

**EXPORTACIÓN DE SERVICIOS LOGÍSTICOS A NO RESIDENTES:
DIMENSIÓN ECONÓMICA DIRECTA E INDIRECTA
2014 - 2015¹**

Diseño General

Lic. Ana Lores

Recolección y Procesamiento de Datos

Lic. Víctor Delgado

Cra. Tatiana Ribas

Sr. Claudio Villalba

Elaboración de Informe

Mag. Analía Semblat

Dr. Eduardo Fazzio

Resumen

El presente estudio identifica y dimensiona las actividades logísticas realizadas en Uruguay, pagadas por no residentes, en el período 2014 - 2015. Gran parte de las operaciones son servicios logísticos de exportación a la mercadería en tránsito y servicios logísticos y comerciales que generan valor agregado para el país como el abastecimiento a buques y free shops.

El trabajo fue realizado por técnicos de la Cátedra de Logística Grupo RAS del Departamento de Negocios Internacionales e Integración (DNII) de la Universidad Católica del Uruguay (UCU).

¹ Por consultas y/o comentarios dirigirse a dnii@ucu.edu.uy

Como resultado final se determinó que las empresas uruguayas de logística vendieron servicios al exterior por US\$ 943 millones en 2014 y US\$ 769 millones en 2015.

Palabras clave: Exportación, servicios logísticos, mercadería en tránsito, no residentes.

1. Aspectos introductorios

En el marco del programa académico de la Cátedra de Logística Grupo RAS del DNII de la UCU, se definió como objetivo la determinación de la dimensión económica de la exportación de servicios logísticos. Para la medición se identifican y cuantifican las operaciones de logística tradicional vinculadas a la distribución regional de mercaderías, trasbordo de graneles cerealeros, tránsito de la pesca y servicios logísticos y comerciales a los free shops.

El actual estudio aborda las actividades desarrolladas durante el bienio 2014/2015, y dado que se planifica continuar con una actualización anual, se estima que podría contribuir a sentar las bases para dimensionar la evolución de las exportaciones de servicios logísticos. Asimismo, por tratarse de un estudio dinámico, se proyecta incorporar las eventuales mejoras metodológicas en las próximas mediciones.

2. Marco contextual

El foco del presente estudio de carácter descriptivo se encuentra en los servicios logísticos y asociados que se realizan a las mercaderías en tránsito y que son pagados por no residentes.

El tránsito es un estado aduanero de la carga en que esta se encuentra en el territorio nacional, no habiendo sido nacionalizada y sobre la que recaen efectos suspensivos sobre la tributación ordinaria. La utilidad general del régimen al que se acogen los bienes en tránsito es facilitar el desarrollo de actividades de distribución internacional de mercaderías, operaciones de abastecimiento a buques o acondicionamiento de mercancías.

En tal sentido, la normativa reciente del Código Aduanero Uruguayo (CAROU) define a las operaciones de tránsito como:

“...régimen común a la importación y a la exportación por el cual la mercadería circula por el territorio aduanero, bajo control aduanero, desde una aduana de partida a otra de destino, sin el pago de tributos, creados o a crearse, con excepción de las tasas.”

La exportación de servicios logísticos analizados comprende las salidas y transbordos de contenedores desde Terminales Portuarias y salidas de mercaderías de Depósitos de Zonas Francas y Puerto de Montevideo, transbordos y salidas desde el Aeropuerto de Carrasco, tránsitos por frontera, aprovisionamiento a buques extranjeros y suministro de combustible, servicios a la carga de graneles en el Puerto de Nueva Palmira, servicios a la carga en tránsito de buques pesqueros y servicios logísticos y comerciales a la mercadería en tránsito, comercializada a no residentes en free shops.

Según el *newsletter* mensual “Visión integral del sector - El sector logístico en cifras” elaborado por el Instituto Nacional de Logística (INALOG)², la mercadería en tránsito que pasa por el Puerto de Montevideo y Nueva Palmira representa aproximadamente un 40% del total de los contenedores que se movilizan. Esta cifra representa una muestra de la importancia que significa para el país, que a su vez se fomenta a través de una política de Estado que promueve el posicionamiento de Uruguay como *HUB* Logístico³, aprovechando su ubicación estratégica, acceso a la región y a un mercado ampliado a través del Mercosur⁴.

² Se crea con la Ley N.º 18.697. Por más información ingresar en: <http://www.inalog.org.uy>.

