

PERLOG

PERFIL LOGÍSTICO DE AMÉRICA LATINA

URUGUAY

Título: PEFIL LOGÍSTICO DE AMÉRICA LATINA (PERLOG)

URUGUAY

Depósito legal: lf74320153203672

ISBN: 978-980-422-026-5

Editor: CAF

Vicepresidencia de Infraestructura

Antonio J. Sosa, Vicepresidente Corporativo

Autor: Rafael Farromeque Quiroz, Especialista Senior

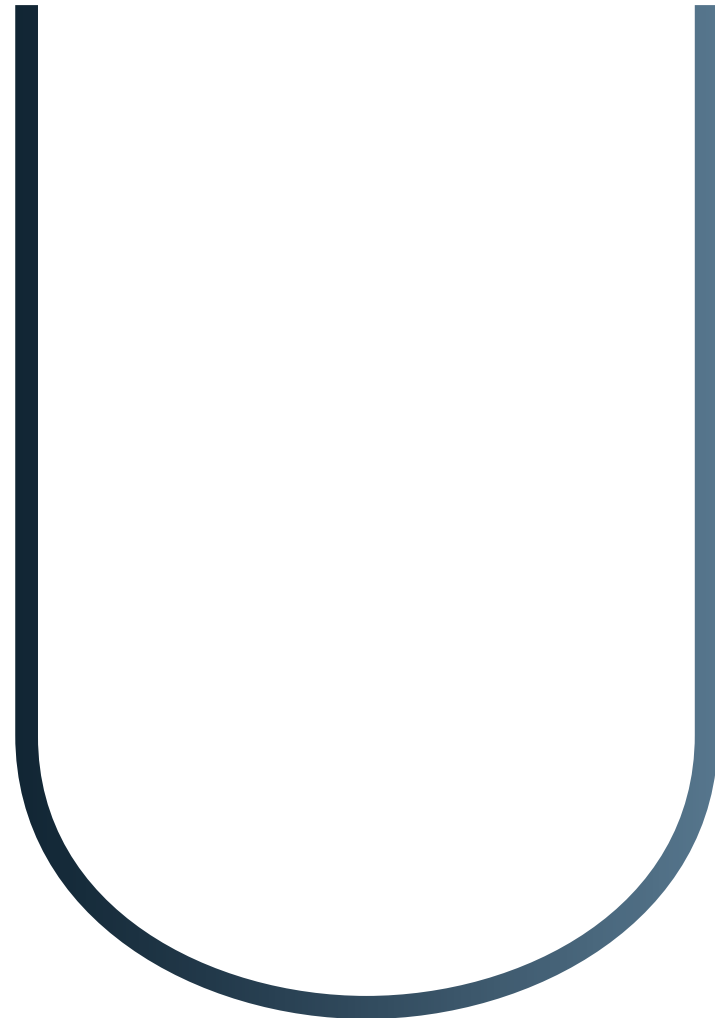
Colaboradores: Felipe Manchón Contreras, SPIM S.L.

Diseño gráfico e impresión: Gatos Gemelos Comunicación

Las ideas y planteamientos contenidos en la presente edición son de exclusiva responsabilidad de sus autores y no comprometen la posición oficial de CAF.

La versión digital de este libro se encuentra en: scioteca.caf.com

© 2016 Corporación Andina de Fomento Todos los derechos reservados



PERFIL LOGÍSTICO DE URUGUAY



EL PERFIL LOGÍSTICO DE URUGUAY EN EL MARCO DEL PERFIL
LOGÍSTICO DE AMÉRICA LATINA (PERLOG)



INTRODUCCIÓN AL PERFIL LOGÍSTICO DE URUGUAY

El Perfil Logístico de Uruguay en el marco del Perfil Logístico de América Latina (PERLOG)

CAF –Banco de Desarrollo de América Latina– apoya a los países de la región en el desarrollo de nuevos planes proyectos y programas, orientados a intervenir en todos los elementos que componen los sistemas logísticos nacionales.

En este contexto, **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.

Como punto de partida, para el **CAF-LOGRA** se elaboró el **“Perfil Logístico de América Latina” (PERLOG)** que aporta el análisis de la situación actual y el desarrollo potencial a futuro del

Sistema Logístico Regional Latinoamericano, bajo un enfoque conformado por los siguientes elementos: infraestructura, servicios, procesos, sistemas de información, capacidades de gestión, institucionalidad y regulación.

En su primera etapa (2014), **PERLOG** se complementa con los perfiles logísticos más detallados de ocho países de la región (Bolivia, Colombia, Ecuador, México, Panamá, Paraguay, Perú y Uruguay).

En la elaboración del **Perfil Logístico de Uruguay** se utilizaron un conjunto de documentos, planes y análisis precedentes. Estos han sido sistematizados desde una óptica regional, estableciendo la referencia con los demás países estudiados, para así contribuir a avanzar en una visión integradora de la logística de América Latina.

Estructura del Perfil Logístico de Uruguay

Perfil socioeconómico
Página 5

Desempeño logístico
Página 12

Perfil de Comercio Exterior
Página 6

Formulación de ambiciones estratégicas
Página 13

Sistema Logístico de Uruguay
Página 8

Lineamientos estratégicos de Uruguay
Página 14

Estructura funcional de Uruguay
Página 10

Indicadores cumplimiento lineamientos estratégicos
Página 16

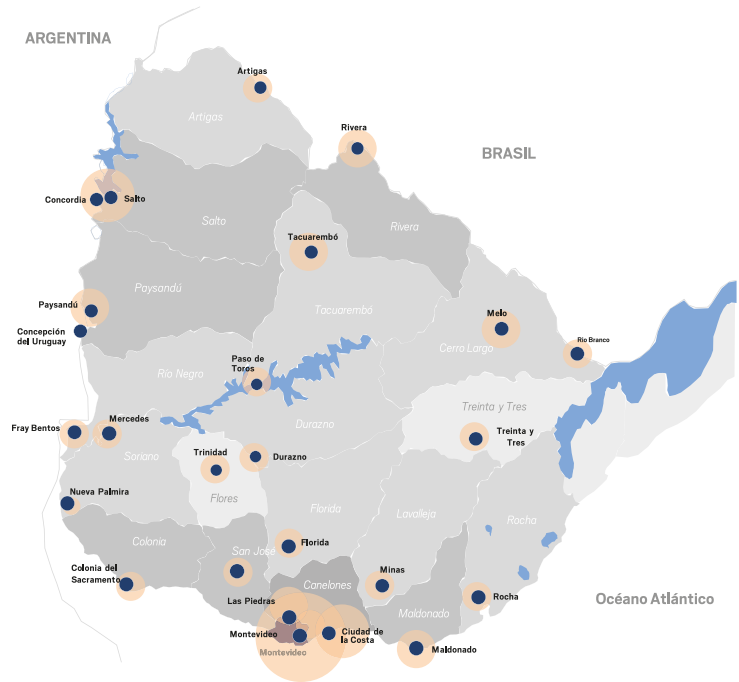
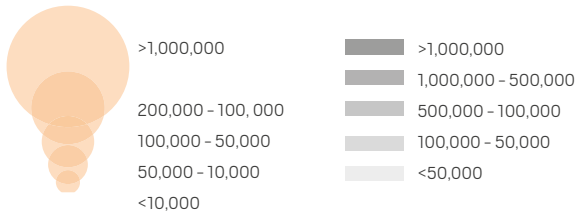
Hoja de ruta logística de Uruguay
Página 18

PERFIL SOCIOECONÓMICO DE URUGUAY

Territorio y población

Uruguay es uno de los países más pequeños en superficie de América del Sur, en el que viven unas 3,39 millones de personas (2013).

Uruguay es el tercer país más pequeño territorialmente de América del Sur, con un área total de unos 176.000 km², y unos 660 km de costa marítima sobre el océano Atlántico. Montevideo engloba la mayoría de la población del país, pues su gran área metropolitana alcanza a tener más de 1,7 millones de habitantes, lo que genera la concentración de las actividades económicas, políticas y de consumo nacionales.



Fuente: Elaboración propia con base en Instituto Nacional de Estadística (INE)

Economía

Uruguay ha crecido al 5,2% interanual en la última década. Su economía se orienta al sector agropecuario exportador.

