

Uruguay Hub Logístico

Estado del Arte

Lic. Martín Costa Bacigalupe¹.

Lic. Jerónimo Reyes Hansz².

Mag. Lic. RR.II. Mauricio Gonzalez Scaltritti³.

Setiembre de 2022

Facultad de Derecho, Universidad de la República (UdelaR)

¹ Martín Costa Bacigalupe es Licenciado en Relaciones Internacionales de la Universidad de la República, diplomado en Historia Económica por la Facultad de Ciencias Sociales y docente universitario en la UdelaR. Es profesor adjunto de las siguientes unidades académicas en Facultad de Derecho: Organización Internacional del Comercio, Economía del Trabajo, Globalización y Relaciones Laborales, y Logística y Transporte internacional. A nivel privado ha trabajado como profesional en el sector del transporte y la logística internacional.

² Jerónimo Reyes Hansz, es Licenciado en Relaciones Internacionales de la Universidad de la República. Es profesor ayudante de Logística y Transporte internacional en la Licenciatura en Relaciones Internacionales de la Facultad de Derecho, UdelaR. En el sector privado es docente de Transporte Internacional y Distribución Física Internacional en la Escuela Francesa de Negocios y cuenta con 16 años de experiencia como profesional en el sector del transporte y logística internacional.

³ Mauricio Gonzalez Scaltritti es Magister en Logística y Supply Chain Management por la Universitat de Barcelona, Licenciado en Relaciones Internacionales de la Facultad de Derecho, UdelaR, Analista Senior de Logística y Supply Chain Management con 15 años de experiencia como profesional en el sector del transporte y logística internacional.

Índice

1. Introducción.....	3
Antecedentes	3
2. ¿Por qué un Estado del Arte?.....	3
3. Metodología	4
Enfoque metodológico.....	5
Delimitación del objeto del estado del arte.....	5
Diseño de la investigación.....	6
Productos elaborados que configuran el estado del arte.....	6
4. Relevamiento de información.....	6
Asesoramiento previo.....	6
Criterios de búsqueda	7
5. Acercamiento conceptual al tema de estudio	9
La logística y el desempeño económico.....	9
La logística internacional y el comercio exterior.....	9
Uruguay Hub Logístico como política pública	10
Uruguay Hub logístico, el Puerto de Montevideo y la carga regional.....	11
El Uruguay y su Hinterland.....	13
Proyecto de investigación: objeto de estudio.....	14
Pertinencia del tema	15
6. Análisis cuantitativo y cualitativo.....	16
Informe cuantitativo	16
Informe cualitativo	18
7. Bibliografía comentada.....	23
Documentos que analizan el Uruguay Logístico	23
Otros documentos relacionados al estudio del Uruguay Logístico.....	32
8. Bibliografía	42

1. Introducción.

El presente documento es parte del proyecto de investigación titulado: “*¿Qué elementos aporta el Mercosur para el desarrollo del proyecto Uruguay Hub Logístico?*” presentado por el grupo docente del curso Logística y Transporte Internacional al llamado Proyectos de Investigación 2021 de Facultad de Derecho de la Universidad de la República. El mismo fue aprobado por el Consejo de Facultad el 24 de noviembre de 2021 según expediente N° 050013-500683-21. Dicho proyecto plantea realizar una investigación con los siguientes objetivos: investigar los vínculos jurídicos, físicos y económicos entre el proyecto de Uruguay Hub⁴ Logístico y el Mercosur; describir y caracterizar el sector logístico uruguayo.

El llamado al cual fue presentado el proyecto tuvo una reducción de su presupuesto inicial, por este motivo y en acuerdo con el Coordinador del Centro de Investigaciones Dr. Alejandro Castello, hemos definido abordar la realización del Estado del Arte del problema de estudio planteado como paso fundamental en la estrategia y metodología de investigación.

Antecedentes

Este trabajo se enmarca en el esfuerzo académico que ha iniciado la Facultad de Derecho de la Universidad de la República con la incorporación de la unidad curricular Logística y Transporte Internacional en la formación de grado de la Licenciatura en Relaciones Internacionales en el año 2020.

La logística y el transporte internacional como área de estudio han tenido escaso desarrollo en la Universidad de la República. La incorporación de la unidad curricular y el proyecto de investigación forman parte de los esfuerzos que el grupo docente está realizando para responder a una demanda real de generación de masa crítica en ésta área de conocimiento.

En este mismo sentido, en el marco de la actividad de extensión aprobada por la Unidad Coordinadora de Extensión y Actividades en el Medio de Facultad de Derecho, titulada “Seminario-Taller: Acuerdo Katoen Natie -Gobierno uruguayo” realizada en noviembre del 2021, se han relevado un conjunto de preocupaciones, necesidades y demanda de los principales actores del sector logístico, las cuales se incorporaron a la agenda de investigación de la unidad curricular, de la cual el proyecto de investigación es parte.

2. ¿Por qué un Estado del Arte?

En cualquier proceso de investigación es deseable recorrer un conjunto de etapas para abordar el problema de estudio, uno de esos pasos necesarios es el estado del arte. La realización del estado del arte tiene el objetivo de conocer el estado del conocimiento sobre un tema en particular. Es un tipo de investigación documental que se dedica al estudio de los textos producidos sobre el tema

⁴ Es un punto central para la recolección, clasificación, transbordo y distribución de productos para un área en particular. Este concepto proviene de un término utilizado en el transporte aéreo de pasajeros, así como en el de cargas y describe la recolección y distribución a través de un solo punto, como el concepto de "centro-y-radio"**Fuente especificada no válida..**

objeto de estudio, permite conocer los distintos autores que han abordado la temática, cuál han sido sus líneas de investigación y sus productos.

Comenzar una investigación exige un acercamiento exhaustivo a los avances acumulados sobre la temática y la realización de un estado del arte constituye un primer paso. (Jiménez Becerra, 2004). Permite determinar la forma en cómo ha sido tratado el tema, cómo se encuentra el avance de su conocimiento en el momento de realizar una investigación y cuáles son las tendencias existentes, de modo de abordar el problema de estudio con conocimiento previo (Gómez Vargas, Galeano Higueta, & Jaramillo Muñoz, 2015).

Como resultado, un estado del arte, resume, organiza y analiza el conocimiento producido sobre un tema específico, aportando así a la comprensión de ese campo de conocimiento (Lodoño Palacio, Maldonado Granados, & Calderón Villafañez, 2016).

Este proceso configura un estudio que permite al grupo investigador la apropiación de conocimientos previos que conformarán el punto de partida desde el cual establecer nuevos recorridos (Jiménez Becerra, 2004).

Cumple así varios propósitos: revisar y delimitar el objeto de estudio y las relaciones con otros objetos de estudio; identificar actores y una red social de referencia, los mecanismos de comunicación vitales para la actualización del conocimiento, usuarios y productores de conocimiento, los parámetros espaciales y temporales, dimensiones históricas de un dominio de conocimiento, producciones tecnológicas y documentales; y comparar métodos de producción, acceso, aplicación y valoración específicos (Gómez Vargas, Galeano Higueta, & Jaramillo Muñoz, 2015).

3. Metodología

En términos generales se entiende que el estado del arte es una *investigación sobre lo investigado*, un estudio de lo existente, de lo producido respecto a un tema u objeto de estudio en particular. En este sentido no está destinado a profundizar en la realidad del fenómeno estudiado, sino a estudiar la documentación existente que ha abordado esa realidad.

No existe una delimitación única sobre los alcances que debe tener un estado del arte, se han identificado tres grande grupos o tendencias agrupadas en: recuperar para describir, comprender, recuperar para trascender (Gómez Vargas, Galeano Higueta, & Jaramillo Muñoz, 2015).

Ragnhild Patiño Guerra las clasifica en:

- i. Investigación documental como construcción y apropiación de conocimiento.
- ii. Revisión de propuestas de investigación, sus productos y el desarrollo teórico.
- iii. Investigación documental que tiene un desarrollo propio, cuya finalidad es dar cuenta de construcciones de sentido sobre la base de datos. (Guevara Patiño, 2016)

Las posturas epistemológicas⁵ desde la cuales se realizan las investigaciones determinan los límites de los procesos de investigación y las consecuentes operaciones metodológicas a aplicar. Se identifican tres posturas epistemológicas; positiva, constructiva y crítica (George Reyes, 2019).

- La postura positiva, que se enfoca en datos observables y medibles basados en la cuantificación de lo existente y su clasificación, toma los documentos como unidades de medida; los cuantifica, clasifica, describe y detalla su ubicación y forma de acceso.
- La postura constructiva, implica un ejercicio hermenéutico destinado al estudio de los textos como expresión de los autores y los contextos investigados. Pretende recuperar reflexivamente las distintas lecturas que se han producido sobre determinado fenómeno. Según este análisis los documentos son resultado de una producción cultural y dan cuenta de un contexto, tanto desde la práctica como de la teoría. El punto de vista es interpretativo, descriptivo.
- La postura crítica, parte de considerar la relación objeto-sujeto de las ciencias sociales considerando que la producción científica surge a partir del contexto histórico-cultural y por lo tanto sus representaciones. Articula lo explicativo y lo comprensivo con el objetivo de develar las contradicciones ideológicas expresadas en la construcción de la realidad social (George Reyes, 2019).

Respecto al enfoque crítico, se parte de la idea que el conocimiento no es una simple reproducción conceptual de datos objetivos de la realidad, sino también una auténtica formación y constitución ideológica (Guevara Patiño, 2016) .

Enfoque metodológico

No existe un único método para la realización de los estados del arte, primero porque depende del enfoque epistemológico y de la delimitación que deriva de este, y en segundo lugar porque su reciente⁶ surgimiento dentro del campo de la investigación no ha permitido conformarlo.

Esta investigación tiene un enfoque epistemológico positivo, es decir se realizó a través de un diseño cuantitativo y descriptivo. Nos centramos en la búsqueda e identificación de los documentos existentes relativos al objeto de estudio, su lectura, clasificación, descripción y forma de acceso.

Delimitación del objeto del estado del arte

La búsqueda y selección de los textos se enmarca en la definición del objeto de estudio del proyecto de investigación, pero lo supera en relación a su especificidad. Es decir, el objeto de estudio presentado en el proyecto de investigación se propone estudiar los “elementos que aporta el

⁵ Se entiende por postura epistemológica o paradigma el conjunto de suposiciones de carácter filosófico de las que nos valemos para aproximarnos a la búsqueda del conocimiento, la noción que compartimos de realidad y de la verdad, y el papel que cumple el investigador en esta búsqueda de conocimiento, al igual que la manera como asumimos al sujeto estudiado (Páramo, 2006).

⁶El término estado del arte tiene su origen en Estados Unidos a finales del siglo XIX, cuando se empleó con la condición actual o el nivel alcanzado por un arte específico. Inicialmente se le dio el nombre de Status of the Art (estatus del arte); sin embargo, ya a comienzos del siglo XX el término se había cambiado por su forma moderna State-of-the-art (estado del arte), conservando el mismo sentido de estadio actual del desarrollo de un tópico (asunto, materia, temática) práctico o tecnológico. Esta modalidad de estudio llegó a América Latina a finales de la década de los setenta o comienzos de la década de los ochenta del siglo XX (Guevara Patiño, 2016).

Mercosur para el desarrollo del proyecto Uruguay Hub Logístico”; en éste estado del arte, si bien buscamos documentos que aborden esa relación específica, ampliamos el horizonte de indagación recabando todos aquellos documentos que abordan la temática de Uruguay Hub Logístico.

Definiciones.

- a. Es pertinente precisar que el enfoque del trabajo recae sobre el comercio de bienes, por lo cual el abordaje sobre la logística se limita a dichas transacciones, reconociendo que existe un comercio de servicios que también requiere una logística e infraestructura, pero diferenciada a la requerida para el intercambio de bienes.
- b. Período de análisis: 1991-2021.
- c. Partimos de la definición de Uruguay Hub Logístico como, la política aplicada desde el Estado para convertir a Uruguay en un Hub Logístico regional.
- d. Entendemos el concepto región en términos de los países integrantes del cono sur sudamericano (Uruguay, Argentina, Brasil, Paraguay, Chile, Bolivia).

Diseño de la investigación.

Etapas					
1	2	3	3	4	5
Enfoque metodológico	Definiciones operativas	Relevamiento de información	Lectura. Clasificación, descripción y detección de variables	Resumen de variables	Informe final. Cuantitativo, cualitativo y bibliografía comentada

Productos elaborados que configuran el estado del arte.

El estado del arte realizado nos ha permitido conformar 3 productos que cierran este documento y son resultado del análisis hecho en base al marco teórico planteado.

- 1. Análisis cuantitativo
- 2. Análisis cualitativo
- 3. Bibliografía comentada

4. Relevamiento de información

Asesoramiento previo.

Para la realización de éste estado del arte recurrimos al asesoramiento previo de la Licenciada en Bibliotecología y Ciencias Afines Liliana Chávez⁷ en abril de 2022, la cual nos hizo un conjunto de

⁷ La Licenciada Liliana Chávez es integrante del Equipo de Formación de la Sección Referencia e información Bibliográfica del Departamento de Documentación y Biblioteca de la Biblioteca de Facultad de Derecho de la UdelaR. Es también Licenciada en Sociología por la Facultad de Ciencias Sociales de la UdelaR.

recomendaciones referidas a aspectos formales y metodológicos relacionados con el relevamiento bibliográfico a realizar. En este sentido nos introdujo en el conocimiento de Zotero, un software libre para la administración de referencias bibliográficas y nos asesoró sobre un conjunto de repositorios a los cuales consultar.