³ HUB Logístico hace referencia a un centro de conexión internacional, un nodo, donde se concentran mercaderías con el fin de redistribuirlas.

⁴ Los países que forman parte del Mercosur son: Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay. Bolivia se encuentra en período de adhesión y Venezuela provisoriamente suspendido. Por más información, ingresar en: <http://www.mercosur.int/>.

3. Diseño Metodológico

Para la elaboración del informe, en primer lugar, se identificaron las diferentes operaciones de tránsito y las actividades de valor agregado que las componen. Posteriormente se cuantificaron y desagregaron los diferentes tipos de operaciones. Seguidamente, se investigaron los niveles tarifarios promedio aplicados a cada una de las actividades, para finalmente poder calcular los importes totales pagados por no residentes a prestadores de servicios uruguayos.

La elaboración del estudio de las exportaciones de servicios logísticos implicó un vasto relevamiento de información primaria, la que suministró la cantidad y valor de operaciones portuarias, aeroportuarias y terrestres a partir de datos obtenidos de:

- Sistema informático Lucía⁵.
- Base de datos obtenidos del programa de estadísticas online Penta - Transaction.
- Solicitud de información a la Administración Nacional de Combustibles, Alcohol y Portland (ANCAP) sobre las ventas de combustible a los buques en tránsito.
- Solicitud al Área de Tecnología de la Dirección Nacional de Aduanas (DNA) para la obtención y medición de los Mensajes Simplificados gestionados dentro del Puerto de Montevideo y Nueva Palmira.
- Encuestas realizadas a operadores logísticos para la obtención de los valores de las tarifas de servicios:
 - Christophersen Group, Lic Martín Fernández y Sr. Óscar Gómez, Port & Logistics Line Executives.
 - Tamibel Group, Sr. Robert Rosa, Director.

⁵ El Sistema Lucía es el sistema informático de la DNA para el control de las operaciones aduaneras, donde se realiza la formulación y procedimiento de las solicitudes de las mercaderías que ingresan, egresan y transitan en Uruguay. Su acceso es restringido y cuenta con una versión pública disponible en: <https://servicios.aduanas.gub.uy/luciapub/luciapublico.htm>.

- Pedro Santana S.A., Sr. Alejandro Tomicich, Commercial Department.
- Rhor Agencia Marítima, Sr. Ruben Jokas, Gerente de Operaciones y Logística.
- Grupo RAS – Polo Logístico Zona Franca, Cr. Luis Garay, Gerente Comercial.

3.1 Supuestos

En la Tabla 1 se detalla la forma en que se establecieron los supuestos técnicos, dimensionando para cada uno de los conceptos reseñados los valores asociados.

Tabla 1: Detalle de supuestos

Concepto	Supuesto
1 TEU ⁶	10 T
	28 m3
Despacho de tránsito	US\$ 350
Tasa ANP	US\$ 3/ T
Período de almacenaje en depósito dentro del recinto	45 días
Agencia marítima	US\$ 350
Almacenaje en Terminal	US\$ 166

Fuente: Elaboración propia en base a entrevistas y muestras realizadas por Grupo RAS.

El valor de las tarifas de servicios surge de encuestas realizadas a operadores logísticos. Los supuestos de conversión de volúmenes y tonelajes a TEUs provienen de los valores promedio verificados en base a estadísticas y referentes del sector.

⁶ TEU: Twenty foot Equivalent Unit refiere a la unidad de medida correspondiente a un contenedor de 20 pies. Se utiliza generalmente para las estadísticas de movimiento de contenedores en los puertos.

La Tabla 2 describe el criterio de distancia definido por la DNA para el cálculo del valor del precinto electrónico. El mismo criterio fue aplicado para el transporte terrestre de mercaderías y contenedores que circulan en tránsito por el territorio de Uruguay.

Tabla 2: Detalle de los costos de precinto electrónico⁷ y flete terrestre según la distancia recorrida

Distancia	Descripción	Ejemplo	Costo flete tramo nacional (US\$)	Costo precinto electrónico (US\$)	
				Contenedor	Mercadería suelta en camión
Corta	La mercadería se transporta dentro de un mismo departamento.	Desde el Puerto de Montevideo hacia Godilco, depósitos fuera del recinto portuario y dentro de Montevideo.	250	56	80
Media	La mercadería se transporta atravesando dos departamentos.	Desde el Puerto de Montevideo hacia Costa Oriental, centro logístico ubicado en, Zonamerica, Canelones.	800	88	143
Larga	La mercadería es transportada por más de dos departamentos.	Desde la planta de celulosa de Montes del Plata en Colonia hacia el Puerto de Montevideo.	1.450	116	171

Fuente: Elaboración propia en base a la Dirección Nacional de Aduanas.

