

NEWSLETTER

VISIÓN INTEGRAL DEL SECTOR

INALOG
INSTITUTO NACIONAL DE LOGÍSTICA

Uruguay Logístico

EL SECTOR EN CIFRAS



PUERTO

PUERTO DE MONTEVIDEO

El movimiento total de mercaderías -carga y descarga- del puerto de Montevideo en el acumulado Ene-Ago del 2020, medido por su peso en toneladas, cayó 2% al compararlo con el mismo período del 2019. Los movimientos de carga general no variaron significativamente frente al 2019. Por su parte, la mercadería containerizada continuó con su crecimiento y el mismo asciende al 7%. Por el contrario y a pesar de que las descargas a granel de fertilizante y carbón crecieron las mismas fueron contrarrestadas por la menor carga de chips de madera (-68%); resultando en un descenso total del 22%.

MOVIMIENTO POR MODALIDAD DE CARGA

INALOG a partir de la ANP

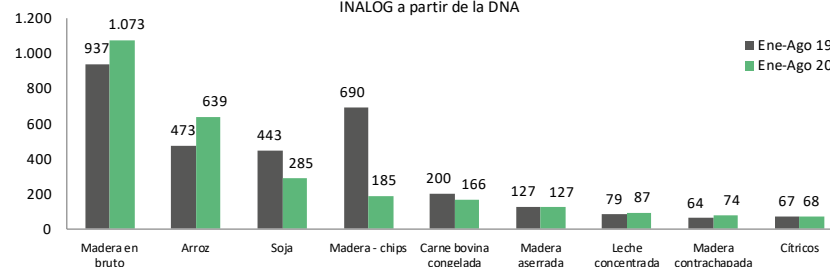
Datos	Ene-Ago 20			Var % Ene-Ago '20-'19		
	Carga	Descarga	Total	Carga	Descarga	Total
Carga General - toneladas	933.132	309.037	1.242.169	-8%	36%	0%
Contenedores (*) - toneladas	3.075.806	2.163.061	5.238.867	8%	5%	7%
Granel - toneladas	935.753	637.105	1.572.858	-40%	33%	-22%
Total - toneladas	4.944.691	3.109.203	8.053.894	-9%	12%	-2%

(*) No incluye el peso del contenedor

Se destaca en el acumulado Ene-Ago el aumento interanual en términos de peso (miles de toneladas) de las solicitudes de exportación de arroz (35%), leche concentrada (10%) y cítricos (3%). En sentido inverso, hubo un descenso en las solicitudes de soja (36%), carne bovina congelada (17%), y madera (aumentos en aserrada, bruto y contrachapada contrarrestados por la disminución en chips totalizando un descenso de 20%).

Solicitudes de exportación - selección de mercaderías en miles de toneladas

INALOG a partir de la DNA

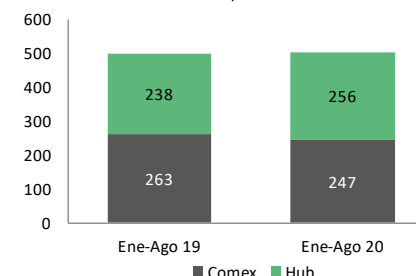


El movimiento de contenedores medido en miles de TEUS (*), relativo al comercio exterior de bienes uruguayos cayó 6% mientras que el movimiento de contenedores del Hub - Uruguay como centro de distribución regional- creció en 7% (con un 13% de crecimiento en llenos) en el acumulado de Ene-Ago del 2020.

El movimiento total de contenedores sumando carga y descarga, alcanzó 503 mil TEUS, lo que implica que hubo una variación no significativa frente al 2019.

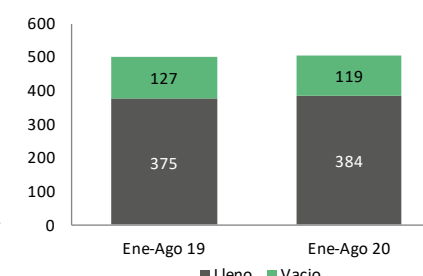
Movimiento de contenedores (miles de TEUS)

INALOG a partir de la ANP



Movimiento de contenedores (miles de TEUS)