Criterios de búsqueda

La búsqueda se realizó en base a los siguientes criterios:

- **Período: marzo – setiembre de 2022**
- **Herramienta utilizada para la administración de referencias bibliográficas: Zotero**
- **Repositorios consultados:**

Organismos internacionales

Institución	Descripción	URL
CEPAL Comisión Económica para América Latina	Repositorio de la CEPAL	https://repositorio.cepal.org/
BID Banco Interamericano para el desarrollo	Publicaciones del BID	https://www.iadb.org/es/investigacion-y-datos/publicaciones
SELA Sistema Económico Latinoamericano y del Caribe	Publicaciones del SELA	https://www.sela.org/es/publicaciones/listado-publicaciones/
FONPLATA Fondo Financiero para el Desarrollo de los Países de la Cuenca del Plata	Web de FONPLATA	https://fonplata.org/
IIRSA - COSMIPLAN Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento	Web de IIRSA	https://www.iirsa.org/
CAF Corporación Andina de Fomento	Socioteca de la CAF	https://socioteca.caf.com/
MERCOSUR Mercado Común del Sur	Publicaciones del Mercosur	https://www.mercosur.int/media/publicaciones/
ALADI Asociación Latinoamericana de Integración	Biblioteca de la ALADI	https://biblio.aladi.org/

Organismos nacionales

Institución	Descripción	URL
INALOG Instituto Nacional de Logística	Publicaciones de INALOG	http://www.inalog.org.uy/es/publicaciones/
URUGUAY XXI	Centro de Información	https://www.uruguayxxi.gub.uy/es/centro-informacion/
MTOP Ministerio de Transporte y Obras Públicas	Observatorio Nacional de Infraestructura, Transporte y Logística del Uruguay	https://observatorio.mtop.gub.uy/

Universidades

Institución	Descripción	URL
UdelaR Universidad de la República	Colibri, repositorio documentos, tesis de grado y postgrado, institucional de la Universidad de la República.	https://www.colibri.udelar.edu.uy/
UTEC Universidad Tecnológica del Uruguay		https://utec.edu.uy/
UCU Universidad Católica del Uruguay	Centro Ágora, reúne los servicios de información: bibliotecas, archivo, testoteca, escritura y publicación de la Universidad Católica del Uruguay.	https://ucu.edu.uy/es/centro-agora
ORT Universidad ORT	Sistemas de Bibliotecas de la ORT	https://bibliotecas.ort.edu.uy/
UM Universidad de Montevideo	Biblioteca de la UM, catálogo en línea	https://opac.um.edu.uy/
Universidades Españolas	TESEO bases de datos de Tesis Doctorales de las Universidades Españolas	https://www.educacion.gob.es/teseo/irGestionarConsulta.do
UR Universidad de La Rioja (España)	Dialnet, es uno de los portales bibliográficos más grandes sobre literatura científica hispana	https://dialnet.unirioja.es/
UNAM Universidad Autónoma del Estado de México	Redalyc es la Red de Revistas Científicas de América Latina y el Caribe, España y Portugal.	https://www.redalyc.org/

-Palabras claves usadas en las búsquedas:

- Uruguay
- Mercosur
- Logística
- Puerto de Montevideo
- Hub
- Hinterland
- Centro de Distribución Regional

Documentos objeto del estado del arte

Los trabajos incorporados en estas búsquedas incluyen: libros, tesis de grado, artículos de revistas y revistas académicas y otros documentos elaborados en el marco de las instituciones detalladas y el objeto de estudio planteado para éste estado del arte. Estas categorías fueron diseñadas en base a las pre-establecidas por el software de administración de bibliografía Zotero. Particularmente bajo la denominación documento se incluyen textos de variada naturaleza, como por ejemplo: documentos de trabajo y artículos individuales.

5. Acercamiento conceptual al tema de estudio

La logística y el desempeño económico

La eficiencia del sector logístico es fundamental para el desarrollo de los demás sectores de la economía nacional. En particular la logística internacional de cargas es determinante para el sector exportador y el comercio exterior en general (Porter, 2009).

La logística corta transversalmente toda la actividad económica de cualquier país y región, es uno de los procesos claves para el funcionamiento de las cadenas de suministro de todos los agentes que integran una economía. No es posible concebir el comercio de mercaderías sin transporte, almacenamiento y gestión de inventarios. Éste es un sector que viabiliza el desarrollo de los demás sectores de la economía, es decir, existe por y para facilitar los procesos económicos de todos los otros sectores que integran la economía nacional. La literatura económica disponible a nivel internacional evidencia el impacto positivo que el buen desempeño logístico puede tener sobre las variables de desarrollo de un país (Calatayud & Montes, 2021).

Se puede afirmar que la logística de cargas a nivel nacional abarca al transporte, almacenamiento y gestión de inventarios vinculados a flujos de comercio nacionales, es decir al interior de la economía. La logística de cargas internacional es la actividad vinculada a flujos internacionales de comercio y la venta de servicios logísticos al exterior. Ciertamente éste corte analítico es artificial, pues ambos flujos logísticos se complementan y solapan, usan muchas veces la misma infraestructura, y las capacidades y escalas de un sector coadyuvan al otro.

La logística internacional y el comercio exterior

El sector logístico internacional debe asegurar la conectividad de la economía con el mercado mundial a costos competitivos. La eficiencia en términos de costos y tiempo del sector logístico, es

un dato significativo para el desarrollo del comercio exterior nacional, incide sobre el nivel de competitividad del comercio exterior siendo un componente de los costos de los bienes que se comercializan y consumen. En muchos casos los costos logísticos viabilizan u obstaculizan la venta de la producción al exterior. Costos logísticos elevados pueden determinar que una producción no sea exportable y por lo tanto que no se produzca. De la misma manera la existencia de una logística adecuada permite y viabiliza la exportación y por lo tanto la producción de bienes destinados al comercio exterior.

Pensar en el desarrollo de los servicios logísticos nacionales implica incorporarse a la región en una lógica de Hub-Hinterland (Opertti, 2015). Es decir, para que el sector logístico exista en condiciones competitivas (Porter, 2009) y se desarrolle, debemos incorporar los tráficos de carga regional: captar tránsitos y trasbordos, promover el establecimiento de Centros de Distribución Regional (Opertti, 2015), favorecer la construcción de Ejes o Corredores Logísticos que incorporen servicios de transporte, almacenaje, distribución y comercialización (Montanez, Granada, Rodriguez, & Veverka, 2015).

El desarrollo de éste sector, en un país con las dimensiones económicas del Uruguay, necesita incorporar la demanda regional de servicios logísticos (Vaillant, Marcel, 2008) y generar las condiciones para convertir al Uruguay en un Centro Logístico Regional (Hodara & Opertti, 2008).

Uruguay Hub Logístico como política pública

Analizando las políticas públicas⁸ de promoción del sector logístico, se puede constatar una serie de hitos que han sido acumulativos y que han transcurrido en los diversos gobiernos desde la recuperación democrática a la fecha⁹ (INALOG, 2014).

Con la creación del Instituto Nacional de Logística (INALOG) en el año 2010, y la marca país “Uruguay Logístico” se han articulado y enfocado las políticas públicas en promoción, profesionalización, innovación y capacitación, para convertir a Uruguay en un Hub Logístico (URUGUAY XXI, s.f.). En particular el concepto de “Uruguay Hub Logístico” se ha constituido en un objetivo de las políticas aplicadas desde el Estado para el desarrollo del sector. La Ley de creación de INALOG en su artículo 3 detalla los cometidos de la institución indicando que debe promover acciones para posicionar al

⁸ Entendidas como el conjunto de las acciones y omisiones que deciden los actores públicos para dar respuesta a un problema definido como público o a transformar algún aspecto de la realidad social en función del interés público, y que constituyen un modo de respuesta consecuente y sostenida en el tiempo. Estas acciones se expresan mediante actos formales institucionales y constituyen la actuación responsable del actor jurídico Estado. Las políticas públicas son el resultado de procesos políticos en los que los diferentes actores institucionales y sociales, formales e informales, movilizan sus recursos de poder y negocian, para incidir en las decisiones en función de sus intereses o sus proyectos políticos, en el marco de las reglas de juego del Estado de derecho (Presidencia de la República, s.f.).

⁹ 1987 Ley de Zonas Francas, 1992 Ley de Puerto Libre, 1994 Reglamentación de la Ley de Puerto Libre, 2000 Inicio de PROLOG, 2001 Concesión de la Terminal Especializada de Contenedores, 2002 Extensión de régimen de Puerto Libre al Aeropuerto de Carrasco, 2006 Reglamentación de depósitos aduaneros, 2006 Inicio de Clúster Transporte y Logística, 2008 Extensión del régimen de Puerto Libre a Paysandú, Nueva Palmira, Fray Bentos y Colonia, 2008 Ley de Ordenamiento Territorial incorpora aspecto logísticos, 2009 Creación de CONALOG, 2010 Creación de INALOG y DINAPLO, 2011 Modernización aduanera, VUCE, precinto electrónico, 2012 Funciones de INALOG en pleno, 2013 INALOG: Plan Estratégico, Desde el punto de vista legislativo se han incorporado diversas normativas al respecto: Ley 16.246. La Ley de Puertos. Establece régimen de Puerto Libre, Ley 15.921. Ley de Zonas Francas, Ley 17.555. Ley de Reactivación Económica extiende el régimen de Puerto libre al Aeropuerto de Carrasco, Ley 17.243. Creación de la Terminal especializada de Contenedores, artículo 20, Ley 18.184. Ley de Admisión Temporal, Ley 19.276. Nuevo Código Aduanero.

país como prestador de servicios logísticos en la región, coadyuvando de esta manera a la radicación de la inversión extranjera. En ese marco se han desarrollado una serie de acciones en el exterior para difundir y promover la marca Uruguay Logístico, lo que en definitiva promueve al país como un hub regional (INALOG, 2016).

El proyecto “Uruguay Hub Logístico” tiene como objetivo aprovechar las ventajas que ofrece nuestro país para consolidar al Uruguay como Plataforma Logística Regional operando como punto de tránsito del comercio internacional de la región (INALOG, 2016).

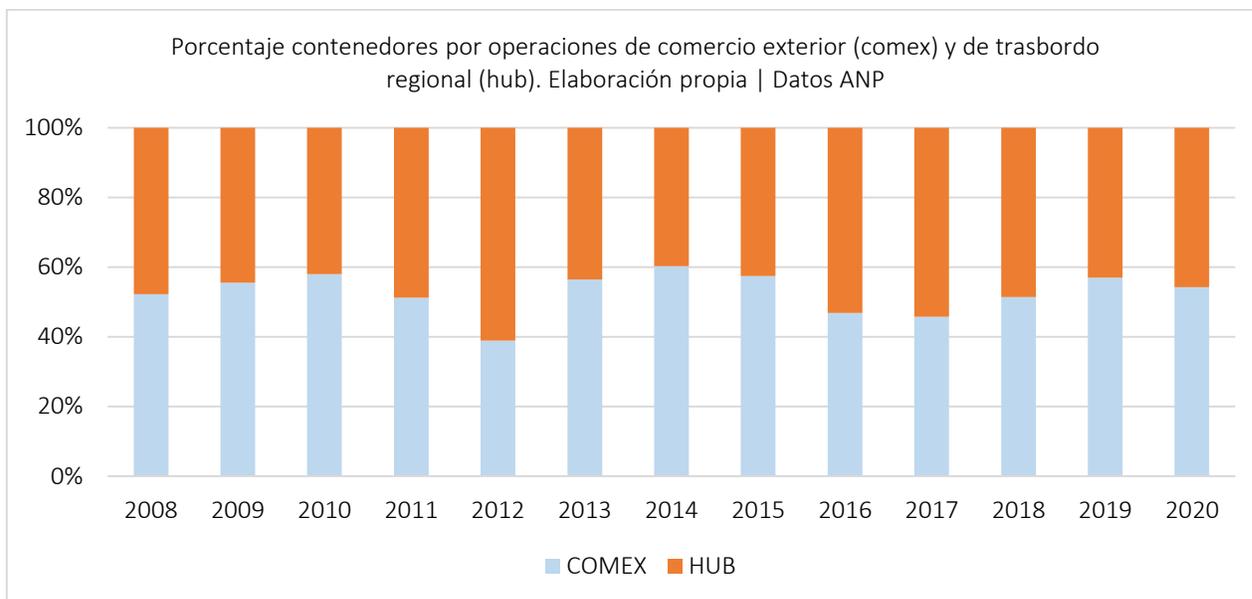
Uruguay Hub logístico, el Puerto de Montevideo y la carga regional

En la actividad logística internacional de nuestro país, el puerto de Montevideo tiene un rol central. Es la principal entrada y salida de mercaderías del Uruguay. Respecto a la carga en contenedores, explica más del 99% de los contenedores operados en los puertos nacionales (ANP, 2021).