4. Principales resultados

Las operaciones fueron clasificadas en cinco grandes categorías que agrupan doce tipos diferentes de operaciones:

⁷ Tabla de los costos de precinto según tramo, disponible en: <http://www.aduanas.gub.uy/innovaportal/v/9840/8/innova.front/transitos-con-control-de-precinto-electronico.html>.

- a) Tránsitos y Distribución Regional de contenedores y mercadería (logística tradicional).
- b) Logística y servicios comerciales a no residentes de mercadería en tránsito (Free Shops).
- c) Servicios logísticos a la carga de graneles en el Puerto de Nueva Palmira.
- d) Servicios logísticos a la carga en tránsito de buques pesqueros.
- e) Suministros y aprovisionamiento de combustible en tránsito a buques extranjeros.

Prácticamente ninguna de las 12 operaciones identificadas en la Tabla 3 puede funcionar de forma aislada, ya que requieren entre sí de toda la complejidad de un sistema logístico general e interdependiente que las habilite. En Uruguay esto es posible gracias a la infraestructura, servicios especializados de calidad y el marco normativo específico, habilitando el funcionamiento de cada una de todas estas actividades.

La Tabla 3 se resume la primera parte de la metodología, identificando las actividades que generan ingresos de no residentes por concepto de servicios logísticos tradicionales y específicos a la carga. Se describe un ejemplo de cada una, detallándose el concepto de los costos que se utilizaron para su cuantificación.

Tabla 3: Clasificación y descripción de operaciones logísticas pagas por no residentes y sus costos asociados

Operación logística	Descripción	Costos asociados
Ingresos por tránsitos y distribución regional de contenedores y mercadería general (logística tradicional)		
(1) Salida de contenedores desde el Puerto de Montevideo	Hace referencia a contenedores <i>FCL</i> en donde se encuentra cargada mercadería para un solo cliente y que tenga destino Zona Franca (ZF), Depósito Fiscal Único (DFU) o frontera.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Terminal y Agencia ▪ Despacho aduanero ▪ Flete terrestre
(2) Salidas de mercadería desde el Puerto de Montevideo	Hace referencia a carga <i>LCL</i> , lo que significa que el contenedor arribó compartido con mercadería de varios clientes, debiendo primero descargarse en un depósito dentro del recinto portuario, para luego proceder con su distribución a ZF, DFU, Aeropuerto o frontera.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Terminal y Agencia ▪ Depósito y seguro ▪ Despacho Aduanero ▪ Tasa Portuaria ▪ Flete terrestre

<p>(3) Transbordo de contenedores vacíos en el Puerto de Montevideo</p>	<p>Refiere a las operaciones de transbordo de contenedores vacíos, que pasan de un buque a otro con una etapa intermedia de descarga y carga hacia y desde la Terminal de Contenedores.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Terminal portuaria
<p>(4) Transbordos y salidas desde el Aeropuerto de Carrasco</p>	<p>Se hace referencia a las operaciones realizadas desde el Aeropuerto Internacional de Carrasco, ya sea de trasbordos, pasaje de la bodega de una aeronave a otra, con un paso intermedio de descarga y carga o hacia alguna aduana de salida o depósitos internos.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Almacenaje y seguro ▪ Costos Compañía Aérea ▪ Agente de cargas ▪ Despacho aduanero ▪ Precinto electrónico ▪ Flete terrestre
<p>(5) Salidas desde Zonas Francas</p>	<p>Este apartado refiere a las operaciones de salida de carga desde las diferentes Zonas Francas, con destino a Puerto de Montevideo, depósitos internos o frontera.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ingreso y egreso ▪ Carga y descarga de camión ▪ Almacenaje y seguro ▪ Despacho aduanero ▪ Precinto electrónico ▪ Flete terrestre
<p>(6) Tránsitos por frontera</p>	<p>Esta operación hace referencia al ingreso por vía terrestre de carga por los pasos aduaneros en frontera habilitados hacia alguno de los depósitos dentro del territorio nacional o terminales portuarias.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Despacho aduanero ▪ Precinto electrónico ▪ Flete terrestre