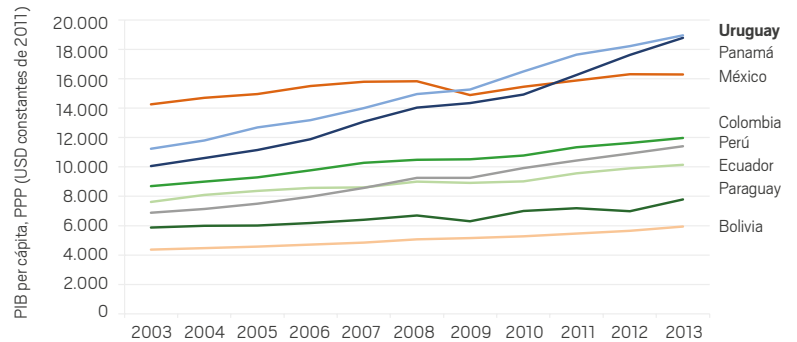
Por el tamaño de su PIB Uruguay se sitúa como la 16ª nación en América Latina, pero el crecimiento reciente lo ha colocado como el país con mayor PIB per cápita en la región de estudio, con casi 19.000 USD/cápita.

La economía uruguaya está orientada hacia el sector agropecuario exportador, cuyos principales productos son la ganadería (vacuna y ovina), el arroz, trigo, maíz, girasol, sorgo, cebada y soja.

Uruguay destaca en la región por su favorable clima de negocios e inversión.

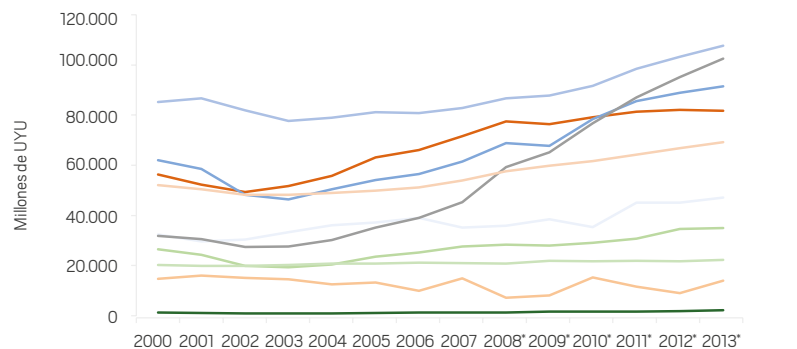
Con un manejo prudente de la economía (reflejado en las reservas del país), del perfil de la deuda pública y de la inversión directa extranjera, así como con una institucionalidad conocida por las garantías jurídicas que brinda al sector empresarial, Uruguay es un país con condiciones destacadas en la región. Ha logrado ganarse una distinción en América Latina, no solo en lo institucional, sino también en lo empresarial.

Evolución del PIB per cápita de Uruguay y países de la región



Fuente: Elaboración propia con base en WDI

Evolución del PIB constante por principales actividades productivas

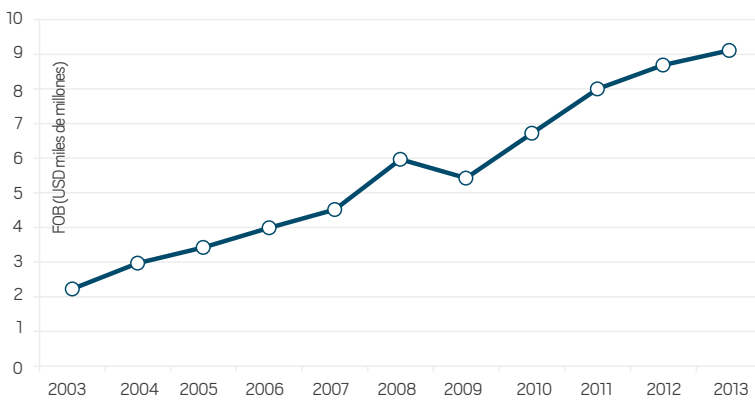


*Preliminares

Fuente: Elaboración propia con base en Banco Central del Uruguay (BCU)

