

Convenio entre la Administración Nacional de Puertos y la Universidad de la República - Facultad de Ciencias Económicas y de Administración.



Incidencia de las *Unidades de negocio*
del Puerto de Montevideo
sobre el PIB de la economía uruguaya.

Metodología a emplear y una primera
aproximación para el año 2007.

Versión final: 26 de octubre de 2009

Equipo de trabajo

Ec. Carlos Troncoso

Ec. Álvaro Lalanne

Ec. Ana Laura Piñeiro

CONTENIDO

Introducción	4
I. Antecedentes y objetivo del Convenio	6
II. Metodología empleada	9
II.1. Alcance y cobertura de las actividades consideradas	9
II.2. Indicadores utilizados para estimar la contribución	10
II.3. Contribución directa e indirecta	11
II.4. Fases de aproximación e información necesaria	11
II.5. Información utilizada y generada	14
II.6. Procedimiento de actualización de la estimación	16
III. Resultados por <i>Unidad de negocio</i>	19
III.1. Productos forestales	21
III.2. Graneles	29
III.3. Tráfico de pasajeros de ferry	38
III.4. Pesca	46
III.5. Cruceros	53
III.6. Contenedores	61
III.7. Logística y Puerto Libre	71
III.8. Otras actividades del Puerto de Montevideo	79
IV. Resultados globales del Puerto de Montevideo	83
IV.1. Valor agregado directo	83
IV.2. Valor agregado indirecto	84
IV.3. Valor agregado total	86
IV.4. Principales agregados de las cuentas nacionales	87
IV.5. Empleo	89
V. Conclusiones finales	92
Anexo I: Documento del Convenio firmado por UDELAR y ANP	102
Anexo II: Estimaciones transversales a las <i>Unidades de negocio</i>	104
A.II.1. Administración Nacional de Puertos	105
A.II.2. Despachantes de Aduana	112
A.II.3. Prácticos	117
A.II.4. Otros servicios auxiliares al buque	120
A.II.5. Dirección Nacional de Aduanas	123
A.II.5. Prefectura Nacional Naval	127
A.II.6. Otros Ministerios (MGAP, MSP, MI)	129
A.II.7. Transportistas	131
Anexo III: Comparación metodológica con otros estudios	136
Anexo IV: Actores entrevistados	138
Anexo V: Tasa de respuesta de la encuesta aplicada	139
Anexo VI: Diseño de la encuesta aplicada	140
Anexo VII: Coeficientes de transacciones intersectoriales de la MIP	144

INTRODUCCIÓN

El Convenio firmado entre la ANP y la UDELAR se planteó como objetivo central el estudio de la contribución de las actividades desarrolladas en el Puerto de Montevideo sobre la economía uruguaya, desagregando ésta en las siete *Unidades de negocio* definidas: Graneles, Productos forestales, Pesca, Tráfico de pasajeros de ferry, Cruceros, Contenedores, y Logística y Puerto Libre. Los antecedentes y objetivos del Convenio se presentan en el Capítulo I de este documento.

La metodología definida y aplicada en este estudio se explicita en el Capítulo II. Allí se señalan y describen los indicadores utilizados para la medición de la contribución del Puerto, la definición del área geográfica denominada “recinto portuario”, las *Unidades de negocio* y los agentes económicos involucrados, el tipo de actividades consideradas y las diferentes clases de contribución (directa e indirecta), el año de referencia para la estimación y las fuentes de información utilizadas.

El Capítulo III contiene los resultados de la estimación de la incidencia de cada *Unidad de negocio* del Puerto de Montevideo sobre el Producto Interno Bruto de la economía uruguaya, explicitando tanto los pasos metodológicos seguidos en cada *Unidad* como los resultados alcanzados. El capítulo se organiza a modo de fichas independientes por *Unidad de negocio*, de forma de poder hacer un recorrido por el documento según el interés particular, y ser analizadas y difundidas por separado.

Las estimaciones globales del Puerto de Montevideo figuran en el Capítulo IV, resumiendo los resultados presentados para cada *Unidad de negocio* en el Capítulo anterior, brindando así una mirada conjunta del total de actividades del Puerto.

Las principales conclusiones del estudio se plantean en el Capítulo V. Allí se señala lo más relevante de la metodología empleada y de los resultados encontrados. Además, se incluye un doble análisis comparativo: con los estudios anteriores sobre el Puerto de Montevideo, y con los impactos de otros puertos del mundo sobre sus economías. También se presentan dos análisis complementarios comparando con el promedio nacional, uno respecto a la productividad del trabajo y otro vinculando la generación de valor y el espacio geográfico utilizado. El Capítulo concluye con un conjunto de reflexiones acerca del procedimiento de actualización sugerido para disponer periódicamente de la información objeto de estudio.

El documento se completa con siete anexos. El primero contiene el documento del Convenio firmado entre la UDELAR y la ANP. En el segundo se presenta la metodología empleada y los resultados obtenidos de las estimaciones de las actividades definidas como transversales a todas las *Unidades de negocio*. El tercero consiste en un análisis comparativo desde el punto de vista metodológico con los otros estudios sobre el impacto del Puerto de Montevideo en la economía uruguaya. En el cuarto se señalan los actores de la comunidad portuaria que fueron entrevistados, mientras que en el Anexo V se presenta la tasa de respuesta de la encuesta aplicada y en el VI el formulario de la encuesta. Finalmente, el Anexo VII contiene los coeficientes de transacciones intersectoriales de la matriz insumo producto que fue utilizada para estimar los impactos indirectos.

Capítulo I

Antecedentes y objetivo del Convenio

I. Antecedentes y objetivo del Convenio

Agosto de 2007 fue el mes en el cual las dos instituciones firmantes del Convenio lo aprobaron: por un lado, la Universidad de la República (UDELAR) a través del Instituto de Economía (IECON) de la Facultad de Ciencias Económicas y de Administración (FCEA), y por otro lado, la Administración Nacional de Puertos (ANP).

Los respectivos documentos que respaldan tales aprobaciones son los siguientes:

- Expediente 040012-000480-07, aprobado el 23/8/2007 por el Consejo de la Facultad de Ciencias Económicas y de Administración de la UDELAR.
- Resolución de la Presidencia de la ANP 07P0111 del 6/8/2007, expediente 070787.

No obstante, el 19/2/2008 ambas instituciones celebran el Convenio en los términos que se detallan en el Anexo I.

Finalmente, la conformación del equipo de trabajo y el inicio efectivo de las actividades en el marco del Convenio se producen a fines de agosto de 2008.

El **objetivo general** planteado en el Convenio consiste en estudiar la contribución de las actividades desarrolladas en el Puerto de Montevideo sobre la economía uruguaya a través del análisis de cada una de las siete *Unidades de negocio* definidas, a saber:

- Productos forestales.
- Graneles.
- Tráfico de pasajeros de ferry.
- Pesca.
- Cruceros.
- Contenedores.
- Logística y Puerto Libre.