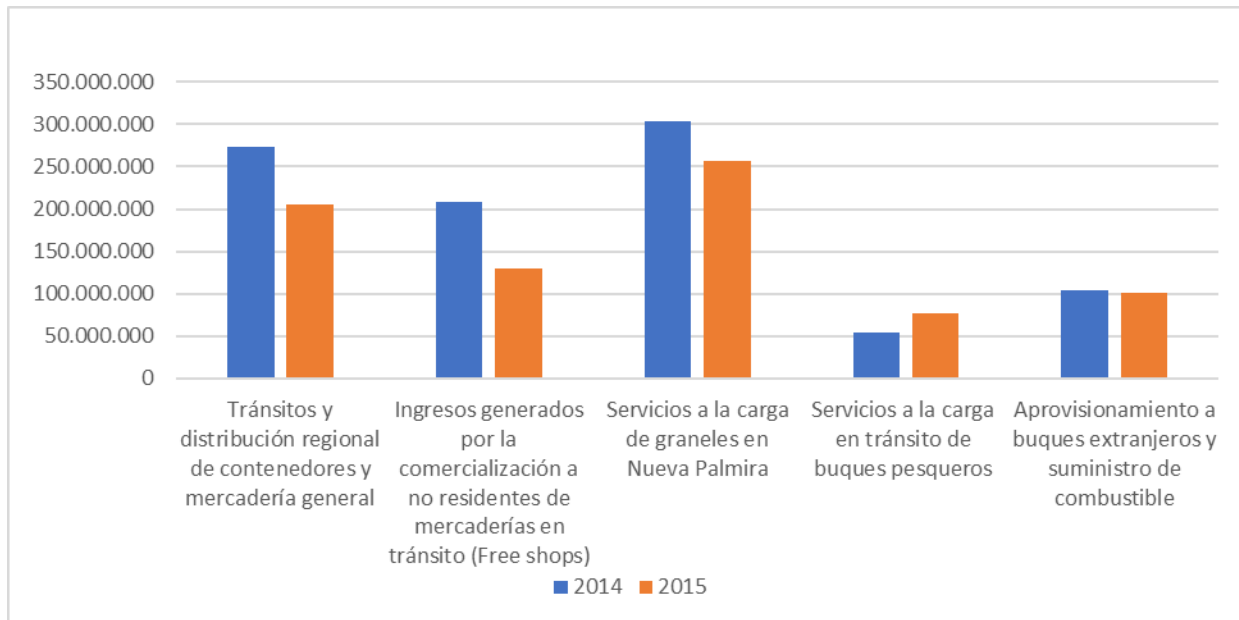
<p>(7) Salidas marítimas de carga almacenada en depósitos portuarios del Puerto de Montevideo</p>	<p>Se cuantifican las operaciones de mercadería depositada en alguno de los depósitos dentro del recinto portuario hacia las terminales de contenedores dentro del Puerto de Montevideo: Terminal Cuenca del Plata y Montecon.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Costo in/out ▪ Almacenaje ▪ Mensaje simplificado ▪ Tasa ANP ▪ Agencia marítima ▪ Gastos terminales
<p>Ingresos generados por la comercialización a no residentes de mercaderías en tránsito (<i>Free Shops</i>)</p>		
<p>(8) Salidas desde Depósitos Fiscales Únicos a Free Shops</p>	<p>Ingreso de mercadería desde DFU para su posterior comercialización en <i>Free Shops</i> o Tiendas Libres de Impuestos. No se consideran los fletes hasta los DFU, dado que ya se encuentran contemplados en las otras actividades identificadas.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Almacenaje ▪ Pago de canon ▪ Flete terrestre
<p>Ingresos generados por servicios logísticos a la carga de graneles en el Puerto de Nueva Palmira</p>		
<p>(9) Servicios a la carga de graneles en el Puerto de Nueva Palmira</p>	<p>Se cuantifican las operaciones logísticas que se realizan en el Puerto de Nueva Palmira y que implican actividades de valor agregado a la carga a granel.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Terminal Portuaria ▪ Servicios al buque ▪ Tasa ANP