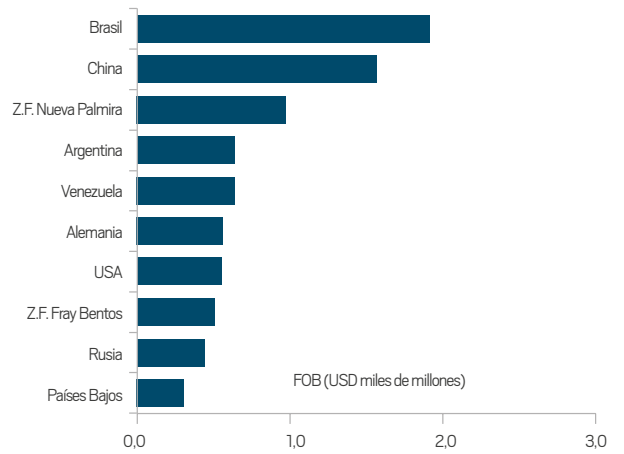
PERFIL DE COMERCIO EXTERIOR DE URUGUAY

Exportaciones de Uruguay hasta 2013

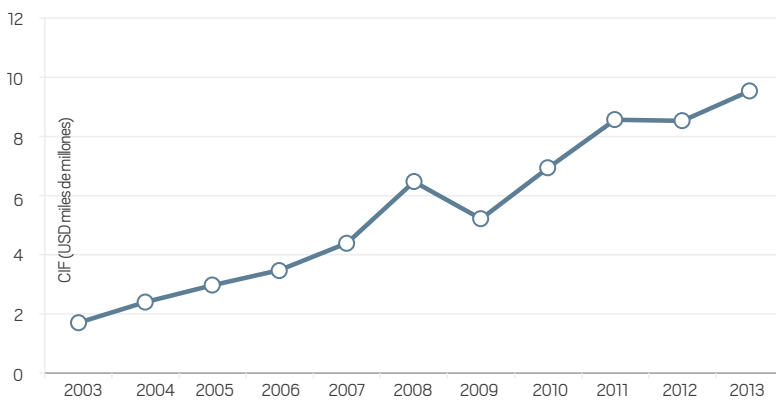


Fuente: Elaboración propia en base a Uruguay XXI, datos DNA

Principales países, 2013

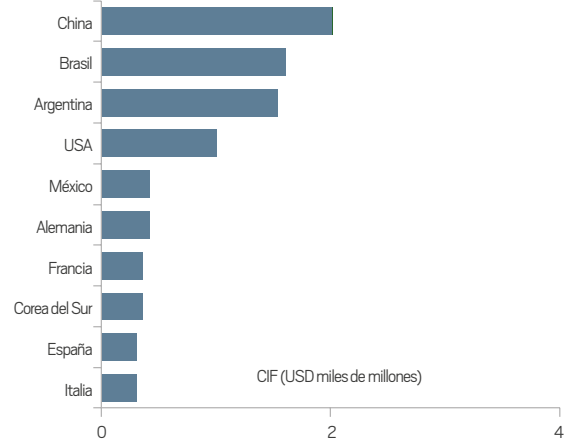


Importaciones de Uruguay hasta 2013

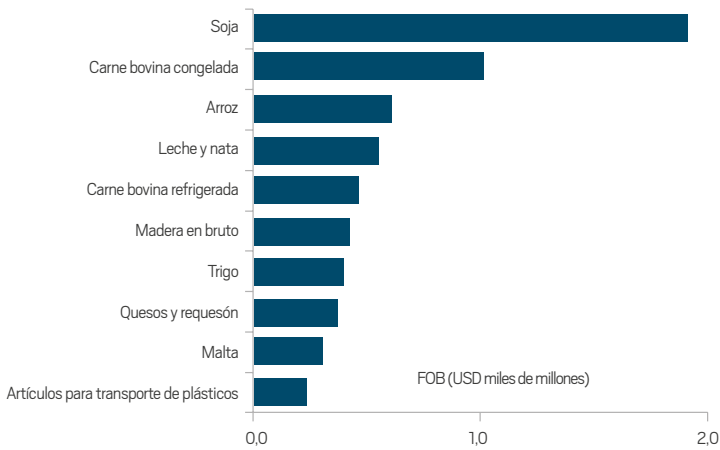


Fuente: Elaboración propia en base a Uruguay XXI, datos DNA

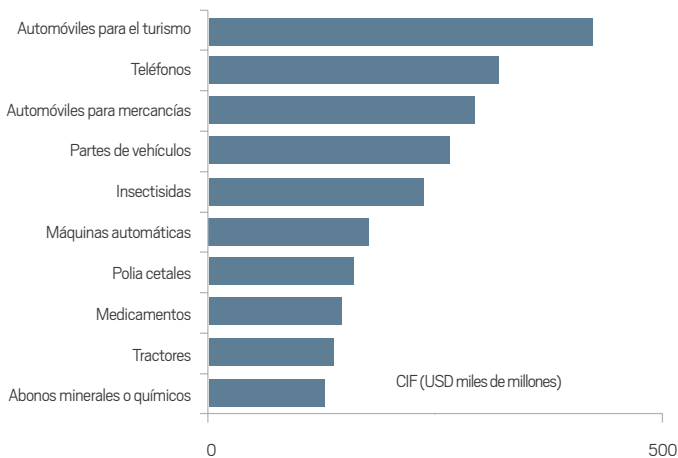
Principales países, 2013



Principales productos, 2013



Principales productos, 2013



USD 9,11 miles de millones
Exportaciones 2013



USD 9,53 miles de millones
Importaciones 2013



13,3%
Crecimiento anual exportaciones 2003-2013



16,6%
Crecimiento anual importaciones 2003-2013



88
Ranking Doing Business 2014 (189 países)

La balanza comercial uruguaya es deficitaria

El comercio exterior uruguayo en 2013 registró USD 9.114 millones en exportaciones (FOB) y USD 9.531 millones (CIF, sin petróleo y energía eléctrica).

En exportaciones predomina la soja y la carne

Las exportaciones en los últimos 10 años han seguido una tendencia sostenida al alza, principalmente impulsadas por los productos agrícolas, cárnicos y lácteos que totalizaron el 55% de las exportaciones en valor de Uruguay en 2013. Brasil es el principal socio comercial de exportación de Uruguay, seguido de China, Argentina y Venezuela.

Las importaciones uruguayas están representadas por vehículos de transporte y maquinaria

Las importaciones también han tenido una tendencia al alza permanente. Sin tener en cuenta los rubros de petróleo y energía, las principales importaciones uruguayas son los vehículos de transporte y maquinaria (25% del total), el sector electrónico (10%) y los productos químicos (10%). Argentina, Brasil, China y Estados Unidos son los principales socios en productos importados.

SISTEMA LOGÍSTICO DE URUGUAY

Uruguay: un nodo logístico concentrado

El sistema logístico de Uruguay ha integrado diferentes componentes que le han permitido articular la provisión de servicios, infraestructura e institucionalidad, para destacarse en la región y consolidarse como un hub logístico para la carga del Cono Sur.

Infraestructuras lineales

Una red vial con alta cobertura geográfica

Sin embargo, esta red requiere la pronta realización de obras de mantenimiento para mantener los tiempos de transporte y los costos operacionales lo más bajos posibles.

El sistema ferroviario, que conecta con Brasil y Argentina, moviliza carga de altos volúmenes. La tendencia de carga se ha ubicado a la baja en los últimos años

El sistema ferroviario de Uruguay tiene en operación 1.673 km de vía, pero la tendencia de la carga es a la baja en los últimos años, debido a deficiencias infraestructurales, de material y operacionales.

Infraestructuras nodales

El sistema de puertos marítimos y fluviales, así como la mano de obra calificada del sector, son los principales activos logísticos de Uruguay.

Los puertos y la mano de obra cualificada, las dos principales fortalezas del sistema, se han desarrollado desde hace varias décadas bajo unas políticas de Estado concretas, que han reaccionado a las dinámicas del mercado proyectadas.

El puerto marítimo de Montevideo, que articula la red portuaria marítima y fluvial del país, opera con altos estándares.

El complejo portuario de Montevideo movilizó 10,5 Mt en 2013, principalmente contenedores y carga a granel. Nueva Palmira es el segundo puerto del país.

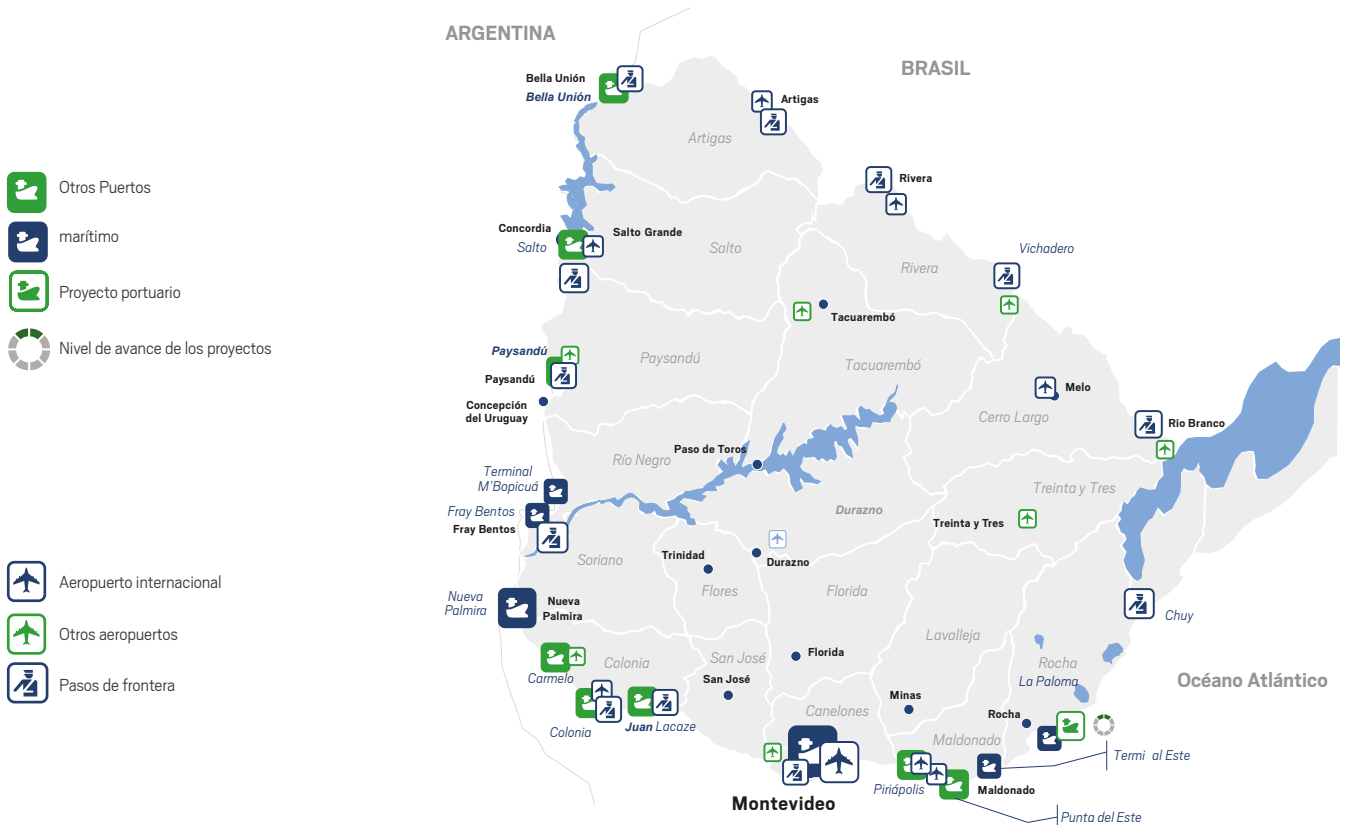
La operación fluvial se estructura principalmente a lo largo del río Uruguay, donde los tramos con servicio de carga están establecidos desde el puerto de Paysandú hasta diferentes terminales fluviales en la costa del Océano Atlántico.

El aeropuerto de Carrasco opera bajo el régimen de “aeropuerto libre”, lo que beneficia tanto a empresas como a mercancías.

Este régimen ha permitido el aumento de los volúmenes de carga de importación y exportación, así como los de tránsito desde y hacia países como Argentina y Paraguay.

Zonas francas y parques logísticos, punta de avance de la vocación logística en Uruguay.

Dada la vocación de Uruguay como nodo de acopio y redistribución de carga a escala regional, el avance de las actividades logísticas en el país ha estado marcado en gran medida por la aparición y desarrollo de las zonas francas y los parques logísticos en las diferentes áreas del país, en su mayor parte en Montevideo.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del MTOP

ESTRUCTURA LOGÍSTICA FUNCIONAL DE URUGUAY

Nodos logísticos

Nodo primario nacional: domina la logística del país **Montevideo.**

Nodos intermedios de distribución: actúan como ámbitos intermedios entre los nodos primarios y secundarios **Tacuarembó.**

Nodos de comercio exterior: puertos, aeropuertos y centros fronterizos con flujos de comercio estables y significativos

- Nodos portuarios de **Montevideo y Nueva Palmira.**
- Nodos transfronterizos de Chuy, Fray Bentos, Salto, Río Branco.

