

MEMORIA ANUAL 2015

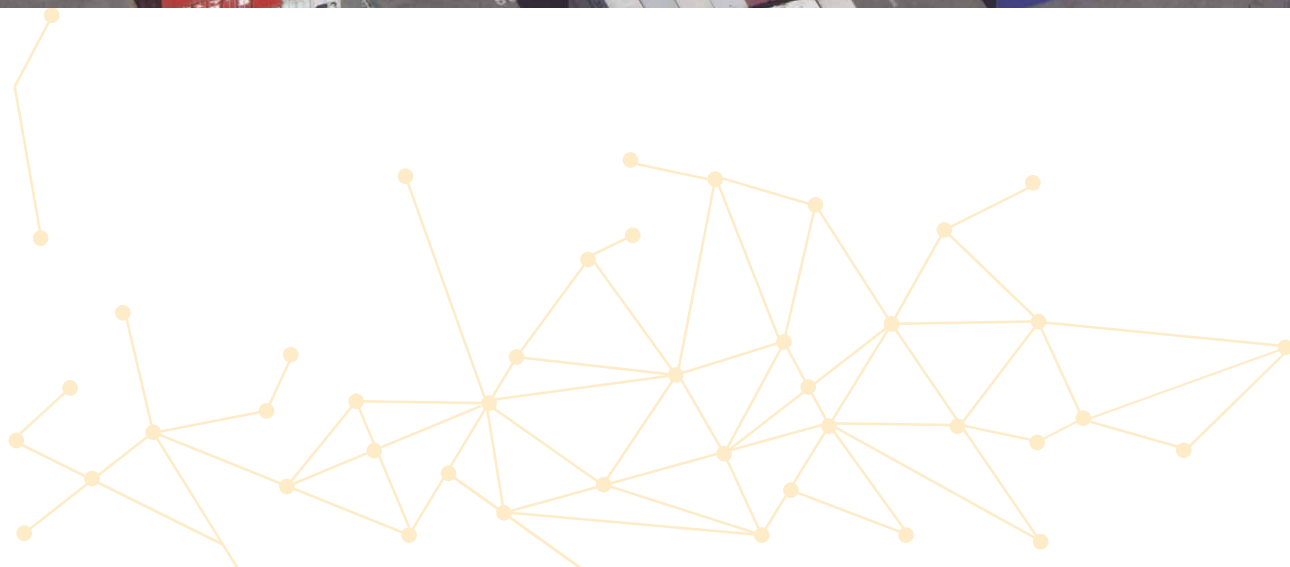
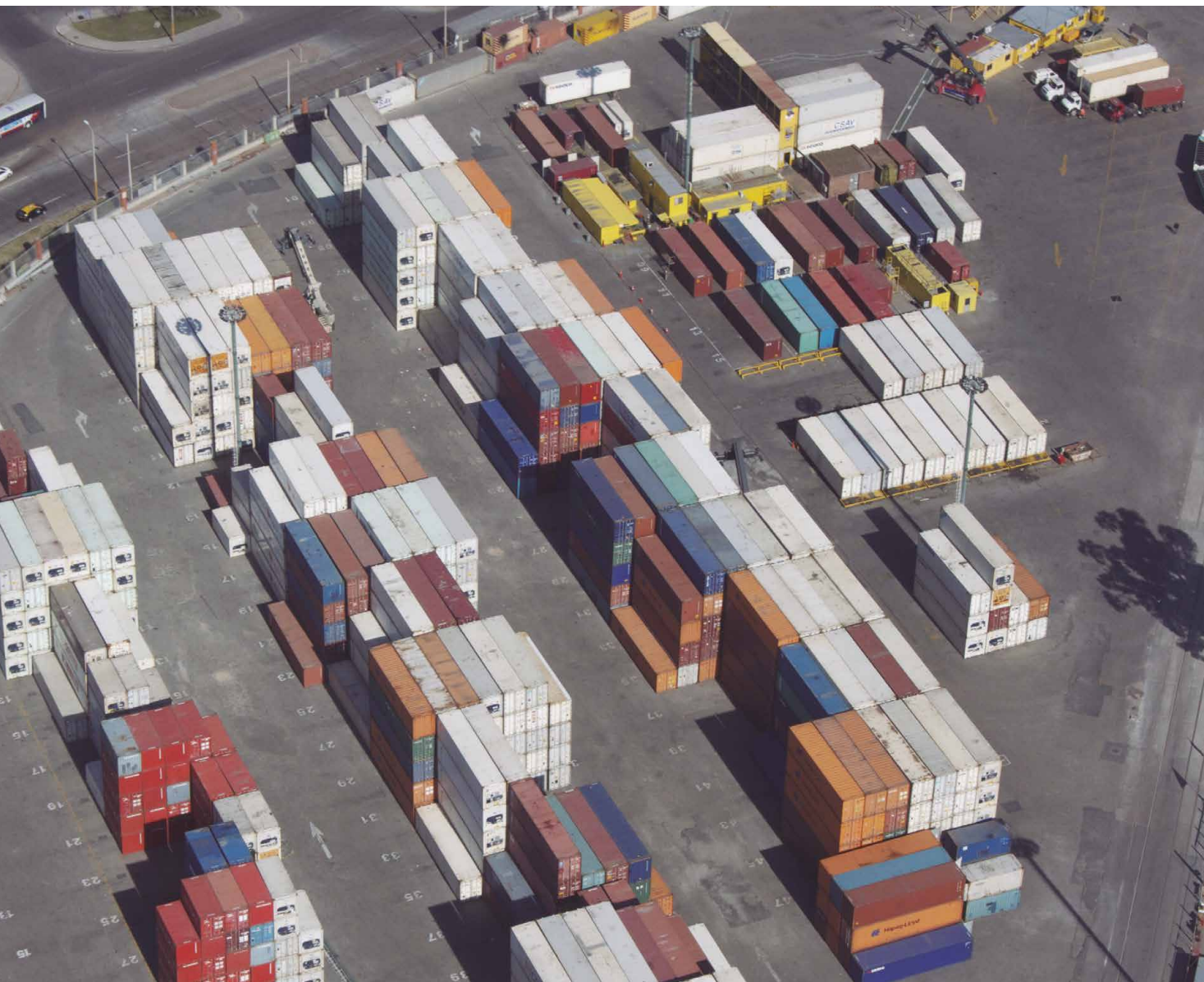


Instituto Nacional
de Logística









Índice

Prólogo

7

Consejo Directivo

8

Equipo técnico

15

Plan estratégico y objetivos de gestión

21

Actividades 2015

•Promoción Internacional	26
•Acuerdos Internacionales	44
•Actividades Nacionales de Divulgación	50
•Economía e Información	54
•Ingeniería y Tecnología	66
•Capacitación y Profesionalización	74
•Marco Normativo	78
•Capacitación Interna	82





Prólogo

Con el objetivo de desarrollar las actividades logísticas de transporte y valor agregado, el INALOG en el ejercicio 2015 consolidó su plan estratégico sectorial.

En este ejercicio se construyeron las bases técnicas para la implementación del sistema de información logística y la modelización de tráficos nacionales y regionales, que permitirán disponer de la información para la toma de decisiones en infraestructura pública e inversión privada.

En promoción internacional se trabajó en el mercado regional, consolidando la imagen del país en materia de servicios logísticos, y se exploraron nuevos mercados y potenciales clientes en Europa.

Un compromiso de trabajo hacia la implementación de un modelo sectorial público-privado que constituya un referente del conocimiento logístico y facilite el incremento de cargas en sus diferentes modos.

Una oportunidad de generar inversiones, desarrollar modelos de cargas, consolidar la oferta sectorial y promover la capacitación del sector, marcaron las acciones cumplidas por el Instituto.

Cerramos un ejercicio e iniciamos un nuevo año de trabajo con expectativas sectoriales positivas en materia de servicios, que reafirman a Uruguay como Hub Logístico.



Cra. Ana Rey
Presidente del INALOG

Consejo Directivo

El Consejo del Instituto Nacional de Logística agrupa expertos del sector público y privado. En reuniones regulares se diseña el Plan de Trabajo y se definen los temas de carácter estratégico que contribuyen a la profesionalización y desarrollo del sector.

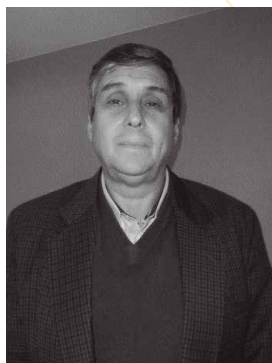
Consejeros Titulares

CRA. ANA REY
Presidente del INALOG



ING. NAV. ALBERTO DÍAZ
Administración Nacional de Puertos





SR. DANIEL MONTIEL
Administración Nacional de Puertos



SR. EDUARDO TORTEROLO
Ministerio de Economía y Finanzas



EC. GERMÁN BENÍTEZ
Ministerio de Economía y Finanzas

DRA. ELIZABETH MORETTI
Ministerio de Relaciones Exteriores



LIC. ALICIA ARBELBIDE
Ministerio de Relaciones Exteriores

EC. ALEJANDRO RODRÍGUEZ
Ministerio de Relaciones Exteriores
Designado a partir del 2016

SR. SERGIO GONZÁLEZ
Asociación Uruguaya de Agentes de
Carga





SR. JUAN CARLOS DE LEÓN
Cámara de Industrias del Uruguay



SR. JUAN FERRARI
Cámara de Logística
Designado a partir del 2016



SR. GABRIEL SÁNCHEZ
Cámara de Logística
Designado a partir del 2016

SR. ROBERTO MÉROLA
Centro de Navegación



SR. ERNESTO TOLEDO
Intergremial de Transporte Profesional
de Carga



SR. HUMBERTO PERRONE
Intergremial de Transporte Profesional
de Carga

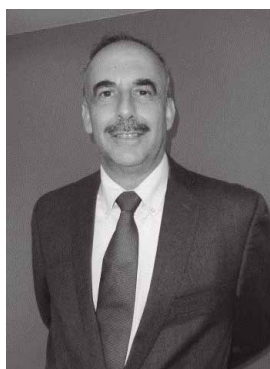




SR. RUBEN AZAR
Unión de Exportadores del Uruguay



SR. MARIO MONTEMUIÑO
Asociación de Despachantes
de Aduana del Uruguay



ING. RUBEN MARTÍNEZ
Cámara de Zonas Francas

ING. AGR. VICTORIA CARBALLO
Cámara Mercantil de Productos
del País



SR. GONZALO CARRAU
Cámara Nacional de Comercio



CR. HERNÁN ROMAY
Terminal de Cargas Uruguay



Equipo Técnico

El Instituto Nacional de Logística cuenta con un equipo de profesionales dedicado a generar herramientas y conocimiento para el sector y su adecuada promoción.