Especial importancia cobra la metodología de análisis a utilizar para el logro de tal objetivo general, ya que se diseñó una que cumpliera con un doble objetivo. En primer lugar, que permita estimar tanto el valor agregado generado directamente por las actividades desarrolladas en las *Unidades de negocio* del Puerto como las generadas indirectamente como consecuencia de éstas. En segundo lugar, que sirva como herramienta para que la ANP pueda aproximarse a tales estimaciones de manera periódica, siguiendo dicha metodología.

Sobre esta concepción, los objetivos específicos que se plantean con este Convenio se definen de la siguiente manera:

- Estimar la contribución directa de cada una de las siete *Unidades de negocio* desarrolladas en el Puerto de Montevideo sobre el PIB de la economía uruguaya.
- Estimar los impactos indirectos sobre el PIB que generan cada una de las siete *Unidades de negocio* del Puerto de Montevideo a partir de las interrelaciones e incidencia sobre el resto de la economía uruguaya.

- Diseñar una metodología que permita a la ANP la actualización periódica de dichas estimaciones.

Capítulo II

Metodología empleada

II. Metodología empleada

II.1. Alcance y cobertura de las actividades consideradas

El estudio involucra a aquellas actividades económicas desarrolladas en “el recinto portuario”, entendiéndose por ello al área geográfica que permite la realización de operaciones de tráfico portuario. Dicha área se trabaja con un criterio flexible en función de que se considerarán también aquellas actividades estrechamente vinculadas con la *Unidad de negocio* del Puerto de Montevideo pero que se desarrollan en las inmediaciones del recinto portuario debido, en parte, a que el aumento de las actividades portuarias superó la extensión del recinto portuario. Este aspecto se define específicamente para cada *Unidad de negocio* en el Capítulo III.

Más concretamente, las actividades del Puerto de Montevideo que se consideran en el estudio son las comprendidas en las siete *Unidades de negocio* seleccionadas para el presente Convenio: Productos forestales, Graneles, Tráfico de pasajeros de ferry, Pesca, Cruceros, Contenedores, y Logística y Puerto Libre. Cabe señalar que en el Puerto de Montevideo se desarrollan también otras actividades económicas de menor importancia relativa que las seleccionadas, tales como las operaciones de carga general y pesca nacional de menor calado, que no integran el objeto de estudio de este trabajo. Pese a que no fueron específicamente incluidas en el Convenio, parte de la contribución de estas otras actividades sí se considera, incluyéndolas en una octava *Unidad de negocio*. La movilización de combustible en el muelle de La Teja, que utiliza parte de la infraestructura portuaria no está incluida en este estudio.

El estudio abarca las actividades realizadas por todos los integrantes de la comunidad portuaria que se desempeñan en el Puerto de Montevideo, esto es, tanto los agentes privados (operadores portuarios, agencias marítimas, entre otros) como las instituciones públicas que allí desempeñan actividades (ANP, Aduanas, Prefectura, entre otras). Estos actores se identifican en cada *Unidad de negocio* (Capítulo III).

Por otra parte, las actividades cubiertas en el estudio involucran tanto las directas de cada *Unidad de negocio* como las indirectas que se generan a consecuencia de la interrelación con las actividades directas. Qué actividades se consideran directas y cuáles indirectas se define específicamente para cada *Unidad de negocio*, aunque más adelante en este capítulo se define en líneas generales cada uno de estos dos tipos de actividades.

La estimación se realiza para un año determinado, el que en función de la información disponible se entendió adecuado sea el año 2007. Este es el año base con el cual las actualizaciones periódicas a realizar en el futuro tendrán como punto de referencia y comparación. Las especificidades de parte de la información necesaria para tal estimación dificultan e impiden en cierta medida la consideración de años anteriores.

II.2. Indicadores utilizados para estimar la contribución

La contribución que determinada actividad económica realiza sobre una economía se mide a través del valor generado por las actividades en cuestión, dimensionándolas generalmente respecto al PIB del conjunto de la economía.

Mientras la contribución de una determinada actividad o sector se realiza a través del Valor Agregado Bruto (VAB), la del conjunto de la economía se hace con el Producto Interno Bruto (PIB). Cabe señalar que a nivel del total de la economía, ambas variables coinciden en valor, aunque no conceptualmente, ya que la primera se obtiene a través del valor adicionado a los insumos utilizados en la producción, mientras que la segunda a través de los bienes finales producidos.

En este caso, las actividades objeto de estudio son las *Unidades de negocio* del Puerto de Montevideo, por lo que el indicador con la cual se estima el valor que éstas generan es el VAB.

Antes de proseguir, conviene realizar una definición de estos dos indicadores:

El Producto Interno Bruto (PIB) es uno de los principales indicadores del esfuerzo productivo de una economía. Se define como el valor de todos los bienes y servicios finales producidos en el territorio de la economía en un determinado momento. Se les denomina "finales" porque no incluyen los que son utilizados como insumos para la producción de otros bienes y servicios, ya que estarían incluidos en el valor de estos últimos y no deben contabilizarse más de una vez. Así, la forma de estimar el PIB es a través del destino final de los bienes y servicios producidos, que puede ser: el consumo de los hogares y del gobierno, la inversión de las empresas y del gobierno, las exportaciones menos las importaciones (estas últimas se restan por ser parte del esfuerzo productivo de otras economías).

El Valor Agregado Bruto (VAB) también mide el esfuerzo productivo de una economía, pero no lo hace a partir del destino de los bienes y servicios producidos sino desde el origen de los mismos, contabilizando el valor adicionado a los insumos utilizados para ello y englobando así la remuneración de los distintos factores productivos empleados: salarios, beneficios, amortizaciones, rentas y demás componentes del VAB.

La estimación del VAB generado por las *Unidades de negocio* del Puerto de Montevideo puede realizarse por dos vías:

- A través del valor adicionado a los insumos utilizados en la producción de cada *Unidad de negocio*: salarios, beneficios, amortizaciones y otras fuentes generadoras de valor (componentes del VAB).
- A través de la diferencia entre el valor de los bienes y servicios producidos en cada *Unidad de negocio* y los insumos utilizados para ello (diferencia entre producción e insumos).

La utilización de uno u otro indicador deriva de la facilidad de estimar cada uno de ellos. Por ejemplo, para el total de la economía, resulta más sencilla la estimación del PIB, debido a que son todos los bienes y servicios cuyo destino final se encuentra dentro de las fronteras del territorio nacional. Mientras que para una actividad específica o un sector de actividad económica, el VAB resulta más accesible de estimar. Así, se encuentra más factible alcanzar la estimación del VAB generado

por las *Unidades de negocio* del Puerto de Montevideo a través de la diferencia entre el valor de los bienes y servicios de éstas y el de los insumos utilizados para ello.

A modo de resumen, la metodología empleada para medir la contribución que realizan las *Unidades de negocio* del Puerto de Montevideo sobre la economía uruguaya consiste en la estimación del VAB generado por éstas, midiéndolo a través de la diferencia entre el valor de la producción de bienes y servicios de las diferentes actividades asociadas a cada *Unidad de negocio* –llevadas a cabo en el recinto portuario– y el valor de los insumos necesarios para la realización de dichas actividades.