Ámbitos logísticos

Ámbito logístico nacional: conecta el área metropolitana de Montevideo con Colonia hacia el oeste, y con Rocha en el este.

Ámbito logístico de Rivera-Tacuarembó: Tacuarembó ha venido desempeñando un papel de redistribuidor de mercancía en su área de influencia directa.

Ámbito logístico de Salto-Paysandú- Concepción: destaca por su actividad industrial y de comercio exterior (debido a sus pasos fronterizos y sus puertos fluviales).

Corredores logísticos

Corredor logístico de Montevideo-Colonia-Nueva Palmira-Paysandú-Salto: agrupa varios modos de transporte y diferentes niveles de complejidad en la oferta logística ofrecida.

Corredor logístico de Montevideo-Chuy: sirve como una de las principales conexiones terrestres con Brasil, con el 20% del comercio exterior terrestre de Uruguay.

Corredor logístico de Montevideo-Tacuarembó-Rivera: corredor multimodal que permite la conexión ferroviaria con la red de Brasil.

Corredor logístico de Montevideo-Minas-Treinta y Tres-Melo: corredor con una alta vocación al transporte de productos mineros y agrícolas.

La estructura logística de Uruguay estaría constituida por los siguientes sistemas

El ámbito logístico de Montevideo se consolida como hub regional, con una oferta completa de servicios logísticos alrededor del puerto.

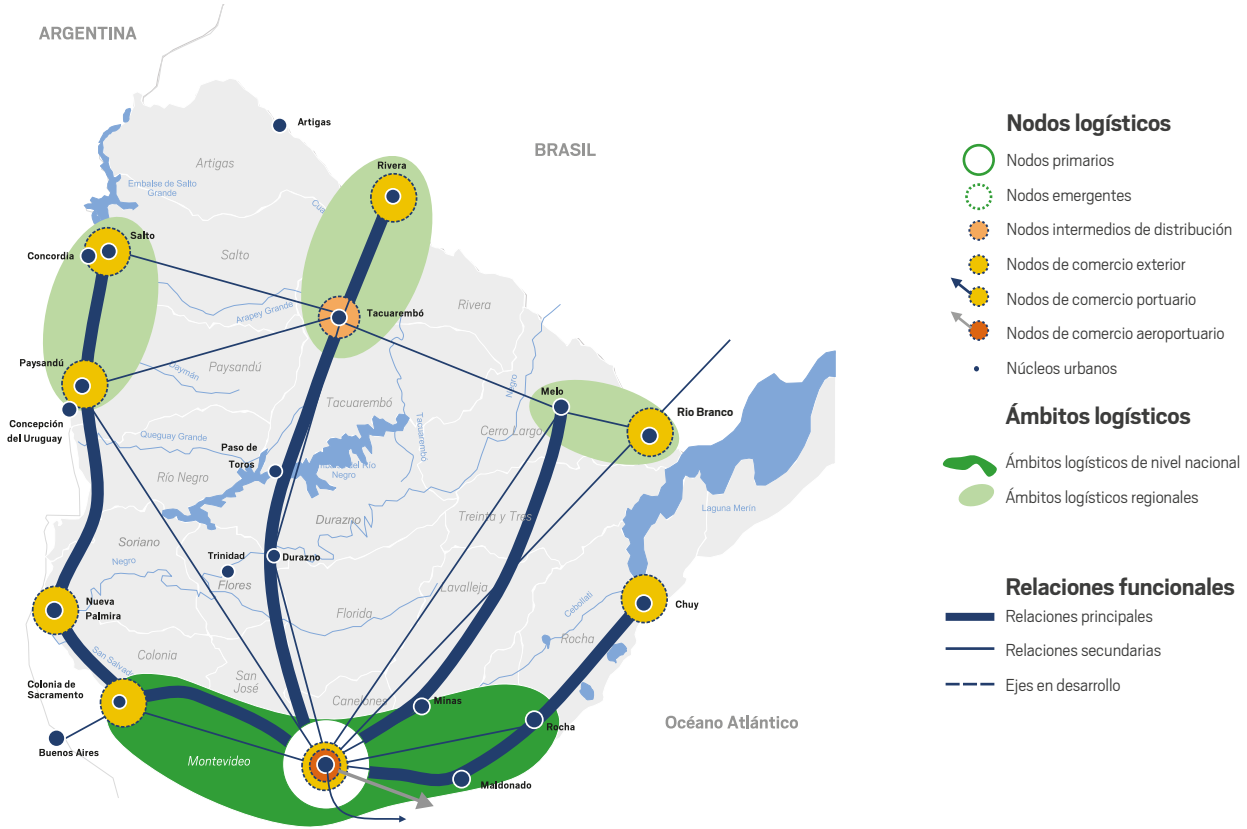
El principal activo logístico del nodo de Montevideo es el puerto marítimo, alrededor del cual se ha tejido una compleja actividad de valor añadido a la carga.

Uruguay se ha esforzado en promocionar y equiparar otras zonas del país, distintas de Montevideo, con infraestructura y servicios logísticos de calidad.

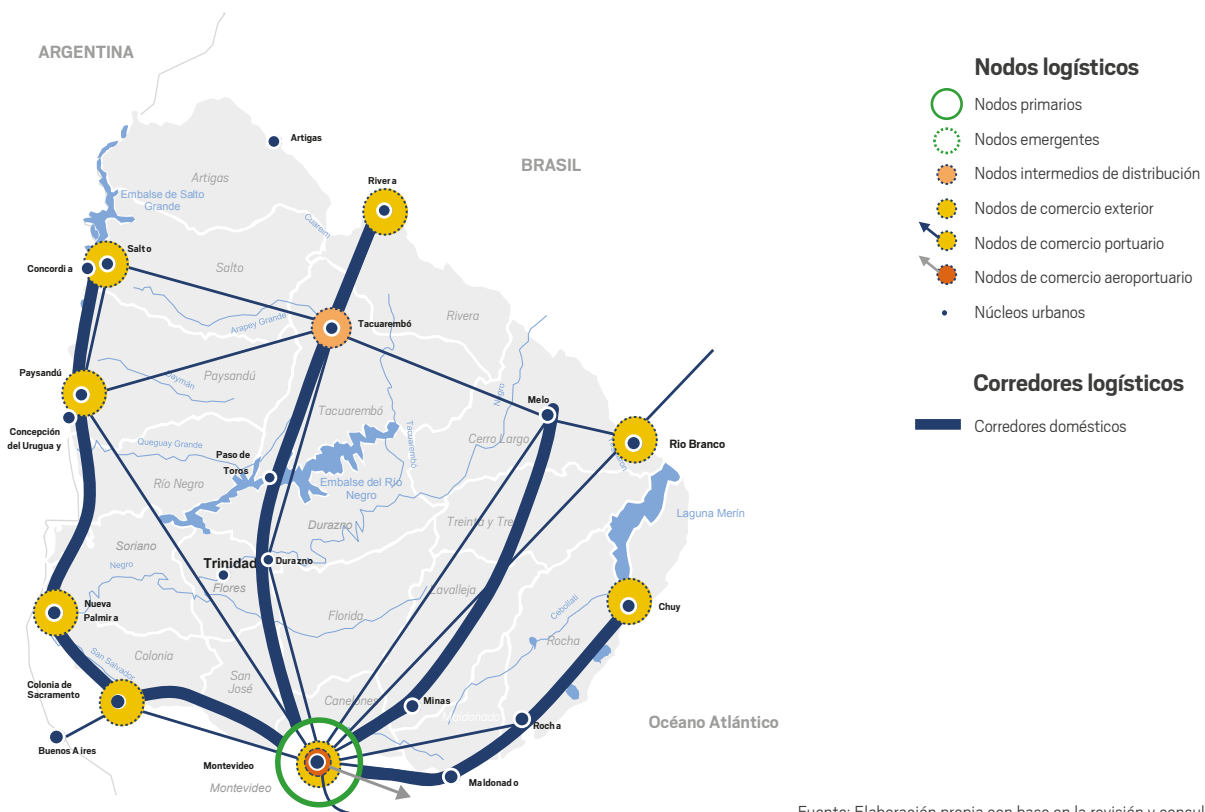
El ámbito logístico del oeste de Uruguay (Fray Bentos y Salto) se concentra en gran medida en la producción de alimentos, cárnicos, lácteos y papel, entre otros productos que forman parte de la oferta exportable del país, principalmente hacia Argentina.