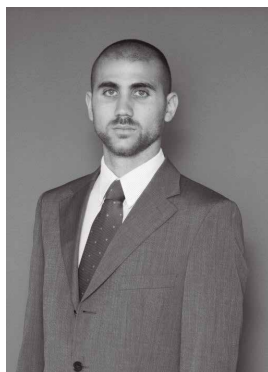


ING. QUÍM. JUAN ALZUGARAY
Gerente General



TEC. CECILIA MORA
Asistente de Gerencia General

CR. GUZMÁN BANIZI
Jefe de Administración & Finanzas



DRA. MARÍA INÉS FERRARI
Jefe de Jurídica



LIC. NATALIA MOTTILLO
Jefe de Comunicación Institucional





LIC. VALENTINA LONGO
Auxiliar de Comunicación
Institucional



LIC. EMILIO RIVERO
Jefe de Relaciones Internacionales



ING. GASTÓN SOLER
Jefe de Ingeniería & Tecnología

ING. MARÍA EUGENIA CARDOZO
Especialista en Transporte
de Ingeniería & Tecnología



SR. ARIEL KOLBERG
Auxiliar de Ingeniería & Tecnología

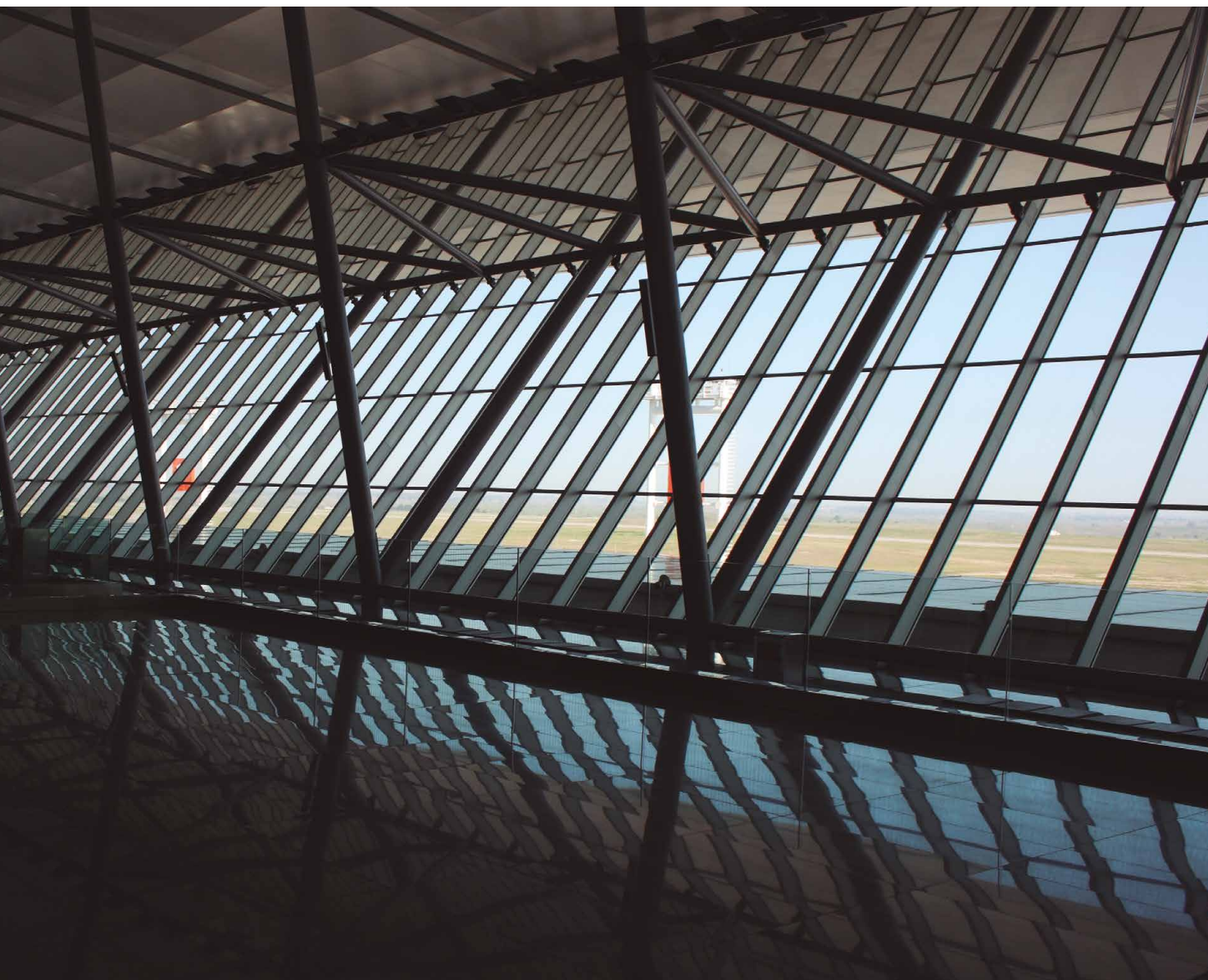


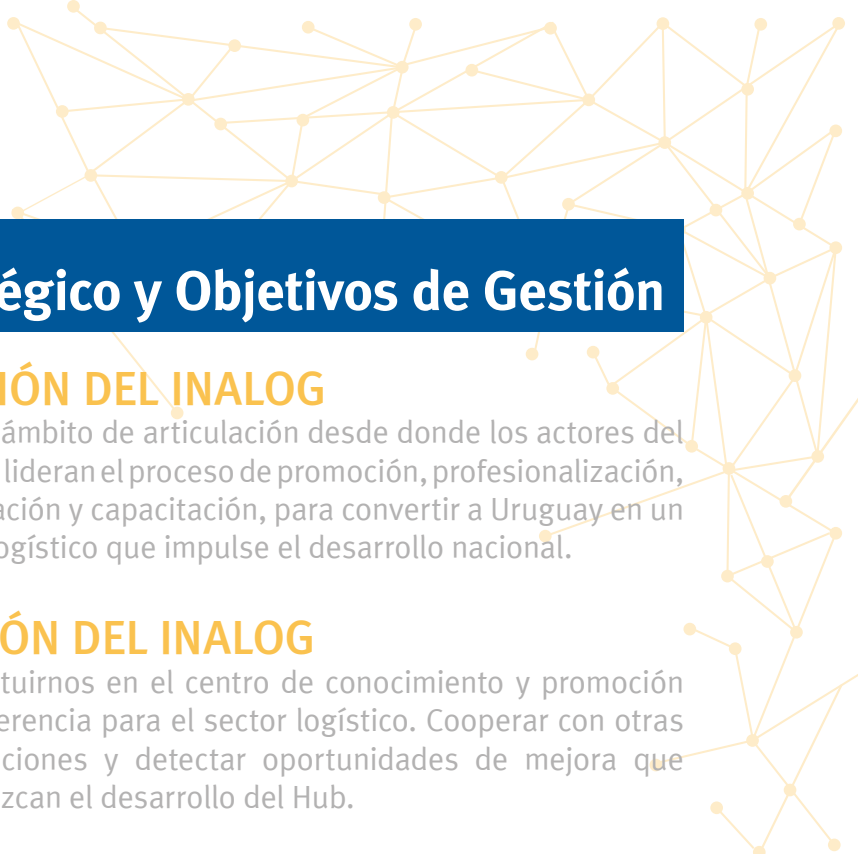
EC. JUAN IGNACIO VILLALBA
Jefe de Economía & Información





EC. ANA LUCÍA BIZZOTTO
Auxiliar de Economía & Información





Plan Estratégico y Objetivos de Gestión

MISIÓN DEL INALOG

Ser el ámbito de articulación desde donde los actores del sector lideran el proceso de promoción, profesionalización, innovación y capacitación, para convertir a Uruguay en un Hub Logístico que impulse el desarrollo nacional.

VISIÓN DEL INALOG

Constituirnos en el centro de conocimiento y promoción de referencia para el sector logístico. Cooperar con otras instituciones y detectar oportunidades de mejora que favorezcan el desarrollo del Hub.

VALORES DEL INALOG

Objetividad
Profesionalismo
Integridad
Proactividad
Innovación
Vocación de servicio

Desde fines de 2014, y hasta enero de 2015, el equipo técnico del Instituto trabajó en la construcción de un Plan Estratégico para el quinquenio 2015 – 2019. Este trabajo se realizó con la cooperación técnica de CAF-Banco de Desarrollo de América Latina, y con el soporte técnico de la Fundación Valenciaport.

El Plan Estratégico se construyó alrededor de cinco Objetivos Estratégicos, que fueron aprobados por el consejo de dirección en noviembre de 2014:

- 1.POTENCIAR EL PAPEL DE URUGUAY COMO HUB LOGÍSTICO
- 2.APOYAR Y FOMENTAR EL COMERCIO EXTERIOR EN URUGUAY
- 3.COLABORAR EN LA GESTIÓN DE LA LOGÍSTICA URBANA
- 4.POTENCIAR EL PAPEL DEL INALOG COMO CENTRO DEL CONOCIMIENTO LOGÍSTICO
- 5.OPTIMIZAR Y DINAMIZAR LA GESTIÓN INTERNA DEL INALOG COMO INSTITUCIÓN

Los Objetivos Estratégicos están alineados con los cometidos de la Ley 18.697, que crea al Instituto. A partir de estos Objetivos, se definieron catorce lineamientos estratégicos, de los que se desprenden los Planes de Trabajo de cada área.

1.1 Identificar a nivel internacional agentes estratégicos que permitan desarrollar el Hub.

1.2 Identificar mercados y públicos, para realizar promoción focalizada y efectiva del Hub.

2.1 Promover la mejora de la eficacia y eficiencia del Hub Logístico: aspectos regulatorios, fiscales, estudio de cadenas logísticas, facilitación del comercio.

2.2 Colaborar en la eficacia y eficiencia de la cadena de suministro en las importaciones y la logística doméstica asociada.

2.3 Trabajar en la eficacia y eficiencia de la cadena de suministro en las exportaciones y la logística doméstica asociada.

2.4 Colaborar con autoridades en la mejora de los accesos a terminales.

3.1 Apoyar instituciones gubernamentales en el desarrollo de la logística urbana, incentivando procesos de discusión e innovación.

3.2 Completar estudios de cadenas de distribución interna y entornos urbanos.

4.1 Fomentar el papel del INALOG como referencia en capacitación.

4.2 Fomentar el papel del INALOG como centro de referencia en información y asesoramiento.

5.1 Gestión interna: procesos, calidad, transparencia.



5.2 Desarrollar capital humano.

5.3 Conseguir nuevas fuentes de financiación.

5.4 Mantener y mejorar la imagen externa del INALOG.

El Plan Estratégico es abarcativo, ambicioso y exigente, y expresa claramente el compromiso del INALOG con el desarrollo de un sector logístico de clase mundial.

Como fruto del proceso de Planificación Estratégica, y de forma de plasmar en compromisos concretos el trabajo a realizar, se definieron, para el período, los siguientes COMPROMISOS DE GESTIÓN:

- Financiamiento parcial del presupuesto del Instituto, a 2020, en base a comercialización de productos y servicios.
- Financiamiento de terceros (multilaterales, agencias de cooperación, etc.) de nuevos proyectos por el doble de lo conseguido en 2011/15.
- Contar con el Sistema de Información Logística implementado en su totalidad a finales de 2018.
- Impulsar a través de la gestión de promoción, nuevos negocios e inversiones logísticas en el país.
- Realizar reportes y/o estudios técnico-legales y económicos, que resulten un aporte al sector.
- Implementar un sistema nacional integral de inteligencia competitiva logística para 2019.
- Realizar estudios de cadenas logísticas de alto impacto para la economía nacional.
- Desarrollar eventos anuales de Promoción y Difusión.
- Estructurar e implementar, en conjunto con INEFOP, UTU, UTEC, UCUDAL y centros privados de educación terciaria, una oferta de capacitación homologada y suficiente para cubrir la demanda del sector.
- Consolidar la estructura organizacional del Instituto, para que sea capaz de conseguir los objetivos estratégicos planteados.

El Plan Estratégico del INALOG se presentó con la presencia el Ministro de Transporte y Obras Públicas, Sr. Víctor Rossi, en un desayuno de trabajo realizado el jueves 2 de julio, en el Hotel Sheraton, evento desarrollado en forma conjunta con CAF-Banco de Desarrollo de América Latina, al que asistieron autoridades nacionales y destacados exponentes del sector. El evento también implicó la presentación de las nuevas autoridades del instituto.





Actividades 2015

Promoción Internacional

La Promoción Internacional del Uruguay como Hub Logístico regional es uno de los ejes centrales del trabajo del Instituto.

En 2015, el INALOG estuvo presente en Brasil, Paraguay, Bélgica, Alemania y España.

Este trabajo es fruto de una estrategia continua, comenzada en 2012, y que se mantendrá en los próximos años.



Misiones Comerciales

I. Misión Prospectiva a Joinville, Brasil.

En el marco de la participación en la Feria Internacional de San Pablo, el día jueves 9 de abril en la tarde, el Instituto Nacional de Logística organizó una presentación del Uruguay Hub Logístico a cargo de la Lic. Natalia Mottillo, Jefe de Comunicación Institucional y el Lic. Emilio Rivero, Jefe de Relaciones Internacionales junto a la consultora UNO International para importantes empresarios brasileños del Estado de Santa Catalina en la sede de la Asociación de Comercio e Industria de Joinville (ACIJ).



II. Misión Comercial a Asunción, Paraguay.

Se realizó la primera Misión Comercial a Asunción, Paraguay, organizada por el Instituto.

En dicha oportunidad las empresas Costa Oriental, Lobraus, Martorell, Montecon, Ras Transport, Repremar Logistics, Rio Estiba, Saco Shipping, Schandy, SDV, Supramar, TCU, Transcarga Zonamérica y Transportes Ronqui fueron quienes finalmente conformaron la misión, una vez cerradas las inscripciones en el mes de mayo. Un integrante de PricewaterhouseCoopers Uruguay acompañó al INALOG en esta edición.

Se organizó un evento central en la ciudad de Asunción en la mañana del 9 de junio en el Hotel Sheraton, con la presencia de más de 50 empresas paraguayas interesadas en la plataforma logística uruguaya.

El Embajador de Uruguay, Federico Perazza abrió el evento, agradeciendo la convocatoria y presentando la relación bilateral Uruguay-Paraguay. Luego, el equipo técnico del Instituto compuesto por la Lic. Natalia Mottillo, Jefe de Comunicación Institucional, el Lic. Emilio Rivero, Jefe de Relaciones Internacionales y el Ec. Juan Ignacio Villalba, Jefe de Economía & Información, realizó una presentación del país, de la normativa vinculada al Hub y por último plantearon los modelos de negocio y los costos de operar por el puerto de Montevideo.

Sobre el medio día las empresas uruguayas tuvieron

la posibilidad de tener reuniones de negocio con los empresarios paraguayos previamente agendadas.

Complementariamente, el miércoles 10 se visitó el Centro de Importadores de Paraguay, donde nos recibió el Gerente Lic. Julio Sánchez.

En la tarde, se expuso en la Feria Expo Logística, llevada a cabo en el Hotel Sheraton el 10 y 11 de junio, el Hub Logístico uruguayo.

El miércoles 11 en la mañana se visitó el Ministerio de Industria y Comercio y la Mesa Logística de Rediex donde nos recibieron el Sr. Oscar Stark y el Lic. Juan Carlos Muñoz. La iniciativa del Instituto fue altamente valorada por los empresarios privados que entienden que tener el apoyo del Estado en este tipo de actividades es fundamental para presentarse ante potenciales clientes en el exterior.





III. Misión Comercial a Bélgica y Alemania.

El Instituto concretó, en la última semana de octubre, su primera Misión Comercial a Europa, habiendo elegido los mercados de Alemania y Bélgica como los primeros a desarrollar, debido a la relevancia que tienen estos orígenes en las exportaciones a los países del Mercosur. Para definir las ciudades en las que se realizarían eventos (finalmente, se eligieron Amberes, Stuttgart y Düsseldorf), se realizó un completo análisis de mercado, tomando en cuenta la densidad de empresas instaladas en las regiones de influencia, el tipo de industria presente, la relevancia en las exportaciones a la región, etc.

La Misión se desarrolló en un único viaje, y contó con la destacada participación del Vicecanciller José Luis Cancela, y con la presencia de varios empresarios y ejecutivos de operadores logísticos nacionales.