Finalmente, cabe destacar que si bien se requiere información acerca de los insumos o costos necesarios para llevar a cabo las actividades vinculadas a cada *Unidad de negocio* del Puerto de Montevideo, este estudio no consiste en un análisis de la competitividad o eficiencia de cada *Unidad de negocio* o de la cadena productiva en la que se inserta como un eslabón más. El punto en común entre un análisis de competitividad sectorial y de contribución a la generación de valor lo constituye la información que se generará sobre los recursos económicos que implica desarrollar la actividad, por lo que del presente estudio se desprenderán insumos para otros análisis como ese.

II.3. Contribución directa e indirecta

La contribución de las *Unidades de negocio* del Puerto de Montevideo sobre la economía uruguaya refiere a dos tipos.

Por un lado, la **contribución directa**, que refiere a las actividades que se desarrollan en el marco de cada *Unidad de negocio*, o sea, la generación de valor de la propia actividad que se lleva a cabo en el recinto portuario, con la flexibilidad necesaria para incluir actividades directamente relacionadas pero instaladas en las inmediaciones de dicho espacio geográfico.

Por otro lado, la **contribución indirecta**, generada a partir de otras actividades que se desarrollan como consecuencia de las directas, debido a las interrelaciones existentes entre ambas, y que sin las directas no se llevarían a cabo, tales como demandas u ofertas de las empresas vinculadas o no con el entorno del Puerto de Montevideo.

Con ello, se refleja globalmente la contribución que tienen las *Unidades de negocio* del Puerto de Montevideo sobre la economía uruguaya, obteniendo la contribución total a partir de la suma de las contribuciones directa y e indirecta.

II.4. Fases de aproximación e información necesaria

En línea con los indicadores a utilizar y las actividades a considerar, es necesario recabar un conjunto de información, que puede resumirse en la siguiente:

- El valor de los bienes y servicios producidos en cada *Unidad de negocio*.
- El valor de los insumos utilizados para ello.

No obstante, la forma de aproximarse a esta información es diferente según se trate de la estimación del valor agregado generado por las actividades directas que por las indirectas.

En el caso de la **contribución directa** de cada *Unidad de negocio*, la forma más precisa de obtener esta información es considerando como unidad de investigación a la empresa o institución que realiza las actividades en cuestión. En este sentido, las etapas de trabajo a recorrer implican:

- i) Identificar las actividades económicas asociadas a cada *Unidad de negocio*. Para ello se utilizará la herramienta de cadenas de valor.¹
- ii) Definir las actividades económicas que se desarrollan en el recinto portuario (con el criterio flexible ya mencionado) e identificar los agentes económicos que las desarrollan (empresas e instituciones).
- iii) Obtener información sobre la importancia relativa de cada agente económico (empresas e instituciones) de cada una de las *Unidades de negocio*.
- iv) Generar información de cada agente económico sobre:
 - a) El valor de la producción de los bienes y servicios (ventas o facturación).
 - b) El valor y estructura de los insumos utilizados para tal producción.
 - c) Las inversiones llevadas a cabo y su composición (para determinar el VAB, básicamente por su componente de remuneraciones en las obras y construcciones).
 - d) La ponderación de cada *Unidad de negocio* en las actividades de cada agente económico (empresas e instituciones), como forma de atribuir la contribución de éstos a cada *Unidad de negocio*.
 - e) La cuota parte de las actividades desarrolladas dentro del recinto portuario en los casos especiales en que los agentes económicos desarrollan actividades tanto dentro como fuera del recinto portuario (por ejemplo, Despachantes de Aduana, transportistas, entre otros).

Así, la contribución directa de cada *Unidad de negocio* se obtiene con la sumatoria del VAB generado por las actividades económicas (diferencia entre el valor de la producción y el valor de los insumos) e inversiones de cada uno de los agentes económicos directamente vinculados a la *Unidad de negocio*, debidamente ponderado en los casos en donde los agentes económicos desarrollan actividades en más de una *Unidad de negocio*.

Esta contribución –el VAB directamente generado por las actividades económicas que componen cada *Unidad de negocio*– se dimensiona en relación al PIB de la economía, dando cuenta de su importancia relativa.

¹ Con esta herramienta conceptual se logrará identificar la globalidad de la cadena productiva, que incluye tanto las actividades desarrolladas en el recinto portuario (directas) como las estrechamente vinculadas a éstas (indirectas) y las demás que componen la actividad productiva en cuestión (que no forman parte de la contribución de la *Unidad de negocio* del Puerto de Montevideo al PIB).

En cuanto a la **contribución indirecta** de cada *Unidad de negocio*, la metodología de estimación plausible de realizar y que brinda resultados confiables es a través de las interrelaciones sectoriales, utilizándose para ello coeficientes de transacciones intersectoriales contenidos en las matrices de transacciones intersectoriales (MTI) y de insumo producto (MIP). Para ello, las etapas de trabajo a recorrer implican:

- i) Identificar las actividades económicas asociadas indirectamente (fuera del recinto portuario) a cada *Unidad de negocio*. También se utilizará en este caso la herramienta de cadenas de valor, que permite visualizar las actividades directas, las indirectas y las demás que componen la cadena productiva.²
- ii) Procesar la información generada para el caso de la contribución directa con el fin de cuantificar las demandas indirectas sectoriales que cada *Unidad de negocio* realiza sobre el resto de la economía. Esto requiere estimar los insumos utilizados por las actividades directas y su descomposición sectorial.
- iii) Analizar y procesar la información disponible sobre MTI y MIP (elaboradas para el conjunto de la economía) para ajustar a las *Unidades de negocio* del Puerto de Montevideo, como forma de lograr mayor precisión y adecuación de la estimación a los objetivos de este Convenio.
- iv) Estimar el VAB indirecto generado por las demandas sectoriales de las actividades directas de cada *Unidad de negocio* del Puerto de Montevideo.

Así, la contribución indirecta de cada *Unidad de negocio* se obtiene con la sumatoria del VAB de los distintos sectores de la economía generado a consecuencia de las demandas realizadas al resto de la economía por parte de las actividades económicas desarrolladas en el Puerto de Montevideo por cada *Unidad de negocio*.

Esta contribución –el VAB indirecto de cada *Unidad de negocio*– también se dimensiona en relación al PIB de la economía y en relación a la contribución directa de cada *Unidad de negocio* del Puerto de Montevideo.