El ámbito logístico del norte de Uruguay está orientado al transporte de carga terrestre con Brasil. El ferrocarril se encuentra en operación en este ámbito, siendo la estación de Tacuarembó la más activa.

Nodos logísticos, relaciones funcionales y ámbitos logísticos



Corredores funcionales



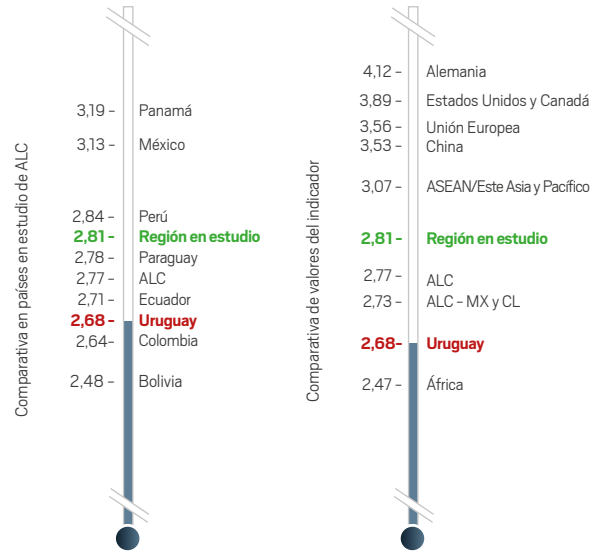
Fuente: Elaboración propia con base en la revisión y consulta de varias fuentes

DESEMPEÑO LOGÍSTICO DE URUGUAY

El desempeño logístico de Uruguay se encuentra próximo al promedio de América Latina y el Caribe, así como de la región en estudio.

Posición comparativa de Uruguay respecto al indicador Índice de Desempeño Logístico (LPI)

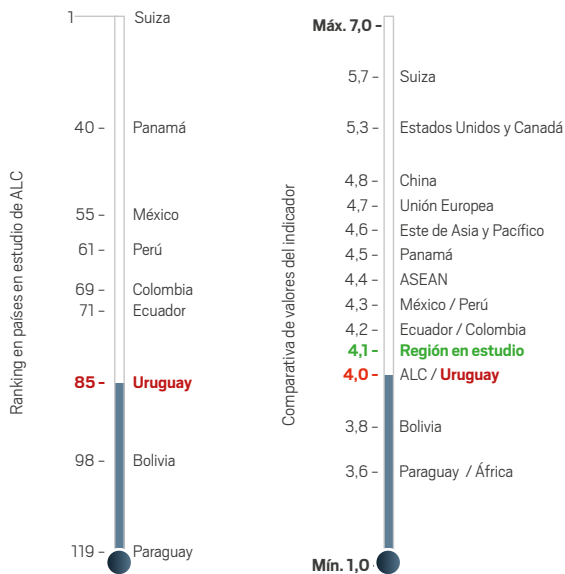
Índice de Desempeño Logístico (LPI)-2,68 (2014): Uruguay ha conseguido mejoras notables en sus puntuaciones del índice LPI entre 2007 y 2012, pero con un descenso en su última evaluación de 2014, provocado en buena parte por la débil calificación de sus trámites aduaneros y la calidad de sus infraestructuras.



Fuente: Elaboración propia con base en WDI (BM)

Posición comparativa de Uruguay respecto al indicador Índice de Competitividad Global (GCI)

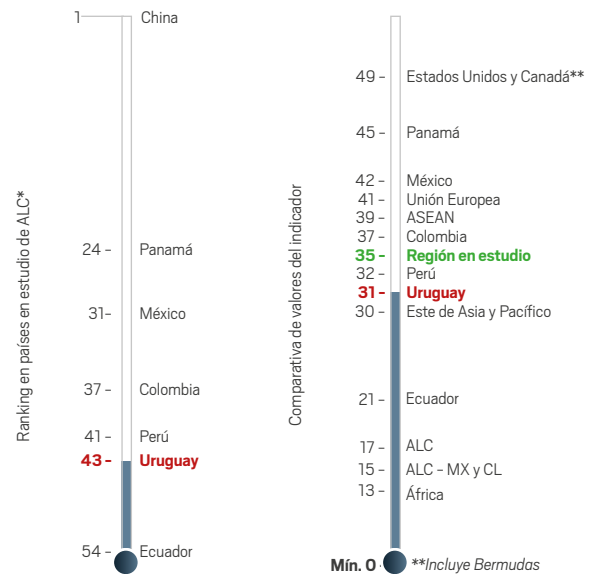
Índice de Competitividad Global (GCI)-4,05 (2013): Uruguay se sitúa en la posición 85 a nivel mundial en 2013. En relación con otras regiones, el país presenta un rezago importante, sobre todo en comparación con América del Norte y Europa.



Fuente: Elaboración propia con base en World Economic Forum

Posición comparativa de Uruguay respecto al indicador Índice de Conectividad Marítima (LSCI)

Índice de Conectividad Marítima (LSCI) - 31 (2013): Uruguay obtiene una puntuación de 31 en el LSCI en 2013, ubicándose en la posición 43 del ranking global. Este puntaje le ha permitido situarse por encima del promedio de los países de América Latina y el Caribe, y África. Incluso, levemente por arriba de las naciones del Este de Asia y Pacífico.



*No existen datos para Paraguay y Bolivia

Fuente: Elaboración propia con base en WDI y UNCTAD data center

FORMULACIÓN DE AMBICIONES LOGÍSTICAS DE URUGUAY

Ambición estratégica de Uruguay¹

Orientar sus lineamientos para convertirse en un hub de logística y servicios en el Cono Sur.



Visión estratégica

Uruguay ha avanzado en el desarrollo de una estrategia de captación de tráficos de tránsito y de logística de comercio internacional con una institucionalidad bien estructurada. Está en proceso de consolidarse como una plataforma logística regional de transbordos de carga marítima y fluvial, sirviendo a países como Argentina, Bolivia, Brasil y Paraguay, posición que requiere un

refuerzo de sus estrategias portuarias marítimo-fluviales, la competitividad de las cadenas terrestres de comercio internacional y la estructuración de infraestructuras logísticas en Montevideo. Asimismo, el país posee un gran potencial para el desarrollo de servicios de valor añadido.

Avances y oportunidades de Uruguay en los tres niveles de ambición:

Respecto al Nivel 1 – competitividad interna-país	Respecto al Nivel 2 – estrategias de tránsitos	Respecto al Nivel 3 – estrategias de hub logístico
<p>La evolución logística en las últimas dos décadas ha permitido la incorporación de servicios de calidad para las actividades de comercio exterior. Las principales líneas de mejora en este nivel son:</p> <ul style="list-style-type: none"> En las zonas fuera del ámbito de Montevideo aún no hay una oferta potente de servicios logísticos ni madurez de mercado. Son determinantes las mejoras en la infraestructura de transporte. Refuerzo general de los modos férreo, carretero, fluvial, marítimo y aéreo, e implementación de zonas logísticas. 	<p>Uruguay está en proceso de consolidarse como una plataforma logística regional de transbordos de carga marítima y fluvial regional, sirviendo a países como Argentina, Bolivia, Brasil y Paraguay. Las líneas de acción para consolidarse en este nivel son:</p> <ul style="list-style-type: none"> Mantener y mejorar la competitividad del país. Reforzar el sector de carga aérea. Conectividad carretera, fluvial y ferroviaria con los países vecinos. 	<p>Uruguay aún está en etapa de consolidarse como un jugador regional en temas logísticos, por lo que su rol en el mercado global está en etapas muy iniciales.</p> <p>La experiencia adquirida, como punto de convergencia y redistribución regional de carga, servirá de base para un mayor posicionamiento de Uruguay en el mundo.</p> <p>La institucionalidad actual, así como su política de Estado sectorial permite sentar las bases para aspirar planificadamente a este nivel logístico.</p>

Posicionamiento estratégico de Uruguay

- Uruguay está en un avanzado proceso de consolidarse como plataforma logística regional de transbordos de carga marítima y fluvial, con un elevado potencial para desarrollar servicios de valor añadido.