INALOG a partir de la ANP



■ Comex ■ Hub

■ Lleno ■ Vacio

MOVIMIENTO DE CONTENEDORES**

INALOG a partir de la ANP

Datos	Ene-Ago 20			Var % Ene-Ago '20-'19		
	Carga	Descarga	Total	Carga	Descarga	Total
Llenos - miles de TEUS	198	186	384	6%	-1%	2%
Vacios - miles de TEUS	51	69	119	-15%	3%	-6%
Total - miles de TEUS	249	254	503	1%	0%	0%

Datos	Ene-Ago 20			Var % Ene-Ago '20-'19		
	Carga	Descarga	Total	Carga	Descarga	Total
Comex - miles de TEUS	120	128	247	-2%	-10%	-6%
Hub - miles de TEUS	129	127	256	3%	12%	7%
Total - miles de TEUS	249	254	503	1%	0%	0%

Comex - contenedores llenos y vacíos por exportaciones e importaciones

Hub - contenedores llenos y vacíos por transitos, transbordos y reembarcos

MOVIMIENTO DE CONTENEDORES HUB**

INALOG a partir de la ANP

Datos	Ene-Ago 19	Ene-Ago 20	Var % Ene-Ago '20-'19
Llenos - miles de TEUS	186	209	13%
Vacios - miles de TEUS	52	47	-11%
Total Hub	238	256	7%

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

(**) Pueden existir diferencias en los totales por redondeos.

Oct.
2020

PUERTO DE NUEVA PALMIRA

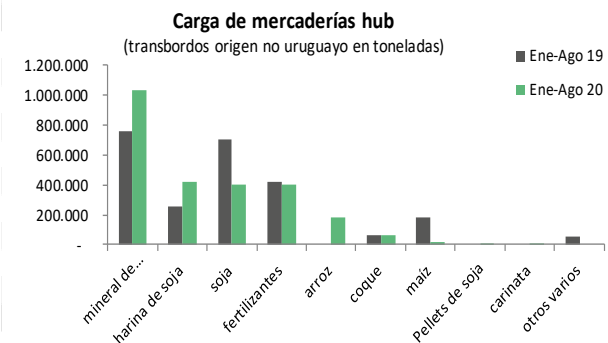
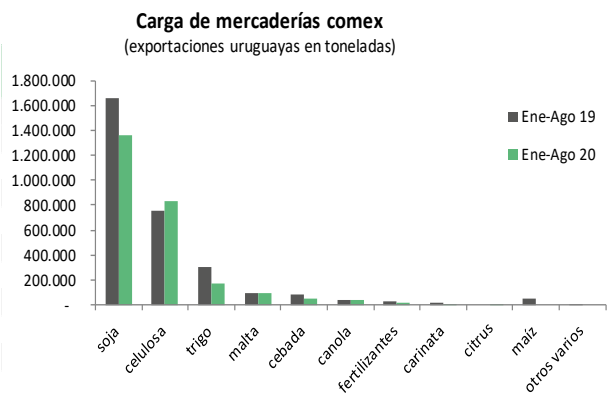
Comparados con los del año anterior, en el acumulado Ene-Ago 2020 los embarques de carga (un movimiento) realizados en las terminales del Puerto de Nueva Palmira, medidos por su peso en toneladas, cayeron en un 7%. Las cargas de exportaciones uruguayas (Comex) mostraron un importante retroceso del 15% y las de mercaderías de transbordo con origen no uruguayo (Hub) crecieron en 4%.

En la comparación interanual, las cargas Comex de celulosa y canola fueron las únicas que crecieron con un aumento del 9% y 2% respectivamente; a su vez se presentaron movimientos de citrus. En sentido opuesto, cayeron las cargas de trigo en un 41%, fertilizantes en un 40%, cebada en 34%, carinata en 29%, soja en 18% y malta en 1%; sin presentarse movimientos de maíz u otros varios.

En el detalle de las cargas Hub, en los muelles de las terminales crecieron las cargas de harina de soja en 67%, las de mineral de hierro en 36% y las de coque en 12%; registrándose cargas de arroz, pellets de soja y carinata. En sentido opuesto, cayeron en un 89% las cargas de maíz, en un 43% las de soja y fertilizantes en un 4%.