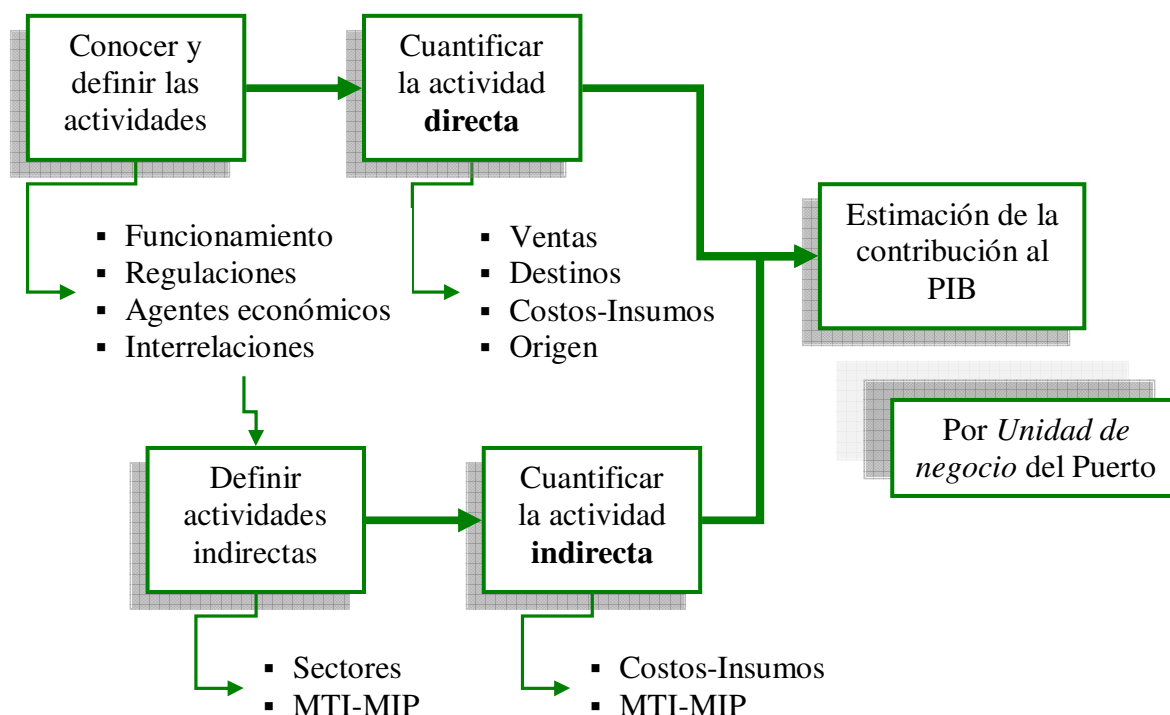
Finalmente, el resultado final es la **contribución total** de cada *Unidad de negocio*, que se obtiene con la sumatoria de:

- I) El VAB generado “directamente” por las actividades económicas y por el componente de remuneraciones contenidas en las inversiones desarrolladas por cada uno de los agentes económicos (empresas e instituciones) directamente vinculados a la *Unidad de negocio* del Puerto de Montevideo.
- II) El VAB generado “indirectamente” por los distintos sectores de la economía a consecuencia de las demandas recibidas por las actividades económicas desarrolladas en cada *Unidad de negocio* del Puerto de Montevideo.

² Cabe señalar que en este caso no es necesario identificar a los agentes económicos (empresas e instituciones) que desarrollan las actividades, sino solamente identificar las actividades y sectores de la economía a las que pertenecen.

Este resultado global también se dimensiona en relación al PIB de la economía.

El siguiente diagrama ilustra las etapas a recorrer para llegar al objetivo esperado.



II.5. Información utilizada y generada

A modo de resumen, se especifica a continuación la información necesaria para la estimación de la contribución de las *Unidades de negocio* del Puerto de Montevideo al PIB de la economía:

- Información por agente económico (empresas e instituciones):
 - Valor de los bienes y servicios producidos.
 - Valor y estructura de los insumos utilizados para ello.
 - Ponderación por *Unidad de negocio* en los casos de múltiple actividad.
 - Ponderación dentro del recinto portuario en los casos de actividades dentro y fuera del recinto portuario.
- Información general:
 - Matriz de Transacciones Intersectoriales (MTI) y Matriz Insumo Producto (MIP) (BCU y UDELAR).
 - Ajustes por *Unidad de negocio* del Puerto de Montevideo.

La forma de obtener y generar esta información requiere la combinación de distintas estrategias (búsqueda, sistematización y procesamiento de información disponible,

entrevistas con actores calificados, generación de datos con encuestas) y fuentes de información, que involucran a las siguientes:

- Antecedentes de estimaciones similares (sectoriales).
- Información estadística (primaria y secundaria) sobre la actividad económica del Puerto de Montevideo y sobre las diferentes *Unidades de negocio*.
- Registros de la ANP: de empresas que desarrollan actividades en el Puerto de Montevideo, de movimientos, de facturación, de servicios prestados, etc.
- Balances, memorias y anuarios de la ANP.
- Balances contables, estudios, trabajos y proyectos disponibles de las empresas que desarrollan actividades en el Puerto de Montevideo.
- Entrevistas a actores calificados: de la ANP, del sector empresarial del Puerto de Montevideo, del BCU (quien realiza una aproximación al VAB directo de la actividad) y otros.
- Encuestas a las empresas de las diferentes *Unidades de negocio* del Puerto de Montevideo.
- MTI y MIP adecuadas para las *Unidades de negocio* del Puerto de Montevideo.

Los datos de algunas empresas que tenían como referencia un año móvil diferente al año calendario 2007 –objeto de estudio de este trabajo– se corrigieron y anualizaron considerando las variaciones de volumen comercializado entre ambos períodos. A modo de ejemplo, esto se realizó en la *Unidad de negocio* de cruceros, cuya temporada de cruceros difiere del año calendario, y la de Contenedores, en donde los balances de las empresas y por ende la información que pudieran proporcionar a través de la encuesta, no refieren exactamente al período enero-diciembre de 2007.

Una fuente muy útil que permitió cubrir carencias de información en el caso de los operadores portuarios fue la información de balances. La cobertura de información dentro de cada balance fue muy variable, ya que en algunos solo se extrajo información de facturación y costos de ventas, mientras que en otros casos estaban indicadas las estructuras de insumos utilizados y se pudo reproducir más información. En otros actores que no presentan balances a la ANP los movimientos físicos y/o la tarifa están disponibles, y se puede estimar ingresos y a partir de allí VAB. Esta aproximación “eclectica” permitió cubrir información para la mayoría de los actores relevantes.³

Un requerimiento adicional de este trabajo es que el análisis se realice por *Unidad de negocio*, según los siete grupos de actividades seleccionados por la ANP. Esta selección condicionó la metodología y la información relevada. Por un lado permitió identificar actores que en un análisis global no es evidente que se habrían considerado, como es el caso de los Mozos de Cordel o la Cantina de la Terminal de

³ Una excepción es el caso de los proveedores marítimos. En este caso no se contaba con información completa de movimientos físicos, ni balances, ni tarifas, ni información secundaria de encuestas a agencias marítimas, ni estudios específicos del sector, por lo que este sector no pudo ser considerado en este trabajo.

pasajeros. Por otro lado, planteó el desafío de pensar formas de asignar a diferentes *Unidades de negocio* el VAB de actividades de las que solo se tiene información global, tales como la vigilancia, el transporte, el remolque, el despacho, etc. Esta división de algunas de estas actividades transversales por *Unidad de negocio* generalmente se realizó con información secundaria de movimientos físicos, tal como se detalla en el Anexo II.

