

URUGUAY WIRTSCHAFT

Ausgabe Nr. 02/2022

Investitionen in
Infrastruktur und
Logistik



Cámara de Comercio e Industria
Uruguayo-Alemana
Deutsch-Uruguayische
Industrie- und Handelskammer

Lo hacemos posible.

Fomentado por:



Ministerio Federal
de Economía
y Protección del Clima

en virtud de una decisión
del Bundestag alemán

URUGUAY WIRTSCHAFT

Ausgabe Nr. 02/2022

**LIEBE LESERIN,
LIEBER LESER,**

IN DIESER AUSGABE:

Wirtschaftliche Lage in Uruguay	1
Tambor Green Hydrogen Hub	2
Die Deutsche Bahn plant, den Güterverkehr auf der Schiene in Uruguay auszubauen	3
Der Hafen von Montevideo: regionale Logistikkreuzung	4
Umfassende Investitionen in das Terminal Cuenco de la Plata	5
Zonamerica wird mehr als 100 Millionen US-Dollar in Immobilienprojekte investieren	6
Außenwirtschaft	7
Makroökonomie	8

„Uruguay Wirtschaft“ ist ein Pressespiegel, welcher von der Deutsch-Uruguayischen Industrie- und Handelskammer herausgegeben wird.

Die zweisprachige Publikation enthält aktuelle Informationen über die generelle wirtschaftliche Entwicklung des Landes und zu einzelnen Sektoren. „Uruguay Wirtschaft“ erscheint quartalsweise und wird per E-Mail an ca. 2000 Mitglieder und Abonnenten in Uruguay, Argentinien, Paraguay, Brasilien, Deutschland, Österreich und in die Schweiz verschickt. Außerdem wird „Uruguay Wirtschaft“ auf unserer Webseite online weltweit zugänglich gemacht.

Wir bieten Ihnen die Möglichkeit, Ihr Unternehmen bekannter zu machen und in dieser Publikation zu werben. Für weitere Informationen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen aus Montevideo,

Ihr Team der Außenwirtschaft
Deutsch-Uruguayische Industrie- und Handelskammer

SPONSORS OFICIALES



SPONSOR DE COMUNICACIONES



Das **BIP** wuchs im letzten Quartal um 2,0 % und lag damit 2,3 % über dem Niveau vor der Pandemie. Aufgrund dieser unerwartet hohen Zahl wurden die Projektionen für 2022 um 4,2 % nach oben korrigiert. Im Jahresvergleich verzeichneten die Sektoren "Dienstleistungen" (+10,1%), "Verkehr und Kommunikation" (+8,9%) und "Industrie und Verarbeitendes Gewerbe" (+7,8%) den größten Einfluss auf das vierteljährliche Wachstum. Auf der Ausgabenseite ist im Vergleich zum Vorjahr in allen Wirtschaftszweigen ein starkes Wachstum zu beobachten. Die Exporte stiegen um 26,3 %, die Investitionen um 9,8 %, der öffentliche und der private Konsum um 6,0 % bzw. 4,5 %.

Die **Exporte** befanden sich im Mai weiterhin im Aufschwung. In den letzten 12 Monaten expandierten: Fleisch (52%), Saatgut (47%), Müllerei (27%), Kunststoffe und Derivate (15%), Milchprodukte (11%), Holz (6%), Arzneimittel (6%) und Getreide (7%).

Im April setzte sich der im März 2021 begonnene Aufwärtstrend bei den **Steuereinnahmen** fort, mit einem Realzuwachs von 2,1 % im Vergleich zu den letzten 12 Monaten. Der Anstieg ist zu erklären

durch Mehreinnahmen bei der Gewerbesteuer (10,5 %) welche den Rückgang aller anderen Steuereinnahmen kompensieren konnten.

Die saisonbereinigten **Beschäftigungszahlen** blieben seit Jahresbeginn stabil und liegen weiterhin unter dem Durchschnitt für den Zeitraum 2006-2022. Die Beschäftigungsquote stieg im April auf 56,9 %, während sich die Arbeitslosenquote bei 7,7 % hielt. Schätzungsweise waren rund 1,651 Millionen Menschen beschäftigt.

Im April konnte die Steigerung der Nominallöhne innerhalb der letzten 12 Monate nicht mit der Inflation schritt halten, was zu einem Absinken der **Reallöhne** um 1,9% für April 2022 führte.

Die jährliche **Inflationsrate** war im Mai gegenüber April und März unverändert (9,4%). Die monatliche Differenz betrug 0,46 % und war damit niedriger als erwartet, aber immer noch hoch und außerhalb des Zielbereichs. Der Preisanstieg erklärt sich durch einen Preisanstieg die von "Nahrungsmitteln und nicht alkoholischen Getränken", die 26% des Warenkorb ausmachen und deren Preise im Mai um 10,2% gestiegen sind. Im Mai beschleunigte sich der Preisanstieg im Verkehr auf 14,5 %, was auf den Zuwachs der Kraftstoffpreise zurückzuführen ist.