En las tres ciudades, se organizaron desayunos de trabajo, a los que asistieron empresarios y autoridades locales, y que fueron abiertos con una presentación de Uruguay realizada por el Vicecanciller José Luis Cancela, quién destacó a nuestro país como una democracia pacífica, estable, próspera, y con reglas de juego claras para realizar negocios. A continuación, el Ing. Químico Juan Alzugaray, Gerente General del INALOG, realizó una presentación de Uruguay como Hub Logístico, destacando las ventajas operativas, regulatorias, y logísticas que nuestro país ofrece como puerta de entrada a la región.

Además de lo estrictamente comercial, la delegación tuvo la oportunidad de conocer instalaciones logísticas de clase mundial. En Bélgica se visitaron algunas de las instalaciones logísticas de la empresa Katoen Natie, y se efectuó un recorrido por el centro de distribución para Europa de la empresa Nike. En Alemania, en el marco del Convenio firmado con la Cámara Alemana en Uruguay, se efectuaron visitas técnicas al centro de distribución y casa matriz de Würth, donde se pudo apreciar logística





de última generación contando con una sofisticada automatización en sus procesos. Adicionalmente, se visitó la fábrica y casa matriz de la empresa Mercedes Benz en Stuttgart. El último día se programó una visita al puerto de Duisburg - DUISPORT, el mayor hub interior del mundo. Durante la misma se realizó una detallada presentación del puerto, incluyéndose una recorrida por una de las 5 terminales logísticas (LogPORT) que allí operan.









Alemania: Puerto de Duisburg, el mayor puerto interior del mundo.

El día 30 de octubre el Instituto Nacional de Logística junto a autoridades nacionales y una delegación de operadores logísticos realizaron una visita al Puerto de Duisburg, siendo recibidos por las autoridades de Duisport Group. Emplazado en la confluencia de los ríos Rhur y Rin, tiene una ubicación geográfica privilegiada, siendo esta una de las principales regiones industriales de Europa. A su vez, cuenta con un mercado que supera los 30 millones de consumidores con un alto poder adquisitivo, en un radio de 150 km.

Dicho puerto se ha transformado en un centro logístico multimodal, siendo el mayor puerto interior del mundo, con una amplia conectividad a través de ríos, carreteras y vías férreas con todo el continente europeo, e incluso con el continente asiático.

Las rutas férreas transcontinentales que unen a Duisburg





con el noreste de China a través de la “trans-Siberian Route” vía Rusia y China central a través de “new Silk Road” vía Kazajistán, lo posicionan como un eficiente hub multimodal entre ambos continentes.

La conexión ferroviaria que inicialmente fue usada para las exportaciones de China a Europa, actualmente es utilizada por la industria automovilista alemana, que desde el año 2014 ha comenzado a utilizarla para las exportaciones de autopartes y vehículos de alta gama al mercado chino.

Como socio de las empresas industriales y logísticas, el Puerto de Duisburg ofrece un amplio espectro de servicios logísticos adaptados a las necesidades de sus clientes, contando con unas 300 empresas instaladas que brindan diversos servicios logísticos.

Durante el 2015, el manejo de carga ha alcanzado a los 131 millones de toneladas métricas, de los cuales 65 millones le han correspondido a Duisport Group, quien ha logrado su punto más alto de actividad, significando 3.4 millones de TEUs.

Foros y Ferias

Participar de ferias y foros internacionales contribuye a la búsqueda de socios estratégicos y clientes para el país, además de posicionar a Uruguay como Hub Logístico. Este año INALOG estuvo presente en la Feria Intermodal en San Pablo y en el XXI Forum Internacional de Supply Chain y Expo Logística 2015 de ILOS de Río de Janeiro.

I.Feria Intermodal en San Pablo.

El INALOG participó por cuarta vez en la Feria Intermodal llevada a cabo del 7 al 9 de abril en San Pablo, Brasil.

El Instituto entiende que es fundamental su presencia en esta feria ya que acuden estratégicos puertos, armadores y agentes de carga del mundo. De hecho, se realizan año a año valiosos contactos, interesados en la plataforma logística que Uruguay tiene para ofrecer. Varias empresas uruguayas utilizaron el stand para mantener reuniones con socios estratégicos y potenciales clientes.







II.XXI Forum Internacional de Supply Chain y Expo Logística 2015 de ILOS, Río de Janeiro.

El Ec. Juan Ignacio Villalba, Jefe de Economía & Información del INALOG asistió al evento llevado a cabo entre 22 y el 24 de setiembre de 2015, con la organización de ILOS, Instituto de Logística y Supply Chain de Brasil. Bajo un formato de presentaciones y debates en cuatro salas, participaron y realizaron exposiciones gerentes y directores de empresas usuarias y prestadoras de servicios logísticos, consultores y académicos. Entre las observaciones realizadas ante las dificultades económicas y políticas del momento en Brasil, se destaca que la inteligencia, necesaria en situación de crisis, sólo se consigue con herramientas que permitan analizar información, y que la crisis se ve como la oportunidad para los brasileños de mejorar en la cadena de suministro.

III.XVII Feria Internacional de Productos del Mar Congelados, Vigo – España.

Entre el 5 y 7 de octubre de 2015 fue llevada a cabo en la ciudad de Vigo, la XVII edición de la Feria Internacional de Productos del Mar Congelados. A dicha edición asistieron más de 27.000 visitantes procedentes de 105 países.

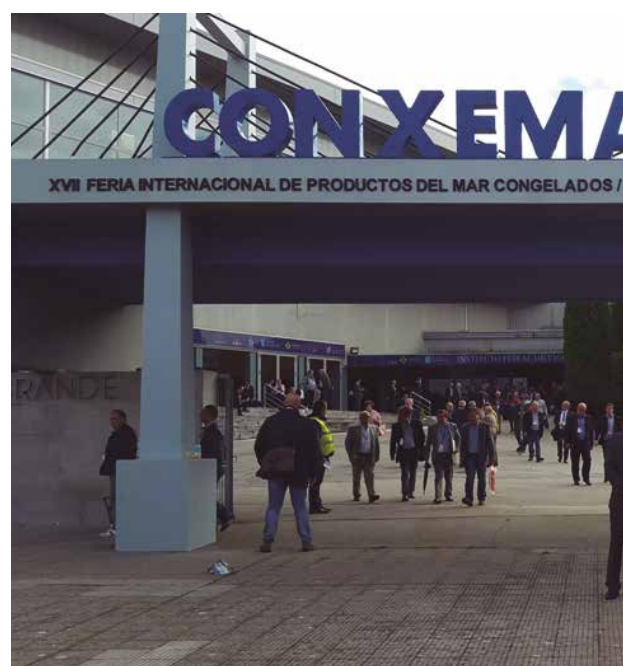
Los expositores alcanzaron un total de 574, de 36 países diferentes y una superficie expositiva de 31.500 m². Los países (excepto España) más destacados en cuanto a presencia de asistentes fueron Portugal, Italia, Francia, Holanda y Reino Unido.

CATEGORÍA	Nº EXPOSITORES
Armadores	29
Distribuidores	98
Exportadores	230
Fabricantes	171
Frigoríficos	46
Importadores	152
Industria Auxiliar	18
Maquinaria	38
Mayoristas	134
Organismos y Asociaciones	32
Servicios	52
Transformadores	131
Otros	118

La participación del INALOG estuvo centrada en la visita al Puerto de Vigo y la generación de contactos con la Autoridad Portuaria, las principales empresas del sector y entidades que manejan y pudieran brindar información acerca de los mercados.

Entre otros, los principales contactos han sido:

- GLOBEFISH: Unidad del Departamento de Pesca y Acuicultura de la FAO
- Noribérica Alimentos Ultracogelados
- Ibérica de Congelados, S.A.
- Pescanova Alimentación, S.A.
- Salgado Congelados, S.L.
- Grupo Pescapuerta
- GRUPO BOTAS
- Galfrío S.A.
- Interatlantic



¹Responsable de la información y análisis sobre el comercio y los mercados de pescado a nivel internacional. Está cofinanciada con fondos del Programa Ordinario de la FAO y las contribuciones adicionales de sus socios. Parte de los servicios que ofrece, es un banco de datos electrónicos y la divulgación de información.

²Food and Agriculture Organization of the United Nations.



Como primera aproximación a los modelos de negocios de algunas de las empresas, las mismas se pueden distinguir entre dos grandes grupos: traders y productores o elaboradores. La mayoría tienen sus oficinas centrales y Puertos de “soporte” en Vigo y Algeciras.

Los traders, al igual que lo que sucede con el mercado de granos, por ejemplo, son agentes que se dedican a la intermediación entre productores y elaboradores, de pequeño y mediano porte, con importadores y/o distribuidores localizados en diferentes regiones.

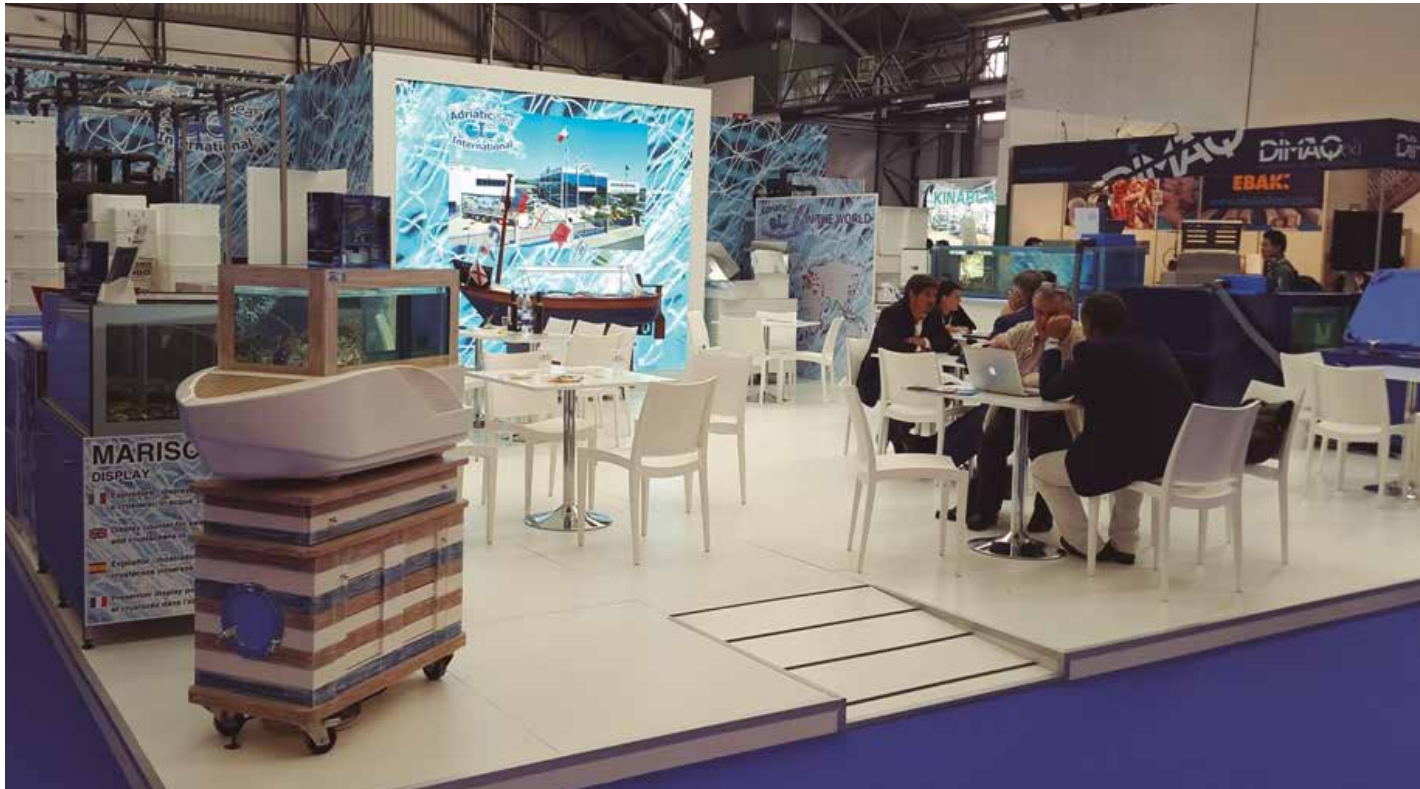
Luego, los productores o elaboradores de mayor escala, se autoabastecen de producto terminado o de materia prima para la elaboración y comercialización de producto terminado, dependiendo de las regiones de origen.

En aquellos países más alejados de los mercados a los que abastecen, como pueden ser Argentina, Perú, Ecuador, Sudáfrica o Namibia, las empresas cuentan con plantas elaboradoras de productos en dichos países de origen e importan a los mercados de destino los productos terminados. Dichos mercados suelen ser España, Francia, Portugal, Italia, Rusia, Croacia y Grecia entre otros. Asimismo, cuentan también con plantas elaboradoras en España las cuáles son abastecidas de materia prima por países de regiones más cercanas, como pueden ser Noruega o Marruecos.

El abastecimiento de materia prima a las plantas elaboradoras, se suele dar en el siguiente orden de preferencia dependiendo de las condiciones del mercado, a través de:

- Flota Propia
- Flota Propia-Flota Subcontratada
- Flota Propia-Flota Subcontratada-Flota de Terceros
- Flota Subcontratada-Flota de Terceros
- Flota de Terceros





No obstante, existen casos puntuales en que si los mercados así lo requieren, se abastecen de producto terminado de terceras empresas o de compañías ajenas a los grupos empresariales a los que pertenecen.