La información de movimientos físicos del Puerto de Montevideo, contenida en los sistemas de información de la ANP y en datos aduaneros fue muy útil para calibrar el tamaño de los actores y de las actividades. Los sistemas de información de la ANP utilizados fueron el SGP (buques) y los módulos de Facturación, Contenedores y Órdenes de trabajo. La introducción de la lógica de las *Unidades de negocio* en cada uno de los sistemas es un tema que la institución podría incluir si pretende continuar monitoreando por separado cada *Unidad de negocio*.

II.6. Procedimiento de actualización de la estimación

En procura de elaborar una herramienta de actualización periódica de la presente estimación (objetivo complementario de este Convenio), de forma que la ANP pueda aproximarse a tales estimaciones, se plantea un esquema metodológico de estimación con determinados criterios básicos:

- Periodicidad recomendada de actualización: anual.
- No obstante, algunas cuestiones de la metodología empleada no justifican una actualización anual, tal como los casos de:
 - Las actividades definidas como directas e indirectas en cada *Unidad de negocio*.
 - Las estructuras de insumos de las *Unidades de negocio*.
 - La ponderación de cada *Unidad de negocio* en las actividades de cada agente económico.
 - La cuota parte de las actividades desarrolladas dentro del recinto portuario de los agentes económicos que desarrollan actividades tanto dentro como fuera del recinto portuario.
 - Las MTI y MIP de la economía ajustada a las *Unidades de negocio*.
- Lo que si requiere revisarse y/o actualizarse es:
 - La introducción de nuevas empresas de significativa importancia relativa en cada *Unidad de negocio*.
 - La información sobre: i) el valor de la producción, ii) el valor de los insumos, y iii) las inversiones.
- Aplicar una encuesta (con diseño ya predeterminado) de carácter muestral según la cobertura de la importancia relativa que se pueda alcanzar con las principales empresas (a discutir si por razones institucionales es necesario que sea de carácter censal) y procesarla para extraer la información mencionada.
- Cargar en un modelo prediseñado la información mencionada para cada *Unidad de negocio*, y correr el modelo, de forma de obtener tanto la contribución directa como la indirecta y la total de cada una de las siete *Unidades de negocio*.

Así, a modo de resumen, la actualización de la contribución de cada una de las siete *Unidades de negocio* desarrolladas en el Puerto de Montevideo sobre el PIB de la economía uruguaya requiere la realización de dos etapas: 1) aplicar una encuesta prediseñada a las principales empresas y relevar la información institucional (por ejemplo de la ANP), 2) procesar la información relevada.

Cabe destacar que la metodología de actualización propuesta tiene como principal característica la facilidad de procesos, pero al mismo tiempo la suficiente robustez de los resultados, al obtener anualmente información de las actividades de cada *Unidad de negocio*, combinando la actualización periódica de determinados datos clave con estrategias técnicas de aproximación (considerando solo a las principales empresas y a supuestos de estabilidad).

No obstante ello, debe tenerse en cuenta que variaciones significativas de las variables que se suponen relativamente estables tornan necesario la realización de otros ajustes de mayor entidad en la metodología propuesta. Por ejemplo, entre tales supuestos se puede citar la importancia relativa de las empresas de cada *Unidad de negocio*, sus participaciones según *Unidad de negocio*, las tecnologías de producción que alteren la estructura de insumos utilizada, las interrelaciones sectoriales de la economía, así como la aparición de nuevas actividades y empresas en cada *Unidad de negocio*. Sin embargo, se entiende razonable que estos cambios no se produzcan de forma brusca en un lapso de al menos 5 años, por lo que la metodología de actualización propuesta tendría en dicho período las características de ser técnicamente confiable y robusta.

Capítulo III

Resultados por *Unidad de negocio*

III. Resultados por *Unidad de negocio*

En este apartado se presenta una aproximación más detallada de la metodología empleada así como los resultados de la estimación de la incidencia de cada *Unidad de negocio* del Puerto de Montevideo sobre el PIB de la economía uruguaya.

La presentación se realiza a modo de fichas independientes entre *Unidades de negocio* de forma que éstas puedan ser analizadas y difundidas por separado.

Se incluyen aquí –en cada una de las *Unidades de negocio* definidas– los resultados de la contribución de determinadas actividades transversales (ANP, Despachantes de Aduana, Prácticos, etc.), que se presentan y analizan con más detalle en el Anexo II.

Unidad de negocio del

Puerto de Montevideo

Productos forestales



III.1. Productos forestales

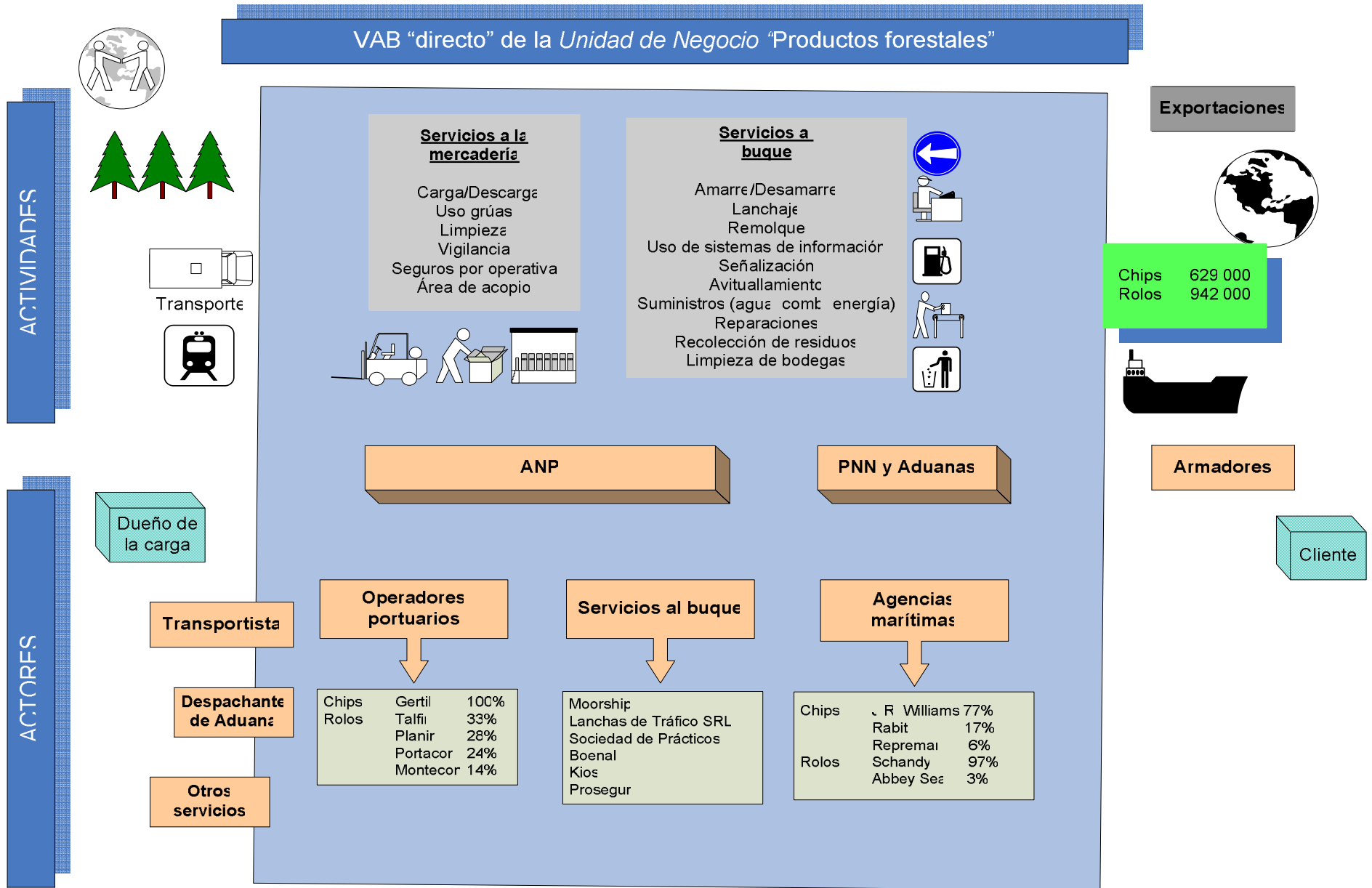
III.1.a) Definición del alcance de la *Unidad de negocio*