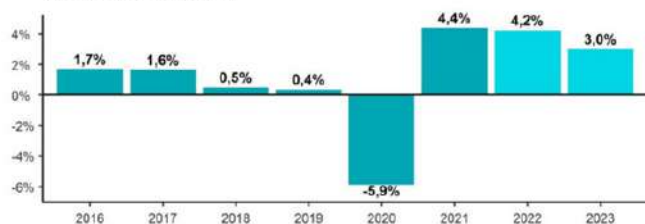
Die Zentralbank reagierte mit einer Anhebung ihres **Leitzinses** um 75 Basispunkte auf 9,25 % und signalisierte damit den Beginn einer restriktiven Geldpolitik. Auch für die nächsten Versammlungen werden mindestens zwei weitere Erhöhungen um jeweils 50 Basispunkte erwartet.

Das **Haushaltsdefizit** reduzierte sich im April auf 3,7 %. Am Ende des vierten Quartals erreichte die Bruttoverschuldung 71 % (61 % Ende 2019), während die Nettoverschuldung, abgedeckt durch den Anstieg der Reserven im Verhältnis zum BIP, auf 35 % (31 % Ende 2019) absank.

Trotz der Zinserhöhungen halten die günstigeren Aussichten für die uruguayische Wirtschaft das Länderrisiko auf dem niedrigsten Stand seit Beginn der Pandemie. Dieses liegt bei 139 Basispunkten und ist damit das geringste in der Region Lateinamerika.

Fuente: [Grant Thornton](#), 15/06/2022

Bruttoinlandsprodukt
(jährliche Realveränderung)



Exporte

(Quartalsweise Veränderung gegenüber dem Vorjahr)



Tambor Green Hydrogen Hub: Deutsch-uruguayisches Green Hydrogen Projekt

Das internationale Unternehmen für erneuerbare Energien, ENERTRAG mit Hauptsitz in Deutschland plant den Tambor Green Hydrogen Hub in Tacuarembó. ENERTRAG verfügt über mehr als 10 Jahre Erfahrung in der Produktion von grünem Wasserstoff und ist seit mehreren Jahren in Uruguay aktiv, unter anderem in enger Zusammenarbeit mit der AHK Uruguay.

Das Projekt, das erneuerbare Wind- und Photovoltaikanlagen mit einer Kapazität von 350 Megawatt sowie einen Elektrolyseur vor Ort und andere Einrichtungen umfassen wird, wird in Zusammenarbeit mit dem uruguayischen Projektträger SEG Ingeniería geplant und durchgeführt

Die jährlich produzierten 15.000 Tonnen Wasserstoff werden in Ethanol umgewandelt. Das in Uruguay produzierte E-Methanol könnte etwa 10 % des konventionell aus russischem Rohöl in der größten Raffinerie Deutschlands hergestellten Methanols kompensieren. Methanol ist ein wichtiger Rohstoff für die Chemieindustrie und kann als Energieträger genutzt werden. Das für die Methanolherstellung benötigte Synthesegas wird überwiegend aus fossilen Rohstoffen hergestellt. In diesem Projekt werden dagegen ausschließlich erneuerbare Rohstoffe verwendet.

„In den letzten Jahren hat das Interesse am Potenzial Lateinamerikas für die Produktion von grünem Wasserstoff angesichts seiner weltweit erstklassigen Wind- und Solarressourcen stetig zugenommen.

Zusammen mit dem starken Engagement der uruguayischen Regierung für eine nachhaltige Energiewende sind dies die Schlüsselfaktoren für die wettbewerbsfähige Erzeugung erneuerbarer Energien in großem Maßstab. Uruguay ist einer der weltweiten Vorreiter im Bereich der erneuerbaren Energien und plant, grünen Wasserstoff und seinen Derivaten zu exportieren. Das Potenzial des Landes ist sehr hoch, es wäre beispielsweise in der Lage, Wasserstoff im Gigawatt-Maßstab zu produzieren und den gesamten Methanolbedarf Deutschlands zu decken“, heißt es in einer Unternehmenserklärung.

ENERTRAG ist Gründungsmitglied bei dem von der Bundesregierung initiierten Programm H2Global. Ziel von H2Global ist es, ein effizientes Finanzierungsprogramm für einen schnellen Marktstart und Import von Produkten auf Basis von grünem Wasserstoff nach Deutschland zu schaffen. Der vorgesehene Finanzierungsmechanismus wird den langfristigen kommerziellen Betrieb grüner Wasserstoffanlagen und die Marktbeschleunigung hinsichtlich der erforderlichen industriellen Größenordnungen ermöglichen.

„Wir wollen Uruguays Rolle als Vorreiter in Lateinamerika bei der Umsetzung einer grünen Energiewende unterstützen. Uruguay ist mit seinen hochwertigen Energieressourcen, seinen stabilen regulatorischen und politischen Rahmenbedingungen und seiner umfangreichen Erfahrung in der Genehmigung und Umsetzung von großen Anlagen für erneuerbare Energien ein idealer Partner für Europa“, erklärt Aram Sander, Leiter der Abteilung Entwicklung internationaler PtX-Projekte bei ENERTRAG.