En oportunidad de la asistencia al evento, se pudo contactar con la Autoridad Portuaria de Vigo y concertar una visita a las instalaciones del Puerto, que estuvo dividida en dos bloques:

- Instalaciones del Puerto Pesquero (en conjunto con otros asistentes del evento).
- Instalaciones de la Terminal de Vehículos, Zona de Astilleros y Polo Industrial, Terminal de Cruceros, Terminal de Cargas Generales y Terminal de Contenedores (en forma individual).



Vigo es un Puerto de interés general, esencialmente exportador. Supone alrededor del 40% de las exportaciones de Galicia. En el último año, La Autoridad Portuaria de Vigo ha logrado incrementar su cifra de negocio, aumentando en un 1,6% su beneficio respecto al ejercicio anterior. Lo mismo ha sucedido con la productividad (facturación media por empleado), que se sitúa en 110,9 miles de euros (105 miles de euros en 2011) y de los beneficios sobre ventas, que alcanzan un 4,5% respecto al mismo periodo del año anterior. El puerto de Vigo es uno de los primeros puertos europeos por tráfico de mercancías.

DESCRIPCIÓN	CANTIDAD
Tráfico portuario total año 2014 (ton)	4.087.398
Tráfico total de mercancía general año 2014 (ton)	3.433.570
Tráfico total de mercancía contenerizada (ton)	2.402.495
Tráfico total graneles (ton)	363.929
Nº total de TEUS manipulados	204.163
Total vehículos nuevos (ton)	567.272
UTI's Ro-Ro	10.065
Descarga anual de pesca fresca (ton)	79.979
Descarga anual de pesca congelada (ton)	608.453
Granito (bruto + elaborado) (ton)	431.849
Metal (ton)	267.817
Pizarra (ton)	40.186
Nº de cruceros que hicieron escala a lo largo del año	81
Nº de visitantes (pasajeros)	176.019

Tabla 1. Datos generales del Puerto de Vigo

Actividades 2015

Acuerdos Internacionales

Con el objetivo de promover la plataforma logística uruguaya y de generar ámbitos de cooperación interinstitucional, el Instituto Nacional de Logística en el transcurso del año 2015 ha llevado adelante acuerdos internacionales con Logistics Alliance Germany y la Cámara de Comercio e Industria Uruguayo Alemana.





I. Acuerdo con Logistics Alliance Germany.

El marco de la Misión Comercial llevada a cabo en el mes de octubre en Alemania, el día 28 en la ciudad de Düsseldorf se suscribió un Memorándum de Entendimiento entre el Instituto Nacional de Logística y la Alianza Logística Alemana (Logistics Alliance Germany - LAG), iniciativa oportunamente impulsada por la Embajada de Uruguay en Alemania.

La Alianza Logística Alemana funciona como asociación público – privada entre el Ministerio Federal de Transporte e Infraestructura Digital y la sociedad de fomento de la Alianza Logística que nuclea a la mayoría de los actores de la industria logística alemana.

El acuerdo fue suscrito por el Sr. Mathias Krage, Presidente de la asociación de fomento del LAG precedentemente referida y por la Cra. Ana Rey, Presidente del INALOG.

El referido instrumento propicia el establecimiento de un mecanismo de intercambio de experiencias, información y propuestas entre el INALOG y la LAG con vistas a fortalecer sinergias y complementariedades en y entre las respectivas regiones (Sudamérica - Mercosur y Alemania - UE). Entre los diversos puntos de cooperación bilateral que se incluyen en el documento, destaca el referido a la promoción de la formación profesional en logística y la participación de expertos de ambas instituciones en eventos de capacitación de interés recíproco.

“INALOG y LAG por este medio proponen fomentar el intercambio económico y cultural, así como la cooperación entre las dos partes. Ambas partes ejecutarán o promoverán las siguientes actividades:

1. Ambas partes han de convertirse en consejeros uno del otro y se dedicarán en desarrollar a largo plazo, cooperación práctica. Las partes crearán una plataforma para llevar a cabo la comunicación bilateral y el diálogo en relación con la logística internacional, y se ayudarán

a resolver los nuevos problemas encontrados por las empresas de ambos lados durante la expansión de las actividades relacionadas con logísticas bilaterales.

2.Fortalecer la cooperación en materia de eventos de negocios y de promoción del comercio relacionados a la logística. Cualquiera de las partes podrá organizar delegaciones para participar en las principales convenciones y exposiciones celebradas por el otro. Cualquiera de las partes va a invitará y recibirá delegaciones organizadas por el otro.

3.El intercambio de experiencias, en particular con respecto a los reglamentos, las normas, las políticas, las mejores prácticas y estrategias de desarrollo para el sector logístico.

4.Promover la educación en logística, y la participación de expertos de cualquiera de las partes en los actos organizados por la otra, como profesores u oradores.

5.Desarrollo de estrategias complementarias para Uruguay como una puerta de entrada en América del Sur para las exportaciones alemanas y Alemania como una puerta de entrada a Europa para las exportaciones de América del Sur.

6.Fortalecer el intercambio de información, y establecer canales de intercambio de información. Cualquiera de las partes a petición de la otra, promocionará eventos de la otra parte y actividades, apoyo a la investigación de mercado, y envío de su feedback en tiempo.

7.Intercambio de datos de interés común relacionados con la logística entre ambos países, es decir, el transporte, el almacenamiento, la manipulación de mercancías, indicadores logísticos, etc. (...)”.



II. Acuerdo con AHK – Cámara de Comercio Uruguayo Alemana.

El día lunes 14 de setiembre el Instituto Nacional de Logística y la Cámara de Comercio e Industria Uruguayo-Alemana (AHK) firmaron un Convenio Marco de Cooperación entre ambas instituciones.

La Cámara de Comercio e Industria Uruguayo-Alemana es una entidad que, entre otros de sus cometidos, procura y fomenta la generación de vínculos y relaciones en el ámbito educativo y de formación técnica terciaria con otras Instituciones.

“El presente Convenio tiene por objetivo establecer las pautas generales a cuyo mérito deberán atenerse las relaciones de intercambio entre ambas instituciones, así como las actividades de misiones comerciales a Alemania y recepción de misiones inversas de empresas alemanas, transferencia de know-how alemán a través del Senior Experten Service y el intercambio de información sobre mercados y empresas alemanas y uruguayas. Las partes estudiarán y definirán de mutuo acuerdo, las formas concretas de colaboración en beneficio recíproco, dentro de los siguientes objetivos específicos:

a) La AHK, en pos de generar valor agregado a través de expertise específico, siempre que sea posible, favorecerá la vinculación del INALOG con el programa “Senior Experten Service” (SES) de Alemania que es representado exclusivamente en Uruguay por la AHK. El SES promueve la capacitación y traspaso de expertise a través de sus expertos en diversas áreas.

b) La AHK promoverá el relacionamiento a través de la participación de instituciones y empresas en ferias alemanas sin o con stands y la organización de visitas técnicas a empresas alemanas, líderes en el mundo.

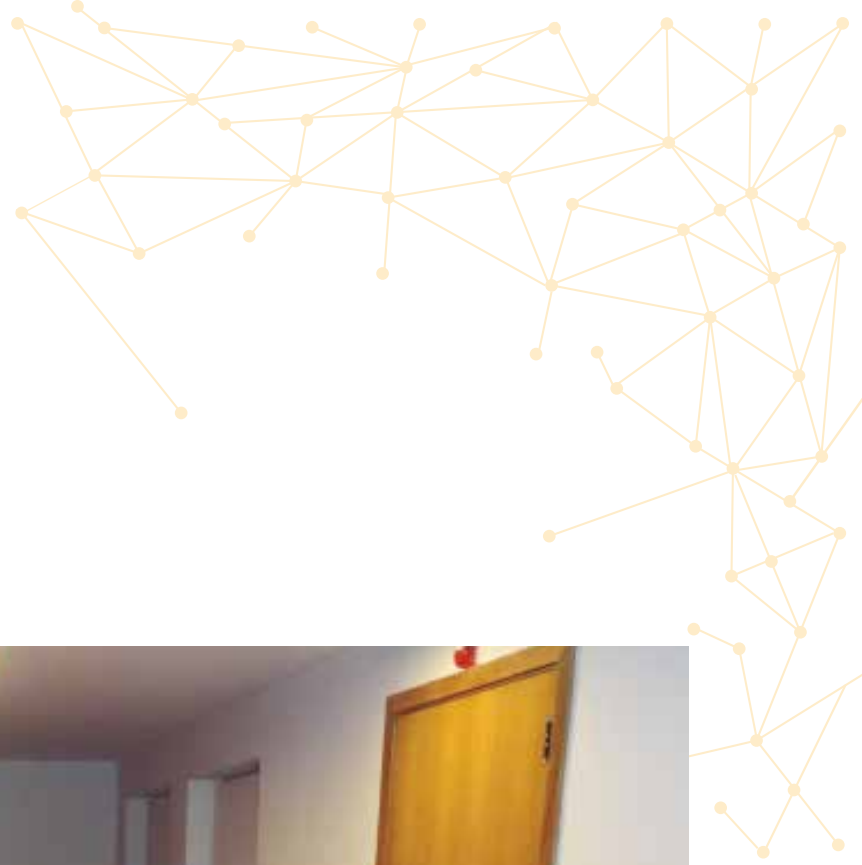
c) Se promoverá por parte de la AHK la participación en delegaciones empresariales a Alemania del sector

logístico. En el marco de las mismas y en los casos que esto aplique, se generarán las instancias de encuentro con personalidades oficiales o gubernamentales.

d)La AHK e INALOG informarán periódicamente a sus socios y contactos sobre las actividades de cada una de estas organizaciones que tengan relación con el presente Acuerdo. Asimismo, se darán a conocer dichas actividades en charlas informativas pertinentes.

e)La AHK promoverá y facilitará visitas técnicas para los expertos del INALOG a instituciones, organizaciones y empresas alemanas (...).”





Actividades Nacionales de Divulgación

Este tipo de actividades son centrales en la estrategia del Instituto. Se pretende, a través de ellas, concientizar a diversos actores sobre la relevancia de la logística en la actividad económica nacional, como generadora de recursos y puestos de trabajo de calidad.

Al mismo tiempo, se promueve la discusión y el debate como forma de implementar mejoras y nuevas soluciones que ayuden a posicionar al Uruguay cada vez mejor en el concierto regional.



I.Seminario “Aportes al desarrollo y el conocimiento del Sector Logístico en Uruguay”.

Este evento se organizó junto al Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el martes 2 de junio en el Hotel Radisson.

En la instancia, se realizaron las siguientes presentaciones:

- Observatorio Nacional de Transporte y Logística
- Resultado del análisis de la cadena de producción y exportación de soja y trigo
- Resultados de la Encuesta Nacional de Logística

El evento tuvo una muy importante concurrencia, y fue positivamente calificado por actores del sector privado, y de instituciones públicas, por el alto nivel técnico de los estudios, y por la novedad de las herramientas presentadas.







II. Presentación Institucional a alumnos del Instituto Artigas del Servicio Exterior.

Como en los últimos años, el Instituto, en este caso a través del Lic. Emilio Rivero, Jefe de Relaciones Internacionales, y el Ing. Quím. Juan Alzugaray, Gerente General, realizó una presentación el 17 de setiembre en éste ámbito.

En dicha presentación también participó Juan Carlos Rodríguez, Presidente de la Cámara Uruguaya de Logística.

Durante dos horas, la presentación sirvió para familiarizar a los participantes de las ventajas de Uruguay como Hub Logístico, y de las alternativas que empresas internacionales tienen para establecer en nuestro país una plataforma regional.

III. Visitas a embajadas, reuniones con embajadores y embajadores salientes.

Durante el año se desarrollaron diversas actividades en este sentido.

En el consejo de dirección se recibió al Embajador saliente a China, Lic. Fernando Lugris, quién delineó la estrategia de nuestro país en relación al relacionamiento con el gigante asiático.

Se sostuvieron reuniones con el Embajador de Alemania en Uruguay, Dr. Heinz Peters, y con el Embajador del reino de Bélgica para Argentina y Uruguay, Sr. Patrick Renault. Estas reuniones fueron muy provechosas para la preparación de la Misión Comercial a dichos países.

Actividades 2015

Economía e Información

El departamento de Economía e Información centra su trabajo en análisis estadístico de datos, relevamiento de la actividad logística del país, cruzamiento de bases, estudios económicos, y elaboración de productos de información para el público de interés en el sector. Durante 2015, los ejes centrales de su trabajo fueron:





I. Newsletter

(Información para el Boletín mensual).

El informe Uruguay Logístico 360º apuesta a brindar un panorama general simplificado de información sobre la operativa logística del país, de actualización y difusión mensual. Incluye información sobre puertos, aeropuerto, zonas francas y pasos de frontera.

Los datos de operativa se obtienen a partir del trabajo coordinado con:

- La División de Desarrollo Comercial de la Administración Nacional de Puertos (ANP)
- El Área de Estadísticas del Centro de Navegación
- Las terminales portuarias de Nueva Palmira
- Terminal de Cargas Uruguay (TCU)

Esta información se complementa con los datos de solicitudes de exportación, importaciones, tránsitos y manifiestos marítimos y carreteros, obtenidos y procesados por INALOG a partir de los registros en el Sistema Lucía de la Dirección Nacional de Aduanas.

EL SECTOR EN CIFRAS



PUERTO

Puerto de Montevideo

El movimiento total de mercaderías -carga y descarga- del puerto de Montevideo, medido por su peso en toneladas, descendió 2% en el acumulado enero-setiembre de 2015, al ser comparado con el de igual período de 2014. Los movimientos de granel presentan descenso de 27%; por el contrario, los movimientos de carga general y mercancías aumentaron 7% respectivamente.