Si nos detenemos a analizar el tráfico de contenedores, vemos que, del total de contenedores movilizados en el 2020¹⁰, el 46% de los movimientos corresponden a carga de trasbordo, esto es, contenedores que no tienen como destino el Puerto de Montevideo sino la región. Llegan al Puerto de Montevideo para luego ser reembarcados hacia principalmente Paraguay, en menor medida Argentina y ocasionalmente Brasil, Bolivia o Chile (ANP, 2021). El siguiente cuadro muestra la cantidad de contenedores movilizados en el Puerto de Montevideo agrupando actividades de: importación y exportación nacional (Comex) y trasbordo con destino a la región (Hub). Para el período 2008-2020, el pico máximo de movimientos hub en términos porcentuales fue el año 2012 que llegó a ser un 61% del total de contenedores movilizados y el pico mínimo fue el año 2014 llegando a ser un 40%.

El promedio de movimientos hub para el período es 47% sobre el total de movimientos de contenedores del Puerto de Montevideo. Estos números muestran la relevancia que tiene el movimiento de cargas regionales para nuestra principal terminal portuaria y para nuestro país. No sólo en términos del valor que ingresa a nuestra economía, sino por la generación de escala.

¹⁰ Si bien el año 2020 transcurrió en el desarrollo de la emergencia sanitaria nacional y los impactos de la pandemia global, el desempeño del puerto estuvo próximo al promedio de movimientos de cargas de la última década.



Los efectos de economías de escala hacen referencia al fenómeno de reducción del costo medio o costo unitario a medida que se incrementa el volumen de producción. Es decir, cuantas más operaciones de tránsito y trasbordo aloje el Puerto de Montevideo más operaciones acumula, por lo tanto, los costos fijos se distribuyen entre más unidades de manera tal que el puerto se vuelve más competitivo (Capurro, Oddone, & Tizón, 2021).

El análisis de las escalas, los volúmenes de carga en contenedores captados y la incidencia de las cargas hub, tienen connotaciones desde la lógica del funcionamiento del transporte marítimo internacional.

La tendencia de los últimos 30 años en el transporte marítimo por contenedores evidencia un proceso de concentración de empresas y un crecimiento en el tamaño de los buques (UNCTAD, 2019). Se ha construido un esquema de negocios en los cuales grandes operadores globales definen sus tráficos marítimos troncales donde llevan sus Buques Madre. Estos buques, de gran tamaño, operan (cargan y descargan) en puertos hub, desde donde se trasborda la carga a puertos secundarios. Estos puertos principales se constituyen, de esa manera, en los pivotes donde se realizan las transferencias. La escala que logran y el tipo de buques que operan les permite mejorar sensiblemente la conectividad marítima. Los países procuran que sus puertos sean hub regionales, ya que eso favorece la competitividad de su propio comercio (Barbero, 2010).

El volumen total de contenedores que mueve el Puerto de Montevideo es un dato importante para las navieras que han desarrollado sus negocios en procura de aumentar las economías de escala. Según el Informe Marítimo Internacional 2020 de la UNCTAD, los puertos de más escala, registran mejores indicadores de rendimiento y conectividad (UNCTAD, 2020).

El vínculo entre conectividad, competitividad, escala, cargas de trasbordo y tránsito, cobra relevancia no sólo para el desarrollo del sector logístico, sino para la economía nacional en su conjunto. La pregunta sería: ¿Cómo generar escala en una economía pequeña como la de Uruguay? La respuesta inmediata parece ser: la región.

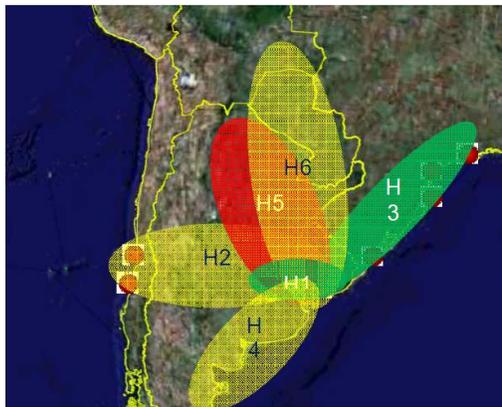
Visualizar y problematizar esta relación es uno de los puntos de partida del proyecto original que dio nacimiento a este estado del arte. Construimos así un supuesto de fuerte base empírica que da sustento a nuestro problema de estudio: competitividad, conectividad, así como el desarrollo del sector logístico dependen de la escala, y esa escala la permite la región. Es decir, la relación Hub-Hinterland no sería sólo una premisa teórica, sino que es un requisito sustantivo para promover la conectividad, la competitividad y el desarrollo del sector logístico del Uruguay.

En esta relación Hub-Hinterland, proyectando al Uruguay Hub Logístico, queda delimitar el extremo complementario, el Hinterland.

El Uruguay y su Hinterland

El Uruguay Logístico desde el cual se brindan servicios logísticos, tanto operativos como administrativos, va más allá del mercado uruguayo, siendo la región, el espacio de alcance del hinterland, que se presenta a través de los 6 polos de influencia (Hodara & Operti, 2008):

1. Argentina (Provincia de Buenos Aires).
2. Corredor Bi-Oceánico (Montevideo – Santiago de Chile – San Antonio – Valparaíso).
3. Brasil (Porto Alegre – San Pablo – Rio de Janeiro).
4. Argentina (Sur de Argentina).
5. Argentina (Mesopotamia Argentina).
6. Paraguay (Corredor Hidrovía Montevideo – Asunción).



Fuente (Operti, 2015)



Fuente INALOG.

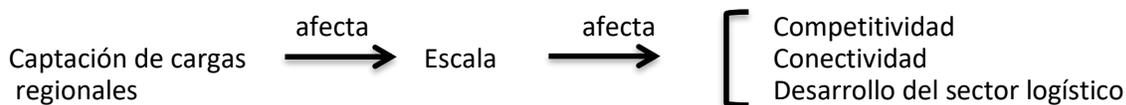
Si observamos la posibilidad de conectar desde Uruguay con mercados de la región y realizar operaciones de distribución y abastecimiento en función del tiempo de tránsito aéreo y terrestre, se observa que potencialmente en 48 a 96 horas por tierra o 2:40 horas por aire, se puede acceder a un mercado de 300 millones de personas, que acumula el 78% del PIB per cápita de América del Sur.

La delimitación de nuestro Hinterland abarca territorios de Argentina, Brasil, Paraguay, Bolivia y Chile. Si lo pensamos en términos de región y de procesos de integración hay un claro solapamiento con los territorios que integran el Mercosur ampliado. Es en esta lógica que pensamos la pregunta que enfoca nuestro tema de estudio: ¿Qué vínculos existen, qué elementos aporta el Mercosur para el desarrollo del proyecto Uruguay Hub Logístico?

Proyecto de investigación: objeto de estudio

El sector logístico uruguayo debe pensarse para su desarrollo en términos regionales. Desde el Estado, los especialistas y los actores privados, existe la visión que vincula la viabilidad del sector, a la captación de cargas regionales.¹¹ Por otro lado, la dinámica misma del transporte internacional impone la necesidad de alcanzar mayor escala para poder lograr niveles de competitividad y formar parte de los flujos de los movimientos de carga regional e internacional.

En este sentido construimos un supuesto inicial de fuerte base empírica a partir del cual vamos a analizar nuestro problema de investigación:



Tomando este supuesto como válido y analizando los límites del hinterland¹² inmediato a nuestro país y el solapamiento con los límites territoriales del Mercosur inferimos esta relación entre variables:

- a. si el desarrollo del sector logístico, nuestra conectividad internacional y nuestra competitividad son afectados por la escala;
- b. si la escala depende de la región;
- c. si la región que analizamos para la captación de cargas es nuestro hinterland;
- d. si nuestro hinterland coincide territorialmente con el Mercosur;

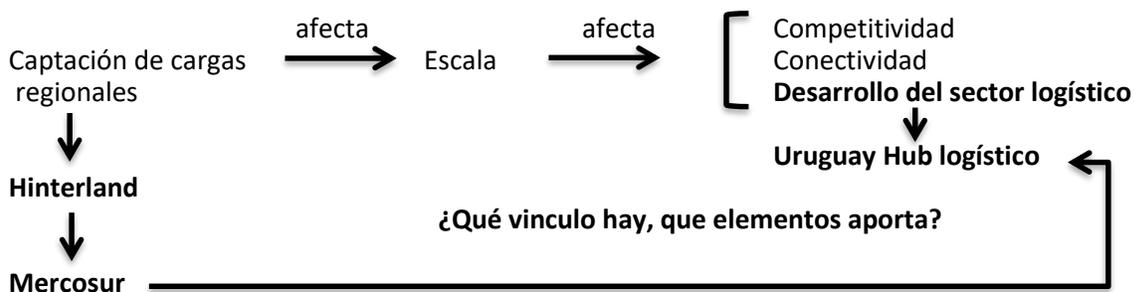
entonces, nos interesa estudiar:

¿Qué elementos aporta el Mercosur para el desarrollo del proyecto Uruguay Hub Logístico?

¹¹ En la Actividad de Extensión desarrollada los días 18 y 19 de noviembre del 2021, aprobada por la Unidad Coordinadora de Extensión y Actividades en el Medio de Facultad de Derecho, se constató esta idea fuerza que sostiene que, para el desarrollo del sector logístico de cargas internacionales del Uruguay es determinante la captación de cargas de la región: Este concepto fue manifestado por actores vinculados al sector, tales como: generadores de carga internacional; Cámara de Exportadores del Uruguay, Cámara de Comercio y Servicios, actores institucionales como el Instituto Nacional de Logística, Cámara Logística del Uruguay; los trabajadores organizados, Sindicato Único de Trabajadores de Carga y Ramas Afines, sector Político representado por Senadores de la República. En mayor o menor medida, todos coincidieron que, como se desarrollará más adelante, sin carga regional no es viable el desarrollo del Uruguay como Hub logístico.

¹² Es un territorio sobre el cual una terminal de transporte, como un puerto, vende sus servicios e interactúa con sus clientes. Cuenta con la parte del mercado regional que una terminal tiene relativa a un conjunto de otras terminales las cuales brindan sus servicios también en la región. Reagrupa a todos los clientes directamente ligada la terminal y los territorios terrestres desde los cuales ella toma y distribuye el tráfico. La terminal, dependiendo de su naturaleza, opera como lugar de convergencia para el tráfico llegando por rutas, trenes o por mar/feeder fluviales. Fuente especificada no válida..

Esquema de razonamiento, relación entre variables



Pertinencia del tema

Las definiciones de política exterior respecto a la inserción internacional del Uruguay son un tema de reflexión y debate público. En el actual período de gobierno, presidido por el Dr. Lacalle Pou, se han presentado una serie de temáticas que han intensificado el intercambio al respecto. Los compromisos tendientes a profundizar los vínculos comerciales entre Uruguay y la República Popular China por medio de un Tratado de Libre Comercio enmarcado en el artículo XXIV de la Organización Mundial del Comercio (OMC) y la propuesta del gobierno uruguayo presentada el 26/04/2021 ante el Consejo del Mercado Común del Mercosur sobre “Negociaciones externas del Mercosur/Arancel Externo Común”, al que se refiere como “flexibilización del Mercosur” han marcado la agenda de inserción internacional del Uruguay.

En el grupo de investigación hemos construido una hipótesis de trabajo enfocada en evaluar la relación entre el Mercosur y el sector logístico internacional de cargas.

Nos planteamos que, si el Mercosur es necesario para el desarrollo del proyecto Uruguay Hub Logístico, hay que pensar que las decisiones políticas que afecten la relación del Uruguay con el Mercosur pueden potencialmente afectar al sector de la logística internacional.

Nuestro análisis plantea el siguiente razonamiento: el desarrollo del sector logístico internacional de cargas del Uruguay precisa un cierto nivel de escala para desarrollarse, esa escala no se puede alcanzar con el volumen de cargas nacional, por lo tanto, la alternativa generalmente aceptada es que ese volumen de cargas necesario para conseguir la escala debe generarse con la incorporación de la carga regional. En resumen, el sector de la logística internacional de cargas del Uruguay precisa cierta escala para desarrollarse, y esa escala la ofrece la región. Si como se explicó, la región natural para la captación de cargas es el Mercosur, deberíamos preguntarnos ¿qué tan necesario es el marco del Mercosur para la incorporación de la carga regional?

En este sentido el tema planteado se aborda desde varias aristas, incluye un análisis del sector de la logística internacional de cargas del Uruguay, y lo vincula con la inserción internacional del Uruguay. Por este motivo consideramos que este tema tiene una relevancia social y una clara pertinencia académica en el marco de los fines que establece la Ley Orgánica de la Universidad de la República y que promueven las funciones universitarias de enseñanza, extensión e investigación.