Was ist grüner Wasserstoff?



Grüner Wasserstoff ist Wasserstoff, der ohne Beteiligung fossiler Brennstoffe hergestellt wird. Die Produktion von grünem Wasserstoff erfolgt ausschließlich aus erneuerbaren Energien.

Das Verfahren mit dem größten Potenzial zur Herstellung von grünem Wasserstoff ist die Elektrolyse von Wasser (H_2O). Dabei wird mit Hilfe von elektrischer Energie aus erneuerbaren Quellen Wasser (H_2O) in Wasserstoff (H_2) und Sauerstoff (O_2) aufgeteilt. Daher ist die Herstellung von grünem Wasserstoff ein Prozess bei dem keine Treibhausgasemissionen entstehen.

Quelle: [Ministerio de Industria, Energía y Minería](#), 2021

Vorteile von grünem Wasserstoff



100% nachhaltig



Transportabel



Vielseitig



Speicherbar

Quelle: [Iberdrola](#)



V. Wirtschaftsforum

Die Deutsch-Uruguayische Industrie- und Handelskammer und die Konrad-Adenauer-Stiftung organisierten gemeinsam mit ihren Mitveranstaltern am 16. Juni 2022 das V. Wirtschaftsforum. Dabei wurde unter persönlicher Beteiligung von mehr als 20 Referenten das Potenzial von Green Wasserstoff zur Dekarbonisierung der Wirtschaft hervorgehoben.

Klicken Sie hier um den Stream des Events auf [deutsch](#) oder auf [spanisch](#) anzuschauen.

Die Deutsche Bahn plant, den Güterverkehr auf der Schiene in Uruguay auszubauen

3



Quelle: [El País, 25/03/22, Deutsche Bahn](#)

Was ist UPM II?

Das Industrieprojekt UPM II ist eine zweite Zellstofffabrik, die von der finnischen Firma UPM aufgebaut wird. Das Werk befindet sich in Paso de los Toros, Tacuarembó. Die Produktion ist für Ende des ersten Trimesters 2023 geplant.

Quelle: [LaDiaria, 2021; El Observador, 2022](#)

Interview mit dem CEO von DB E.C.O.



Der Vorstandsvorsitzende von DB E.C.O. Group, Niko Warbanoff, kam im März 2022 nach Uruguay, um an der Grundsteinlegung für das neue Betriebszentrum von DBCC Transport in Canelones teilzunehmen. In diesem Rahmen empfing er *El Empresario* bei einem Besuch in der Deutsch-Uruguayischen Industrie- und Handelskammer.

Klicken Sie [hier](#) um das komplette Interview von *El Empresario* mit Niko Warbanoff im Original zu lesen. Eine Übersetzung finden Sie [hier](#).

Quelle: [El País, 25/03/2022](#)



Quelle: [DB Engineering & Consulting](#)

Eine der Säulen, auf das der Aufbau des zweiten Werks des finnischen Forst- und Papierkonzerns UPM in Uruguay (Durazno) aufbaut, ist das Bahnprojekt, dass die Terminals von Montevideo und Paso de los Toros verbinden wird. Die Deutsche Bahn (DB), das staatliche Eisenbahnunternehmen Deutschlands, einer der wichtigsten Anbieter von Mobilitäts- und Logistikdienstleistungen weltweit, beteiligt sich an dem Vorhaben. Mit 350.000 Mitarbeitern verkehren täglich 35.000 Züge des Unternehmens in Deutschland und transportieren Güter und Personen auf einem Netz von fast 34.000 Kilometern.

In Uruguay wird DB E.C.O. Group als Teil des Deutsche Bahn Konzerns eine Schlüsselrolle bei der Begleitung von UPM, einem seiner wichtigen internationalen Kunden, spielen. Deutsche Bahn International Operations und DB Engineering & Consulting, beide Teil von DB E.C.O. Group bilden - zusammen mit der uruguayischen Christophersen-Gruppe und dem spanischen Unternehmen Cointer - bilden das Konsortium DBCC Transport für den Betrieb der Strecke, die den Frachttransport von und zum zweiten Werk von UPM ermöglichen wird.

Warbanoff, Vorstandsvorsitzender von DB E.C.O. Group, bestätigte, dass die Pläne der Eisenbahngesellschaft in Uruguay langfristig angelegt sind und über UPM hinausgehen.

„Die DB hat mit der Regierung bereits erste Ideen besprochen, ob es weitere Strecken gibt, die in Zukunft ebenfalls für den Gütertransport auf der Schiene modernisiert werden könnten“, erklärte er.