Ingresos generados por servicios logísticos a la carga en tránsito de buques pesqueros		
(10) Servicios a la carga en tránsito de buques pesqueros	Se incluyen las operaciones portuarias por descarga de buques pesqueros, relleno de contenedores y carga a buques generales.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Costos portuarios ▪ Costos de operador logístico ▪ Ingresos a dique
Ingresos generados por suministros y aprovisionamiento de combustible en tránsito a buques extranjeros		
(11) Suministro de combustible a buques	Refiere a operaciones de proveeduría de combustible en tránsito a buques.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Venta de combustible tipo <i>IFO</i> y <i>MGO</i>, ambos destinados para buques marítimos.
(12) Aprovisionamiento a buques	Se cuantifica el margen bruto (30% sobre el valor total de las ventas) a partir de la cantidad y el valor total de ventas de proveedores marítimos a buques.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Supuesto que el 20% de los bienes suministrados se adquieren de mercadería en tránsito.

Fuente: Elaboración propia en base a información relevada y entrevistas realizadas por Grupo RAS.

Gráfico 1: Ingresos generados por no residentes por servicios logísticos

(Valores 2014 - 2015 en US\$)



Fuente: Elaboración propia en base a información relevada y entrevistas realizadas por Grupo RAS.

Para una mejor interpretación de los datos, en el Gráfico 1 se clasifican los cinco grandes grupos de actividades, acumulando aquellas que refieren a una logística tradicional, detalladas en la Tabla 3 del punto 1 al 7 y luego las actividades específicas que se realizan a cargas con características especiales, como son los granos y los servicios requeridos por la pesca de buques extranjeros. Asimismo, se incluyen los ingresos generados por servicios logísticos y comerciales a mercaderías en tránsito a free shops.

Las actividades asociadas a los tránsitos y la distribución regional de contenedores y mercancía general, junto con los servicios de carga de graneles son las que, tomadas en conjunto, representan un mayor ingreso económico para el país. Las actividades de los free shops y el abastecimiento a buques de mercaderías y combustible son servicios logístico-comerciales, pagados por no residentes, que generan un valor agregado al país y son posibles gracias a los servicios tradicionales de transporte y almacenaje disponibles.

La única actividad que aumentó en el 2015 fue el servicio asociado a la carga en tránsito proveniente de los buques pesqueros extranjeros. Las demás actividades disminuyeron debido a la situación comercial con Argentina durante ese período y a la volatilidad que presentan las actividades comerciales en general y de los free shops, por su dependencia a las fluctuaciones cambiarias que acontecieron en Brasil.

Tabla 4: Cuadro comparativo 2014 - 2015 según valor US\$

Operación logística	Valores US\$ 2014	Valores US\$ 2015	Variación
Ingresos por tránsitos y distribución regional de contenedores y mercadería general (logística tradicional)	272.699.014	205.981.643	-24%
Ingresos generados por la comercialización a no residentes de mercaderías en tránsito (Free Shops)	208.513.019	129.622.016	-38%
Ingresos generados por servicios logísticos a la carga de graneles en el Puerto de Nueva Palmira	302.931.978	256.295.608	-15%
Ingresos generados por servicios logísticos a la carga en tránsito de buques pesqueros	54.631.500	77.468.000	42%
Ingresos generados por suministros y aprovisionamiento de combustible en tránsito a buques extranjeros	104.826.053	100.572.920	-4%
TOTAL	943.601.564	769.940.187	

Fuente: Elaboración propia en base a información relevada y entrevistas realizadas por Grupo RAS.

De acuerdo con la Tabla 4, el valor total generado en 2015 correspondiente a los ingresos de no residentes por los servicios logísticos y otras actividades totalizó US\$ 770 millones, representando una disminución de 18% respecto al año anterior. Esta situación se explica principalmente por la caída en valores de los servicios a las operaciones de salida de mercadería desde el Puerto de Montevideo, transbordos, salidas desde el Aeropuerto de Carrasco y salidas de los DFU a los *Tax Free Shop*.

Un análisis aparte merece la actividad de *Free Shop*, que por más que su nivel haya disminuido en valor y cantidad en el año 2015, su ingreso continúa siendo significativo. El cálculo se realizó a partir de la diferencia entre el valor de venta al público de los bienes y el valor CIF⁸ de la mercadería, deduciendo adicionalmente los costos correspondientes al transporte terrestre hasta los DFU, el consiguiente almacenaje y el pago del canon. Para el cálculo del precio de venta al público se realizaron consultas a distintos puntos de venta, resultando que el criterio es de dos a tres veces el valor CIF de la mercancía. Se tomó el escenario conservador de dos veces.