INALOG a partir de las terminales de Nueva Palmira, DNA y ANP

Toneladas	Ene-Ago 19	Ene-Ago 20	Var % Ene-Ago '20-'19
Comex	3.024.286	2.577.958	-15%
Soja	1.653.283	1.355.597	-18%
Celulosa	760.147	827.895	9%
Trigo	299.786	176.624	-41%
Malta	97.972	97.306	-1%
Cebada	78.533	51.771	-34%
Canola	40.902	41.881	2%
Fertilizantes	25.593	15.337	-40%
Carinata	14.894	10.617	-29%
Citrus		930	n/a
Maíz	52.933		-100%
Otros varios	243		-100%
Hub	2.441.098	2.530.927	4%
Mineral de hierro	761.579	1.032.108	36%
Harina de soja	252.712	421.097	67%
Soja	709.628	404.036	-43%
Fertilizantes	418.356	400.797	-4%
Arroz		181.867	n/a
Coque	59.560	66.430	12%
Maíz	183.578	20.853	-89%
Pellets de soja		2.709	n/a
Carinata		1.031	n/a
Otros varios	55.685		-100%
Total general	5.465.384	5.108.885	-7%



PUERTOS DE COLONIA, FRAY BENTOS Y PAYSANDÚ

El puerto de Colonia mantiene la caída, la cual ascendió a un 63% con un total de 1.296 toneladas movilizadas en el acumulado Ene-Ago de 2020. En su mayoría, las cargas son relativas al comercio exterior (1.151 ton) y las mismas cayeron en un 64%. Por su parte, las cargas Hub también registraron un descenso del 57% (145 ton).

En el muelle del puerto de Fray Bentos se observaron operaciones de cebada malteada, madera en rolos y combustible en el acumulado Ene-Ago 2020. Sin embargo, estas cargas son menores al compararlas con el mismo periodo del año anterior totalizando un descenso del 40%.

En el puerto de Paysandú en 2020 se observaron operaciones de cebada malteada, azúcar crudo y cebada cruda, todo ello operativa Comex. Frente al año anterior se vivió un mínimo crecimiento del 1%.