6. Análisis cuantitativo y cualitativo

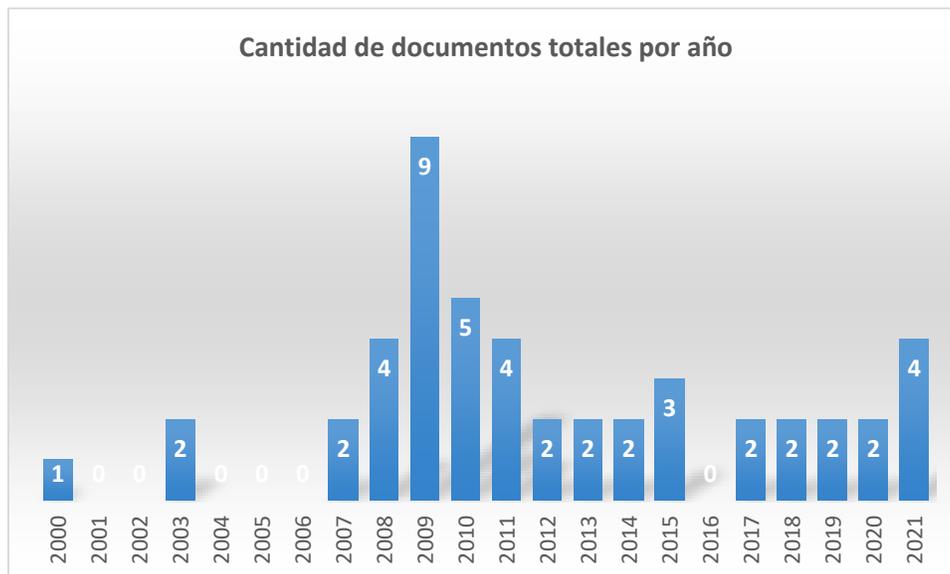
Informe cuantitativo

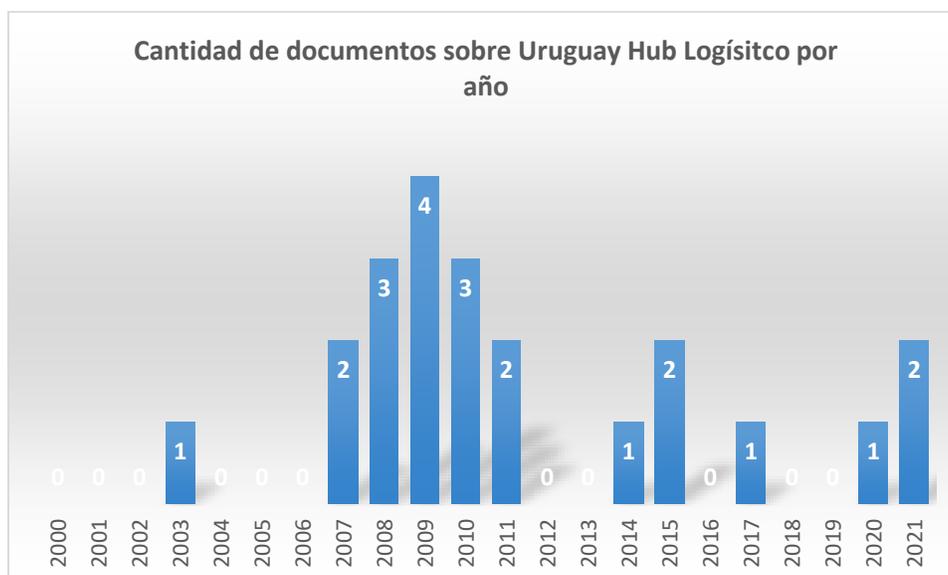
El total de elementos encontrados y analizados en base a los criterios y delimitaciones establecidas es de 48 documentos, de los cuales 22 estudian el Uruguay Logístico y en particular el proyecto Uruguay Hub Logístico, mientras los restantes 26, si bien están relacionados, no contienen un análisis específico del tema.

Totales		
Documentos analizados	Documentos que estudian el Uruguay Hub Logístico	Otros documentos relacionados
48	22	26

Desde el punto de vista cronológico existe una concentración en la producción de documentos elaborados entre el año 2008 y el año 2011, tanto de los que tratan directamente sobre el Uruguay Hub Logístico, como de los demás documentos relacionados a la temática.

El 45,8% de los documentos tiene fecha de elaboración en esos 4 años, luego se registra un volumen menor culminando con un incremento en el 2021.





Analizando el origen de los documentos desde el punto de vista institucional, detectamos 13 de instituciones internacionales y 36 de instituciones nacionales. De los que tienen origen internacional hallamos documentos de los siguientes organismos: Banco Interamericano de Desarrollo (BID), Corporación Andina de Fomento (CAF), Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) y Banco Mundial (BM).

Documentos de instituciones internacionales

Total	BID	CEPAL	CAF	BM	Otros
13	4	4	1	1	3

Del total de documentos elaborados en instituciones nacionales, dos tercios de los documentos son de origen universitario y el resto son de instituciones como el Instituto Nacional de Logística (INALOG), Uruguay XXI (UY XXI), Centro de Investigaciones Económicas (CINVE), el Consejo Uruguayo de Relaciones Internacionales (CURI) y la Revista Naval.

Documentos de instituciones nacionales no universitarias

Total	INALOG	UY XXI	CINVE	CURI	Revistas
11	5	2	1	1	2

Respecto a los documentos de fuente universitaria, el 46% son de la Universidad de la República (UdelaR), el 29% de la Universidad ORT (ORT), el 13% de la Universidad de Montevideo (UM), 8% de la Universidad Católica del Uruguay (UCU) y 4% de la Universidad Tecnológica del Uruguay (UTEC).

Documentos universitarios

Total	UdelaR	UTEC	ORT	UM	UCU
24	11	1	7	3	2

Analizando los documentos producidos en la Universidad de la República, encontramos documentos de la Facultad de Ciencias Económicas y de Administración (Fcea), la Facultad de Ingeniería (Fing), la Facultad de Ciencias Sociales (Fcs) y la Facultad de Derecho (Fder).

Documentos de la Universidad de la República

Total	Fcea	Fcs	Fing	Fder
11	7	2	1	1

Respecto a los autores, listamos 73, de los cuales podemos destacar un grupo que repiten su presencia en varios documentos.

Autor	Cantidad	Tipo de documentos
Eduardo Alvarez Mazza	3	Artículo de revista académica
Álvaro Lalánne	2	Informe, Documento
Juan Opertti	2	Documentos
Marcel Vaillant	2	Informe, Documento
Manuel Vega	2	Artículo de Revista académica

Informe cualitativo

El análisis cualitativo se realizó a partir de la lectura y examen de los 22 documentos que estudian el Uruguay Logístico. En éste análisis encontramos un conjunto de rasgos generales que refieren a:

- a. perspectivas teóricas y herramientas de análisis empleadas;
- b. ideas fuerzas y consensos conceptuales;
- c. falencias detectadas;
- d. análisis del vínculo Mercosur-Uruguay Logístico

• Perspectivas teóricas y herramientas de análisis

1. Ventaja de Competitividad Nacional de Michael Porter

Es posible afirmar que el marco teórico desde el cual parten los trabajos académicos, y los documentos analizados, es el de los servicios logísticos en términos de competitividad. Se reconoce al sector como un eslabón de la generación de valor y se cuantifica su incidencia para la existencia de otros sectores productivos. Es decir, el principal marco teórico para analizar el sector es la Ventaja de Competitividad Nacional de Porter.

2. Análisis FODA

El modelo FODA (Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas) se emplea de forma explícita e implícita para el análisis del sector.

• Ideas fuerzas y consensos conceptuales

Estos núcleos temáticos detectados en el análisis de los documentos agrupan un conjunto de elementos que conforman ideas fuerzas a partir de las cuales se basan los análisis del sector logístico

internacional de cargas y en particular el Uruguay Logístico. Conforman lo que podríamos llamar un “mínimo común conceptual” de los documentos analizados.

1. Uruguay Logístico, una construcción acumulativa

Encontramos una construcción acumulativa desde lo normativo-institucional. Es decir, el concepto Uruguay Hub Logístico ha sido construido, desde el derecho positivo y desde su institucionalidad, sin interrupciones. Cada paso hacia la construcción de lo que denominamos Uruguay Hub Logístico, se ha apoyado en la construcción anterior. Es decir, no se constatan interrupciones ni se desandan caminos recorridos. Esta afirmación es válida desde la recuperación democrática, 1985, hasta la fecha, año 2022.

2. Impacto de las Políticas Públicas del Uruguay en el desarrollo de los servicios logísticos

Tanto los textos académicos, como los documentos de instituciones especializadas, hacen hincapié en que la consolidación de normativa e institucionalidad del Uruguay, han promovido el desarrollo del sector logístico nacional e internacional, en una relación de causalidad.

3. Consensos en torno al proyecto Uruguay Hub Logístico

Desde la postura constructiva, es decir el análisis de los documentos teniendo en cuenta el contexto político, social y cultural de la construcción del proyecto Uruguay Hub Logístico, se puede afirmar que no constatamos la existencia de enfoques divergentes en el tema de estudio. Tanto los trabajos académicos como la documentación institucional, recogen los mismos puntos de partida para afirmar la dirección hacia donde debe dirigirse el proyecto Uruguay Hub Logístico.

4. El rol del Puerto de Montevideo en el sector logístico internacional

El Puerto de Montevideo tiene un rol gravitante en la explicación del fenómeno logístico en el Uruguay. Si bien hay menciones al Aeropuerto de Carrasco y los servicios asociados al transporte marítimo y terrestre, el Puerto de Montevideo aparece como el actor que “explica” el desarrollo del sector logístico internacional en el Uruguay. En términos de volumen físico y de valor monetario absoluto, el puerto genera gran parte de los movimientos de entrada, salida y tránsito de carga que registra el país.

Algunos documentos destacan también el Puerto de Nueva Palmira por su volumen de carga y por la especialización en servicios logísticos de carga a granel y fertilizantes líquidos.

5. Vínculos región – Uruguay Hub Logístico.

Existe consenso respecto a la importancia de la región para el desarrollo del sector logístico internacional de cargas. Tanto los análisis que destacan la ubicación estratégica del Uruguay, cómo los que plantean la necesidad de escala para el desarrollo logístico y portuario ponen énfasis en la región. Es decir, si analizamos al Uruguay como Hub Logístico, la instalación de Centros de Distribución Regional o el desarrollo del Puerto de Montevideo como puerto Hub, en todos los casos la región es mencionada como elemento imprescindible. En estos términos, el Uruguay Hub Logístico es posible sólo si es pensado hacia la región.

- **Falencias y debilidades detectadas**

- 1. Infraestructura del Uruguay como Hub Regional**

Encontramos diferencias en los documentos analizados, aquellos dirigidos a la promoción de los servicios logísticos del Uruguay resaltan, junto con la institucionalidad, normativa y ubicación geográfica, la disponibilidad de conectividad con el Mercosur. Por otro lado, documentos dirigidos al diagnóstico de la infraestructura, expresan ciertas debilidades, por ejemplo, referidas a la infraestructura carretera y la ausencia de conectividad ferroviaria con Argentina y Brasil.

- 2. Puerto de Montevideo falta de infraestructura para servicios Multimodales**

Se menciona que el Puerto de Montevideo tiene carencias de infraestructura para desarrollar su potencial en el transporte multimodal; una infraestructura carretera deficitaria en términos de transporte de carga e infraestructura ferroviaria casi inexistente. Estos aspectos atentan contra las posibilidades del Puerto de Montevideo como Hub Regional al perder acceso a parte de su Hinterland.

- 3. Diagnósticos institucionales y propuestas de cambio**

Varios documentos, principalmente las consultorías en la órbita del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y del Banco Mundial (BM) describen un conjunto de falencias, tanto de infraestructura como de organización y proponen algunas medidas concretas para su superación. Sin considerar las medidas de infraestructura, hay un conjunto de reformas legales y de organización que implicarían una fuerte reducción en los tiempos y costos logísticos.

- 4. Puerto de Aguas Profundas**

Desde el punto de vista de la infraestructura necesaria para consolidar al Uruguay como Hub Logístico, la construcción de un Puerto de Aguas Profundas en el este del Uruguay es un punto que está presente en distintos documentos.

Este proyecto se presenta como una alternativa ante la posible saturación del Puerto de Montevideo y como respuesta a las tendencias de los flujos del comercio y transporte marítimo internacional.

- 5. Costo logístico y su impacto**

En varios documentos se señala que los costos logísticos del Uruguay son elevados comparados con la región constituyendo una debilidad para el desarrollo del sector.

Se maneja la hipótesis en algunos trabajos que una reducción del costo logístico en el Uruguay implicaría un crecimiento de diversas actividades y un aumento en el empleo.

- 6. El Puerto de Montevideo, sus terminales y operadores de contenedores**

Las diferencias e inconvenientes entre las terminales y operadores de contenedores del Puerto de Montevideo es algo que figura en varios trabajos. Estos reparan en lo inconveniente de un esquema que presenta disparidades legales y de infraestructura entre la Terminal Cuenca del Plata (TCP) y Montecon.

- 6. Debilidad en la cuantificación del sector logístico uruguayo**

Los trabajos que describen al sector logístico uruguayo lo hacen por medio de muy pocos indicadores, ninguno de construcción nacional, y con datos aproximados al sector. Se detecta una

debilidad desde el punto de vista del Registro de Cuentas Nacionales para identificar las actividades propiamente del sector.

7. Uruguay en los indicadores e índices referidos al sector

Más allá que se puede afirmar que los índices e indicadores que relevan el desempeño del sector a nivel internacional (TAB - TFI – LSCI – LSCBI, entre otros), presentan debilidades en su base metodológica, es importante reparar que, en la mayoría Uruguay se ubica por debajo del promedio regional y muy distante de las economías de punta en servicios logísticos.

- **Análisis del vínculo Mercosur-Uruguay Logístico**

1. Rol del Mercosur para el Uruguay Logístico.

Se constatan matices respecto al rol que juega el Mercosur en la contribución al proyecto Uruguay Hub Logístico, referido a cómo se dimensiona la incidencia de la integración regional como dinamizador de los servicios logísticos del Uruguay. Algunos documentos vinculan de forma directa las posibilidades de desarrollo logístico del Uruguay con el proceso Mercosur, mientras que en otros documentos el abordaje de dicho vínculo es soslayado.