En la comparación interanual, se observó que en los primeros ocho meses de 2015 el aumento de peso (miles de toneladas) de las solicitudes de exportación de carne congelada (6%). En sentido inverso, el descenso de las solicitudes de exportación de soja (-14%), arroz (-18%), cítricos (-15%), 70%), y madera (disminución de chips aserrados y contrachapado, totalizando de 19%).

El movimiento total de contenedores en miles de TEUS (*), sumando llenos y vacíos, aumentó 6% (llenos 7% y vacíos 4%) en consideración de los mercados de destino, el movimiento de contenedores relativos al comercio exterior de Uruguay tuvo un aumento del 11% (llenos 13%, vacíos 6%).

Se destaca el aumento del movimiento de contenedores llenos del Hub desde Paraguay, de 27%.

(*) TEUS = medida equivalente a un contenedor de 20 pies.

La información presentada surge del trabajo coordinado con ANP (Desarrollo Comercial), CENNAVE (Área de Estadística) y terminales de Nueva Palmira. Movimiento por modalidad de carga. Puerto de Montevideo.

Datos	Ene-Jun 2015	Ene-Jun 2014	Var % Ene-Jun 15-14
Carga General - toneladas	288.961	290.729	-0,6%
Contenedores (*) - toneladas	3.535.949	2.280.441	55,5%
Granel - toneladas	1.151.708	543.384	109,8%
Total - toneladas	4.976.618	3.114.554	59,8%

Solicitudes de exportación - Puerto de Montevideo. Selección de mercaderías. Miles de toneladas.

Datos	Ene-Jun 2015	Ene-Jun 2014	Var % Ene-Jun 15-14
-------	--------------	--------------	---------------------

Puerto de Nueva Palmira (Terminales y Zona de transferencia)

Comparados con los del acumulado enero-setiembre de 2014, en los primeros nueve meses de 2015 los embarques de carga (un movimiento) realizados en las terminales y zona de transferencia del Puerto de Nueva Palmira, medidos por su peso en toneladas, no variaron significativamente. Las cargas de exportaciones uruguayas (Comex) mostraron una disminución de 17%, mientras que las de mercaderías de transbordo con origen no uruguayo (Hub) mostraron un aumento de 32%.

En la comparación interanual de los primeros nueve meses, las cargas Comex de cebada presentaron un aumento de 57%, las de fertilizantes 63%, las de cítricos 40% y las de otros varios 757%. En sentido opuesto, las cargas de soja disminuyeron 8%, las de celulosa 10%, las de trigo 47%, y las de malta 61%, sin haberse registrado en 2015 operaciones de maíz.

En el detalle de las cargas Hub, en terminales crecieron las de soja (fertilizantes (181%), y carbón registrándose también operaciones (metalúrgicas); además, en la Zona acuística correspondiente a comenzaron en abril las operaciones de soja, soja, y de maíz. Por el contrario, las cargas Hub de harina de soja en cemento y clínker (-51%), otros varios de soja (-76%), y vehículos (-94%).

Puertos de Colonia, Fray Bentos

Comparando con igual período de 2014, en los primeros nueve meses de 2015 una caída de los movimientos de tránsito y del comercio exterior (exportación e importación), en 29% y 46% respectivamente, condujo a la variación total negativa.

En el mueble del puerto de Fray Bentos, la caída en la descarga de madera por UPM y de material para el armado operativo Comex, sin haberse registrado transbordos de cebada malteada (o zonas de transferencia acuística) y operativa de carga y descarga se observó transbordo de soja paraguaya, y disminución del mineral de hierro presentándose cargas de fertilizantes 2015.

En el puerto de Paysandú, el fundamentalmente a cargas de exportación de mercaderías y de descarga de importaciones de cebada.

Montevideo - Uruguay | +598 2916 7114

Uruguay Logístico 360° Informe Mensual | Noviembre 2015

La información presentada surge del trabajo coordinado con ANP (Desarrollo Comercial), CENNAVE (Área de Estadística) y terminales de Nueva Palmira. Carga de mercaderías (un movimiento) - Puerto de Nueva Palmira.

Datos	Ene-Jun 2015	Ene-Jun 2014	Var % Ene-Jun 15-14
Comex	4.985.541	3.114.554	59,8%
Hub	2.388.637	1.075.538	121,2%
Soja	1.217.118	1.278.435	-5%
Maíz	134.882	606.531	-78%
Harina de trigo	543.131	616.318	-12%
Fertilizantes	26.488	208.843	-87%
Cereales, otros	229.421	112.254	103%
Harina de soja (2015)	79.797	n/a	n/a
Maíz (2015)	52.294	n/a	n/a

AEROPUERTO

El movimiento total de cargas en el acumulado enero-setiembre de 2015 en el aeropuerto de Carrasco, presentó un aumento del 3% según su peso en toneladas, comparando con el mismo período del año anterior.

La sumatoria de solicitudes de exportaciones e importaciones, en millones de dólares, descendió 2%, y la de transitos iniciados y finalizados en la terminal aumentó 4%.

ZONAS FRANCAS

La comparación interanual de los primeros nueve meses del año (**) de los datos obtenidos a partir de los registros en DUAS (**) de solicitudes de exportación e importaciones (acumuladas) y de transitos (suma de iniciados y finalizados) en cada zona, ver sus implicancias en Fuentes y metodología, muestra descensos tanto en peso como en valor en cinco zonas francas, y sendos aumentos en tres de ellas, mientras que en otras dos presentó diferentes signos en la evolución de las variables.

Se destacan entre las variaciones positivas las exportaciones a la zona franca Punta Pereira (dado el acopio de madera y otros insumos para la producción de pasta de celulosa), y los transitos de partes y accesorios de maquinaria de Parque de las Ciencias.

(*) Oficio en trámite.

(**) DUAS = Documento Único Aduanero.

Zonas francas: 8205/30 DUAS.

Datos	Ene-Jun 2015	Ene-Jun 2014	Var % Ene-Jun 15-14
Exportaciones	1.000.000	1.000.000	0%
Importaciones	1.000.000	1.000.000	0%
Transitos	1.000.000	1.000.000	0%
Total	2.000.000	2.000.000	0%

PASOS DE FRONTERA

El movimiento de camiones con mercadería en el acumulado enero-setiembre de 2015 por los pasos de frontera con Argentina (incluido el ferry del puerto de Colonia) aumentó 2 y 6% en términos de la cantidad de vehículos y en peso en toneladas, respectivamente, al compararlo con lo sucedido en el mismo período de 2014.

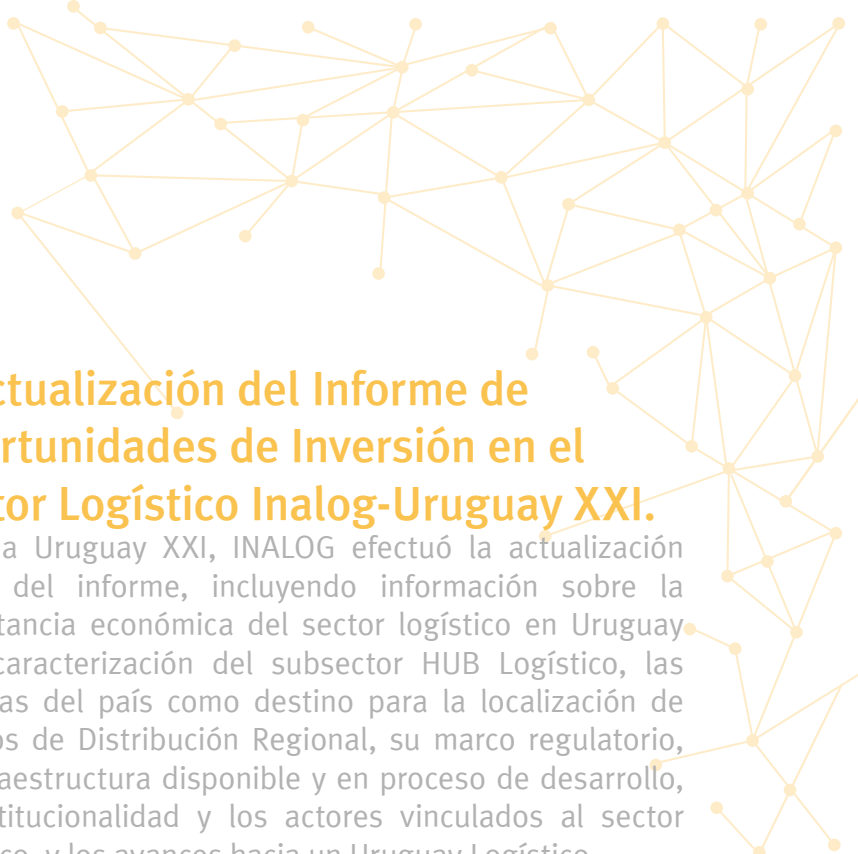
En los pasos de frontera con Brasil se observó una variación total negativa en términos de la cantidad de vehículos (-16%), y medido por su peso en toneladas se produjo una disminución del 18%.

Datos	Ene-Jun 2015	Ene-Jun 2014	Var % Ene-Jun 15-14
Exportaciones	1.000.000	1.000.000	0%
Importaciones	1.000.000	1.000.000	0%
Transitos	1.000.000	1.000.000	0%
Total	2.000.000	2.000.000	0%

(*) Cantidad de camiones.

Ver Fuentes y Metodología.

Montevideo - Uruguay | +598 2916 7114 | contacto@inalog.org.uy | www.inalog.org.uy



II.Actualización del Informe de Oportunidades de Inversión en el Sector Logístico Inalog-Uruguay XXI.

Junto a Uruguay XXI, INALOG efectuó la actualización anual del informe, incluyendo información sobre la importancia económica del sector logístico en Uruguay y la caracterización del subsector HUB Logístico, las ventajas del país como destino para la localización de Centros de Distribución Regional, su marco regulatorio, la infraestructura disponible y en proceso de desarrollo, la institucionalidad y los actores vinculados al sector logístico, y los avances hacia un Uruguay Logístico.

III.Presentación de resultados de la Encuesta Nacional de Logística.

El 2 de junio se presentaron los resultados de la Encuesta Nacional de Logística (ENL 2014), elaborada por el INALOG y el BID - en el marco de su proyecto UR-T1066 - con el objetivo de apoyar el desarrollo del sector logístico en Uruguay a través de la generación y el análisis de información de valor. La muestra contó con 300 empresas de dos sectores productivos: Principales agroindustrias exportadoras y Proveedores de servicios logísticos.

El trabajo permitió obtener información sobre el perfil de las empresas usuarias y proveedoras, la demanda y la oferta de servicios logísticos (como su grado de tercerización), indicadores financieros de logística (en particular el costo logístico) e indicadores de desempeño.

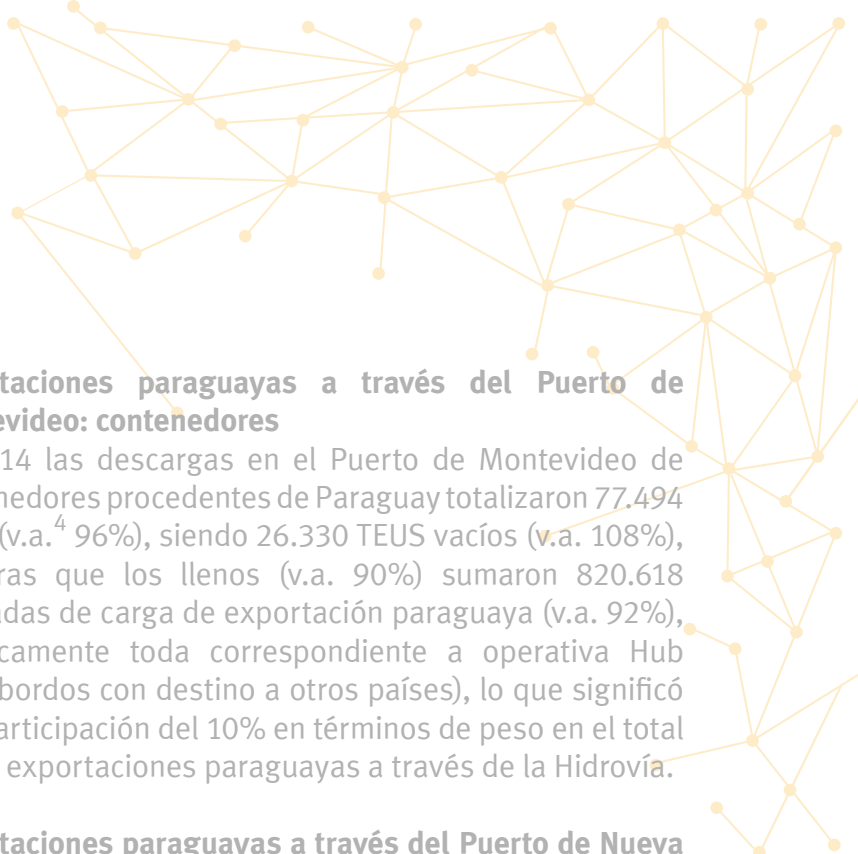
IV. Hidrovía Paraguay-Paraná (HPP): información sobre movimientos de carga.