MOVIMIENTOS POR RÉGIMEN ADUANERO

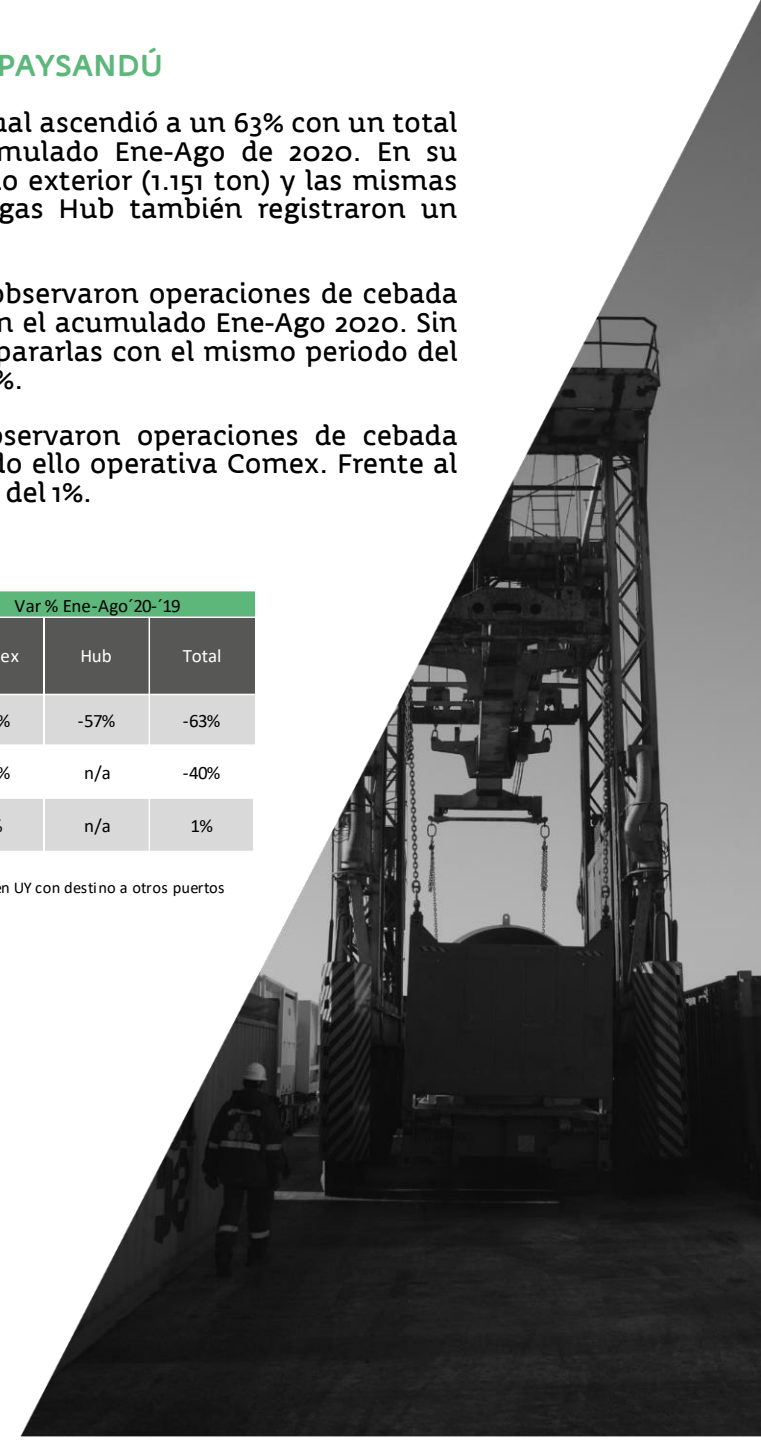
INALOG a partir de la ANP

Datos	Ene-Ago 20			Var % Ene-Ago '20-'19		
	Comex	Hub	Total	Comex	Hub	Total
Puerto de Colonia-toneladas	1.151	145	1.296	-64%	-57%	-63%
Puerto de Fray Bentos ^(*) - toneladas	170.121	0	170.121	-40%	n/a	-40%
Puerto de Paysandú - toneladas	113.296	0	113.296	1%	n/a	1%

(*) No incluye terminales de: UPM y M'bopecua

Comex: suma de exportaciones, importaciones, admisión temporaria, removidos origen UY con destino a otros puertos uruguayos y tránsitos con origen/destino UY

Hub: transbordo, reembarco y tránsito con origen/destino distinto de UY





AEROPUERTO

El movimiento total de cargas en el aeropuerto de Carrasco en el acumulado Ene-Ago del 2020, medido por su peso en toneladas aumentó en 8% al compararlo con igual periodo de 2019 (explicado principalmente por el importante crecimiento de las exportaciones en Abr-20).

La sumatoria de solicitudes de exportaciones e importaciones en millones de dólares cayeron en un 13%; por otro lado, las de tránsitos iniciados y finalizados cayeron en 11% en el acumulado Ene-Ago 2020.

AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CARRASCO

INALOG a partir de la TCU y DNA

Datos	Ene-Ago 20	Var % Ene-Ago '20-'19
Movimiento total Toneladas	18.203	8%
Export+Import (DUA) USD millones (*)	655	-13%
Tránsito Ini.+Fin.(DUA) USD millones (*)	990	-11%

(*) no incluye el movimiento intra-aeroportuario



PASOS DE FRONTERA

El movimiento de camiones con mercadería en Ene-Ago 2020 por los pasos de frontera con Argentina (incluido el ferry del puerto de Colonia) en términos de la cantidad de vehículos creció levemente en un 1% y en términos de peso en toneladas en un 7%, al compararlo con lo sucedido en el 2019.

En los pasos de frontera con Brasil el movimiento en términos de la cantidad de vehículos cayó en un 1% y en términos de peso en toneladas también cae pero en un 5%.

ENTRADA Y SALIDA DE CAMIONES POR PASOS DE FRONTERA

INALOG a partir de la DNA

		Ene-Ago 20			Var % Ene-Ago '20-'19		
Pasos frontera	Datos	Entradas	Salidas	Total	Entradas	Salidas	Total
Frontera con Argentina (inc. Colonia)	Camiones (*)	35.408	18.776	54.184	9%	-12%	1%
	Toneladas	817.125	366.193	1.183.318	13%	-4%	7%
Frontera con Brasil	Camiones (*)	29.013	14.765	43.778	5%	-10%	-1%
	Toneladas	598.653	347.699	946.352	-2%	-10%	-5%
Total	Camiones (*)	64.421	33.541	97.962	7%	-11%	0%
	Toneladas	1.415.778	713.892	2.129.670	6%	-7%	1%

(*) Cantidad de manifiestos



ZONAS FRANCAS

La comparación interanual de los datos obtenidos a partir de los registros en DUAS^(*) de solicitudes de exportación e importaciones (acumuladas) y de tránsitos (suma de iniciados y finalizados en cada zona franca, ver sus implicancias en Fuentes y metodología, muestra descensos tanto en peso como en valor en siete zonas francas, y sendos aumentos en solo una de ellas, mientras que una presentó diferentes signos en la evolución de las variables.