IDB Invest, der privatwirtschaftliche Zweig der Interamerikanischen Entwicklungsbank (IDB), hat ein neues Finanzierungspaket in Höhe von 250 Millionen Dollar für das Central Railway Project in Uruguay bereitgestellt, um die Verbindung zwischen dem Landesinneren und der Hauptstadt Montevideo zu verbessern und Integration fördern. Das Projekt umfasst den Bau, die Sanierung und die Instandhaltung einer 273 km langen Eisenbahnstrecke zwischen Montevideo und Paso de Los Toros.

Sobald die Arbeiten abgeschlossen und die Anlage in Betrieb ist, wird UPM 2 zwei Millionen Tonnen Zellstoff pro Jahr von Paso de los Toros zum Hafen von Montevideo transportieren. Die entsprechenden Waggons sind bereits Ende Mai aus Bilbao in Montevideo eingetroffen. Die Wagen werden in Kolonnen von bis zu 26 Wagen eingesetzt, die von einer einzigen Lokomotive gezogen werden.



Quelle: [Montevideo Portal, 13/06/2022](#)

Der Hafen von Montevideo: regionale Logistkdrehscheibe



Quelle: [impo](#)



Standort und strategische Rolle

Die Hafenanlagen befinden sich an der Ostküste der Bucht von Montevideo, mit Ausnahme des Hydrocarbon Terminals und des neuen Puerto Capurro Fishing Terminals.

Die Lage am Río de la Plata am Ausgang der Wasserstraße Paraguay-Paraná gilt geografisch als eine der Hauptfrachtstrassenportrouten des MERCOSUR.

Quellen: [ANP](#), [Inalog](#), [Uruguay XXI](#)

Ausbreitung und Zugäng:

Die Gesamtlänge der Anlegebrücke beträgt mehr als 4500 Meter. Fahrzeuge haben Zugang zum Hafengebiet durch zwei Zugangstore: Acceso Maciel und Acceso Florida. Für bestimmte Ladekategorien wurde ein neues Tor aufgebaut (Nordzufahrt).

Quelle: [ANP](#)

Paraguay-Paraná- Wasserstraße

Argentinien, Bolivien, Brasilien, Paraguay y Uruguay teilen sich dieses Flusssystem, dessen Hauptziel es ist, die Kommunikation über den Fluss zu erleichtern indem die Navigation von Lastkähnen und Schleppern auf den Flüssen Paraguay und Paraná optimiert wird.

Die meisten der durch die Wasserstraße transportierten Güter sind Handelswaren, wie Schüttgut, Getreide, Düngemittel und Kraftstoffe.

Quelle: [Inalog](#)

Uruguay hat es geschafft, sich als strategischer Transitpunkt für den internationalen Handel zu positionieren, da das Land erhebliche geografische, betriebliche und zollrechtliche Vorteile bietet. Laut World Economic Forum (The Global Competitiveness Report 2017-2018) ist Uruguay zusammen mit Chile das Land in Südamerika mit der hochwertigsten Hafeninfrastruktur.

Das Land hat 8 Häfen mit Frachtbewegungen, wobei der Hafen von Montevideo der wichtigste Handelshafen ist. Das Freihafenregime hat es zum ersten und einzigen Terminal an der Atlantikküste Südamerikas mit einem attraktiven und wettbewerbsfähigen Logistiksystem für den Warentransit gemacht.

Infrastrukturprojekte

Das Design des Hafens von Montevideo wird ständig weiterentwickelt, um seine Infrastruktur zu verbessern und seine Kapazität erheblich zu erweitern.

Pier C:

Es ist ein Mehrzweck-Pier, der sich in der Fortsetzung der Río Branco-Straße befindet. Das Konsortium aus dem französischen Unternehmen Soletanche Bachy France SAS, dem uruguayischen Unternehmen Saceem und dem belgischen Unternehmen Dredgin International führte die Verlängerungsarbeiten von 180 auf 360 Meter aus.

Neuer Zugang zum Hafen von Montevideo (Nordzugang):

Dieser wird es ermöglichen, die Beziehung zwischen dem Hafen und der Stadt zu stärken, indem der Frachtfahrzeugverkehr durch den Bau eines Viadukts über die Hafenpromenade von der städtischen Mobilität getrennt wird. So werden Staus vermieden und Wartezeiten verkürzt. Die Arbeiten begannen im April 2019 und waren im März 2022 zu 95 % abgeschlossen.

Angelterminal - Puerto Capurro:

Die Unternehmung besteht aus einem Fischereiterminal mit einer Kapazität von 50 Schiffen der Fischereiflotte, mit dem Ziel, die Fischereiflotten, die normalerweise am Mántaras Pier operieren, auf die Nordseite der Bucht von Montevideo zu verlegen, um den Hafen von Montevideo zu entlasten. Die Arbeiten begannen im August 2019 und der voraussichtliche Fertigstellungstermin ist Dezember 2022.

Logistikhafen Punta Sayago:

Der Logistikhafen von Punta Sayago integriert die Expansionsstrategie der Nationalen Hafenverwaltung, um die Landfläche des Hafens von Montevideo zu ergänzen und die Kapazität der Hafeninfrastruktur zu erweitern.