2. No encontramos respuesta a la pregunta planteada en el proyecto de investigación.

Más allá de algún elemento aislado hallado en los textos, no encontramos estudios que aborden el análisis en los términos que se presentó en el proyecto de investigación, es decir, que se dedique a estudiar cuales son los elementos que aporta el Mercosur al Uruguay Hub Logístico en términos jurídicos, físicos y económicos. Por lo tanto, podemos concluir que de acuerdo a los materiales analizados nuestro tema de investigación planteado es inédito, no ha sido abordado aún. Continuar en la línea de trabajo propuesto en el proyecto inicial abre un espacio para investigar y crear conocimiento nuevo en esta área de estudio.

3. Algunas referencias encontradas respecto al vínculo Mercosur y el Uruguay Logístico

a. Falta de la coordinación de políticas macroeconómicas

Se menciona en varios trabajos que la devaluación de Brasil de 1999, la posterior devaluación argentina de 2001, y las diferencias de tipo de cambio que se registran desde 2017, debilitan la posibilidad de concretar políticas comunes en el sector logístico.

b. Referencias a medidas argentinas que perjudican el desarrollo de Uruguay como hub logístico

Se mencionan en algunos documentos las medidas tomadas por el gobierno argentino en el 2014, el cual afectó la actividad hub del Puerto de Montevideo cayendo un 17% respecto al año 2013. La explicación recae en la medida tomada por Argentina en el Decreto 1108/2013. El decreto establecía la prohibición de que las exportaciones argentinas traspasaran en puertos del Mercosur con los que Argentina no tuviera un acuerdo de transporte marítimo. Uruguay era el único país que no contaba con acuerdo vigente. Dichas cargas se re direccionaron a puertos de Brasil.

También en el 2014, un Decreto, pero de la Prefectura Naval Argentina, limitaba el convoy de barcas a un tamaño máximo de 290 metros (eslora) por 50 metros (manga). Dicha medida encarecía los costos para Nueva Palmira generándole pérdida de operaciones. Hay que tener en cuenta que las operaciones Hub del muelle de ANP en Nueva Palmira rondan el 60% del total.

c. Dificultades en las fronteras en el Mercosur

Las fronteras en el Mercosur para el desarrollo del sector logístico representan una dificultad. Ya sea en términos absolutos como relativos, los tiempos que insume el pasaje de carga a través de las fronteras en el Mercosur es muy alto. Bajo la máxima que el tiempo en logística representa costos, las fronteras representan un costo alto que se integra a la cadena logística. Se requieren cambios normativos y de infraestructura.

d. La contracara del hinterland de Uruguay

Si bien una de las fortalezas del Uruguay es su hinterland, dicha fortaleza se puede observar como amenaza, en el sentido que otros agentes logísticos pueden estar compitiendo por el mismo hinterland. Un abordaje de las posibilidades de Uruguay como hub-logístico implica observar las acciones que otros agentes están desarrollando en el área del hinterland que se disputa.

e. Menciones a las normativas

Varios trabajos reparan en que Uruguay forma parte de entornos normativos internacionales y regionales que mantienen disparidades a la hora de reglar los servicios logísticos. Dichas disparidades son más notorias respecto a las normas internas que los Estados Miembros del Mercosur aplican en dicha materia. La inexistencia de un acuerdo de Tránsito en el marco de la Hidrovía Paraná-Paraguay se constituye como uno de los aspectos más importantes en este punto.

- El Protocolo de Montevideo de 1997, con vigor desde diciembre de 2005, establece disposiciones del Mercosur para el comercio de servicios (Decisión CMC 13/97) Constituye el marco normativo más específico respecto al objeto de estudio, pero incluye muy pocos aspectos sobre logística.
- Disparidades entre el Acuerdo General Comercio de Servicios (AGCS – OMC) y el Mercosur. Los países del Mercosur tienen incorporada de forma dispar la normativa en el marco de la OMC y del Protocolo de Montevideo para el comercio de servicios. Estas disparidades generan inconvenientes en la aplicación armónica de las normas ya que los países Miembros mantienen distintos niveles de liberalización en materia logística.
- En el marco de ALADI se firmó el Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT). El acuerdo prohíbe el transporte de cabotaje por carretera. Ha sido ratificado por los miembros del Mercosur.
- La propuesta de Acuerdo Marítimo en el Mercosur puede perjudicar el proyecto Uruguay Hub-Logístico. En el marco del Mercosur, el Grupo de Trabajo número 5, debate una propuesta de Brasil y Argentina (que cuenta con apoyo de Paraguay) para adoptar un acuerdo multilateral de transporte marítimo. Uruguay ha planteado reparos porque limitaría sus posibilidades en la carga de tránsito.

La propuesta establece que la carga sólo puede ser trasbordada por embarcaciones de bandera de alguno de los dos países que conectan el trasbordo. Es decir, un contenedor que tiene destino final Buenos Aires y trasbordó en Montevideo, sólo podría ser transportado en embarcación de bandera uruguaya o argentina.

- Respecto a la Hidrovía Paraná-Paraguay. La inexistencia de un Acuerdo de Tránsito genera restricciones en la utilización de la hidrovía. El tránsito fluvial carece de un

régimen común. Existen distintas restricciones en los distintos países, como exigencia de tripulación nacional, o la prohibición de la utilización de embarcaciones con bandera extra-región.

- El doble cobro de Arancel Externo Común (AEC) como debilidad del Mercosur hacia la construcción del Uruguay Hub logístico. Un bien extra zona al ingresar y nacionalizarse en un país miembro paga AEC, si luego quiere ingresar a otro país del Mercosur vuelve a pagar arancel. Al mismo tiempo una mercadería de “Origen Mercosur” pierde el origen al ingresar a una Zona Franca, por lo cual al internalizarse a un territorio miembro debe tributar como mercadería extrazona. Esto último se mejoró parcialmente aceptando la condición de origen Mercosur si la mercadería conserva el Certificado de Origen, limitando posibilidades de procesamiento que cambien la naturaleza del producto.

g. Espacios regionales de financiación.

Se menciona al Mercosur a partir del Fondo para la Convergencia Estructural del Mercosur (FOCEM) como una de las instituciones mediante la cual financiar proyectos de infraestructura en el marco del Uruguay Hub Logístico. Además, se indica que otros organismos a este respecto son: la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la Corporación Andina de Fomento (CAF) y el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA).

En el mismo documento se concluye que la financiación del FOCEM figura como el principal aporte del Mercosur al proyecto Uruguay Hub-Logístico

7. Bibliografía comentada.

Documentos que analizan el Uruguay Logístico

Análisis de la situación actual de los principales Hubs Logísticos Portuarios del Mercosur en comparación con Argentina

Tipo	Tesis
Autor	Davis Parra
Autor	Hernán Marcos
Resumen	Analiza la situación actual del Mercosur en materia de infraestructura portuaria relacionada con el comercio exterior focalizando el análisis sobre los principales Hubs logísticos Portuarios de la región.
Fecha	2009
URL:	https://repositorio.uesiglo21.edu.ar/bitstream/handle/ues21/11463/TFG_FINAL_Parra_Marcos.pdf?sequence=1&isAllowed=y
Institución	Universidad Empresarial del Siglo XXI

Desarrollo del sector logístico en Uruguay: el INALOG como mecanismo de coordinación público-privado

Tipo Documento
Autor Eduardo Bitran Calodro
Resumen Consultoría contratada por el Banco Interamericano de Desarrollo en la etapa de creación del INALOG. Aborda: 1. el análisis de la evolución del sector logístico de Uruguay; 2. revisión de la experiencia internacional en el desarrollo de Modelos de Organizaciones Colaborativas a nivel regional, nacional y subnacional para promover la eficiencia del sector logístico y facilitar el comercio Internacional; 3. descripción de las actividades de los institutos de investigación logística; 4. propuestas de funciones del INALOG a la luz de la experiencia internacional y la realidad del sector en Uruguay; 5. análisis del esquema de organización propuesto para el INALOG por el consultor nacional; 6. propuestas de proyectos específicos para iniciar el trabajo del INALOG.
Fecha 2008
URL https://observatorio.mtop.gub.uy/docs/Desarrollo_sector_logistico_el_INALOG.pdf
Institución BID

El puerto de Montevideo en su calidad de puerto hub y las oportunidades de desarrollo que puede ofrecerle a la región

Tipo Tesis
Autor Marcela Barreiro
Autor Germán Rebella
Autor Iliana Russo
Resumen El objetivo de este trabajo de investigación es analizar la situación del puerto de Montevideo como actor preponderante en el comercio exterior del Uruguay (importación y exportación) y las perspectivas futuras en relación a su posicionamiento como puerto de tránsito de mercaderías para toda la región (puerto hub). En el primer capítulo se realiza una breve presentación histórica del puerto y se analiza la evolución del marco legal que lo regula. En el segundo capítulo se enfoca la descripción de las distintas tendencias existentes en el comercio internacional, regional y en el mercado de servicios logísticos y su incidencia en el ámbito portuario. En el tercer capítulo se analizan el concepto y las características que debe reunir un puerto para ser considerado como puerto Hub. El capítulo cuatro refiere a la operativa del puerto de Montevideo, la capacidad actual y proyectada del mismo y la eficiencia con la que trabaja. Se realiza también un análisis sobre el proyecto de una segunda terminal de contenedores.
Fecha 2009
URL <https://www.colibri.udelar.edu.uy/jspui/handle/20.500.12008/303>
Institución: Universidad de la República. Facultad de Ciencias Económicas y de Administración

El puerto de Montevideo y su potencial como hub regional, según las principales navieras que operan dentro del mismo

Tipo Tesis
Autor Salvador Araja

Autor Alejandro Gallo
Autor Cecilia Trobo
Resumen Esta tesis parte de un análisis histórico sobre el rol del puerto de Montevideo para llegar a delinear la situación del mismo, su marco legal y la situación internacional y regional de los puertos y actores (enfocados en las compañías navieras) que se encuentran relacionados al mismo. Por medio del análisis de indicadores sobre el desempeño portuario, del marco institucional de éste y de entrevistas realizadas a las líneas marítimas es que se elaboran las conclusiones al respecto de la realidad y potencialidad del Puerto de Montevideo como Hub regional. Para el análisis, este documento toma como marco el trabajo del Prof. Jose Tongson, y considerando todas las variables en función de este, concluye en un análisis de los aspectos de mayor fortalezas y debilidades y oportunidades para el perfilamiento del puerto de Montevideo como puerto Hub para la región.
Fecha 2011
URL <https://sisbibliotecas.ort.edu.uy/cgi-bin/koha/opac-detail.pl?biblionumber=68674>
Institución Universidad ORT

El rol de las políticas públicas en el proceso de consolidación de Uruguay como Hub logístico regional

Tipo Tesis
Autor Agustín Canessa
Autor Juan María Querol
Autor Valentina Paglia
Resumen Es un estudio de las distintas políticas públicas implementadas en el período 1985-2015, que oficiaron de herramientas para el desarrollo de Uruguay como hub logístico regional. Se obtiene así una visión general de este proceso, donde se aprecia la vocación histórica del Uruguay como centro de tránsito de mercadería, y el aporte de las políticas públicas para lograr consolidarse como un hub logístico regional. Con el propósito de conocer si efectivamente el hub logró cumplir su función y captar la carga que requiere para sus operaciones, se medirán los movimientos de mercadería en tránsito y transbordo que reciben los principales nodos logísticos del país, siendo estos el Puerto de Montevideo y el Puerto de Nueva Palmira.
Fecha 2020
URL <https://sisbibliotecas.ort.edu.uy/cgi-bin/koha/opac-retrieve-file.pl?id=50485b2c4beda738823facee553633ba>

Institución Universidad ORT

Notas: según indica la institución, esta tesis que no llegó a alcanzar el puntaje mínimo para su publicación.

Estrategia para consolidar a Uruguay como centro de distribución regional: ¿política comercial o política de infraestructura?

Tipo Artículo de revista académica
Autor Juan Labraga

Resumen En el presente trabajo se utiliza un modelo de nueva geografía económica (NGE) para simular los efectos sobre la localización industrial en Uruguay de la aplicación de distintas alternativas de política comercial y políticas de infraestructura. Los ejercicios dan como resultado que una reducción de las barreras no arancelarias con Argentina produce una deslocalización de industrias de Uruguay, mientras que la aplicación de la misma política con Brasil aumenta la localización de industrias en Uruguay. Las políticas de infraestructura, independientemente del país con el que se realicen, aumentan la localización de industrias en Uruguay. Las políticas que se implementen para consolidar a Uruguay como centro de distribución regional no deberían ignorar la ubicación geográfica de Uruguay en el Mercosur.

Fecha 2009

URL https://ucu.edu.uy/sites/default/files/facultad/fce/economia/estrategia_consolidar_uruguay.pdf

Institución Universidad Católica del Uruguay

Estudio sobre la demanda y oferta de capacitación en el sector logístico del Uruguay

Tipo Informe

Autor Cecilia Llambí

Autor Paula Cobas

Autor Francisco Guerra

Autor Flavia Rovira

Autor Marisa Rama

Resumen Este estudio se centra en la capacidad del sector logístico de responder a eventuales shocks de demanda. En particular el elemento de foco del estudio es la calificación de sus recursos humanos. En este trabajo se intentó buscar otros elementos que puedan ayudar a entender las características del sector en términos de capacitación, aparte de la educación formal. Se identifican en el sector varias áreas de actuación donde INALOG puede jugar un rol clave en términos de formación.