ZONAS FRANCAS

INALOG a partir de los DUAS de la DNA

Zona Franca	Ene-Ago 20						Var % Ene-Ago '20-'19					
	Export+Import Toneladas	USD millones	Tránsito Ini.+Fin. Toneladas	USD millones	Total Toneladas	USD millones	Export+Import Toneladas	USD millones	Tránsito Ini.+Fin. Toneladas	USD millones	Total Toneladas	USD millones
UPM Fray Bentos	2.469.913	173	970.200	425	3.440.113	598	-7%	-7%	10%	-26%	-3%	-21%
UPM Durazno	1.208	1	3.471	12	4.679	12	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
Nueva Helvecia	258	0	4.623	24	4.881	25	-26%	-27%	-24%	-26%	-25%	-26%
Punta Pereira	2.714.310	217	70.580	58	2.784.890	274	-3%	-5%	-6%	-3%	-3%	-5%
Colonia	2.124	9	51.556	504	53.680	513	-11%	2%	2%	-19%	1%	-19%
Florida	3.266	29	18.741	163	22.007	192	-21%	-25%	-15%	-18%	-16%	-19%
Libertad	2.106	12	13.321	136	15.427	149	-7%	-50%	-18%	-25%	-16%	-28%
Zonamérica	3.558	50	29.218	1.125	32.775	1.175	32%	20%	-32%	-13%	-28%	-12%
Nueva Palmira	1.412.663	479	1.078.537	447	2.491.201	926	-18%	-16%	15%	-24%	-6%	-20%
Parque de las Ciencias	2.611	29	4.764	233	7.375	262	47%	8%	3%	3%	15%	4%

(*) DUAS – Documento Único Aduanero

La nueva Zona Franca identificada como UPM Durazno, registra movimientos que son relativos a la actividad de construcción de la nueva pastera. Debido a que su construcción se da en 2020 no hay información del año anterior.

Conferencia online – Facilitación del comercio



El pasado 28 de octubre, el INALOG tuvo el agrado de llevar a cabo una conferencia online sobre facilitación del comercio a cargo de las exposiciones del Dr. Pablo Labandera, Director Nacional de Transporte, el Cr. Jaime Borgiani, Director Nacional de Aduanas, la Dra. María Inés Ferrari, Jefe del Jurídico del INALOG y el Dr. Daniel Olaizola, docente y abogado experto en derecho aduanero.

Luego de unas palabras de bienvenida del presidente del INALOG, el Ing. Álvaro Olazabal, se dio paso a la exposición del Dr. Pablo Labandera, quien comenzó su presentación puntualizando que desde el inicio de la implementación del sistema de facilitación del comercio ha habido una política de estado en torno a este tratado. A su vez, destacó que ésta administración está trabajando en continuar todo lo bueno que se venía haciendo en la gestión anterior y en ejecutar ese acuerdo de facilitación, para dotar a la normativa nacional de las normas que hoy faltan para poder implementarlo definitivamente.

Enfatizó que cuando hablamos del concepto de facilitación del comercio, estamos hablando de la sistematización, simplificación, racionalización y armonización como instrumento de técnica legislativa de los procesos aduaneros, que tiene una doble finalidad. Por un lado, reducir los costos de transacción y, por otro lado, dotar a todo el sistema logístico de mayor transparencia.

Comentó además que se ha trabajado en base a un plan estratégico que se rige sobre tres ejes principales. Uno es la coordinación interinstitucional a través de los organismos públicos; el otro es una mesa de diálogo público-privada, en la que el organismo natural en el cual se debe desarrollar es el INALOG; y en tercer lugar, para que el acuerdo sea realmente efectivo, tiene que existir la posibilidad de medir los resultados.

En segundo lugar, expuso la Dra. María Inés Ferrari, quien dio una visión general de la facilitación del comercio. Brevemente comentó que siempre que se trate de simplificar la operativa de comercio exterior, vamos a estar hablando de facilitación del comercio.