Quellen: [ANP](#), [Inalog](#), [Uruguay XXI](#), [gub.uy](#) 12/10/2018

Container und TEUs die 2021 im Hafen Montevideo umgeschlagen wurden



Quelle: [ANP](#)

URUGUAY Wirtschaft | Nr. 02/2022



Quelle: [Inalog](#)

Terminals



Der Hafen verfügt über zwei private Terminals: Terminal Granelera Montevideo (TGM), spezialisiert auf den Transport von Schüttgut, und Terminal Cuenca del Plata (TCP), spezialisiert auf Container. Andererseits verfügt es über ein öffentliches Terminal, das von ANP verwaltet wird. Das chilenisch-kanadische Unternehmen Montecon ist der Hauptbetreiber der öffentlichen Bereiche des Hafens von Montevideo.

Quellen: [Inalog](#), [Montecon](#)



Ausschreibung für ein neues Passagierterminal

Laut dem Magazin *El País* arbeitet die uruguayische Regierung derzeit an einer Ausschreibung für den Bau eines Passagierterminals am Mauá-Staudamm. Die Quellen bestätigen, dass sich das Vorhaben der Präsidentschaft vorliegt, allerdings ist der Genehmigungsstatus unbekannt.

Die Ausschreibung gilt für 30 Jahre und umfasst ca. 400 Millionen US-Dollar. Das Projekt besteht unter anderem aus dem Bau eines Hafens für Fähren und in einer zweiten Phase eines Terminals für Kreuzfahrtschiffe.

José Luis Falero, Minister für Verkehr und öffentliche Arbeiten, erklärte: „Das Ziel des Ministeriums besteht darin, dass dieser Ort dazu dient, den gesamten Tourismus zu empfangen, der momentan im Handels-hafen von Montevideo ankommt, der nicht dafür geeignet ist.“

Quelle: [El País](#) 14/06/2022

Umfassende Investitionen in das Terminal Cuenca de la Plata

5

Im April diesen Jahres bestätigte die Firma Katoen Natie den Kauf neuer Maschinen für das Terminal Cuenca de la Plata.

Diese Investitionen sind Teil einer Vereinbarung von Anfang 2021. In diesem Beschluss verlängerte die Regierung die Konzession des spezialisierten Containerterminals an das Unternehmen Katoen Natie für 50 Jahre (ab 2031). Im Gegenzug versprach das belgische Unternehmen, 455 Millionen US-Dollar in den Hafen von Montevideo zu investieren und Tarifsenkungen von bis zu 30 % einzuführen.

Katoen Natie ist seit 1996 in der östlichen Republik Uruguay tätig. Die erste Konzession für 30 Jahre wurde 2001 erteilt, als das belgische Unternehmen 80 % von TCP erwarb. Die Nationale Hafenverwaltung (ANP) ist mit einem Anteil von 20 % Minderheitsgesellschafter.

Der Ausbau des TCP gilt als größte private Investition in der Geschichte des Hafens von Montevideo. Dieses Investitionsprojekt umfasst den Bau eines zweiten Containerlagers von ca. 22 Hektar zusätzlich zur bestehenden Fläche und einer zweiten Kaimauer mit einer Länge von 700 Metern, die bis zu einer Tiefe von 14 Metern ausgebaggert wird.

An den beiden Kaimauern, die zusammen 1.300 Meter umfassen, kann das Unternehmen künftig vier Containerschiffe gleichzeitig abfertigen. Darüber hinaus wird das neue Containerterminal über eine Kapazität zum Be- und Entladen von mehr als 2,5 Millionen TEUs pro Jahr verfügen.

URUGUAY Wirtschaft| Nr. 02/2022

Die Neuen Maschinerien

Wie Katoen Natie in einer Pressemitteilung bekannt gab, handelt es sich um 7 Portalhubwagen (Straddle Carriers) der Marke Konecranes und 3 Leer-Container-Stapler (Empty Stackers) aus Amberes, Belgien.

"Diese Maschinen ergänzen unseren Betrieb, um die Anzahl der von uns verwendeten Maschinen zu erhöhen", erklärte Carlos Ramayón, Leiter der technischen Abteilung von TCP.

Wie er erklärte, begannen in diesem Jahr die Ausschreibungsverfahren für Hafenkräne und andere Ausrüstung, und es wird geschätzt, dass sie bis Mitte 2022 der Kauf von 30 bis 40 weiteren Straddle Carriers abgeschlossen wird.

Gleichzeitig ist die Anschaffung weiterer 17 Kräne für das Terminal geplant. Davon sind 9 für das neue Dock vorgesehen, dessen Bau noch nicht begonnen hat, und 8 werden die derzeit am aktuellen Dock verwendeten ersetzen.