Fecha 2014

URL http://www.inalog.org.uy/wp-content/uploads/2016/06/file_126603912c.pdf

Institución CINVE

Impacto potencial del régimen de puerto libre en la prestación de servicios logísticos desde Uruguay

Tipo Tesis

Autor Lorena Blanco Acosta

Autor Lizett Vidal Camaño

Resumen El trabajo delimita, en términos macroeconómicos, al sector logístico. Lo dimensiona y lo caracteriza como un sector cuya tasa de crecimiento ha sido mayor al del PBI del Uruguay. Contiene un marco descriptivo de la normativa aplicable al sector logístico. Establece una relación entre los servicios logísticos y el marco legal.

Fecha 2009

URL <https://www.colibri.udelar.edu.uy/jspui/handle/20.500.12008/425>

Institución Universidad de la República Universidad. Facultad de Ciencias Económicas y de Administración

La consolidación de Uruguay como Centro de Distribución Regional de bienes y servicios

Tipo	Tesis
Autor	Cecilia Gonzalez Alvarez
Autor	Enrique Gomez Robaina
Autor	Javier Maseiro Almirati
Resumen	El trabajo tiene como objetivo analizar las potencialidades de Uruguay para constituirse como Centro de Distribución Regional, para lo cual se estudia el nivel de desarrollo de la logística interna en tres dimensiones: infraestructura, marco legal y burocrático y recursos humanos. En lo referido a la infraestructura, se concluye que al momento de la realización de la tesis no brinda los elementos necesarios para la construcción de un sistema de transporte multimodal eficiente. Acerca del marco legal, se considera que, si bien el mismo ofrece ventajas para la constitución de un Centro de Distribución Regional, en variedad de aspectos el mismo debería ser modernizado. Referidos al tercer nivel de análisis -recursos humanos- si bien se observa una relativa fortaleza de los mismos comparados con la región esta debería ser impulsada tanto desde iniciativas públicas como privadas. Sobre el final, esta tesis indica que el desarrollo del Uruguay como Centro de Distribución Regional está determinado, además de por el desarrollo de las condiciones internas, por la situación y acceso a un mercado regional (Mercosur).
Fecha	2008
URL	https://sisbibliotecas.ort.edu.uy/cgi-bin/koha/opac-detail.pl?biblionumber=61517
Institución	Universidad ORT

Observatorio de Prospectiva Tecnológica en Transporte y Logística de Uruguay

Tipo	Artículo de revista académica
Autor	Alvaro Alvarez Mezza
Autor	Manuel Vega
Resumen	Este documento es un informe realizado por el Observatorio de Prospectiva Tecnológica Uruguay 2015 en Transporte y Logística cuyo objetivo es un análisis prospectivo del sector tomado como marco de referencia los lineamientos políticos basados fundamentalmente en la creación de ventajas competitivas para la economía, la sociedad y las empresas de Uruguay. Se plantea como objetivo ampliar la capacidad de conocimientos y proyectar un marco de referencia general para la toma de decisiones en materia de política de estado, inversiones públicas y privadas, comercio interno o externo, educación y capacitación, así como otras decisiones relevantes.
Fecha	2007
URL	http://revistas.um.edu.uy/index.php/ingenieria/article/view/254/313
Institución	Universidad de Montevideo

Perfil logístico de América Latina (PERLOG). Uruguay

Tipo	Informe
Autor	Rafael Farromeque Quiroz
Resumen	La CAF creó el Programa de Desarrollo Logístico Regional para América Latina (CAF-LOGRA) cuyo objetivo es identificar, analizar, promover, realizar y difundir

proyectos y programas que contribuyan al desarrollo y desempeño competitivo de los sistemas logísticos nacionales en la región en sus ámbitos económicos, sociales sectoriales y medioambientales. En su primera etapa (2014), PERLOG se complementa con los perfiles logísticos detallados de ocho países de la región (Bolivia, Colombia, Ecuador, México, Panamá, Paraguay, Perú y Uruguay). Este documento es el perfil logístico elaborado en el 2014 sobre Uruguay.

Fecha 2015

URL

https://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/1023/CAF_%20PERLOG%20%20URUGUAY.pdf?sequence=61&isAllowed=y

Institución CAF

Servicios logísticos y facilitación de comercio en Uruguay.

Tipo Informe

Autor Marcel Vaillant

Autor Álvaro Lalánne

Resumen Este informe contiene los siguientes trabajos elaborados por: Vaillant, Marcel, 2021. "Comparación internacional de Uruguay en sector logístico y facilitación de comercio"; Lalanne, Alvaro, 2021, "Caracterización del sector logístico en Uruguay: nivel de actividad y la especialización como hub regional marítimo". En estos trabajos se evaluó la posición comparada de Uruguay en la prestación de servicios logísticos y facilitación de comercio a partir de indicadores elaborados por organismos internacionales especializados. Complementariamente se elaboró una caracterización del nivel de actividad del sector y luego empleando registros administrativos de organismos nacionales relacionados se analizó el patrón de especialización del movimiento de mercaderías en el Hub marítimo.

Fecha 2021

URL

<http://www.inalog.org.uy/wp-content/uploads/2021/10/INALOG-Servicios-Logisticos-y-Facilitaci%C3%B3n-de-Comercio-en-Uruguay-Setiembre-2021-v.F.pdf>

Institución INALOG

Servicios logísticos: Uruguay como puerta de entrada al Mercosur

Tipo Presentación

Autor Uruguay XXI

Resumen Ventajas y oportunidades de invertir en el sector logístico en Uruguay. Enumeración y presentación de los beneficios, fortalezas, índices y marco normativo que posicionan a Uruguay como Centro de Distribución Regional.

Fecha 2011

URL

https://observatorio.mtop.gub.uy/docs/Servicios_logisticos_Uruguay_como_puerta_de_entrada_al_Mercosur.pdf

Institución Uruguay XXI

Tránsitos por Uruguay de 2018 a 2020. Caracterización de Uruguay como centro de distribución para la región y el mundo.

Tipo	Informe
Autor	INALOG
Resumen	El presente informe tiene como objetivo detallar los tránsitos de bienes que pasan por nuestro país provenientes del mundo hacia la región y viceversa, en base a los documentos únicos aduaneros de tránsito (DUAs-T) para el trienio (2018 - 2020). Esto permitirá tener una primera caracterización del rol de Uruguay como centro de distribución para la región y el mundo. Es importante destacar que en este informe no se incluyen los transbordos y reembarcos (operativa de puerto y aeropuerto libre) dado que la misma no se registra mediante el Documento Único Aduanero. El texto analiza los tránsitos que ingresaron a nuestro territorio aduanero por las plataformas Puerto, Aeropuerto, Paso de frontera y Depósito Fiscal Único y muestra la participación de las plataformas logísticas que intervienen en dichos tránsitos. Analiza separadamente los tránsitos de origen y destino regionales y extra-región desde el análisis del Uruguay como Centro de Distribución Regional.
Fecha	2021
URL	http://www.inalog.org.uy/wp-content/uploads/2021/11/Tr%C3%A1nsitos-por-Uruguay-de-2018-a-2020.pdf
Institución	INALOG

Transporte y Logística – Prospectiva y Tecnología – Uruguay 2015

Tipo	Artículo de revista académica
Autor	Eduardo Alvarez Mazza
Resumen	Este documento se plantea como objetivo la identificación de las ventajas competitivas del Uruguay y de sus empresas en el sector transporte y logística, el cual se valora como estratégico.
Fecha	2003
URL	http://revistas.um.edu.uy/index.php/ingenieria/article/view/225/260
Institución	Universidad de Montevideo

Uruguay Centro Logístico - 10 Razones que hacen a Uruguay un polo logístico

Tipo	Presentación
Autor	Uruguay XXI
Resumen	Enumeración de fortalezas de Uruguay como Polo Logístico Regional para la búsqueda de captación de inversiones
Fecha	2015
URL	https://www.uruguayxxi.gub.uy/uploads/informacion/3f88d0e2aeb00807e2def9ab93d9d88753e3ae60.pdf
Institución	Uruguay XXI

Uruguay Centro Logístico y de Servicios. Los servicios comerciales como factor de desarrollo y su ubicación en la agenda comercial del Uruguay

Tipo Documento
Autor Gustavo Vanerio
Resumen Este texto aborda la importancia para el Uruguay del desarrollo de los servicios de logística y distribución a nivel regional. Analiza su importancia como factor que contribuye a la inserción internacional del país y a su desarrollo. Realiza un detalle de los países que han hecho fuertes apuestas a los servicios comerciales y de logística. Presenta un breve panorama sobre la situación en la región y del Puerto de Montevideo en relación a la cuenca del Plata. Subraya la vocación geopolítica del Uruguay en términos logísticos y recomienda el desarrollo de una estrategia global que encare esta prioridad nacional en todos los ámbitos de negociación, bilaterales, regionales y multilaterales del país.
Fecha 2008
URL <http://curi.org.uy/archivos/analisis/Hasta2011/analisiscuri4vanerio.pdf>

Institución Consejo Uruguayo de Relaciones Internacionales

Uruguay como Hub: análisis de la ventaja competitiva del sector logístico uruguayo en el período 2012 - 2016

Tipo Tesis
Autor Nadia Cabillón
Resumen La presente investigación pretende demostrar la competitividad del sector logístico en Uruguay de acuerdo a la teoría de la Ventaja Competitiva Nacional de Michael Porter. Se desarrolla en cinco capítulos que sintetizan la teoría principal y las teorías auxiliares utilizadas, los antecedentes de este sector en Uruguay, su participación en la economía, así como su posicionamiento actual en la región y el mundo. De la misma forma, se analizan las fortalezas del sector a la luz de los determinantes del diamante que se complementan con teorías posteriores como la Teoría del Doble Diamante Generalizado y la Teoría de la Competitividad Sistémica.
Fecha 2017
URL <https://www.colibri.udelar.edu.uy/jspui/handle/20.500.12008/31829>

Institución Universidad de la República. Facultad de Derecho

Uruguay logístico: plataforma público-privada (PP) de innovación y competitividad. Hoja de ruta público privada (1985-2015)

Tipo Documento
Autor Juan Operti
Resumen Este documento describe, caracteriza, analiza y evalúa los principales elementos que configuran al Uruguay como plataforma logística regional, lo que el autor denomina "Uruguay Logístico". Describe las fases que agrupan los principales hitos que, según el autor, consolidaron el posicionamiento del Uruguay como centro logístico regional. Realiza un análisis Macro y Micro de la Estructura Logística (MMEL), así como también presenta un caso de estudio del establecimiento de un

Centro de Distribución Regional de una empresa internacional farmacéutica en Uruguay. Para ello analiza la Logística “Speed to Market” que centraliza la operativa y la administración logística. Demuestra que la centralización en Uruguay reduce el valor de inventario aplicando la denominada “Regla de la Raíz Cuadrada”. Detalla el Hinterland de influencia del Uruguay Logístico, los servicios operativos que provee el Uruguay como proveedor logístico regional y la competitividad cuantitativa del Uruguay Logístico en el Mercosur. Describe el aporte del sector logístico portuario al PBI del Uruguay y realiza un análisis FODA del sector Logística y Transporte del Uruguay. Por último, presenta un mapa estratégico logístico del Uruguay y cierra el documento con la descripción de la institucionalidad público privada de la logística del Uruguay y de las plataformas futuras de innovación y competitividad.

Fecha 2010
URL <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/3830>

Institución CEPAL

- **Uruguay. Comercio y Logística: Una oportunidad**

Tipo Informe
Autor Banco Mundial
Resumen Este estudio evalúa las posibilidades de Uruguay de convertirse en un centro de logística y distribución regional. Se analiza la competitividad del sistema logístico de Uruguay desde una perspectiva internacional y se ofrecen recomendaciones sobre políticas para seguir mejorando la eficiencia. El estudio se centra en las políticas relacionadas con la mejora de la facilitación del comercio nacional y regional y evalúa el impacto económico más amplio de dichas reformas sobre los costos de la logística y el comercio. Posee un fuerte componente de cuantificación y emplea Indicadores Institucionales de Organismos Internacionales.

Fecha 2010
URL https://observatorio.mtop.gub.uy/docs/Comercio_y_Logistica_Una_Oportunidad_BM_2010.pdf

Institución Banco Mundial

Ventajas competitivas nacionales en el sector servicios logísticos y de transporte

Tipo Tesis
Autor María Noel Rosas
Autor Andrea San Martín
Autor María José Vargas
Resumen Análisis de las Ventajas Competitivas que tiene el sector logístico en Uruguay. Enfoque de Porter dedicado al sector.