Principales retos:

- Es un reto estratégico no exento de dificultades: Uruguay es un nodo con baja "masa crítica" propia, en comparación con los nodos vecinos. Está mejor enclavado como "gateway" en la hidrovía que respecto a los tránsitos transversales hacia Argentina y Brasil, con una gran sensibilidad ante las estrategias de los rivales regionales.
- Para progresar en su ambición logística, Uruguay requiere el refuerzo de sus estrategias portuarias marítimo-fluviales, la competitividad de las cadenas terrestres de comercio internacional y la estructuración de las infraestructuras logísticas en Montevideo.

Nota1: El concepto de ambiciones estratégicas, con tres niveles y dos subniveles, se encuentra definido en el documento *IDEAL* 2013 y se adopta como criterio general en el Perfil Logístico Regional de América Latina (PERLOG).

LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS DE URUGUAY

PERLOG ha definido –en el despliegue estratégico a escala regional y de cada país– un sistema de 18 lineamientos, agrupados en cuatro grandes ejes o bloques estratégicos.

Orientación general de las líneas estratégicas de actuación a largo plazo, para la región y Uruguay

1. Planificación e institucionalización logística

Lineamientos estratégicos	Orientaciones a largo plazo
1.1 Planificación logística integral	<ul style="list-style-type: none"> Contribuir a dotar a todos los países de la región de instrumentos de planificación logística integrada. La planificación básica logística de Uruguay está en proceso de formulación (Plan Estratégico de Transporte, Logística e Infraestructura 2030), así como su institucionalización.
1.2 Institucionalización logística	<ul style="list-style-type: none"> Configurar un sistema institucional compatible para la logística en todos los países de la región. Uruguay ha de consolidar la institucionalidad organizada recientemente, tanto desde el sector público, como el privado (INALOG, ministerios, etc.)
1.3 Formación y conocimiento logístico	<ul style="list-style-type: none"> Impulsar la formación y capacitación logística, así como los sistemas de progresión y divulgación del conocimiento logístico. Uruguay necesita programas de formación logística de todo nivel, tanto para empresas generadoras de carga, como para prestadoras de servicios logísticos.

2. Desarrollo del sistema logístico

Lineamientos estratégicos	Orientaciones a largo plazo
2.1 Puertos y transporte marítimo	<ul style="list-style-type: none"> Configurar un sistema portuario articulado con un hub global y varios hubs regionales, con especial capacidad para la relación con Asia. Desarrollar el Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD–SSS) como un modo básico de articulación logística regional a medio y largo plazo. Dentro de la estrategia en elaboración en Uruguay, el sector portuario es crítico, con especial atención en la mejora del Puerto de Montevideo.
2.2 Logística portuaria terrestre	<ul style="list-style-type: none"> Planificar y estructurar la relación logística terrestre entre los puertos y su hinterland, con infraestructuras (ZALes, puertos secos), corredores intermodales y procesos eficientes. La mejora de la logística portuaria terrestre (básicamente, accesos y zonas logísticas) constituye una de las principales áreas de actuación en Uruguay.
2.3 Fomento de la integración e intermodalidad ferroviaria	<ul style="list-style-type: none"> Fomentar la intermodalidad ferroviaria, impulsando la integración de redes y las conexiones con los principales puertos y nodos (con plataformas intermodales), y los tránsitos internacionales. El ferrocarril en Uruguay está en una situación crítica: es precisa la recuperación del sistema ferroviario nacional.
2.4 Potenciamiento y competitividad en corredores prioritarios	<ul style="list-style-type: none"> Estructurar los principales corredores logísticos, mediante un sistema de infraestructuras, servicios y soluciones tecnológicas para optimizar la prestación de los servicios logísticos y de comercio internacional. Uruguay precisa la mejora del estado físico de la red vial en el corto plazo, así como la ampliación de algunos tramos en el largo plazo.
2.5 Fomento de la navegación fluvial	<ul style="list-style-type: none"> Potenciar y aprovechar el transporte fluvial en la articulación logística subregional, mediante inversiones en infraestructuras, servicios y procesos. Es necesaria la mejora de puertos fluviales y navegabilidad del río Uruguay.
2.6 Fomento de la carga aérea y logística aeroportuaria	<ul style="list-style-type: none"> Articular un sistema de hubs regionales de carga aérea, con proyectos integrados y colaborativos de infraestructuras (centros de carga aérea), servicios y procesos. Uruguay precisa la implementación de una estrategia de carga aérea que le sirva de apoyo en su posicionamiento como hub de Mercosur.

En negro: Orientaciones estratégicas para la región

En azul: Orientaciones estratégicas para Uruguay

Orientación general de las líneas estratégicas de actuación a largo plazo, para la región y Uruguay.

3. Desarrollo de logística básica y sostenible

Lineamientos estratégicos	Orientaciones a largo plazo
3.1 Apoyo y mejora al transporte carretero	<ul style="list-style-type: none"> Promover la eficiencia y competitividad sistemática del sector de carga por carretera, mediante estrategias sistémicas que incorporen infraestructuras de servicios (redes de truck centers), formación, regulación, fomento de servicios avanzados, etc. En Uruguay es necesario la promoción del sector empresarial y modernización del sector transporte automotor de carga.
3.2 Logística urbana	<ul style="list-style-type: none"> Promover planes integrales de logística urbana en el sistema de ciudades de la región, principalmente en ciudades medias, grandes y áreas metropolitanas con sistemas de plataformas de distribución urbanas y metropolitanas. Uruguay debe abordar la planificación logística urbana integral de Montevideo y su área metropolitana.
3.3 Logística agraria y agroalimentaria	<ul style="list-style-type: none"> Desarrollar sistemas de apoyo a la logística agroalimentaria tanto en origen (redes de agrocentros) como en destino (plataformas logístico-alimentarias de distribución). En Uruguay se precisa la ordenación de la logística agroalimentaria en destino (consumo) en el área de Montevideo, así como, el desarrollo de un programa de agrocentros.
3.4 Logística de territorios no integrados	<ul style="list-style-type: none"> Contribuir con soluciones logísticas específicas a la articulación de territorios menos desarrollados. Uruguay debe evitar la dualización logística de su territorio, entre el nodo de Montevideo y el resto del país.
3.5 Sostenibilidad territorial	<ul style="list-style-type: none"> Promover la concentración logística mediante la planificación territorial integrada y respetuosa con el medioambiente. En el área de Montevideo es necesaria la planificación logística, territorial e integral con enfoque de sostenibilidad.
3.6 Logística inversa	<ul style="list-style-type: none"> Impulsar el desarrollo progresivo de proyectos y servicios de logística inversa, vinculados a las grandes metrópolis y a los principales clústeres estratégicos de la región. En Uruguay la logística inversa debe abordarse en el marco de la planificación de logística urbana de Montevideo.

4. Logística de comercio internacional

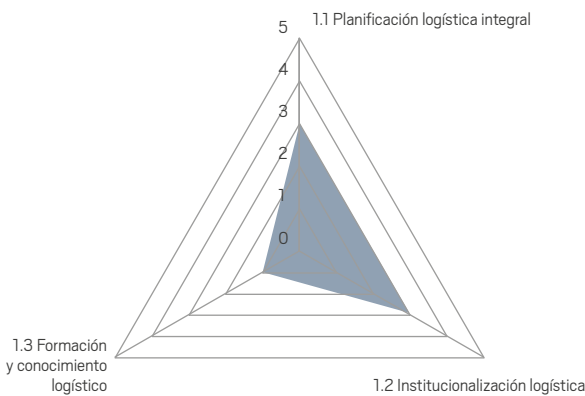
Lineamientos estratégicos	Orientaciones a largo plazo
4.1 Logística de clústeres	<ul style="list-style-type: none"> Apoyar el desarrollo del comercio internacional en los clústeres estratégicos de la región mediante soluciones integrales, con plataformas logísticas de apoyo a clústeres (plataformas especializadas con servicios logísticos para un determinado clúster), eficiencia de servicios, agilización de procesos y estrategias comerciales colaborativas. Uruguay necesita la especialización de servicios logísticos para rubros prioritarios, además de la potenciación de nuevos clústeres industriales.
4.2 Mejora de la logística fronteriza y facilitación	<ul style="list-style-type: none"> Contribuir a la agilización de los tránsitos en frontera mediante proyectos integrados de infraestructuras logísticas, procesos y servicios. En Uruguay es necesaria la finalización de programas de integración aduanera con países vecinos para la mejora en los pasos de frontera terrestre.
4.3 Gobernanza de cadenas logísticas internacionales	<ul style="list-style-type: none"> Impulsar la gestión integral de las cadenas de comercio internacional y estrategias de cada país, con presencia y decisión en los destinos comerciales y el apoyo a la creación de grandes operadores logístico-comerciales regionales. Es preciso en Uruguay mejorar los procedimientos de comercio exterior en los pasos de frontera terrestre, así como la integración aduanera con países vecinos y MERCOSUR.