⁸ Término internacional de comercio que incluye el costo, seguro y flete de la mercadería.

Tabla 5: Cuadro comparativo 2014 – 2015 según cantidad de operaciones

Operación logística	Cantidad operaciones 2014	Cantidad operaciones 2015	Variación	Unidad de medida
(1) Salida de contenedores desde el Puerto de Montevideo	20.137	18.001	-11%	Contenedores
(2) Salidas de mercadería desde el Puerto de Montevideo	33.929	12.834	-62%	Operaciones
(3) Transbordo de contenedores vacíos en el Puerto de Montevideo	120.817	211.638	75%	Contenedores
(4) Transbordos y salidas desde el Aeropuerto de Carrasco	12.577	5.194	-59%	Operaciones
(5) Salidas desde Zonas Francas	31.504	31.806	1%	Operaciones
(6) Tránsitos por frontera	2.717	7.171	164%	Operaciones
(7) Salidas marítimas de carga almacenada en depósitos portuarios del Puerto de Montevideo	2.305	6.507	182%	Operaciones (TEU)
(8) Salidas desde Depósitos Fiscales Únicos a Free Shop	7.638	5.783	-24%	Operaciones
(9) Servicios a operaciones de graneles	1.652	666	-60%	Operaciones
(10) Servicios a operaciones de Pesca en tránsito	301.024	428.000	42%	Toneladas

(11) Suministro de combustible a buques	167.645	178.524	6%	Toneladas
(12) Aprovechamiento a buques	1.080	1.620	50%	Operaciones

Fuente: Elaboración propia en base a información relevada y entrevistas realizadas por Grupo RAS.

La Tabla 5 demuestra que la actividad que ha mantenido su crecimiento son los servicios a la pesca en tránsito, la que incluye costos de prácticos, lanchas, remolcadores, amarradores, muelle, tasas portuarias, y costos de operador logístico, así como también de grúas móviles para la descarga, reparaciones, autorizaciones, certificados, controles y honorarios.

A pesar que en el 2015 los servicios realizados a la mercadería a granel en el Puerto de Nueva Palmira disminuyeron en valor y cantidad, es una de las actividades de mayor peso. Su cálculo se realizó a partir de las toneladas gestionadas en las terminales, incluyendo costos de puerto, costo in/out, almacenaje y costo de trasiego. Cabe destacar que la operativa desde las terminales fijas es aquella en la cual la mercadería a granel ingresa a depósito en el puerto y luego se carga al buque. En cambio, las terminales flotantes requieren de una operativa más compleja dado que implica una operación simultánea de dos buques lo que hace que los costos sean más elevados.

Las operaciones de tránsitos en frontera, así como la salida de mercadería del Puerto de Montevideo, presentan una variación destacada en su cantidad y en crecimiento en comparación con las demás actividades. En el año 2015, el paso de frontera con mayores operaciones fue Fray Bentos y en segundo lugar Chuy, ambos puntos estratégicos de ingreso y salida de mercadería con los socios comerciales fronterizos: Argentina y Brasil.

5. Conclusiones y consideraciones finales

Las principales operaciones que brindan servicios a la mercadería en tránsito se encuentran relacionadas a la logística tradicional, a la mercadería a granel y a los free shops. La mayoría de

las actividades logísticas comienzan en el escenario protagónico del Puerto de Montevideo, como principal acceso marítimo al país para continuar vía terrestre hacia zonas fronterizas a Argentina y Brasil, con destino a estos países, Paraguay y Bolivia. Otra fracción de la mercadería se reembarca vía fluvio-oceánica a similares destinos o a otros aún más distantes.

El Puerto de Nueva Palmira es donde principalmente se desarrollan las actividades a la mercancía a granel de cereales, dado que cuenta con la infraestructura de silos y cintas transportadoras para su adecuada operativa.

Los servicios a la mercadería que se destinan para su venta en *free shops* ubicados a lo largo de la frontera con Brasil, principal socio comercial de Uruguay en la región, presentan una demanda variable a partir del tipo de cambio y la política arancelaria del país vecino.