Fecha 2010
URL <https://www.colibri.udelar.edu.uy/jspui/handle/20.500.12008/351>

Institución Universidad de la República. Facultad de Ciencias Económicas y de Administración

- **Visualización del Uruguay como centro logístico regional**

Tipo	Artículo de conferencia
Autor	Isidoro Hodara
Autor	Juan Opertti
Autor	Fernando Puntigliano
Resumen	Trabajo presentado para las "Jornada Académica 2007, Innovación, Competitividad y Logística como claves del Éxito" de la Universidad ORT. La jornada forma parte del ciclo "Exportación Inteligente: academia, empresas, gobierno, organizaciones". El trabajo presenta al Uruguay como centro logístico regional en base a los capítulos: 1.Introducción: una perspectiva histórica. 2.Corredores de influencia y oportunidades para el Hinterland de Montevideo. 3.Gestión portuaria y alianzas globales. 4.Las olas logísticas en Uruguay. 5.Centros de distribución regional (CDR) para empresas exportadoras. 6.Servicios logísticos (operativos y administrativos) a las mercaderías en tránsito internacional por Uruguay. 7.Mapa estratégico. 8.Análisis FODA y conclusiones
Fecha	2007
URL	https://observatorio.mtop.gub.uy/docs/Visualizacion como Centro Logistico Regional.pdf

Otros documentos relacionados al estudio del Uruguay Logístico

Abrir puertas a la tierra: el puerto de aguas profundas en la coronilla, un proyecto de desarrollo regional del S. XIX para el S. XXI.

Tipo	Artículo de revista académica
Autor	Walter Viera
Resumen	En el presente trabajo se explican las ventajas en la construcción de un Puerto en Aguas Profundas en La Coronilla, departamento de Rocha. Incorpora una perspectiva histórica. Estudia las características que tendría esa terminal portuaria y el porqué de su construcción; así como su relación con los demás puertos de la región (Buenos Aires, Montevideo). Se analizaron también las características que deberían tener el puerto y la infraestructura necesaria para su desarrollo.
Fecha	2009
URL	https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3010837
Institución	Centro de Documentación Histórica del Río de la Plata y Brasil

Análisis de desempeño del proceso de carga de contenedores en el puerto de Montevideo.

Tipo	Tesis
Autor	María Jimena Gorriti
Autor	Claudio Hornes
Autor	Marcos Pereyra
Resumen	El estudio analiza la eficiencia del proceso de carga y descarga de contenedores en el Puerto de Montevideo. Se consideran los sistemas Terminal Cuenca del Plata (TCP) y Administración Nacional de Puertos (ANP), operado por Montecon. La

metodología seleccionada ha sido la estimación y simulación de un Modelo de Filas de Espera, el cual permite estimar el tiempo que se espera que un buque aguarde hasta ser atendido.

Fecha 2010
URL <https://www.colibri.udelar.edu.uy/jspui/handle/20.500.12008/306>
Institución Universidad de la República. Facultad de Ciencias Económicas y de Administración

Comparación de los principales corredores logísticos en base a los costos de operación vehicular

Tipo Informe
Autor INALOG
Resumen Este informe incluye el cálculo de los costos de operación vehicular de los camiones pesados de los principales corredores logísticos del país según el modelo VOC-HDM4 del Banco Mundial y un análisis de sensibilidad de estos costos al variar algunos factores de entrada como estados de conservación de las rutas, carga del camión, distribución temporal del tránsito y jornal del chofer. Con este trabajo se pretende, en base a la creación de un indicador de costo de operación vehicular, establecer una metodología para el seguimiento y comparación en el tiempo de los principales corredores logísticos del país.
Fecha 2021
URL <http://www.inalog.org.uy/wp-content/uploads/2021/11/Comparaci%C3%B3n-de-los-principales-corredores-log%C3%ADsticos.pdf>
Institución INALOG

Corredores de transporte para la integración regional y el desarrollo de las cadenas de valor del Cono Sur

Tipo Documento
Autor Claudia Cristina Rave Herrera
Autor Osvaldo Landaverde
Autor Isabel Granada
Resumen Este trabajo analiza los corredores de transporte regional en el marco de la interrupción de las cadenas de suministro en todos los eslabones del transporte, la movilidad y la logística, tanto de carga como de pasajeros y en escal local, nacional e internacional generados por la pandemia COVID-19. Según se analiza esta suspensión probó las consecuencias sobre la economía y el desarrollo con efectos que se extenderán por más tiempo que el necesario para superar la crisis de salud pública. Visibiliza la necesidad urgente de mejorar la infraestructura, la tecnología, la operación, el servicio y la gobernanza del sector, en las diferentes escalas y con un enfoque de integración, inclusión y garantía de acceso.
Fecha 2021
URL <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Corredores-de-transporte-para-la-integracion-regional-y-el-desarrollo-de-las-cadenas-de-valor-del-Cono-Sur.pdf>
Institución BID

Determinantes del éxito de empresas instaladas en las zonas francas uruguayas

Tipo	Tesis
Autor	Lourdes Márquez
Autor	Patricia Ferreira
Autor	Guillermo González
Resumen	Este documento analiza los determinantes del éxito de las empresas instaladas en las zonas francas uruguayas usando como marco teórico y de análisis el modelo de ventaja comparativa construido por Michael Porter.
Fecha	2009
URL	https://www.colibri.udelar.edu.uy/jspui/handle/20.500.12008/93
Institución	Universidad de la República Universidad. Facultad de Ciencias Económicas y de Administración

El potencial de servicios multimodales en el corredor de transporte Asunción - Montevideo

Tipo	Documento
Autor	Gordon Wilmsmeier
Resumen	El presente estudio discute el potencial de desarrollo del transporte multimodal RoRo, entre Asunción del Paraguay y Montevideo, República Oriental del Uruguay. La implementación de tal sistema es considerada una combinación exitosa entre los sistemas de transporte terrestre y acuático. En este caso se relaciona con el uso de las vías de navegación interior, la infraestructura, las embarcaciones en el transporte fluvial y su capacidad para el transporte en grandes escalas y de vehículos de transporte terrestre, dentro de las cadenas logísticas. En base a experiencias en la Unión Europea, el estudio analiza las condiciones bajo las cuales el RoRo se podría desarrollar como un sistema de transporte complementario a los sistemas existentes. Este documento fue elaborado en el marco de las actividades del proyecto M4 entre CEPAL y UNCTAD.
Fecha	2009
URL	https://repositorio.cepal.org/handle/11362/3696
Institución	CEPAL

El puerto de aguas profundas

Tipo	Artículo de revista académica
Autor	Edison González Lapeyre
Resumen	Este documento contiene un análisis de la eventual construcción de un puerto de aguas profundas en el departamento de Rocha.
Fecha	2013
Institución	Universidad ORT

El puerto de aguas profundas

Tipo	Artículo de revista
Autor	Edison Gonzalez Lapeyre
Resumen	Este documento analiza la construcción eventual de un puerto de aguas profundas en el departamento de Rocha.

Fecha 2013
URL <http://revistanaval.com.uy/articulo/descargar/5860/revista-72/articulo/el-puerto-de-aguas-profundas/>
Institución Revista Naval

El puerto de aguas profundas y sus lógicas regionales en el período

Tipo Tesis
Autor Gabriel Buere
Resumen El trabajo compone y analiza el proceso de construcción de intereses regionales sobre el Puerto de Aguas Profundas (PAP). Se trata de un abordaje que identifica, describe y problematiza antecedentes, actores, discursos, relaciones, estructuras y tensiones en el período 2010-2015.
Fecha 2017
URL https://www.colibri.udelar.edu.uy/jspui/bitstream/20.500.12008/17028/1/TMFCS_BuereGabriel.pdf
Institución Universidad de la República. Facultad de Ciencias Sociales Universidad

El sector portuario y las posiciones competitivas.

Tipo Documento
Autor Norma Pontet Ubal
Autor Luis Silva Domingo
Resumen En este trabajo se discuten las posiciones competitivas a la luz del modelo propuesto por Parnell (2006) en el sector portuario. Para ello se analizan las principales características de los puertos y a través de su utilización en el sector portuario de cargas. Este trabajo concluye que el modelo referido puede resultar de gran relevancia académica y para la práctica profesional. Asimismo, se exponen y discuten distintas visiones sobre los modelos de estrategias competitivas, proponiendo la necesidad de un modelo que integre los distintos aspectos clave en la posición competitiva de las organizaciones.
Fecha 2009
URL <https://dspace.ort.edu.uy/bitstream/handle/20.500.11968/2797/documentodetrbajo46.pdf>
Institución Universidad ORT

Estudio de competitividad del puerto de Montevideo en servicios de transbordo regional de contenedores

Tipo Informe
Autor Alberto Palomar
Resumen Estudio de competitividad del Puerto de Montevideo en servicios de transbordo regional de contenedores. Realizado para: Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO) / Administración Nacional de Puertos (ANP) Financiación: Banco Interamericano de Desarrollo (BID)
Fecha 2011

URL https://observatorio.mtop.gub.uy/docs/Estudios_de_competitividad_Puerto_de_Montevidео.pdf
Institución BID

Georreferenciación de depósitos logísticos relacionados al Hub, ubicados en el área metropolitana de Montevideo

Tipo Informe
Autor INALOG
Resumen Primer relevamiento de depósitos hub con el objetivo de identificar zonas de actividad logística en el área metropolitana. El objetivo del trabajo es identificar, listar y ubicar geográficamente aquellos depósitos que operan como centro de distribución regional (CDR), ubicados en Montevideo y alrededores (Canelones y San José), en un radio de 50 km aproximadamente. Simultáneamente, interesa conocer además la superficie de dichos CDRs.
Fecha 2018
URL <http://www.inalog.org.uy/wp-content/uploads/2019/03/2019-03-29-Informe-Dep%C3%B3sitos-HUB.pdf>
Institución INALOG

Georreferenciación y caracterización de las infraestructuras logísticas e industriales en el área metropolitana.

Tipo Informe
Autor INALOG
Resumen Actualización del estudio de georreferenciación y caracterización de las infraestructuras logísticas e industriales en el área metropolitana realizado en el año 2016. Este estudio, busca entender cómo se desarrollaron las inversiones de depósitos con destino logístico en los últimos años, contando con datos de su ubicación y caracterización.
Fecha 2018
Institución INALOG

Impacto de la inversión en infraestructura ferroviaria en los costos logísticos de Uruguay y su inserción en cadenas globales

Tipo Tesis
Autor Lucas Quintana Rodriguez
Resumen Análisis de los beneficios y desafíos que supondría la inversión en infraestructura ferroviaria en Uruguay y cómo esta impactaría en la competitividad nacional.
Fecha 2019
URL <https://liberi.ucu.edu.uy/xmlui/bitstream/handle/10895/1496/46597.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
Institución Universidad Católica del Uruguay

Industria logística. Terminales portuarias en el Uruguay: estructura, estrategia y resultados período 2002 al 2007

Tipo	Tesis
Autor	Freddy Delgado
Autor	Juan José Collazo
Autor	Víctor Machín
Resumen	El presente trabajo monográfico, pretende analizar la situación de la Industria Logística focalizándose en el impacto que tiene sobre esta industria las Terminales Portuarias; en el período 2002–2007. El análisis se basa en el estudio del marco regulatorio, de la estructura del mercado, la estrategia y el resultado de las empresas que componen el sector. Este trabajo comienza presentando la ubicación geográfica favorable con la que cuenta nuestro país a nivel portuario, descripción de principales puertos, antecedentes históricos del puerto de Montevideo, crecimiento del comercio internacional y su impacto; exclaves aduaneros en el Uruguay, y por último la definición de logística a utilizar en este trabajo. Como resultado final se llega a la conclusión de que los años estudiados es donde se ha mejorado sustancialmente en infraestructura y servicios portuarios por medio de las instalaciones de Terminales Portuarias, las cuales han impactado positivamente en el desarrollo de la Industria Logística en Uruguay.
Fecha	2009
URL	https://www.colibri.udelar.edu.uy/jspui/handle/20.500.12008/715
Institución	Universidad de la República. Facultad de Ciencias Económicas y de Administración

La competitividad en la actividad portuaria. Caso de estudio: TCP y Montecon como principales operadores del puerto de Montevideo

Tipo	Tesis
Autor	Santiago Iroz Boix
Autor	Renzo Luongo Akiki
Resumen	El documento se propone aportar al entendimiento de la competitividad en la actividad portuaria. Para ello, se comienza proveyendo un marco teórico acerca del transporte y los puertos a los efectos de presentar los conceptos básicos de los mismos y así sentar las bases sobre las cuales se desarrollará el conocimiento. A continuación, se utilizan algunas herramientas propias del proceso de planificación estratégica con el objetivo de mostrar las principales características del escenario competitivo en que se desarrolla la actividad portuaria y se exponen las estrategias competitivas más comunes entre las que ha de optar un puerto para lograr sus objetivos. Posteriormente, se estudia la actividad portuaria a partir del modelo de fuerzas de Michael Porter para brindar un conocimiento más profundo del marco de competencia. Una vez descrito el escenario portuario, se presentan los niveles de competencia de Van de Voorde y Winkelmans (2002) existentes en la actividad portuaria y se presenta un listado y descripción de los principales factores influyentes en la competitividad. Finalmente, se lleva a cabo un caso de estudio de competitividad entre los operadores Montecon y Terminal Cuenca del Plata en el tráfico de contenedores. El mismo se realiza mediante la aplicación de un modelo definido por la UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) para cuantificar la competitividad de forma comparativa, al cual se le introduce una

pequeña variante al conciliar la teoría con la práctica, en virtud de las opiniones recibidas por parte de los gerentes de operaciones de Montecon y TCP y de la necesidad de realizar un aporte al modelo de manera que resulte más realista.