La *Unidad de negocio* denominada Productos forestales refiere a las actividades vinculadas con la manipulación de madera en rolos y en chips. Engloba a aquellas actividades asociadas a la carga de productos forestales no contenerizados y servicios a los buques que realizan estas operaciones, así como la facilitación de la operativa y la administración de las áreas de acopio.

III.1.b) Especificación de las actividades y actores que generan valor agregado

El siguiente diagrama ilustra la cadena de valor definida para la *Unidad de negocio* de Productos forestales. Allí se identifican las actividades que se consideran generadoras "directas" del VAB de esta *Unidad de negocio* (dentro del rectángulo sombreado en azul) y parte de las consideradas como "indirectas" (fuera de dicha área). Además, se ilustran los múltiples agentes, públicos y privados que participan.

Por otra parte, el diagrama procura brindar un panorama de todas las actividades de la cadena productiva y de servicios vinculada a este negocio del Puerto de Montevideo, y en especial para las desarrolladas en el recinto portuario identificando las empresas e instituciones que las desarrollan y sobre las cuales es trascendente obtener o generar información acerca del valor de su producción y de sus insumos, con el fin de estimar el valor agregado generado por ellas. Además de señalar los agentes relevantes, el esquema destaca la importancia relativa de cada uno en la *Unidad de negocio*, la que fue definida en base a movimientos físicos surgidos de las estadísticas de la ANP (cuantificación previa e independiente de la encuesta).



La estimación de la incidencia sobre el PIB de la *Unidad de negocio* Productos forestales requiere, por un lado, definir aquellas actividades vinculadas a su desarrollo que son generadoras de valor agregado, y por otro lado, aproximarse a una cuantificación de ello. La siguiente tabla muestra las actividades identificadas así como la fuente de información prevista para su cuantificación, diferenciando entre las actividades vinculadas a la mercadería y las asociadas al buque, como manera de agrupar el complejo entramado de actividades que se desarrollan.

Actividad generadora de valor agregado	Fuente de información
Servicios a la mercadería: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Carga y descarga ▪ Uso de grúas ▪ Uso de área de acopio ▪ Limpieza ▪ Vigilancia ▪ Seguros por la operativa 	Encuesta a operadores portuarios. Encuesta a Depósitos portuarios. Complementado con: <ul style="list-style-type: none"> - Datos de ANP. - Balances de empresas. - Datos secundarios de empresas.
Servicios al buque: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Lanchaje ▪ Practicaje ▪ Remolque ▪ Uso de sistemas de información ▪ Señalización ▪ Amarre y desamarre ▪ Uso de puerto ▪ Uso de muelle ▪ Avituallamiento ▪ Suministros (agua, combustible) ▪ Reparaciones ▪ Recolección de residuos 	Encuesta a agencias marítimas. Complementado con: <ul style="list-style-type: none"> - Datos de ANP. - Balances de empresas. - Datos secundarios de empresas. - Datos de Sociedad de Prácticos.
Otros servicios complementarios: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Transporte ▪ Despacho de aduana ▪ Otros 	Datos secundarios.

Del cuadro anterior se desprende la importancia de generar información a través de una encuesta específica que releve información sobre la *Unidad de negocio*. En este sentido cabe resaltar la complejidad de los actores que desarrollan actividades en esta *Unidad de negocio*, debido a que éstos también lo hacen en otras por lo que se torna más trascendente la aplicación de la encuesta mencionada para aproximarse a la distribución por *Unidad de negocio*. Además, este elemento es vital para poder establecer una metodología de actualización periódica.

Los principales actores que generan valor agregado en esta *Unidad de negocio* se presentan en el siguiente cuadro junto a la fuente de información a utilizar para estimar el valor agregado por ellos generado.

Actores	Principal fuente de información
Operadores portuarios	Encuesta a operadores portuarios.*
Agencias marítimas	Encuesta a agencias marítimas.*
Empresas que brindan servicios al buque	Encuesta a agencias marítimas. Balances de operadores transversales.
Prácticos	Datos de Sociedad de Prácticos.
ANP	Datos de ANP.
Despachantes de aduana	Datos secundarios.
Transportistas	
PNN	
Aduanas	
Otros	

* Si bien la principal fuente de información es la Encuesta aplicada, también se consideró información a partir de los balances de estas empresas y de datos secundarios disponibles sobre las mismas.

III.1.c) Participación de los actores según datos de movimientos portuarios

El procesamiento de información referida al movimiento de productos forestales⁴ permite identificar a los operadores portuarios y a las agencias marítimas que están relacionadas con esta *Unidad de negocio* así como obtener una magnitud de la importancia de cada uno de ellos.⁵

El Puerto de Montevideo realiza dos negocios de carga de productos forestales. El más dinámico y moderno es la carga de chips de madera para la fabricación de celulosa. El otro es la carga de la madera sin chipear, directamente en rolos. Los embarques de madera aserrada contenerizada por sus características modales forman parte del negocio de contenedores. El embarque de madera aserrada sin contenerizar fue casi nulo en 2007 y no forma parte de este estudio.

En 2007 se embarcaron desde el Puerto de Montevideo 629.000 toneladas de chips en 23 escalas, operando durante 76 días desde el atraque 8 y 9. Además, se cargaron 942.000 toneladas de madera en rolos en 49 escalas, que ocuparon muelle por 182 días operando principalmente en el atraque 1 y 2, aunque también en otros. Cabe señalar que la operativa en el Puerto de Montevideo de esta *Unidad de negocio* está vinculada exclusivamente a la exportación, que de acuerdo al volumen operado en el año 2007 se resume de la siguiente manera:

- 629.000 toneladas de chips.
- 942.000 toneladas de rolos.

⁴ Se utiliza en este trabajo la información del Sistema de Gestión Portuaria (SGP), la que permite identificar exactamente los movimientos realizados, los operadores, el lugar de atraque, entre otras variables de interés. Cabe señalar que las cifras oficiales publicadas por la ANP son ajustadas y difieren ligeramente de éstas.