A través del trabajo planteado se logró agrupar y analizar de modo particularizado la información sobre los ingresos de no residentes, por concepto de servicios logísticos y servicios comerciales que generan valor agregado, siendo posibles gracias al soporte logístico existente en Uruguay. Todo funciona como un sistema integral, en donde la infraestructura y un marco legal estable permiten brindar servicios de valor desde Uruguay a la región y al mundo.

6. Glosario de términos

Carga a granel: Se le llama carga a granel a la mercadería que se transporta sin empaquetar y en grandes cantidades de forma sólida, seca o líquida. Algunos ejemplos son: soja, chips de madera y combustible.

Depósito Fiscal Único (DFU): El Depósito Fiscal Único, es un depósito aduanero, habilitado a los efectos del control aduanero de las mercaderías destinadas a su comercialización en las tiendas libres. Se encuentran ubicados en Artigas, Rivera, Río Branco y Chuy.

Despachante de aduana: Persona física o jurídica, sujeto privado, auxiliar del comercio y de la función pública aduanera, habilitado para realizar, en nombre de otra persona, los trámites y

diligencias relacionados con los destinos y las operaciones aduaneros ante la Dirección Nacional de Aduanas. (CAROU, Artículo 14.)

DUA: Documento Único Aduanero que en Uruguay lo emite el Despachante de Aduana para todas las mercaderías que ingresan (importaciones), salen (exportaciones) y pasan en tránsito por el territorio nacional.

FCL: *Full Container Load*, en español “Carga de Contenedor Completa”, es decir, un contenedor en su totalidad es consignado a un solo cliente.

HUB logístico: Centro de conexiones en donde se concentra mercadería con el fin de ser distribuida en la región.

IFO: *Intermediate Fuel Oil* es un combustible marino perteneciente al grupo de los combustibles residuales y que comúnmente es utilizado por buques tanques en el mercado internacional.

LCL: *Less Container Load*, en español “Menos que un Contenedor Completo”; el contenedor se encuentra “compartido” entre varios clientes.

Mercadería en tránsito: Mercadería que circula por el territorio aduanero de un país y no tiene como destino final ese mismo territorio.

MGO: *Marine Gas Oil* es un combustible que se obtiene a partir de la destilación atmosférica de crudo y está diseñado para generar poder eléctrico y mecánico en quemadores, hornos, calderas y motores marinos.

Precinto electrónico: Dispositivo electrónico que se coloca en cada vehículo o contenedor que permite su seguimiento satelital de la mercadería en tránsito.

Puerto y Aeropuerto Libre: Recintos aduaneros portuarios y aeroportuarios donde se exime del pago de impuestos, tasas o tributos a la importación. Es posible realizar actividades que agreguen valor, sin modificar la naturaleza de las mercaderías, y reexportar sin imposición. (Ley de Puertos N.º 16.246)

Tiendas Libres de Impuestos: establecimiento o recinto delimitado, destinado a comercializar mercadería para consumo de viajeros, exenta del pago de los tributos que graven o sean aplicables con motivo de la importación o la exportación definitivas. (CAROU, Art. 165)

Zona Franca: parte del territorio de un país, en la cual las mercaderías introducidas serán consideradas como si no estuvieran dentro del territorio aduanero, en lo que respecta a los tributos que gravan la importación, sin perjuicio de las exenciones y beneficios establecidos en la legislación respectiva. (CAROU, artículo 160.)

7. Bibliografía

Entrevistas:

Se agradece especialmente a las siguientes empresas por su disponibilidad para tener las entrevistas en donde se recabó la información sobre la operativa y costos logísticos: Christophersen Group, Pedro Santana, Rohr Agencia Marítima, Dirección Nacional de Aduanas (Área de Tecnología), Grupo RAS - Polo Logístico Zona Franca y Tamibel S.A.

Sitios web consultados:

- Administración Nacional de Puertos: <http://www.anp.com.uy>
- Dirección Nacional de Aduanas: <http://www.aduanas.gub.uy>
- Instituto Nacional de Logística (INALOG): <http://www.inalog.org.uy/>

Documentos online:

- DIRECCIÓN NACIONAL DE ADUANAS, “Uruguay Modernización de Aduanas” (2016) <<http://www.aduanas.gub.uy/innovaportal/v/15934/1/innova.front/modernizacion-de-aduanas.html>>.
- Ley 19.276, Código Aduanero de la República Oriental del Uruguay (CAROU), (2014) <http://www.aduanas.gub.uy/innovaportal/file/13509/1/codigo_aduanero_uruguayo.pdf>.