INDICADORES DE CUMPLIMIENTO DE LOS LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS (INDILOG)

El perfil logístico incluye un sistema de indicadores para la monitorización del **Nivel de Cumplimiento de los Lineamientos Estratégicos de la Logística Regional a Largo Plazo (INDILOG)**, definidos en el PERLOG, en una escala de 1 a 5 en cada uno de los lineamientos estratégicos.

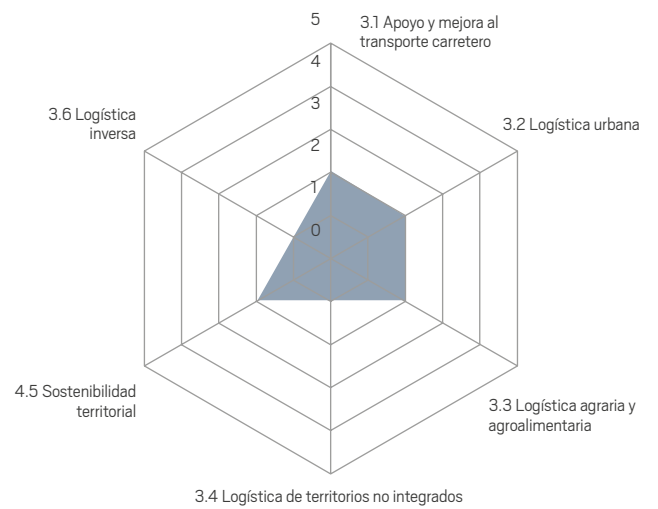
Línea Base del INDILOG en Uruguay

1. Planificación/institucionalización logística: 2,33



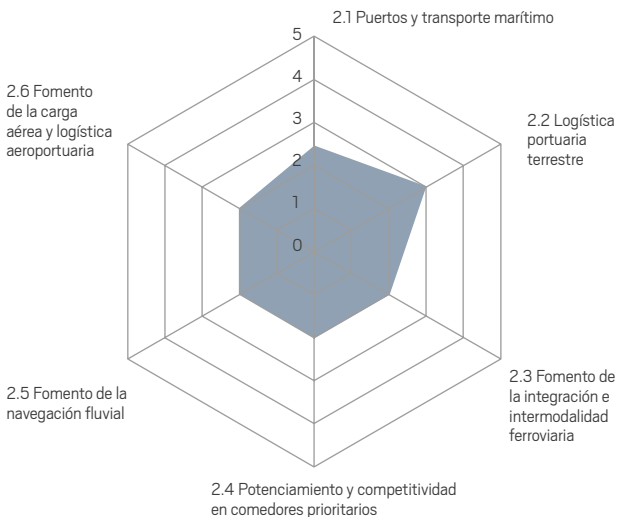
Uruguay tiene un valor relativamente alto en el grupo de países analizados, al encontrarse en proceso tanto de planificación estratégica como de institucionalización logística. Sin embargo, adolece de rezago en formación logística.

3. Desarrollo de logística básica y sostenible: 1,66



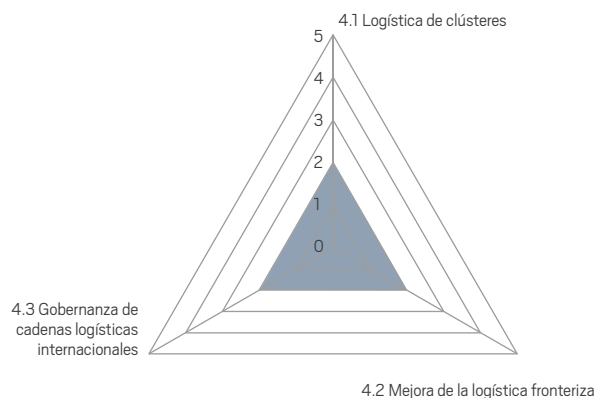
Uruguay se encuentra en una valoración intermedia en este grupo de indicadores, con un nivel básico de avance en casi todas las áreas.

2. Desarrollo del sistema logístico: 2,25



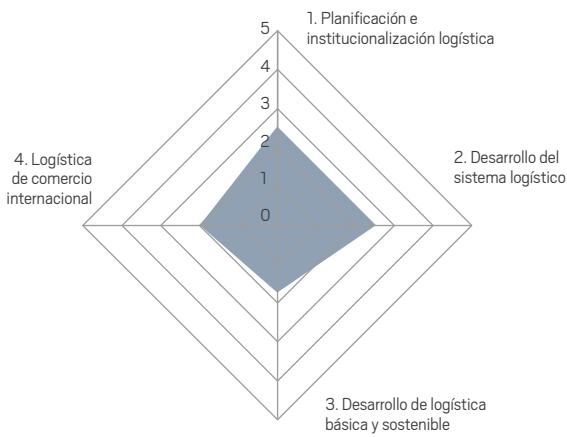
Uruguay tiene un valor en este grupo de indicadores por encima de la media de los países analizados, con un buen nivel portuario pero con desequilibrios en su sistema logístico.

4. Logística de comercio internacional: 2,00



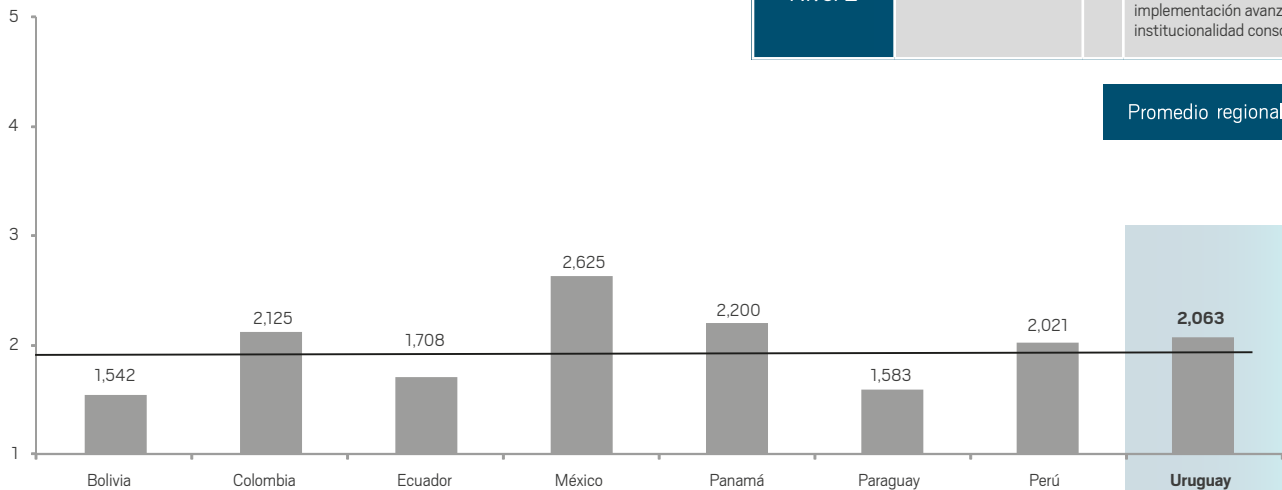
Uruguay tiene una línea base en este grupo de indicadores ligeramente superior a la media, con diversas iniciativas no coordinadas en todas las áreas.

Indicador cumplimiento lineamientos: 2,06



En este grupo de países analizados, Uruguay presenta un nivel de la línea base superior al nivel “de iniciación”.

Comparativa del INDILOG entre países del PERLOG Fase 1



Niveles de cumplimiento de INDILOG			
Nivel A	básico	1	Sin iniciativas y planificación en el sector logístico o área correspondiente.
Nivel B	de iniciación	2	Representa un nivel con actuaciones o planes iniciales, pero no consolidados ni articulados.
Nivel C	de maduración	3	Conlleva planes integrales ya formulados, con apoyo público y/o privado firme, o alguna actuación relevante del sector ya decidida o en ejecución.
Nivel D	avanzado	4	Avanzado desarrollo de la planificación, o de la implementación de políticas y actuaciones significativas en el sector correspondiente.
Nivel E	de excelencia	5	Mayor nivel de cumplimiento del desarrollo estratégico, que suele englobar planificación, implementación avanzada e institucionalidad consolidada.