El punto de partida del análisis de este informe es la identificación de las cargas que actualmente son transportadas por la HPP. Esa identificación se realiza para cada país de la Hidrovía tanto cuando es origen (exportador) como cuando es destino (importador), tomando en cuenta la disponibilidad de fuentes de datos en los países, considerando el periodo de tres años 2012-2014. A partir de las cargas que actualmente son transportadas por la HPP, se busca determinar su participación en el total del comercio exterior de cada país. Finalmente, se agregan otras variables que mejoren la calidad del análisis. El trabajo ha significado un avance en la consolidación de información correspondiente a Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay.

Información sobre exportaciones paraguayas en la HPP³

En los últimos tres años la mayor parte de las exportaciones paraguayas en la Hidrovía correspondió a un grupo de seis productos: soja, maíz, torta de soja, aceite de soja, trigo y carne bovina congelada. En promedio (2012-2014) este grupo representó el 84% del valor y el 93% del peso exportado por Paraguay a través de la HPP (sobre el subtotal de 4.526 millones de dólares y 8.146.967 toneladas). Se observa también una alta participación de la salida a través de la HPP en términos del total exportado de cada producto del grupo principal, con promedios superiores al 60%, siendo el trigo la excepción. En el caso de la carne promedia 88% en ambas variables (valor y peso).

Al comparar el flujo de salida a través de la HPP con el total de las exportaciones de ese país, en promedio, las de la Hidrovía significaron el 51% del valor y el 68% del peso.



Exportaciones paraguayas a través del Puerto de Montevideo: contenedores

En 2014 las descargas en el Puerto de Montevideo de contenedores procedentes de Paraguay totalizaron 77.494 TEUS (v.a.⁴ 96%), siendo 26.330 TEUS vacíos (v.a. 108%), mientras que los llenos (v.a. 90%) sumaron 820.618 toneladas de carga de exportación paraguaya (v.a. 92%), prácticamente toda correspondiente a operativa Hub (transbordos con destino a otros países), lo que significó una participación del 10% en términos de peso en el total de las exportaciones paraguayas a través de la Hidrovía.

Exportaciones paraguayas a través del Puerto de Nueva Palmira y Estaciones de Transferencia

En términos promedio 2013-2014, casi la totalidad de las exportaciones paraguayas operadas en Nueva Palmira y las Estaciones de Transferencia del Río Uruguay, por 2.942.219 toneladas y un valor estimado en 1.141 millones de dólares, correspondieron a operativa Hub; la soja tuvo una participación promedio de 52% en peso y 64% en valor, la torta de soja 22% y 26%, y el maíz del Hub 21% y 8%, respectivamente.

Al compararlo con los datos de exportaciones paraguayas a través de la Hidrovía, en 2014 los embarques en Nueva Palmira y las Estaciones de Transferencia tuvieron una participación estimada de 38% en valor y 39% en peso en el caso de la torta de soja, 40% y 45% del maíz, 43% y 43% de la soja, y 24% y 35% del total.

Exportaciones paraguayas en HPP (PY HPP) - descargas contenerizadas del Puerto de Montevideo

Fuente: cruce de datos Inalog a partir de ANP, CENNAVE, y de los sistemas Lucía y Sofía, a partir de proveedor privado.

	2013		2014	
	TEUS	Ton brutas	TEUS	Ton brutas
Comex	56	1.119	172	3.271
Hub	26.802	428.310	50.992	820.618
Vacíos	12.680	n/a	26.330	n/a
Total general (1)	39.538	429.429	77.494	823.889
Total PY HPP (2)	s/d	9.015.654	s/d	8.393.866
% MVD Cont. (1/2)	n/a	5%	n/a	10%

Comex - importaciones uruguayas. Hub - transbordos destino no uruguayo.

Exportaciones paraguayas en HPP - Puerto de Nueva Palmira y Estaciones de Transferencia

Fuente: cruce de datos Inalog a partir de ANP, Terminales Nueva Palmira, y de los sistemas Lucía y Sofía, a partir de proveedor privado.

	2013		2014		Promedio		% Promedio	
Mercadería	USD FOB millón	Ton brutas	USD FOB millón	Ton brutas	USD FOB millón	Ton brutas	USD FOB millón	Ton brutas
Comex	12	61.307	12	83.722	12	72.515	1%	2%
Maíz	4	24.773	9	59.573	6	42.173	1%	1%
Pellets de soja	3	21.727	3	24.149	3	22.938	0%	1%
Trigo	5	14.807	0	0	2	7.404	0%	0%
Hub	1.105	2.848.036	1.153	2.891.373	1.129	2.869.705	99%	98%
Torta de soja	272	588.592	311	704.924	291	646.758	26%	22%
Maíz	111	719.377	73	502.437	92	610.907	8%	21%
Soja	690	1.436.919	762	1.646.705	726	1.541.812	64%	52%
Pellets de soja	1	9.180	1	9.945	1	9.563	0%	0%
Trigo	25	81.456	6	27.361	15	54.409	1%	2%
Arroz	6	12.512	0	0	3	6.256	0%	0%
Total general	1.117	2.909.344	1.164	2.975.095	1.141	2.942.219	100%	100%

Comex - importaciones según DUA Aduana Nueva Palmira, origen paraguay

Hub - embarques en Nueva Palmira de carga con origen paraguay

³Fuente: procesamiento Inalog de datos de los sistemas Lucía y Sofía, a partir de proveedor privado, del Banco Central del Paraguay, de la Administración Nacional de Puertos, del Centro de Navegación y de las terminales de Nueva Palmira.

⁴V.A.: Variación Anual, comparación versus 2013.



V. Análisis de impacto: Resolución 1108/2013 de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de Argentina.

Continuando el análisis preliminar realizado en noviembre de 2013, en este documento se evalúan las consecuencias de la Resolución 1108/2013 a partir de los datos de operaciones de contenedores en el puerto de Montevideo. Según la información de lo ocurrido en 2013 y 2014, procesada por INALOG a partir de datos brindados por ANP y CENNAVE, combinada con datos de páginas web de servicios de rastreo de buques, se pudo identificar cuatro tipos de impactos.

1. Traslado de contenedores llenos con origen Argentina
2. Traslado de contenedores vacíos dirigidos a Argentina
3. Traslado de contenedores llenos con destino Argentina
4. Traslado de contenedores vacíos provenientes de Argentina

VI. Actualización de datos para el Observatorio Nacional de Infraestructura, Transporte y Logística.

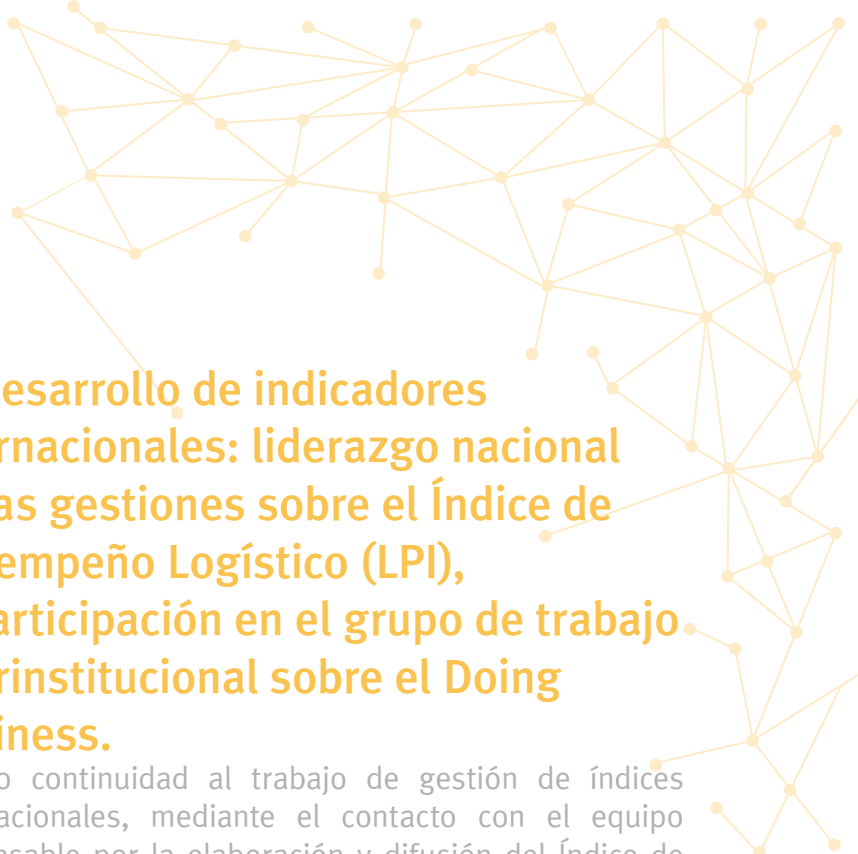
A partir de la solicitud de DINAPLO-MTOP, se actualizaron los cuadros seleccionados para la caracterización del Centro de Distribución Regional para los años 2012, 2013 y 2014: valor y peso de exportaciones por aduana y plataforma de salida, importaciones por aduana y plataforma de entrada, tránsitos por punto de salida y destino, y el cuadro de operadores logísticos del Hub.

VII. Puesta en funcionamiento de la Mesa de Trabajo Técnico (MTT).

Durante 2015 se puso en funcionamiento la MTT, con el objetivo general de reunir en forma continua y sistemática a los responsables técnicos de las organizaciones generadoras y usuarias de información sobre el sector logístico, de modo de obtener, procesar y analizar esa información. El proyecto implicó la solicitud a los Consejeros de definición de un representante técnico de su organización, la convocatoria de los representantes técnicos, la definición de los mecanismos de comunicación, coordinación y reunión de la MTT, la realización de un inventario de las bases de datos disponibles en cada organización, y el diseño de la agenda de investigación (tarea en proceso a partir del ajuste a la realización del proyecto SIL-CAF).

VIII. Taller de carga aérea.

El 3 de setiembre se realizó el taller, con el objetivo de lograr una primera aproximación al análisis de acciones sobre el tema de la carga aérea. Participaron integrantes del MTOP, INALOG, TCU y AUDACA. Se relevaron consideraciones sobre las áreas Conectividad, Estadísticas y Legal. A partir de las conclusiones del taller, el INALOG comenzó el estudio de información sobre las primeras dos áreas, realizándose una segunda reunión el 15 de octubre entre integrantes del Instituto y de TCU, en la que se produjo un intercambio de avances y se delinearon acciones para continuar el trabajo que se encuentra en proceso.



IX. Desarrollo de indicadores internacionales: liderazgo nacional de las gestiones sobre el Índice de Desempeño Logístico (LPI), y participación en el grupo de trabajo interinstitucional sobre el Doing Business.

Se dio continuidad al trabajo de gestión de índices internacionales, mediante el contacto con el equipo responsable por la elaboración y difusión del Índice de desempeño logístico (LPI) del Banco Mundial (BM), la representación del BM en Uruguay y la representación uruguaya ante ese organismo; a partir de ese contacto con el Ec. Adrián Fernández, INALOG se incorporó al grupo de trabajo integrado además por la DNA, VUCE y OPP para el análisis de resultados y posibles mejoras en los indicadores de comercio transfronterizo incluidos en Doing Business.

El Banco Mundial elabora cada dos años el Logistics Performance Index (LPI). En 2014 se divulgaron los resultados de su último relevamiento, complementando la serie de informes realizados también en los años 2007, 2010 y 2012.

El LPI se compone de un promedio ponderado de seis parámetros que tienen relación con el desempeño logístico de los países, evaluando: la eficiencia del proceso del despacho de aduana, la calidad de la infraestructura relacionada con el comercio y el transporte, la facilidad de acordar embarques a precios competitivos, la calidad de los servicios logísticos, la capacidad de seguir y rastrear los envíos, y la frecuencia con la cual los embarques llegan al consignatario en el tiempo programado.

Los parámetros miden actividades relacionadas con el comercio exterior, no consideran la logística interna. La medición se realiza en base a encuestas a agentes de

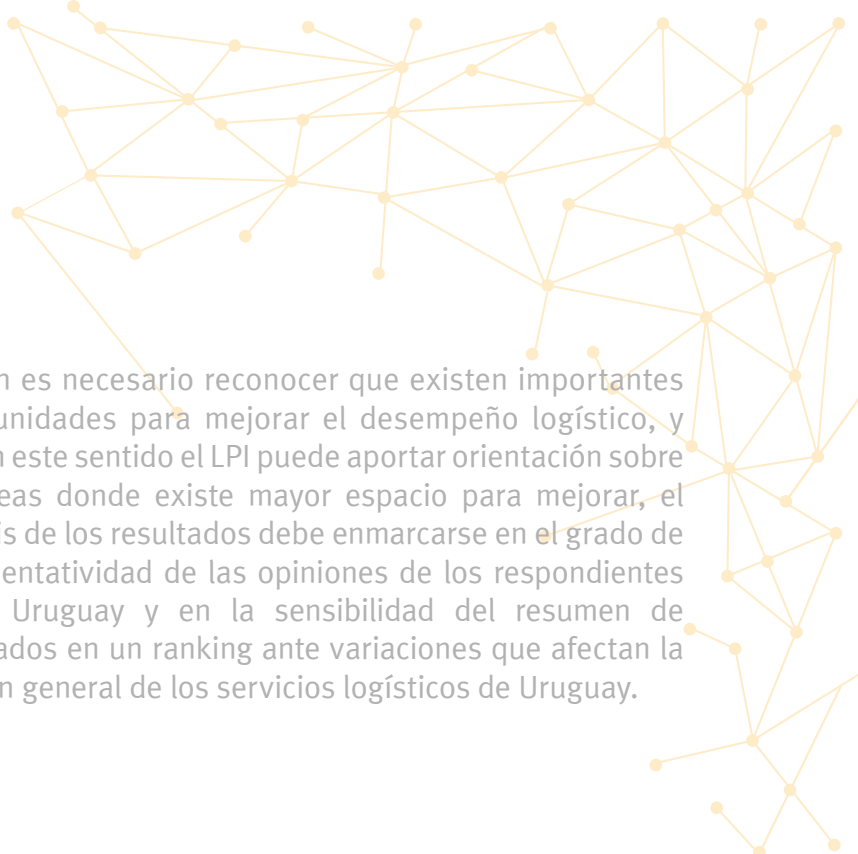
carga o despachantes de aduana de terceros países que presumiblemente tienen actividad de comercio exterior con Uruguay, solicitándoles la evaluación de los seis parámetros en una escala de 1 a 5 (siendo 5 el mejor desempeño). De este modo, el índice no incorpora datos cuantitativos objetivos, sino que se basa enteramente en la percepción de los respondientes. Debido a la metodología de selección de los países sobre los que cada agente debe responder, y dada la dimensión reducida de nuestro país como origen o destino comercial frente a sus principales socios, los países donde se radican los agentes seleccionados para responder sobre Uruguay se eligen al azar. La excepción a la regla es Paraguay, que, por servirle nuestro país como puerta de entrada y salida de una parte importante de su comercio exterior, es seleccionado en forma directa.

