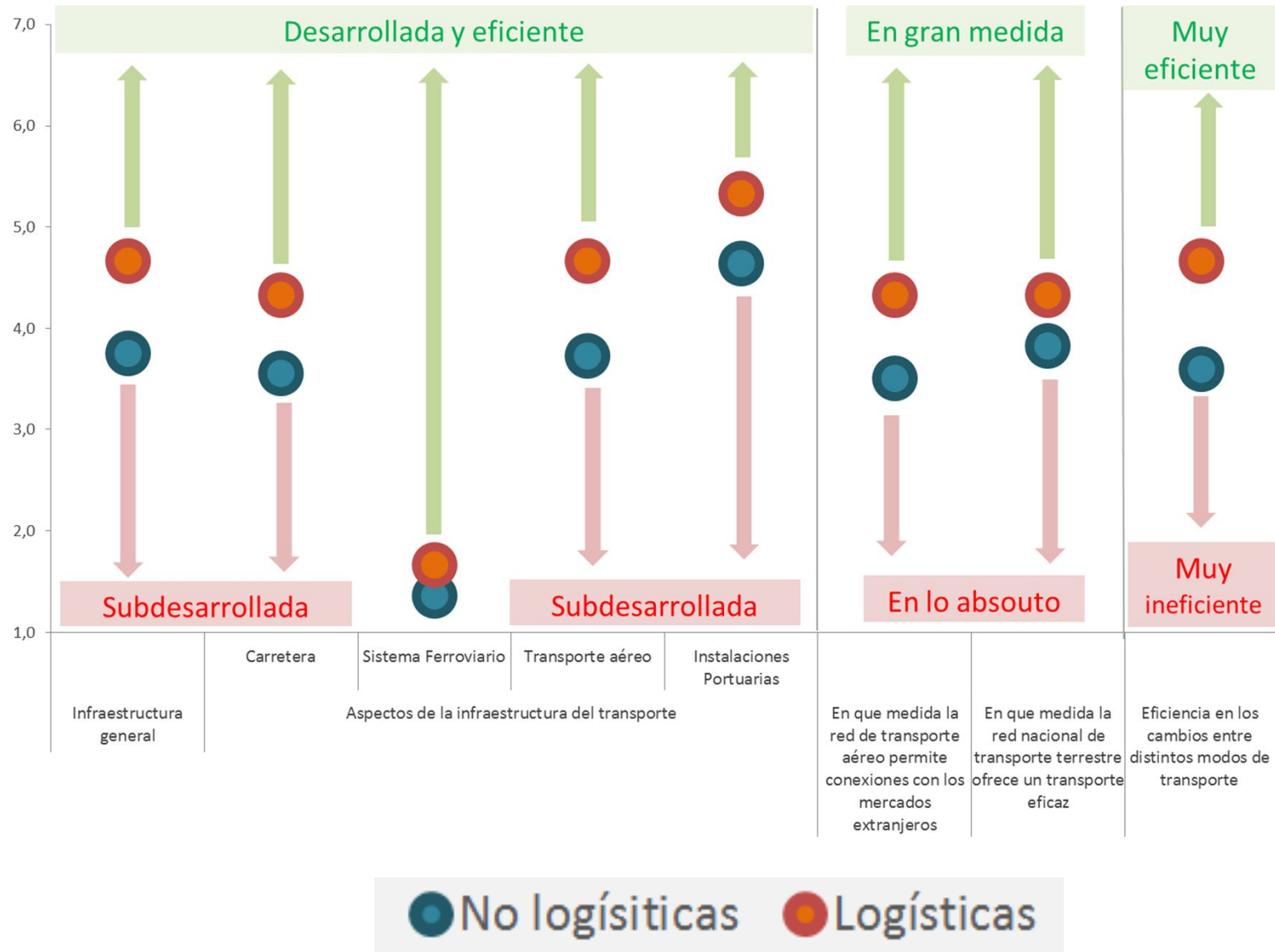
Circuito	Monto (USD)
Ruta 3 Norte	100.000.000
Rutas 4 y 31	120.000.000
Ruta 26	300.000.000
Rutas 6, 7 y 8	270.000.000
Rutas 13 y 15	110.000.000
Ruta 14	100.000.000
Rutas 21 y 24	250.000.000
Total	1.250.000.000

*Nota: Valores estimados en base a las características del proyecto y a contratos de pago por disponibilidad a 20 años