Die neuen Maschinen werden hybrid sein, da es noch keine voll-elektrischen Straddle Carrier auf dem Markt gibt. Für die Zukunft ist laut dem technischen Leiter von Katoen Natie auch für andere Maschinen ein Übergang zu Hybridmaschinen geplant: „Die Straddle Carrier, die wir zu kaufen planen, könnten Hybridfahrzeuge sein, daher werden wir die Verwendung von Elektrodieseln einstellen. Die Energie beim Bremsen und Absenken des Containers wird in Speicherbänken gespeichert und wiederverwendet. Dadurch senken wir den Kraftstoffverbrauch und die Umweltbelastung.“

Quellen: [Webpicking](#) 03/03/2021,
[El observador](#) 22/04/2021,
[Katoen Natie](#) 29/06/2021,
[El País](#) 16/04/2022,
[Subrayado](#) 18/04/2022

Zonamerica wird über 100 Millionen US-Dollar in Immobilienprojekte investieren

Uruguays größter Freihandelszonenbetreiber Zonamerica SA, in dem mehr als 350 Unternehmen ansässig sind, plant, bis zum nächsten Jahr den Grundstein für Immobilienprojekte im Wert von mehr als 100 Millionen US-Dollar zu legen. Die Hoffnung ist, dass globale Lieferketten die Attraktivität des Landes als regionales Zentrum steigern werden

Diese Projekte umfassen 18 Millionen US-Dollar in neue Büro- und Lagerflächen, da Unternehmen wie der deutsche Elektrowerkzeughersteller Einhell Germany AG und der brasilianische Einzelhändler Lojas Renner SA ihre südamerika Geschäfte von Zonamerica aus beliefern, sagt CEO Martin Dovat.

„Dass die internationalen Wertschöpfungsketten, die ‚just in time‘ waren, unterbrochen wurden, stärkt das Konzept der regionalen Distribution“, sagte Dovat in einem Interview in seinem Büro in Montevideo. „Die Bestände näher am Verbraucher zu haben, der letztendlich bedient werden muss, wird immer wichtiger.“

Das wachsende internationale Logistiknetzwerk, das in den 1990er Jahren entstand, wurde von der Pandemie, Chinas „Zero-Covid“-Politik und dem Krieg in der Ukraine in Mitleidenschaft gezogen. Zonamerica setzt darauf, dass die steigenden Kosten für den weltweiten Warentransport Uruguay dabei helfen könnten, sich den Regionalbüros und Vertriebszentren anzuschließen, die multinationale Unternehmen in den letzten Jahren eröffnet haben.

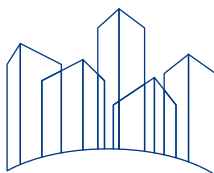
Dank der stabilen Wirtschaft des Landes, seiner Steuerbefreiungen und der Nähe zu Argentinien und

Brasilien haben die Freizonen Uruguays einen Großteil dieses Geschäfts erobert. Laut einem Bericht des lokalen Wirtschaftsforschungsinstituts Ceres exportierten im Jahr 2019 mehr als 1.000 Unternehmen, darunter der finnische Zellstoffhersteller UPM-Kymmene Oyj und die indische Tata Consultancy Services Ltd, Waren und Dienstleistungen im Wert von 5,3 Milliarden US-Dollar. Auf Unternehmen, die von Zonamerica aus operieren, entfielen fast 2,2 Milliarden US-Dollar dieser Exporte.

Zonamerica erhält mehr Anfragen von chilenischen, peruanischen und brasilianischen Unternehmen. Letztere suchen nach einem „strategischen Knotenpunkt“, um das spanischsprachige Lateinamerika zu bedienen, sagt Dovat.

Die Wettbewerbsfähigkeit der Freihandelszone soll auch durch den Bau von Häusern in der Nähe von Zonamerica gesteigert werden, wo mehr als 10.000 Menschen arbeiten. Das Unternehmen plane für das kommende Jahr ein Immobilien-Joint-Venture im Wert von 50 Millionen US-Dollar, und versuche außerdem, Land für ein weiteres 20 Hektar Gemeinschaftsprojekt umzuwidmen, welches Wohn-, Gewerbe- und Bildungsimmobilien umfassen wird, so Dovat.

„Es ist ein Projekt, bei dem wir allein in der Infrastruktur über mehr als 40 Millionen US-Dollar sprechen“, sagt Dovat in Bezug auf das Gemeinschaftsprojekt. „Wir wären ‚Meisterentwickler‘“.



Quelle: [Bloomberg Línea](#), 09/06/2022



Quelle: [Zonamerica](#)

Warum in Uruguay investieren?