De este modo, representamos una posición poco relevante y muchas veces poco conocida para los operadores que deben medir nuestro desempeño, lo que podría significar un alto grado de imprecisión en las mediciones.

Para Uruguay el LPI mostró mejoras en los años 2010 y 2012, cayendo prácticamente al valor inicial de 2007 en la versión 2014.

Sin embargo, el propio Banco Mundial ha relativizado estas variaciones, estableciendo que en el análisis de los intervalos de confianza de los resultados proporcionados para Uruguay, se observa una superposición en dichos intervalos entre las ediciones de 2014 y de 2012; por lo anterior, no puede establecerse que la caída sea estadísticamente significativa en el caso de Uruguay.

A pesar de esta relativización, para el sector logístico, especialmente aquel que concentra su actividad en la exportación de servicios logísticos, el empeoramiento es una mala señal, ya que el dato más utilizado por quienes analizan la calidad de los servicios logísticos desde el exterior es la posición en el ranking.



Si bien es necesario reconocer que existen importantes oportunidades para mejorar el desempeño logístico, y que en este sentido el LPI puede aportar orientación sobre las áreas donde existe mayor espacio para mejorar, el análisis de los resultados debe enmarcarse en el grado de representatividad de las opiniones de los respondientes sobre Uruguay y en la sensibilidad del resumen de resultados en un ranking ante variaciones que afectan la imagen general de los servicios logísticos de Uruguay.

Actividades 2015

Ingeniería y Tecnología

El departamento de Ingeniería y Tecnología trabajó en el seguimiento, actualización y presentación de datos y centró su foco en las siguientes actividades:





I.Culminación del Proyecto, y presentación de resultados del Estudio de Exportación de granos en Uruguay.

En oportunidad del Seminario “Aportes al desarrollo y el conocimiento del Sector Logístico en Uruguay”, INALOG presentó los resultados obtenidos a través del estudio de la Cadena de Exportación de Granos de Soja y Trigo en Uruguay. Dicho trabajo estuvo centrado en la estimación del costo por tonelada y costo total de la exportación de grano uruguayo, por concepto de demoras de buques que operaron en el Puerto de Nueva Palmira. El trabajo se encuentra en etapa de actualización de los resultados, con el fin de observar la evolución que han sufrido en la zafra de exportación 2014-2015, los distintos parámetros obtenidos en el estudio.

Dicho trabajo contó con los siguientes objetivos específicos:

- Determinar cuantitativamente los tiempos asociados a la demora de las operaciones de carga de buques, en el Complejo Portuario de Nueva Palmira.
- Realizar una estimación de costo por tonelada y costo total para la exportación uruguayo, asociados a dichas demoras.
- Detectar algunas de las posibles causas de las demoras generadas.

Es importante destacar que, para alcanzar los objetivos trazados, se han acudido a diversas fuentes de información que en la medida de lo posible fueran, oficiales, primarias y objetivas, para poder contar con resultados de calidad. Entre otras se encuentran:

- Sistema Lucía (DNA).
- Prefectura Nacional Naval.
- Terminales y Operadores Portuarios de Nueva Palmira.
- Agencias Marítimas.
- Traders y Exportadores.
- Instituto Uruguayo de Meteorología.

En la instancia, se realizaron las siguientes presentaciones:

- Observatorio Nacional de Transporte y Logística.
- Resultado del análisis de la cadena de producción y exportación de soja y trigo.
- Resultados de la Encuesta Nacional de Logística.

El trabajo ha sido estructurado según las siguientes etapas:

- 1.Revisión bibliográfica y estudios preliminares.
- 2.Definición del modelo de estudio y variables de caracterización.
- 3.Elaboración de mapas de flujo de procesos.
- 4.Trabajo de campo: entrevistas y visitas de relevamiento de información con operadores involucrados.
- 5.Solicitud de información y formalización de vínculos en los casos que ha sido necesario, para la recopilación y conformación de bases de datos.
- 6.Procesamiento y análisis de la información.
- 7.Validación de los resultados obtenidos con las fuentes.
- 8.Actualización de información y resultados.

Como resultado de las etapas 1 a 5, se logró conformar una base de datos que cuenta con los registros de tiempos de las operaciones, para cada uno de los buques que arribaron al Puerto Nueva Palmira (ver Ilustración 1).

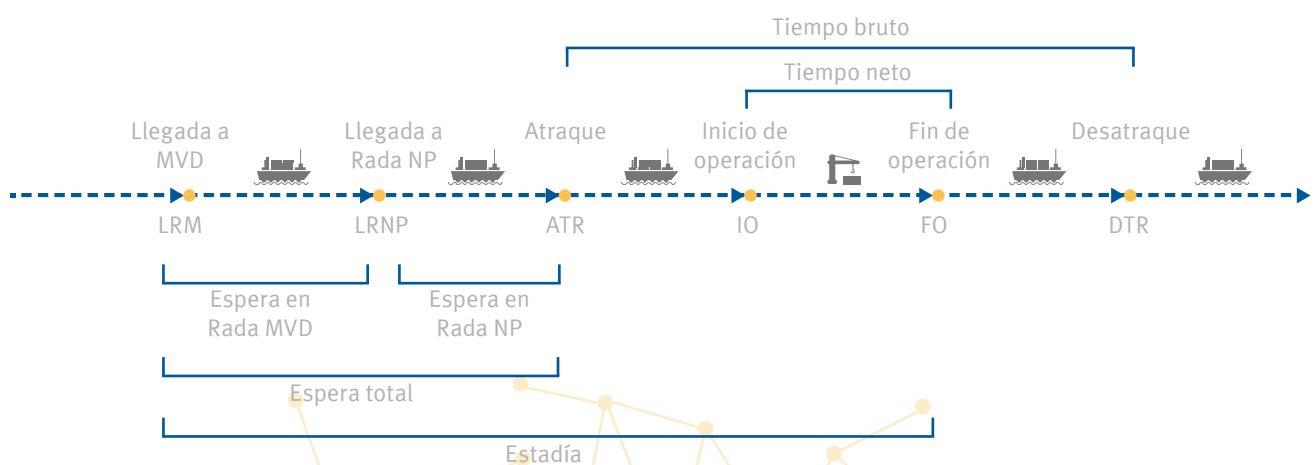


Ilustración 1. Esquema de operaciones de un buque

Esto permite realizar una trazabilidad buque a buque, desde que el mismo ingresa a rada hasta que retorna a ultramar.

A su vez, cada registro cuenta con datos de tipo de producto, origen del mismo, cantidad embarcada (ton) y muelle de operación.

La conformación de esta base de datos, es lo que permite calcular las variables del sistema definido y analizar las restricciones que se presentan dentro de éste.

Sin entrar en detalles de cuáles han sido las posibles causantes de las demoras, algunos de los principales resultados obtenidos se presentan a continuación.

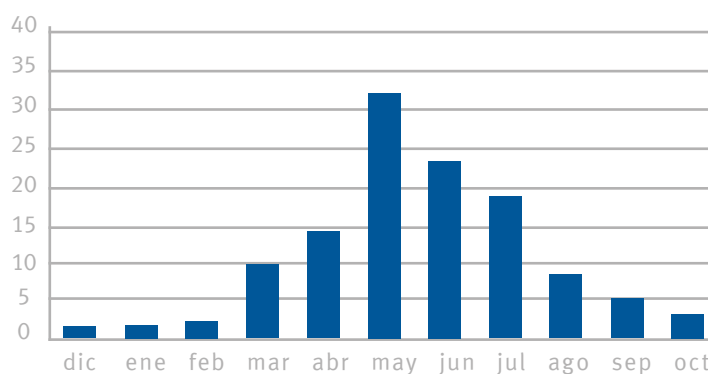


Gráfico 1. Espera Media Mensual de Buques (días)⁵

En el Gráfico 1 se puede observar la espera promedio mensual. Para un total de 105 buques comprendidos en el período analizado⁶, la espera promedio para los buques de soja ha sido de 20 días y para los de trigo, 8 días. Se ha podido constatar en el mes de mayo por ejemplo (mes pico de la zafra), valores de máxima de hasta cuarenta días de espera. Por otro lado se aprecia, la fuerte correlación existente entre los tiempos de espera y la estacionalidad de los volúmenes embarcados.

Una vez lograda la cuantificación de las esperas de los buques y analizadas algunas de sus posibles causas, se propuso realizar una estimación de los costos por concepto de demoras de buques, que operaron en el puerto de Nueva Palmira con carga de origen uruguayo. Para ello se parte de la base de datos conformada y se

estipulan algunos valores de contratos de fletes marítimos de granos. Bajo ciertos supuestos, se realiza una especie de liquidación ficticia, buque a buque y dichos cálculos arrojan las siguientes estimaciones:

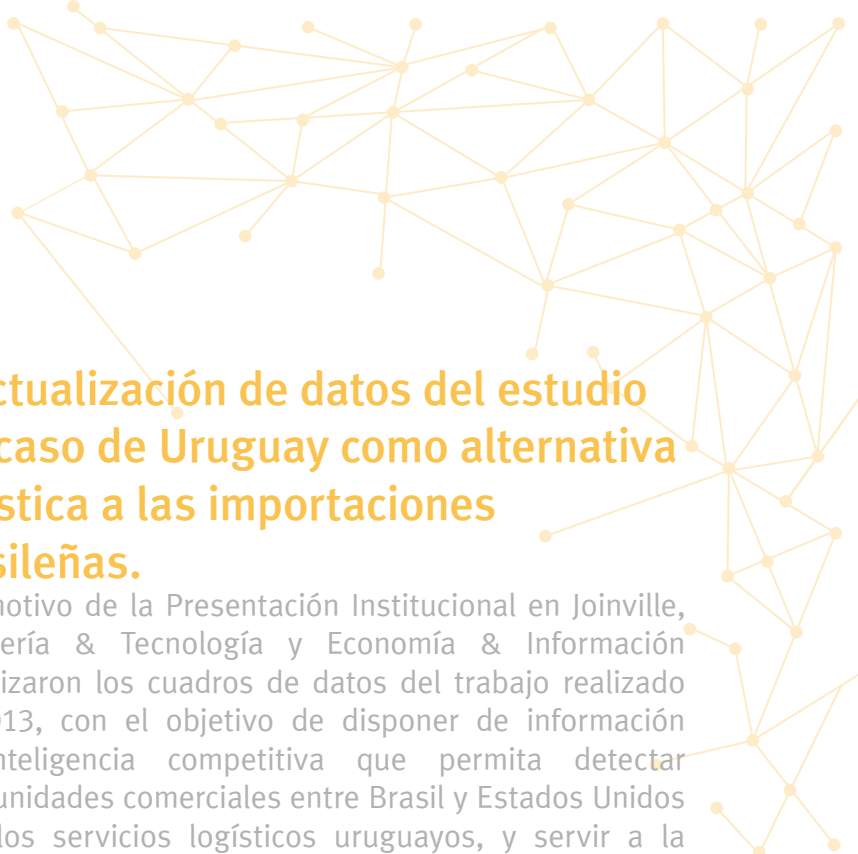
	US\$	US\$/ton
Soja	19.663.422	8,11
Trigo	1.903.104	1,98
Total	21.566.526	

Tabla 2. Costos por concepto de demora de buques

En la Tabla 2 se muestra que el costo total asociado por concepto de demora de buques en la zafra 2013-2014 ascendió a US\$ 21.655.526 de los cuales, US\$ 19.663.422 correspondieron a buques de soja y US\$ 1.903.104 de trigo. Asimismo, los sobrecostos por dicho concepto, por tonelada cargada, han sido estimados en US\$ 8,11 y US\$ 1,98 respectivamente.

Este trabajo se encuentra en etapa de actualización, con el fin de poder observar la evolución que han sufrido las variables analizadas y los resultados obtenidos, en la zafra de exportación correspondiente a 2014-2015.