Comentó aquellos aspectos en los que el Banco Mundial centra su atención. Estos son: inversiones en infraestructura, modernización de las aduanas, racionalización de los requisitos en materia de documentación, automatización e intercambio electrónico de datos, la efectividad de puertos, servicios de logística y transporte, y también la competitividad de la normativa. En definitiva, eliminar todas las barreras innecesarias.

Luego comentó los cuatro pilares de la facilitación del comercio:

- Armonización: alineación de procedimientos de operaciones y documentación de carácter nacional con todo lo que sea convenios, estándares y prácticas internacionales.
- Estandarización: alineación y armonización de prácticas y documentos de información asociada a las actividades comerciales.
- Simplificación: Eliminación de elementos y duplicaciones innecesarias.
- Transparencia: publicación y disponibilidad de información de manera no discriminatoria y fácilmente accesible.

Explicó que Uruguay ha estado implementando algunas de estas políticas. Por ej. el establecimiento de un órgano nacional de facilitación del comercio; la elaboración de una hoja de ruta nacional; la identificación de obstáculos y oportunidades; y finalmente el establecimiento de una Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE).

Pero también se identificaron una serie de desafíos permanentes en el país, estos son: una mayor divulgación interna del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la OMC; el fomento de las asociaciones de confianza (la facilitación del comercio se basa en una estrecha colaboración entre las autoridades gubernamentales y los actores privados); y la mejora continua del equilibrio entre control y facilitación del comercio.

Luego realizó algunas recomendaciones para la promoción del Uruguay. Cualquier propuesta en ese sentido debe buscar, entre otras cosas: mayores acuerdos en simplificación de procesos de documentación con países vecinos y el fortalecimiento de Uruguay como *hub* logístico regional, haciendo que las cargas elijan y pasen por el país por su eficiencia, pero también por su seguridad jurídica y confiabilidad.

Finalmente, concluyó que sin facilitación del comercio es difícil viabilizar una logística eficiente. INALOG como ámbito de coordinación público-privado, busca: posicionar y potenciar la facilitación del comercio como aspecto de vital importancia para una logística eficiente, detectar oportunidades para simplificar las gestiones inherentes a la actividad logística y apoyar la implementación de propuestas y/o instrumentos tecnológicos de otras instituciones u actores para lograr una mayor eficiencia en la logística.

Continuó con su presentación el Cr. Jaime Borgiani, quien destacó que la Aduana está comprometida con el acuerdo de facilitación del comercio. A lo largo de estos años, es reconocido que ha tratado de seguir los diferentes lineamientos de este. Constantemente se está trabajando en los diseños de procesos y procedimientos que permitan agilizar los trámites de comercio exterior. Hoy en día se cuenta con un despacho aduanero 100% electrónico y es una de las virtudes que se pueden destacar de la actuación aduanera. Se tiene una visión constante de agilización y liberación de los despachos, de reducción de tiempos y darle transparencia y previsibilidad a la actuación de la aduana y sus controles.

Comentó los avances de la Aduana en facilitación de procesos como el sistema LUCIA, el pago electrónico, el único canal de pago que es el DUA, etc. Con respecto a la aplicación de gestión de riesgo, explicó que se tienen mecanismos y definiciones tanto a través de la división de análisis de riesgo como del sistema integrado de inteligencia aduanera o del sistema MANTIS que se aplica en fiscalizaciones. Recalcó que es importante que para tener una adecuada gestión de riesgo, la Aduana debe contar con información digital que permita anticipar y planificar la decisión de un control. Esto quiere decir que este equilibrio entre facilitación y control implica la colaboración entre el sector privado y el público.

Por último, el Dr. Daniel Olaizola enfatizó en que la facilitación no significa el no control. Por el contrario, para mayor control se necesita la información adecuada (clasificación, valor, origen). El insumo que recibe la Aduana es fundamental para que la facilitación sea realmente eficiente y no vacía. Para ello existe la Declaración Aduanera de Mercaderías, que permite la clasificación de esta por un sistema informático. Esto dispara la tributación, los trámites previos/licencias, las prohibiciones y la sujeción de responsabilidad.

En conclusión, expresó que la implementación de medidas de facilitación de comercio hace necesaria la profesionalización permanente de los operadores del comercio exterior, ya que la automatización de controles va de la mano de un aumento correlativo en la importancia de las declaraciones aduaneras y las sanciones asociadas a los posibles errores padecidos en ellas.