Fecha 2019
URL <https://www.colibri.udelar.edu.uy/jspui/handle/20.500.12008/32289>
Institución Universidad de la República. Facultad de Ingeniería

La nueva terminal de contenedores y el puerto de aguas profundas

Tipo Artículo de revista
Autor Juan Pedro Abadie
Resumen Este artículo refiere a los cambios operados en la terminal de contenedores del Puerto de Montevideo a partir del 2009 con los cuales se constituye el puerto de aguas profundas del país, por lo menos durante los próximos años.
Fecha 2010
URL <https://revistanaval.com.uy/articulo/descargar/2569/revista-64/articulo/la-nueva-terminal-de-contenedores-y-el-puerto-de-aguas-profundas/>
Institución Revista Naval

Los efectos de las infraestructuras logísticas en la estructura de costos en las empresas

Tipo Tesis
Autor Diego Martínez
Autor Diego Placeres
Autor Matias Eustathiou
Resumen El trabajo estudia los impactos de la logística y la infraestructura de Uruguay en el rendimiento de las empresas establecidas en el país, específicamente en la estructura de costos. Se considera la evolución de la logística, las infraestructuras logísticas "soft" (políticas y marco jurídico) y las infraestructuras logísticas "hard" (cuestiones físicas como el transporte ferroviario y el estado de las carreteras). Se aplica luego el análisis descriptivo al caso de la empresa SAMAN S.A.
Fecha 2012
URL <https://sisbibliotecas.ort.edu.uy/cgi-bin/koha/opac-detail.pl?biblionumber=74658>
Institución Universidad ORT

Montevideo, el futuro puerto del Mercosur

Tipo Artículo de revista académica
Autor José Antonio Segrelles Serrano
Resumen Este trabajo parte de la idea que el crecimiento y consolidación del Mercosur depende en gran medida de la eficacia y adecuación de su sistema de transportes, fundamentalmente las infraestructuras portuarias, a las nuevas exigencias. En ese marco analiza las ventajas del puerto de Montevideo para convertirse en la puerta de entrada al Mercosur y en la principal plataforma portuaria de intercambio modal de la costa oriental suramericana.
Fecha 2000
URL <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6886248>
Institución Universidad de Alicante

Pasos fronterizos de países del MERCOSUR: los obstáculos y sus efectos

Tipo	Documento
Autor	Ricardo Sánchez
Autor	Georgina Cipoletta Tomassian
Resumen	Este trabajo tiene el objetivo de revisar los principales obstáculos al transporte internacional de cargas vía carreteras en el Mercosur, con especial atención a los tráficos entre Argentina, Brasil y Uruguay, a fin de realizar una medición preliminar del impacto directo de esos obstáculos en el mercado del transporte automotor.
Fecha	2003
URL	https://repositorio.cepal.org/handle/11362/6423
Institución:	CEPAL

Potencial de Desarrollo de Rivera y la Frontera como HUB Logístico

Tipo	Documento
Autor	Sánchez, Walter
Autor	Pereira, Ingrid
Autor	Ribeiro, Giovanni
Resumen	El objetivo de este trabajo es investigar las cadenas de valor de Rivera y la frontera con Santana do Livramento, y de conocer las necesidades y oportunidades de crecimiento de la región. El documento analiza el estado actual de las dimensiones definidas para el estudio, propone una valoración del potencial de desarrollo del departamento y la frontera como hub logístico. Presenta también un plan de acción con el fin de lograr las condiciones necesarias y el marco adecuado para que la región se convierta en un hub logístico exitoso. Finalmente, se muestra para distintos escenarios la incidencia en los factores de cada dimensión analizada y el impacto en el desarrollo del plan de acción propuesto.
Fecha	2020
URL	https://drive.google.com/file/d/1zBE1zvslmNTjHb6lbpVEGkyS2S6Zm97q/view?usp=embed_facebook
Institución	UTEC

Procesos logísticos en las principales cadenas agropecuarias

Tipo	Informe
Autor	BID
Resumen	Este documento es el informe final de una consultoría que forma parte de las actividades previstas para la implementación de un Observatorio Nacional de Transporte y Logística, en el marco del Proyecto UR-T1066, acordado entre el BID y el MTOP/DNPL. El objetivo general de la consultoría se ocupa del estudio de los procesos logísticos en las cadenas productivas de origen agropecuario. Específicamente, se analizan las principales cadenas de base agropecuaria (granos, forestal, carne vacuna y láctea), se identifican y cuantifican los principales corredores para los movimientos de las cargas, se desarrollan indicadores que reflejen el desempeño logístico de esas cadenas y se elaboran escenarios de

mediano plazo que permitan proyectar la posible evolución de los indicadores en esas cadenas de valor.

Fecha 2012

URL https://observatorio.mtop.gub.uy/docs/Procesos_Logisticos_Principales_Cadenas_Agropecuarias.pdf

Institución BID

Puerto de aguas profundas, plataforma logística regional

Tipo Artículo de revista académica

Autor Eduardo Alvarez Mazza

Autor Manuel Vega

Resumen Este trabajo estudia la pertinencia de la instalación del Puerto de Aguas Profundas analizando la zona de influencia económica, con centro en el puerto objetivo y complementario para los puertos de la región, con fronteras dinámicas en función de los diferentes modos de transporte, cadenas logísticas y sus eficiencias relativas. Analiza la situación estratégica, el horizonte inmediato, cercano y lejano del transporte fluvial-marítimo regional y otras implicancias de carácter técnico, logístico, de sustentabilidad y posible marco jurídico.

Fecha 2011

URL <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3872558>

Institución Universidad de Montevideo

Tasa generadora de viajes para el puerto de Montevideo: una propuesta metodológica

Tipo Documento

Autor Andrés Pereyra

Autor Elías Rubinstein

Autor Marcelo Pérez

Resumen Se presenta una metodología desarrollada para estimar el movimiento de carga contenedorizada en los accesos al recinto del puerto de Montevideo. En este trabajo se desarrollan modelos del tipo “de conteo”, básicamente “regresión de poisson”, que explican la producción/atracción de viajes de carga contenedorizada según la declaración antecedente de la operación en muelle.

Fecha 2008

URL <https://www.colibri.udelar.edu.uy/jspui/handle/20.500.12008/2115>

Institución Universidad de la República. Facultad de Ciencias Sociales Universidad

Transporte internacional de cargas y actividad Forwarder en Uruguay

Tipo Tesis

Autor Patricia Noel Guardia Noble

Autor Fernando Darío Molina Pereyra

Resumen El trabajo se plantea el objetivo de analizar los sectores de transporte internacional de cargas y forwarder del Uruguay. Inicialmente se expone un compilado teórico sobre distintos tópicos relativos a la actividad logística y de comercio internacional considerados relevantes como marco al trabajo de investigación. Posteriormente se

presenta la situación de Uruguay en materia de comercio exterior: distribución modal de las cargas, breve análisis del mercado expo/importador, y principales características y proceso de constitución del Uruguay logístico. El trabajo de campo se basa en las entrevistas realizadas a los operadores de los distintos sectores, procurando la ampliación de información en aquellos casos que se consideró necesario. De la información relevada se procesa el análisis sectorial de las empresas de transporte y agentes de carga, así como la exposición de sus principales características y el impacto que algunos proyectos tendrían sobre el desempeño de estos.

Fecha 2015
URL <http://biblioteca.fcea.edu.uy/monografias/2015/M-CD4604.pdf>
Institución Universidad de la República. Facultad de Ciencias Económicas y de Administración

Un caso de transformación productiva y comercial: Zonas francas en el Uruguay

Tipo Documento
Autor Marcel Vaillant
Autor Alvaro Lalanne
Resumen El objetivo general planteado en este estudio es conocer la transformación productiva y comercial y su expresión en el Uruguay dentro de la actividad económica de las zonas francas. Analiza la evolución de la actividad económica, del empleo y del comercio exterior en las empresas beneficiarias del régimen de zonas francas.
Fecha 2014
URL <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/36775>
Institución CEPAL

8. Bibliografía

- ANP. (22 de Abril de 2021). *Cifras 2020*. Recuperado el 13 de Agosto de 2021, de <https://outlook.live.com/mail/0/inbox/sxs/AQMkADAwATZiZmYAZC04MGQ4LTQwMTQtMDACLTAwCgBGAAADKgVO9xiEg0SpusX75ejkjcAH3fOpUF4IkCtHNIPCGE7tQAAAgEMAAAAH3fOpUF4IkCtHNIPCGE7tQAEHXKvXgAAAAESABAAWMPmBd20mkCGzqT6nDPtjQ%3D%3D>
- Barbero, J. A. (2010). *La logística de cargas en América Latina y el Caribe: una agenda para mejorar su desempeño*. Washington: Banco Interamericano de Desarrollo,.
- Calatayud, A., & Montes, L. (2021). *Logística en América Latina y el Caribe: oportunidades, desafíos y líneas de acción*. Washington: Banco Interamericano de Desarrollo.
- Capurro, A., Oddone, G., & Tizón, J. P. (2021). *Extensión de la Concesión de TCP: impactos en la eficiencia, precios y competitividad del Puerto de Montevideo*. Montevideo: CPA Ferrere.
- George Reyes, C. E. (2019). Estrategia metodológica para elaborar el estado del arte como un producto de investigación educativa. *Praxis educativa, Vol. 23, No 3*, 1-14.
- Gómez Vargas, M., Galeano Higueta, C., & Jaramillo Muñoz, D. A. (2015). El estado del arte una metodología de investigación. *Revista Colombiana de Ciencias Sociales, ISSN-e 2216-1201, Vol. 6, N.º. 2*, 423-442.
- Guevara Patiño, R. (2016). El estado del arte en la investigación: ¿análisis de los conocimientos acumulados o indagación por nuevos sentidos? *Revista Folios, núm. 44*, 165-179.
- Hodara, I., & Opertti, J. P. (2008). *Visualización del Uruguay como Centro Logístico Regional*. Montevideo: MTOP.
- INALOG. (Agosto de 2014). <http://www.iirsa.org/>. Recuperado el 23 de Octubre de 2021, de http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/taller_tsp_lima14_%20INALOG.pdf
- INALOG. (2016). <http://www.inalog.org.uy/>. Recuperado el 23 de Octubre de 2021, de <http://www.inalog.org.uy/es/criterios-generales/>
- INALOG. (2016). *Informe sobre el sector logístico en Uruguay*. Recuperado el 23 de Octubre de 2021, de [www.inalog.org.uy: http://www.inalog.org.uy/wp-content/uploads/2016/12/SECTOR-LOGISTICO.-OPORTUNIDADES-DE-INVERSION-EN-URUGUAY-%E2%80%93-OCTUBRE-2016.pdf](http://www.inalog.org.uy/wp-content/uploads/2016/12/SECTOR-LOGISTICO.-OPORTUNIDADES-DE-INVERSION-EN-URUGUAY-%E2%80%93-OCTUBRE-2016.pdf)
- Jiménez Becerra, A. (2004). El estado del arte en la investigación en las ciencias sociales. En *La práctica investigativa en ciencias sociales* (págs. 29-42). Bogotá: UPN, Universidad Pedagógica Nacional.
- Lodoño Palacio, O. L., Maldonado Granados, L. F., & Calderón Villafañez, L. C. (2016). *Guías para construir Estados del Arte*. Bogotá: International Coporation of Networks Knowledge.
- Montanez, L., Granada, I., Rodriguez, R., & Veverka, J. (2015). *Guía logística: aspectos conceptuales y prácticos de la logística de cargas*. Washington DC: BID.

- Opertti, J. (2015). *Uruguay Logístico: plataforma público-privada (PP) de innovación y competitividad. Hoja de ruta público privada (1985 – 2015)*. Santiago de Chile: Naciones Unidas.
- Páramo, P. (2006). *La investigación en las ciencias sociales. Técnicas de recolección de información*. Bogotá: Universidad Piloto de Colombia.
- Porter, M. (2009). *La Ventaja Competitiva de las Naciones*. Barcelona: Ediciones Deusto.
- Presidencia de la República. (s.f.). <https://www.gub.uy/>. Obtenido de <https://www.gub.uy/secretaria-derechos-humanos/politicas-y-gestion/derechos-humanos-politicas-publicas#:~:text=Las%20pol%C3%ADticas%20p%C3%BAblicas%20pueden%20entenderse,d e%20respuesta%20consecuente%20y%20sostenida>
- UNCTAD. (2019). *INFORME SOBRE EL TRANSPORTE MARÍTIMO.2019*. Washington: UNCTAD.
- UNCTAD. (2020). *INFORME SOBRE EL TRANSPORTE MARÍTIMO 2020*. Washington: Naciones Unidas.
- URUGUAY XXI. (s.f.). www.marcapaisuruguay.gub.uy. Recuperado el 25 de Octubre de 2021, de www.marcapaisuruguay.gub.uy/en/uruguay-logistics/
- Vaillant, Marcel. (2008). *Oportunidades de una economía pequeña y remota en el mundo global: Uruguay como exportador de servicios*. Santiago de Chile: CEPAL.
- Vargas Guillén, G. (1999). Las líneas de investigación: de la posibilidad a la necesidad. En E. I. Investigadores, *Desarrollo de líneas de investigación a partir de la relación docencia e investigación en la Universidad Pedagógica Nacional*. Bogotá: CIUP-UPN.