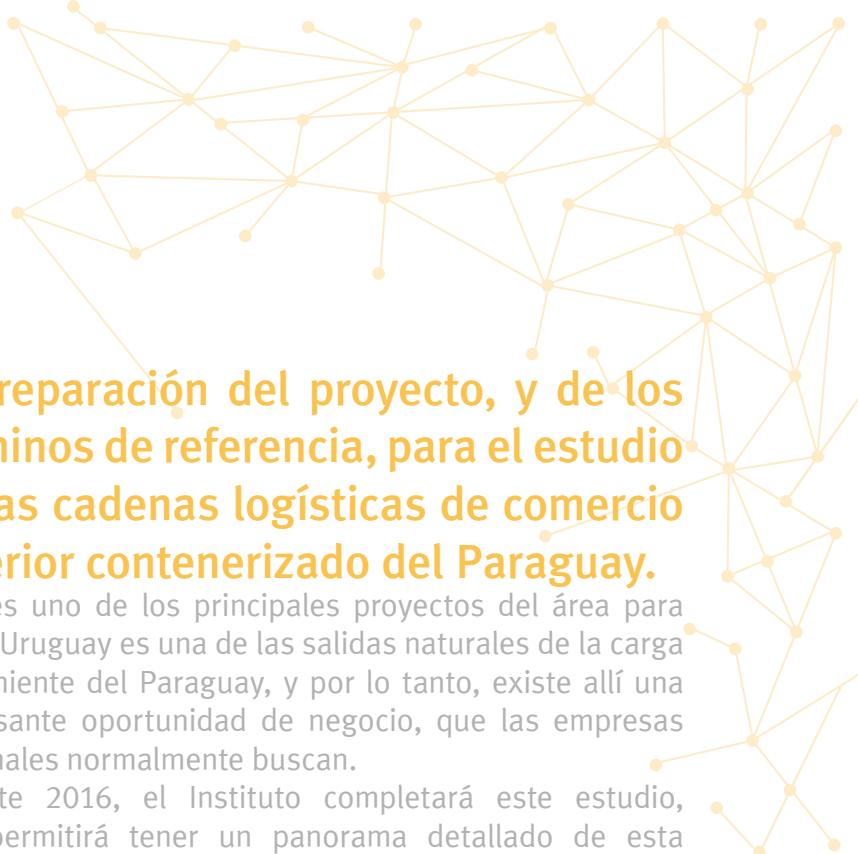


II.Actualización de datos del estudio del caso de Uruguay como alternativa logística a las importaciones brasileñas.

Con motivo de la Presentación Institucional en Joinville, Ingeniería & Tecnología y Economía & Información actualizaron los cuadros de datos del trabajo realizado en 2013, con el objetivo de disponer de información de inteligencia competitiva que permita detectar oportunidades comerciales entre Brasil y Estados Unidos para los servicios logísticos uruguayos, y servir a la instrumentación de un plan de acción de promoción de los servicios a prestar desde Uruguay como Centro de Distribución Regional.

III.Participación en la comisión de seguimiento del Estudio de Demanda y Modelo de Asignación Modal de Transporte Interurbano de Carga en el Uruguay.

La Dirección Nacional de Planificación y Logística del MTOP, designó a un integrante del equipo técnico del INALOG para la conformación de la Comisión del Estudio de Demanda y Modelo de Asignación Modal de Transporte Interurbano de Carga en el Uruguay. Dicho estudio fue adjudicado por la Licitación N°: 4/2013 consorcio formado por Steer Davies & Gleave Chile Ltda. y CSI Ingenieros S.A. y está siendo llevado a cabo por el mismo. El proyecto se encuentra en su fase final de ejecución y consta de un modelo matemático de simulación y georreferenciación, de asignación modal del transporte de carga en Uruguay.



IV.Preparación del proyecto, y de los términos de referencia, para el estudio de las cadenas logísticas de comercio exterior contenerizado del Paraguay.

Este es uno de los principales proyectos del área para 2016. Uruguay es una de las salidas naturales de la carga proveniente del Paraguay, y por lo tanto, existe allí una interesante oportunidad de negocio, que las empresas nacionales normalmente buscan.

Durante 2016, el Instituto completará este estudio, que permitirá tener un panorama detallado de esta cadena logística, identificando debilidades, fortalezas, y oportunidades de mejora.

Actividades 2015

Capacitación y Profesionalización

Durante el 2015 el INALOG realizó varias visitas a centros de capacitación con el objetivo de fortalecer el área de logística en los centros educativos. Se realizaron presentaciones para estudiantes, tanto en español como en inglés; para estudiantes locales y de intercambio. Además, se ejecutó una encuesta de capacitación, que proyectó resultados útiles para mejorar en el área.



I.Lanzamiento Licenciatura en Logística, Universidad Católica.

La licenciatura comenzará a dictarse en 2016. El Mag. Gonzalo Oleggini, coordinador de la carrera, señaló que la propuesta académica apunta a desarrollar profesionales para la gestión, operaciones y estrategia, de una de las disciplinas más importantes de este país, como lo es la Logística, y actividades interrelacionadas, como la Distribución y el Transporte. Agregó que se busca la inserción local y la proyección internacional de los futuros graduados.



II. Colaboración con la UTU.

Se continuó con la colaboración con la UTU, en particular con la Tecnicatura en Logística. Esta alternativa de estudios técnicos surgió en 2013, y se ha ido extendiendo a diversas sedes en Montevideo y el Interior del país, despertando mucho interés entre los jóvenes.

III. Programa Ejecutivo SCM, Facultad de Ingeniería-Universidad de Montevideo.

Por tercer año consecutivo el INALOG ha formado parte del cuerpo docente del Programa Ejecutivo en Dirección de SCM de la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Montevideo. En dicha instancia se realizó una presentación Institucional, algunas de las principales tendencias de la Cadenas Globales de Suministro y el papel que Uruguay juega en ella y los resultados y metodologías, de algunos de los proyectos que el Instituto lleva a cabo.



IV. Programa de Intercambio Estudiantil, Facultad de Ingeniería- Universidad de Montevideo.

Al igual que en el PESCM por tercer año consecutivo, el Instituto brindó una conferencia (en inglés) para los estudiantes que participan del Programa de Intercambio de las carreras de grado de la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Montevideo. En la ponencia se destacaron las principales características de Uruguay como Hub Logístico Regional y su inserción en la Cadenas Globales de Suministro.

Marco Normativo

A través de la Ley 18.697 que crea al INALOG, se han determinado los cometidos legales que marcan pautas en la actividad institucional.

En este sentido, se ha trabajado en el desarrollo de la logística mediante acciones de investigación, extensión y divulgación, así como en la cooperación con otras instituciones nacionales que han impulsado acciones transversales que colaboran con el desarrollo del sector.





I. Análisis del marco legal que regula al transporte multimodal en Uruguay.

Durante el año 2015, y a partir de una iniciativa institucional del Consejo de Dirección, el INALOG continuó trabajando para consolidar una posición institucional relativa a la conveniencia y factibilidad de reformas legislativas o reglamentarias en relación al transporte multimodal.

Si bien se ha constatado que diversos operadores logísticos no han demostrado una necesidad imperiosa de reformas legislativas por haber manifestado la adaptación a las circunstancias fácticas y jurídicas existentes, la adaptación a la realidad actual no significa, necesariamente, conformidad plena con ella.

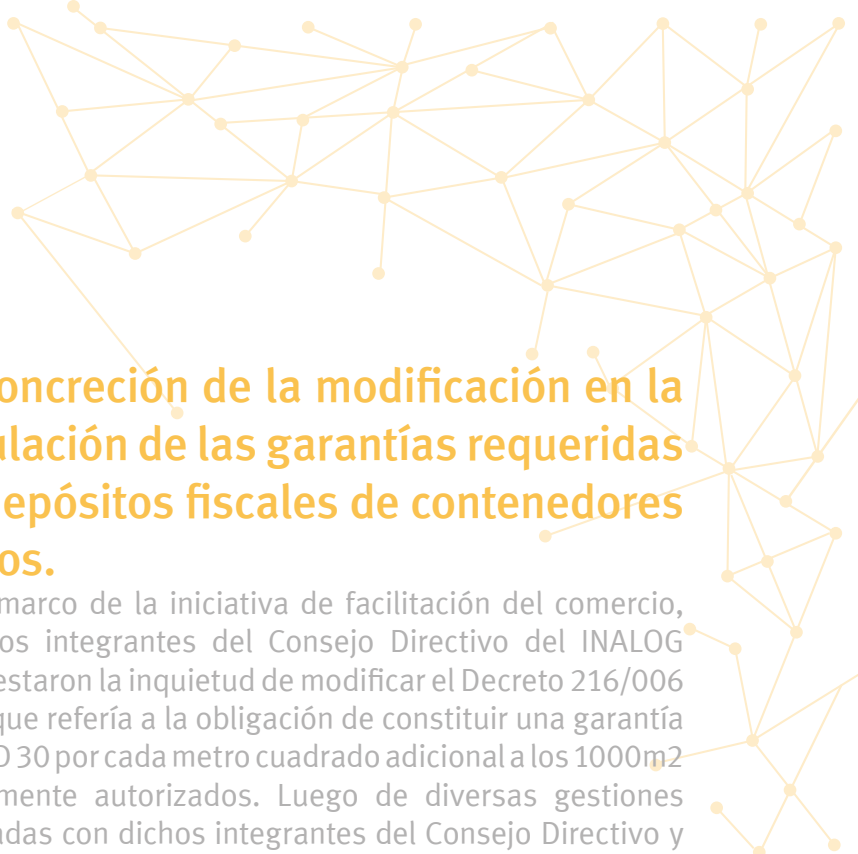
El pasado 7 de diciembre de 2015, se recibió en la sesión del Consejo de Dirección del INALOG al Dr. Gonzalo Lorenzo Idiarte (Abogado desde 1993. Socio del Estudio Jurídico Scelza & Montano. PhD en la Universidad de Bremen (Alemania) con especialización en Transporte Multimodal en el Mercosur.), quien expuso sobre la posibilidad del mejoramiento de la estructura jurídica de esta figura, en virtud de un informe jurídico realizado para el INALOG durante el presente año 2015.

En el informe se destaca que las operaciones de trasbordo, tránsito y reembarco no suponen en absoluto la existencia de transporte multimodal en sentido jurídico, pues son operaciones aduaneras que pueden obedecer a transportes aéreos o marítimos, con un complemento terrestre, o pueden obedecer a transporte por un solo modo, pero por servicios acumulativos (varias empresas), o pueden, efectivamente, producirse como parte de un contrato de transporte multimodal. Sin perjuicio de ello, el Dr. Lorenzo concluyó que, como consecuencia del volumen de carga que pasa por el Uruguay en régimen de trasbordo, tránsito y reembarque, es demostrativo que nuestro país es un hub logístico importante para la subregión y podría convertirse, todavía, en un centro mucho más importante, lo cual obligaría a hacer el esfuerzo de mejorar las estructuras, entre ellas la jurídica.

En consecuencia, de lo anterior, para el Plan Estratégico del año 2016, el INALOG se propondrá alcanzar una posición institucional consolidada en relación al mejoramiento de la estructura jurídica del transporte multimodal en el país, y, precisamente, en la conveniencia de que Uruguay participe en alguno de los regímenes de unificación internacional existentes.

II. Análisis preliminar del marco legal que regula la cadena farmacéutica en Uruguay.

A partir de una iniciativa de trabajo y coordinación entre Uruguay XXI e INALOG, durante el año 2015, se estuvo trabajando en el marco legal que regula la cadena farmacéutica en nuestro país, a efectos de conocer las fortalezas y debilidades del marco legal actual y en vistas de poder detectar una instancia de facilitación del comercio en dicho sector. Para la realización de dicho trabajo, primeramente, se realizó un estudio técnico general de cuál era el marco aplicable en este ámbito, y se concretaron algunas instancias de conocimiento de la operativa con actores principales de la cadena farmacéutica. En segundo lugar, se tomó contacto con el Ministerio de Salud Pública (organismo con superintendencia en esta materia), para conocer otra visión del negocio. Una vez finalizadas ambas instancias, el equipo técnico del INALOG, logró conocer cuál es la situación actual del marco que regula a esta cadena, y se plantea, para el próximo período, la continuación del mismo, así como la planificación de acciones de mejora concretas.



III. Concreción de la modificación en la regulación de las garantías requeridas en depósitos fiscales de contenedores vacíos.

En el marco de la iniciativa de facilitación del comercio, diversos integrantes del Consejo Directivo del INALOG manifestaron la inquietud de modificar el Decreto 216/006 en lo que refería a la obligación de constituir una garantía de USD 30 por cada metro cuadrado adicional a los 1000m² inicialmente autorizados. Luego de diversas gestiones realizadas con dichos integrantes del Consejo Directivo y a nivel interno, uno de los Decretos Reglamentarios del CAROU (99/015) exonera de dicha garantía: por un lado, al área de depósitos aduaneros de almacenamiento que estén destinados a contenedores vacíos, y, por otro lado, a los depósitos de reparación y mantenimiento (artículo 94, literales A y D del CAROU).

Actividades 2015

Capacitación Interna

La Capacitación y especialización de los miembros del equipo de trabajo del Instituto es una acción continua, que permite la permanente actualización de conocimientos, el contacto con las últimas tendencias de gestión y de herramientas de trabajo.





I. Visitas Técnicas.

Se organizaron diversas visitas técnicas a operadores, terminales, y empresas relacionadas con el sector.

II. Curso BID: Formulación y Gestión de Políticas sobre Transporte de Carga y Logística.

Parte del personal técnico del INALOG se capacitó en Formulación y Gestión de Políticas Públicas sobre Transporte de Cargas. El curso se realizó entre el 12 de octubre y el 6 de diciembre de 2015. Los temas tratados fueron: la logística de carga y la demanda del Sistema Logística Nacional; comercio internacional y facilitación fronteriza; organización, gestión y eficiencia de cadenas y redes logísticas y gestión de políticas públicas.



Uruguay
Hub Logístico

**Instituto Nacional
de Logística**