Plan APPs 2011: inversiones viales por un monto de USD 1.250 MM

La percepción de las empresas sobre infraestructura

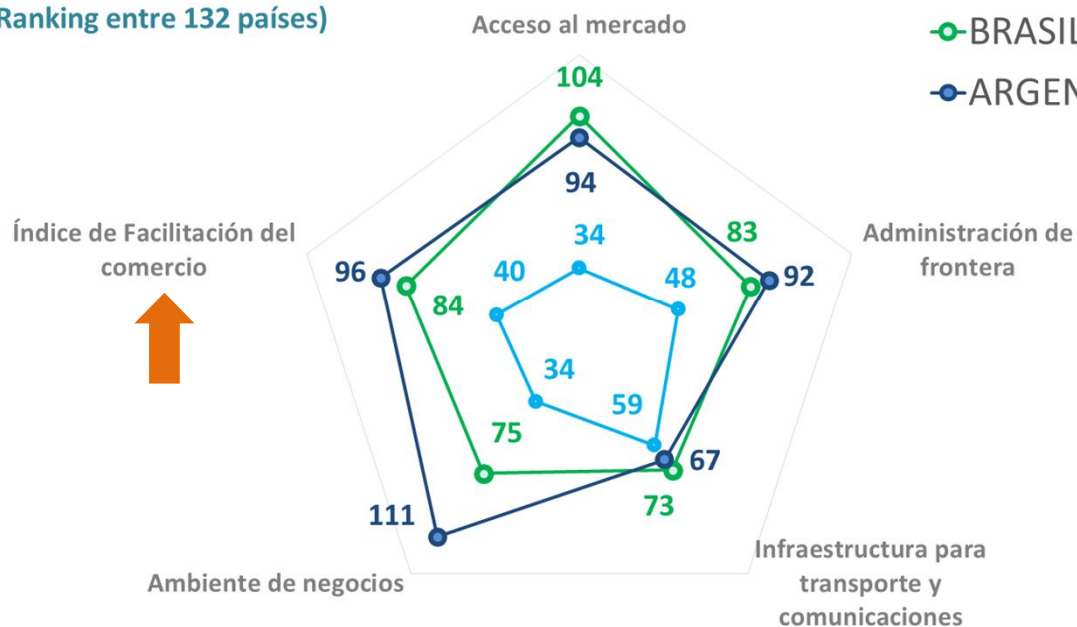


En promedio, las empresas del sector logístico perciben la situación de la **infraestructura** mejor que el resto de las empresas encuestadas

Áreas claves para la consolidación de Uruguay como HUB: FACILIDAD PARA EL COMERCIO

Índice de Facilitación del Comercio

índice y subíndices
(Ranking entre 132 países)



TOP 5 (132 países)

1º	Singapur
2º	Hong Kong
3º	Dinamarca
4º	Suecia
40º	Uruguay

Uruguay también cuenta con un marco más favorable para las actividades comerciales, en particular, en lo que refiere al Clima de negocios

Fuente: WEF

Contenido

El negocio logístico y los cambios en el comercio mundial

Hipótesis para el desarrollo de un “Uruguay Logístico”

Evaluación de los *drivers* para el desarrollo del sector

Los dilemas para el desarrollo del negocio

Algunos Dilemas estratégicos a considerar

- ¿Uruguay como puerta de “salida” y/o “entrada”?
- Gobernanza del proceso de inversiones en Uruguay.
- Existen contradicciones entre inversiones PAP y otros Puertos. Impacto sobre plan de inversiones en transporte terrestre.
- Negociaciones en el Mercosur

¿Qué priorizar?

■ ■ La inserción externa como DILEMA: puerta de “salida” en lugar de “entrada”

» Existen buenas razones para suponer que al menos en el corto plazo, el **escenario regional** poco amigable para Uruguay **no cambiará**.



Uruguay debe **redefinir estrategia** de inserción externa contemplando actividades que estimulen el **desarrollo de economías de escala**



» **Concepción de Uruguay como un eslabón de la cadena comercial entre el cono sur americano de la vertiente atlántica y Asia.**

» **Rol de Uruguay en la integración regional al revés, en lugar de ser “la puerta de entrada” a las economías grandes de América del Sur, convertirse en su “puerta de salida”.**

Existe una oportunidad de convertirse en puerta de “salida” ...

» Según USDA (United States Department of Agriculture) en menos de diez años la **producción agrícola de la región se duplicará** impactando sobre una infraestructura que está siendo usada casi a plena capacidad.



- » **Condiciones de navegabilidad del Río Uruguay son precarias.**
- » **Sistema de gobierno de las obras en el río es muy complejo.**
- » **Escaso margen de Argentina para financiar obras de infraestructura**

» **Oportunidad** alojar en territorio uruguayo infraestructura que facilite canalización de la producción agrícola regional hacia los mercados globales (asiáticos).



... sin embargo, para viabilizar construcción del PAP se requiere:

1) Mejorar calidad y competitividad de la infraestructura logística.



Uruguay cuenta con ventaja respecto a Argentina y Brasil pero debe acortar distancias respecto a países líderes como Alemania, Singapur u Holanda

Es necesario avanzar en las iniciativas dentro del marco PPP. Pero...¿las oportunidades de inversión son atractivas para los grandes capitales?



2) Desarrollar una nueva red terrestre (vial y/o ferroviaria) que conecte litoral oeste con zona atlántica.

3) Identificar y promover instalación de actividades “ancla” que aseguren escala mínima de operación



- Minería de gran porte
- Energía

CPA

FERRERE

Inteligencia aplicada a su negocio

Edificio FERRERE
Juncal 1392 | +598 2900 1000
Montevideo, 11000 – Uruguay
www.cpa.com.uy

Análisis FODA del sector logístico

FORTALEZAS

- Marco legal orientado a promover desarrollo logístico e IED
- Proceso de institucionalidad avanzado
- Sistema de promoción de Inversiones
- Avance en la capacitación y educación referente al sector

OPORTUNIDADES

- Estabilidad política e institucional
- Ubicación geoestratégica
- ¿MERCOSUR?
- Nivel de educación de la población elevado

DEBILIDADES

- Conocimiento incipiente del “Uruguay Logístico”
- Infraestructura no acompaña el desarrollo del sector
- América Latina no forma parte de las rutas más dinámicas del comercio
- Falta de un sistema de información y monitoreo de las actividades del HUB

AMENAZAS

- Rebrote proteccionista en la región
- Crisis internacional
- Polémica referente a Uruguay como Paraíso Fiscal
- Mejoras en los puertos de la región, en particular Argentina y Brasil