Uruguay in Lateinamerika



Demokratieindex
The Economist



Bürgerliche Freiheiten
Freedom House



Geringe Wahrnehmung von Korruption
Transparency international



Rechtsstaat
World Justice Project



Inclusive Development Index
World Economic Forum



Social Inclusion Index
Americas Quarterly für Lateinamerika



Social Progress Index
Social Progress Imperative für Lateinamerika



World Internal Security & Police Index
Institute for Economics and Peace Lateinamerika

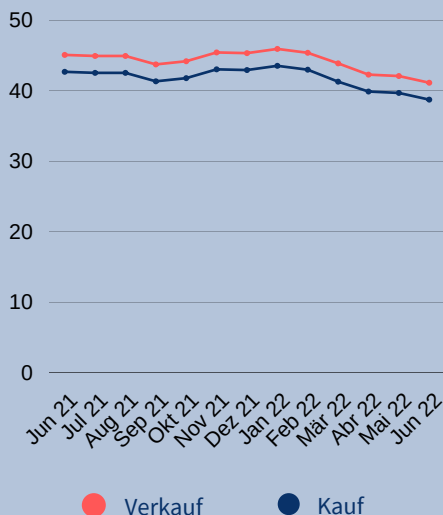


AUSSENNHANDEL (IN MILLIONEN USD)



Fuente: [Uruguay XXI](#)

WECHSELKURS UYU/USD



Fuente: [INE](#)

Im Mai 2022 beliefen sich die Beantragungen von Ausfuhrgenehmigungen, einschließlich der Freihandelszonen, auf insgesamt 1,541 Mrd. USD, was einen Anstieg der Warenausfuhren seit dem letzten Jahr belegt.

Insgesamt beliefen sich die Warenexporte einschließlich der Freihandelszonen im Zeitraum von Januar bis Mai 2022 auf 5.516 Millionen US-Dollar, was im Jahresvergleich einem Anstieg um 40 % entspricht.

Der Rekordzuwachs von 57 % gegenüber dem Vorjahr beruht größtenteils auf dem Anstieg der Sojabohnenverkäufe (23,7 %), die sich im Jahresvergleich verdoppelten und von 242 Mio. USD auf 474 Mio. USD stiegen.

Güterexporte nach Departement

Von den 19 Departements Uruguays tragen Colonia (21 %), Montevideo (17 %) und Canelones (16,6 %) am meisten zu den Ausfuhren bei. Mehr als 54 % der uruguayischen Waren haben ihren Ursprung in diesen drei Departements. Es folgen Río Negro (8,2 %) und San José (6,7 %).

Die Exporte Colonias beliefen sich im Jahr 2021 auf insgesamt 2.238 Mio. U\$S, vor allem aufgrund von Industrieprodukten wie Zellulose und Getränkekonzentrat. Im Jahr 2021 erreichte Montevideo ein Exportvolumen von 1.822 Millionen US-Dollar. Die Hauptstadt verfügt nur über eine geringfügige landwirtschaftliche Produktion, spielt aber eine wichtige Rolle beim Absatz von Industriegütern, z. B. dem Verkauf von Fahrzeugen. Canelones war mit 1779 Mio. US\$ das Departement mit dem höchsten Anstieg der Exporte (51 %).

Rindfleisch verzeichnete den zweitwichtigsten Anstieg (10,3 %). Die Aufträge für Fleischexporte beliefen sich auf 281 Mio. USD, 56 % mehr als im Mai 2021. Obwohl die Verkäufe in einigen Zielländern zurückgingen, haben die wichtigsten Fleischabnehmer ihren Konsum erhöht.

Andere Produkte, die zum Wachstum der Exporte beitrugen, waren Zellulose (4,7 %), Fahrzeuge (4,1 %), Reis (3,4 %), Molkereiprodukte (2,7 %) und Malz (2,1 %). In diesem Monat wirkten sich nur wenige Produkte negativ auf das Ergebnis aus, darunter Weizen (-1,6 %) und Holz (-0,8 %).

Die wichtigsten Abnehmerländer



Die wichtigsten Exportziele im Mai 2022 waren China, Brasilien, die Europäische Union, Argentinien und die Vereinigten Staaten. China steigerte seine Importe um 53 % auf insgesamt 325 Mio. USD. Das zweitwichtigste Zielland war Brasilien, das seine Käufe um 73 % auf 163 Mio. USD erhöhte. An dritter Stelle steht die Europäische Union, deren Käufe sich auf 125 Mio. U\$S beliefen, 67 Mio. U\$S mehr als im Mai letzten Jahres.

Fuente: [Uruguay XXI](#) 05/2022

Makroökonomie

Die uruguayische Wirtschaft wächst zu Jahresbeginn, jedoch in einem unsicheren und herausfordernden globalen Umfeld

Die Wirtschaft expandierte weiter im ersten Quartal des Jahres und lag um 8,3 % über dem Wert des gleichen Zeitraums im Jahr 2021. Im Wesentlichen liegen die wirtschaftliche Performance im Rahmen der Erwartungen, was sich auf die gute Entwicklung der Exporte zurückführen lässt, die dank der Rückkehr Touristischer Aktivitäten und der für den Agrarexportsektor günstigen globalen Wirtschaftsentwicklungen um 23,5 % zunahm. Ebenso eine Rolle spielten Investitionen im Kontext der Eröffnung einer dritten Zellulosefabrik und der zentralen Eisenbahnlinie sowie der Konsum der Privathaushalte, welcher zuvor durch die Hygienemaßnahmen beeinträchtigt war.