⁵ Esta información se utilizó además para estimar los resultados de aquellas empresas que no contestaron la encuesta, a través de expansores que surgen de la participación de cada empresa en el movimiento total de esta *Unidad de negocio*.

Los productos forestales exportados en 2007 desde el Puerto de Montevideo representaron US\$ 141 millones, representando el 3% de las exportaciones totales nacionales y aproximadamente la mitad del total de exportaciones del sector maderero (51%).

Los buques de productos forestales demandaron 1.794 toneladas de agua (2% del total demandado en 2007) y el 8% de la energía suministrada por la ANP en el año. Asimismo, demandaron servicios de retiro de residuos por 187 toneladas (5% del total). Los buques forestales solicitaron 64 servicios de avituallamiento, concentrando 72% en 2 empresas (Perenne con 42% de los servicios y Mario Fernández - South Atlantic con 30%) y cargaron 1.750 toneladas de combustible provistos por dos empresas (Estimar con 70% y Christophersen con 30%).

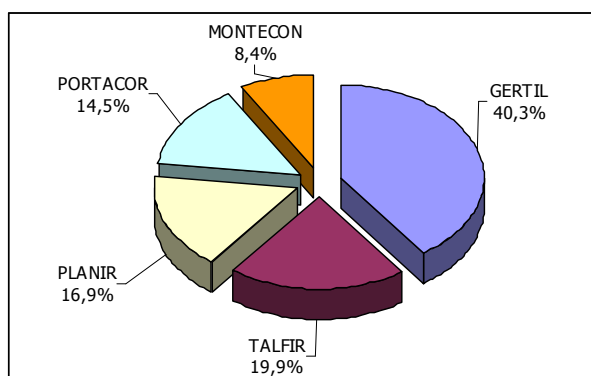
Por un lado, los chips son cargados exclusivamente por un solo operador portuario (Gertil) y es una sola empresa (J. R. Williams) la que agenció a más de tres cuartas partes (77%) de los movimientos del año 2007 (contabilizando el total de toneladas cargadas).

Por otro lado, los rolos de madera fueron cargados en 2007 por cuatro empresas (Talfir, Planir, Portacor y Montecon) y agenciados casi en exclusividad por una sola empresa (Schandy con 97% del mercado).

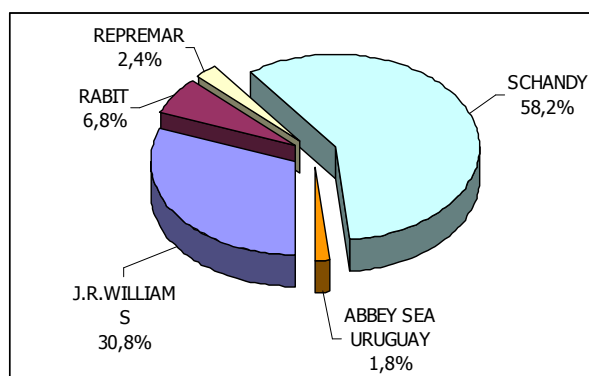
Así, la participación en el año 2007 de estos actores se presenta en los siguientes gráficos, diferenciando según tipo de empresa (operadores portuarios y agencias marítimas) y de forma agregada para el tipo de producto (chips y rolos), brindando con ello una aproximación de la importancia relativa en volumen de cada empresa en la *Unidad de negocio* de los Productos forestales

Participación de operadores y agencias en la *Unidad de negocio* Productos forestales (chips y rolos) según movimiento en volumen del año 2007

Operadores portuarios



Agencias marítimas



III.1.d) Estimación del valor agregado "directo" y del empleo generado

La aplicación de la metodología empleada en este trabajo da lugar a la estimación del valor agregado y del empleo generado por esta *Unidad de negocio* del Puerto de Montevideo que se presentan en el siguiente cuadro.

Cabe señalar que esta estimación se compone de dos aproximaciones. Por un lado, la de los operadores portuarios y agencias marítimas que desarrollan actividades en dicha *Unidad de negocio* del Puerto de Montevideo, en donde se recurrió a información recabada a través de la encuesta aplicada a cada empresa. Aquellas que no contestaron la encuesta fueron aproximadas a partir de expansores definidos con la importancia relativa de cada empresa en esta *Unidad de negocio*. Por otro lado, la aproximación de las demás empresas e instituciones se realizó principalmente a través de datos secundarios. Ver Anexo II.

<i>Unidad de negocio</i> del Puerto de Montevideo: Productos forestales		
<i>Agentes y actividades</i>	Valor agregado (miles de US\$)	Empleo (personas)
a. Operadores portuarios	4.873	333
b. Agencias marítimas	111	21
c. ANP	3.361	47
d. Despachantes de Aduana	111	7
e. Prácticos	304	2
f. Otros servicios auxiliares al buque	193	6
g. Dirección Nacional de Aduanas	152	10
h. Prefectura Nacional Naval	9	2
i. Otros Ministerios (MGAP, MSP, MI)	--	--
j. Transportistas	430	35
Total Productos forestales	9.544	463

De esta forma, se llega a que **en el año 2007 la *Unidad de negocio* del Puerto de Montevideo de Productos forestales generó:**

- **US\$ 9,5 millones de valor agregado directo.**
- **463 empleos directos.**

El valor agregado de la *Unidad de negocio* de Productos forestales **representa el 6,3% del total generado en el Puerto de Montevideo y el 0,04% del PIB de la economía uruguaya** del año 2007.

En el caso del empleo, **representa el 8,4% del total de empleo del Puerto de Montevideo y el 0,03% del total de ocupados del país** en el año 2007.

III.1.e) Estimación del valor agregado "indirecto"

A partir de las demandas sectoriales que esta *Unidad de negocio* realiza sobre el resto de la economía (sistematizadas en la MTI y MIP elaboradas en este trabajo con la información relevada de operadores portuarios, agencias marítimas y la ANP) se obtuvo una estimación del **valor agregado que indirectamente genera el funcionamiento de la *Unidad de negocio* de Productos forestales en el**

Puerto de Montevideo: US\$ 7,4 millones (0,03% del PIB de la economía uruguaya del año 2007).

Esto da cuenta de una relación entre el valor agregado directo e indirecto de 0,78 veces mayor este último. Esto indica que por cada peso generado de valor a lo largo de la cadena de productos forestales que se desarrolla al interior del recinto portuario, se generan una serie de encadenamientos en la economía que llevan a que se generen otros 0,78 pesos de valor agregado debido a las demandas que desde el Puerto de Montevideo se realizan sobre el resto de la economía. Se destacan las demandas indirectas realizadas sobre los sectores *Combustibles* y *Material de transporte*, y en menor medida las efectuadas sobre el sector *Comercio, restaurantes y hoteles*.