Promedio regional: 1,983

HOJA DE RUTA LOGÍSTICA DE URUGUAY

Retos para avanzar en la ambición estratégica de Uruguay

Como resumen final, el cuadro siguiente recoge la síntesis de las líneas de avance hacia la ambición estratégica en Uruguay, definiendo las principales estrategias por lineamiento a partir de la situación actual.

1. Planificación e institucionalización logística			
Línea estratégica	Nivel actual de desarrollo	Retos para el avance	Planes, proyectos, programas, acciones
1.1 Planificación logística integral	<ul style="list-style-type: none"> Planificación integral formulada, pendiente de desarrollo. 	<ul style="list-style-type: none"> Mantener la planificación logística integral. 	<ul style="list-style-type: none"> Desarrollo de los lineamientos de la planificación logística integral.
1.2 Institucionalización logística	<ul style="list-style-type: none"> Institucionalidad avanzada. 	<ul style="list-style-type: none"> Consolidación de institucionalidad (INALOG, Ministerios, etc.) Institucionalización del "Uruguay Logístico" a escala internacional. 	<ul style="list-style-type: none"> Consolidación de la institucionalidad logística (INALOG, Ministerios, etc.) Mejora del marco regulatorio, con criterios de competitividad.
1.3 Formación y conocimiento logístico	<ul style="list-style-type: none"> Sin una planificación ni programas de formación logística. 	<ul style="list-style-type: none"> Programas de formación logística de todo nivel. 	<ul style="list-style-type: none"> Plan Nacional de Formación del Sector Empresarial Logístico. Participación en el Programa Regional de Formación Logística.
2. Desarrollo del sistema logístico			
Línea estratégica	Nivel actual de desarrollo	Retos para el avance	Planes, proyectos, programas, acciones
2.1 Puertos y transporte marítimo	<ul style="list-style-type: none"> Sistema estructurado y planificado. 	<ul style="list-style-type: none"> Mejora del Puerto de Montevideo y planificación del Puerto de Aguas Profundas en Rocha. 	<ul style="list-style-type: none"> Apoyo a los proyectos de mejora y ampliación del Puerto de Montevideo. Avance en la planificación integral del Puerto de Aguas Profundas en Rocha.
2.2 Logística portuaria terrestre	<ul style="list-style-type: none"> Con actuaciones de conectividad con la hidrovía. 	<ul style="list-style-type: none"> Desarrollo de Zona de Apoyo Logístico al Puerto de Montevideo. Profundización en los procesos del Puerto de Nueva Palmira. 	<ul style="list-style-type: none"> Apoyo a los proyectos de mejora de accesibilidad vial y ferroviaria a los puertos. ZAL de Montevideo (Punta Sayago). ZAL de Nueva Palmira y profundización en las soluciones operativas del puerto.
2.3 Fomento de la intermodalidad ferroviaria	<ul style="list-style-type: none"> En proceso de planteamiento del desarrollo de una ZAL en Montevideo. 	<ul style="list-style-type: none"> Recuperación del sistema ferroviario nacional. 	<ul style="list-style-type: none"> Apoyo a las estrategias de potenciamiento del transporte ferroviario de carga.
2.4 Potenciamiento de corredores prioritarios	<ul style="list-style-type: none"> Formulada la necesidad de recuperación del sistema ferroviario nacional. 	<ul style="list-style-type: none"> Mejora y ampliación de algunos tramos. Proyecto Piloto de Corredor Prioritario. 	<ul style="list-style-type: none"> Proyecto Piloto de Corredor Prioritario.
2.5 Fomento de la navegación fluvial	<ul style="list-style-type: none"> Los corredores principales están establecidos. 	<ul style="list-style-type: none"> Plan de desarrollo del transporte fluvial, en concertación con otros países de la subregión. 	<ul style="list-style-type: none"> Plan de desarrollo del transporte fluvial en concertación con otros países de la subregión.
2.6 Fomento de la carga aérea y logística aeroportuaria	<ul style="list-style-type: none"> Formulada la necesidad de un plan de desarrollo del transporte fluvial. 	<ul style="list-style-type: none"> Implementación de una estrategia de carga aérea que sirva de apoyo a la estrategia de Uruguay como <i>hub</i> de Mercosur. 	<ul style="list-style-type: none"> Estrategia de carga aérea.

En **negrita**: Planes, proyectos, programas o acciones prioritarios.

3. Desarrollo de logística básica			
Línea estratégica	Nivel actual de desarrollo	Retos para el avance	Planes, proyectos, programas, acciones
3.1 Apoyo y mejora al transporte carretero	<ul style="list-style-type: none"> Con aplicaciones de políticas no articuladas. 	<ul style="list-style-type: none"> Empresarización y modernización del sector transporte automotor de carga. 	<ul style="list-style-type: none"> Plan Nacional de Truck Centers Actuaciones de apoyo al sector: empresarial, sistemas de información y bolsas de carga.
3.2 Logística urbana	<ul style="list-style-type: none"> Con previsión de actuaciones de logística metropolitana en Montevideo. 	<ul style="list-style-type: none"> Planificación logística urbana integral de Montevideo y su área metropolitana. 	<ul style="list-style-type: none"> Plan Logístico de Montevideo. Plataforma Logística de Distribución Urbana de Montevideo.
3.3 Logística agraria y agroalimentaria	<ul style="list-style-type: none"> Identificado el Proyecto de mercados centrales agroalimentarios de Montevideo. 	<ul style="list-style-type: none"> Ordenación de la logística agroalimentaria (consumo) en el área de Montevideo. 	<ul style="list-style-type: none"> Participación en el Programa Regional de Agrocentros. Mercados centrales agroalimentarios de Montevideo.
3.4 Logística de territorios no integrados	<ul style="list-style-type: none"> Con procesos de planeación territorial metropolitana. 	<ul style="list-style-type: none"> Planificación logística, territorial, integral y sostenible, principalmente en el área de Montevideo. 	<ul style="list-style-type: none"> Esquema logístico territorial del área de Montevideo.
3.5 Sostenibilidad territorial	<ul style="list-style-type: none"> Sin iniciativas significativas. 	<ul style="list-style-type: none"> Ordenación territorial integral con enfoque de sostenibilidad y reequilibrio entre Montevideo y nodos logísticos secundarios. 	<ul style="list-style-type: none"> Plan de ordenación que incorpore concepto de centros de competitividad e innovación logística en nodos secundarios.
3.6 Logística inversa	<ul style="list-style-type: none"> Sin iniciativas significativas. 	<ul style="list-style-type: none"> Inclusión de "logística inversa" en Plan de Logística Urbana. 	<ul style="list-style-type: none"> Desarrollar lineamientos de buenas prácticas en logística inversa, tanto para sector público como privado.

4. Logística de comercio internacional			
Línea estratégica	Nivel actual de desarrollo	Retos para el avance	Planes, proyectos, programas, acciones
4.1 Logística de clústeres	<ul style="list-style-type: none"> Con iniciativas parciales no articuladas. 	<ul style="list-style-type: none"> Especialización de servicios logísticos para rubros prioritarios. 	<ul style="list-style-type: none"> Participación en el Programa Regional de Clusterización e Internacionalización.
4.2 Mejora de la logística fronteriza y facilitación	<ul style="list-style-type: none"> Iniciativas aisladas de mejoras en puntos fronterizos. 	<ul style="list-style-type: none"> Mejora en los procedimientos de comercio exterior por pasos de frontera terrestre. Integración aduanera con países vecinos y MERCOSUR. 	<ul style="list-style-type: none"> Programa de pasos de frontera. Prioridad, Puerto Seco de Rivera.
4.3 Gobernanza de cadenas logísticas internacionales	<ul style="list-style-type: none"> Coordinación con el sector público, pero el privado continúa figurando como principal. 	<ul style="list-style-type: none"> Expansión del Operador Económico Calificado (OEC). Planificación de la consolidación de líderes logísticos y de comercio internacional. 	<ul style="list-style-type: none"> Programa de Fomento del Desarrollo de Operadores Logísticos de Proyección Global.

En negrita: Planes, proyectos, programas o acciones prioritarios.