Betrachtet man hingegen die saisonbereinigte Wachstumsrate im Vergleich zum unmittelbaren Vorquartal - üblicherweise ein exakterer Indikator für die aktuelle Konjunktur, da er nicht von durch Ereignisse des vergangenen Jahres beeinflusst wird -, so hat sich das Wachstum der Wirtschaftstätigkeit nach dem starken Aufschwung in der zweiten Hälfte des vergangenen Jahres (BIP-Wachstum von 3,4 % bzw. 2,0 % im dritten und vierten Quartal) zu Beginn dieses Jahres verlangsamt (0,6 %).

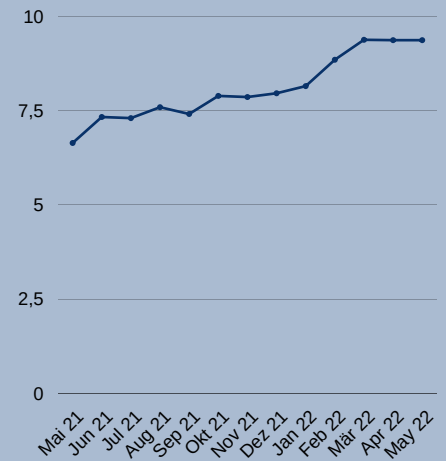
Mit Blick auf den weiteren Jahresverlauf wird die Konjunktur voraussichtlich durch die Exporte von Waren, den Bausektor und die Erholung des Privatkonsums vorangetrieben. Allerdings könnte der Güterkonsum im zweiten Quartal angesichts der Wirkungen der Inflation eine begrenztes Wachstum aufweisen.

Hinsichtlich des Realeinkommens der Haushalte und des Verbrauchervertrauens sowie der Rückkehr des Shoppingtourismus, welcher eine Konsumauslagerung in Nachbarländer zur Folge hat, ist ab Juli mit einer Erholung zu rechnen, sobald die vor Wochen angekündigten Lohnanpassungen umgesetzt wurden.

Dennoch wird die Wirtschaft mit einem zunehmend unsicheren und herausfordernden Außenklima konfrontiert sein und deutlich geringere Wachstumsraten aufweisen als noch vor Monaten erwartet. Kürzlich haben die Weltbank und die OECD ihre globalen Wachstumsprognosen für 2022 um etwas mehr als einen Prozentpunkt auf rund 3 % gesenkt. Für die vom Krieg betroffenen europäischen Volkswirtschaften wird mit einem Wachstum von etwa 2,5 % gerechnet, das sind fast zwei Prozentpunkte weniger als zu Beginn des Jahres geschätzt, während die jüngsten Hygienemaßnahmen in China, ein Hauptabnehmer für Rohstoffexportländer, das erwartete Wachstum um etwas mehr als einen Prozentpunkt verringert haben. Noch gravierender scheinen die jüngsten Entwicklungen in den USA: Im Mai erreichte die jährliche Inflationsrate mit 8,6 % ein Niveau wie zuletzt vor vierzig Jahren.

Vor diesem Hintergrund wird die Regierung Ende des Monats ihre zum Haushaltsänderungen vorlegen. Alles deutet darauf hin, dass die Forderungen nach einer Aufstockung der öffentlichen Ausgaben, sowohl von Seiten der Koalition als auch der Opposition, den Ton der bevorstehende Diskussion angeben werden.

Inflationsrate (%)

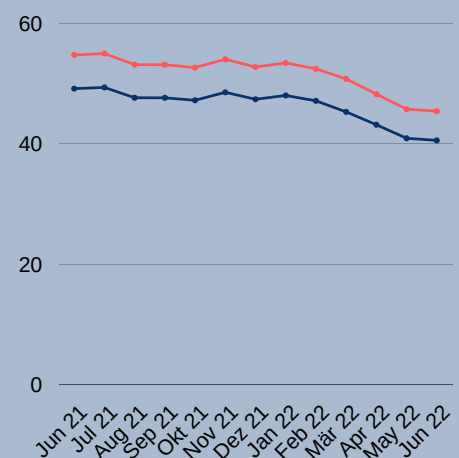


Inflationsrate basierend auf dem 12-monatigen kumulierten Verbraucherpreisindex

Quelle: [INE](#)



WECHSELKURS UYU/EUR



● Verkauf ● Kauf

Quelle: [INE](#)



Cámara de Comercio e Industria
Uruguayo-Alemana
Deutsch-Uruguayische
Industrie- und Handelskammer

Lo hacemos posible.

Cámara de Comercio e Industria Uruguayo-Alemana
Deutsch-Uruguayische Industrie und Handelskammer
Pza. Independencia 831 of. 201, 11100 Montevideo, Uruguay
Tel.: (+598) 2901 1803 | Fax: 2908 5666
Internet: uruguay.ahk.de
Twitter: [@ahkuruguay](https://twitter.com/ahkuruguay)
Facebook: [camarauruguayoalemana](https://facebook.com/camarauruguayoalemana)
Instagram: [ahk.uruguay](https://instagram.com/ahk.uruguay)