Conferencia online – “La Logística del Cannabis, los retos y desafíos del Uruguay”



El día 29 de octubre, CALOG llevó a cabo una nueva conferencia online, en este caso sobre “La Logística del Cannabis, los retos y desafíos del Uruguay”. Expusieron en la misma la Dra. Agustina Loinaz, Directora de Khiron Life Sciences Corp., el Dr. Federico Piano, Socio del Estudio Guyer y Regules y el Ing. Martín Rapetti, Gerente de Operaciones Fotmer Corporation S.A.

Comenzó con su exposición la Dra. Agustina Loinaz, quien primeramente pronosticó cuál será el impacto económico que tendrá el mercado de cannabis a nivel global. En una proyección de Uruguay XXI para el 2025 marca que será de USD 200.000 millones (75% cannabis medicinal). Prosiguió comentando qué significará para el comercio a nivel internacional, con una proyección también a 2025 de USD 40.000 millones (similar a lo que es el mercado global de carne vacuna). En el mapa actual de comercio exterior de cannabis medicinal, cada país está tratando de manera diferente las normativas legales al respecto. EEUU, por su parte, está teniendo una demanda mayor a la producción local por lo que necesita de la importación, que hoy en día es mayoritariamente canadiense. La Dra. Loinaz consideró que Uruguay tiene una gran oportunidad en ese sentido y que es competitivo en costos frente a Canadá, por lo que insistió en que hay que trabajar en una ruta logística y en todo lo que es la importación con EEUU, ya que Uruguay tienen costos de producción menores. Consideró que el costo diferencial, será el costo de logística y de importación. Adicionalmente, destacó que Brasil tiene ya un mercado de cannabis medicinal funcionando a nivel industrial, pero no se permite la plantación. Por lo que necesariamente deben importar producto semielaborado o terminado, y Uruguay aparece nuevamente como un jugador clave para el ingreso de producto a Brasil.

Por su parte, el Dr. Federico Piano comenzó comentando sobre el marco jurídico internacional del comercio exterior de cannabis, Uruguay es parte de un tratado internacional que es de la Convención Única sobre Estupefacientes de 1961, que es una convención que regula y controla a los países parte sobre la responsabilidad con respecto a los estupefacientes. A nivel local, expresó la importancia de un nuevo decreto (282/2020) que permite la importación de productos de cannabis a almacenes de aduana como productos de tránsito, sin tener que pasar por controles como si fueran para el mercado local, lo cual agiliza la operación. Adicionalmente comentó que los depósitos aduaneros deben cumplir con dos licencias, la que controla el MSP y la que controla el IRCA. Dicho decreto reúne todos los requisitos y procedimientos de exportación e importación de cannabis medicinal, por lo que le da más agilidad y es un gran recurso para los que quieran empezar a operar cuanto antes. Esta norma tiene una filosofía de simplificación, incluso se autoimpone plazos para que sea lo más dinámico posible.

Finalmente, quien expuso es el Ing. Martín Rapetti, representante de la parte operativa de la logística del cannabis medicinal. Explicó que Fotmer nace en 2017, fue la primera compañía en lograr la licencia por parte del IRCA para producir y exportar cannabis con alto contenido de THC con fines medicinales en Uruguay. Comentó que se encuentran instalados en dos ZZFF, Parque de las Ciencias y Zona Franca Colonia Suiza. Han tenido dos cosechas, en las próximas semanas comenzarán con la tercera. Explicó que dentro de Uruguay, no hay muchas empresas que hayan logrado esto con tan poco tiempo de vida. Además de que han sido reconocidos por la calidad de los productos. Con respecto a la logística específicamente, cuentan con una sola compañía aérea que lleva su carga a Europa de una forma casi directa. Están trabajando en ampliar este aspecto ya que agilizaría y desarrollaría más la exportación. Indicó que los destinos alcanzados hasta ahora han sido Israel, Portugal, Alemania, EEUU y Australia. Son la primera empresa en Latinoamérica que pudo exportar cannabis con alto contenido de THC a EEUU, en este caso con fines de investigación. Comentó además que Uruguay, es el tercer país exportador de este producto y Fotmer como empresa, es la segunda empresa exportadora a nivel mundial.

Por último, detalló que están trabajando en conjunto con el MSP, el IRCA y otros entes gubernamentales, en agilizar las demoras de los procedimientos ya que al ser una industria incipiente, aún hay algunas demoras a nivel burocrático.