III.1.f) Estimación del valor agregado total de la *Unidad de negocio*

<i>Unidad de negocio</i> del Puerto de Montevideo: Productos forestales		
Tipo de contribución	Valor agregado (miles de US\$)	% del PIB
Valor agregado directo	9.544	0,04%
Valor agregado indirecto	7.399	0,03%
Total	16.943	0,07%

Así se obtiene que **en el año 2007 la *Unidad de negocio* del Puerto de Montevideo de Productos forestales generó un total de US\$ 16,9 millones de valor agregado (0,07% del PIB de la economía uruguaya)**, US\$ 9,5 millones de forma directa a través de las actividades desarrolladas al interior del recinto portuario y US\$ 7,4 millones de forma indirecta debido a las demandas realizadas por éstas hacia el resto de la economía.

Unidad de negocio del Puerto de Montevideo **Graneles**



III.2. Graneles

III.2.a) Definición del alcance de la *Unidad de negocio*

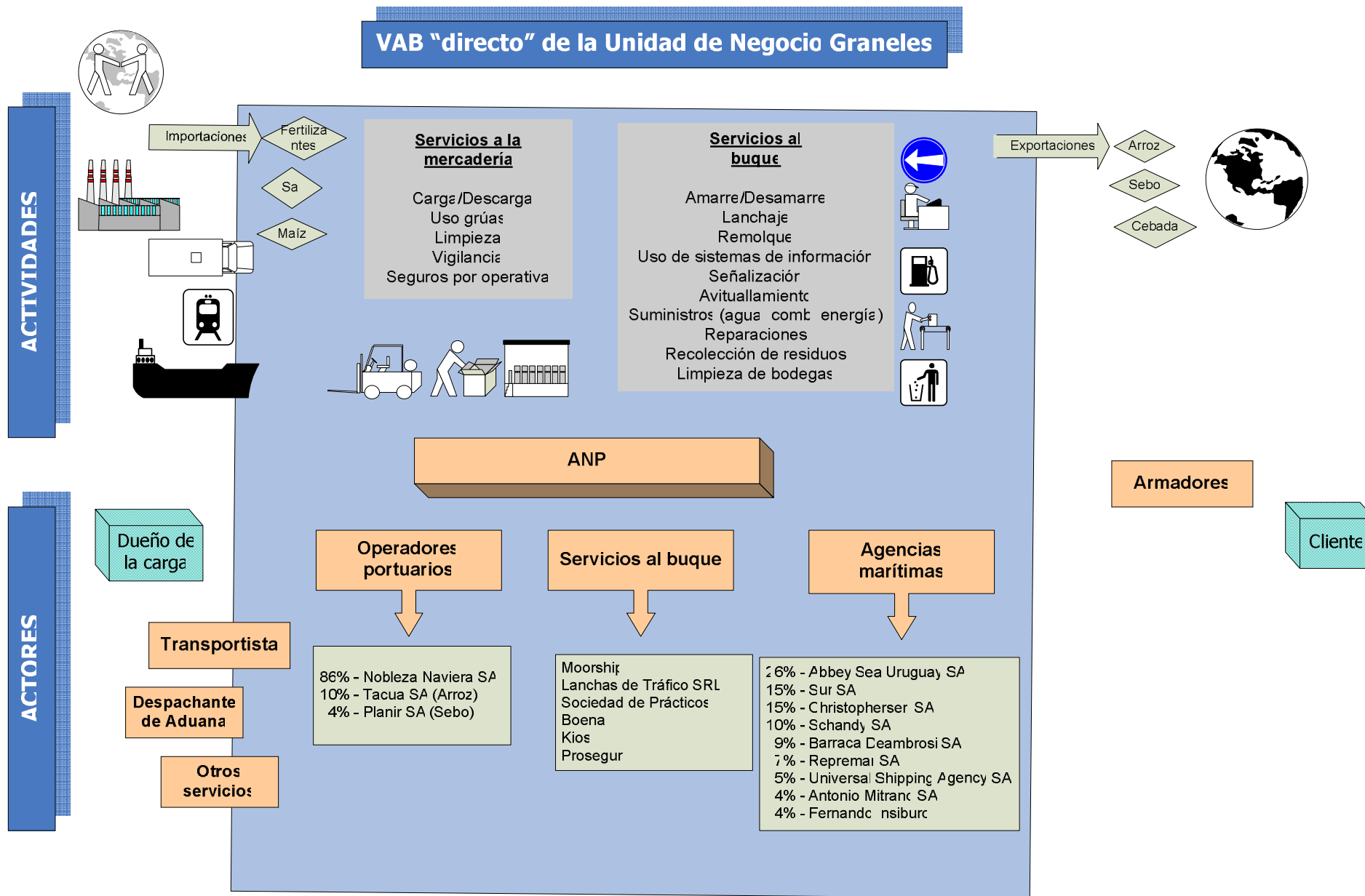
Esta *Unidad de negocio* corresponde a las actividades asociadas a la carga y descarga de graneles sólidos (tales como arroz, cebada, fertilizantes, sal y maíz) y líquidos (como sebo fundido) y los servicios a los buques que realizan estas operaciones, así como la facilitación de la operativa y la administración de las áreas de acopio. No incluye las operaciones de carga y descarga de combustible y crudo en el muelle La Teja ni los servicios a estos buques. Tampoco incluye la movilización a granel de productos forestales.

III.2.b) Especificación de las actividades y actores que generan valor agregado

En el siguiente diagrama se ilustra la cadena de valor definida para la *Unidad de negocio* de Graneles. Allí se identifican las actividades que se consideran generadoras "directas" del VAB de esta *Unidad de negocio* (dentro del rectángulo sombreado en azul) y parte de las consideradas como "indirectas" (fuera de dicha área). Además, se ilustran los múltiples agentes, públicos y privados que participan.

A diferencia de los productos forestales, la *Unidad de negocio* de Graneles no utiliza áreas de acopio en el Puerto sino que el acopio es exclusivamente extra portuario.

Por otra parte, el diagrama procura brindar un panorama de todas las actividades de la cadena productiva y de servicios vinculada a este negocio del Puerto de Montevideo, y en especial para las desarrolladas en el recinto portuario identificando las empresas e instituciones que las desarrollan y sobre las cuales es trascendente obtener o generar información acerca del valor de su producción y de sus insumos, con el fin de estimar el valor agregado generado por ellas.



La movilización de graneles se realiza tanto con grúas privadas como con grúas pertenecientes a la ANP que son alquiladas a los operadores. El cuadro con las actividades generadoras de valor agregado y la fuente utilizada que se expone a continuación muestra que las actividades de esta *Unidad de negocio* son casi las mismas que en la *Unidad de negocio* de Productos forestales.

Actividad generadora de valor agregado	Fuente de información
Servicios a la mercadería: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Carga y descarga ▪ Uso de grúas ▪ Limpieza ▪ Vigilancia ▪ Seguros por la operativa 	Encuesta a operadores portuarios. Encuesta a Depósitos portuarios. Complementado con: <ul style="list-style-type: none"> - Datos de ANP. - Balances de empresas. - Datos secundarios de empresas.
Servicios al buque: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Lanchaje ▪ Practicaje ▪ Remolque ▪ Uso de sistemas de información ▪ Señalización ▪ Amarre y desamarre ▪ Uso de puerto ▪ Uso de muelle ▪ Avituallamiento ▪ Suministros (agua, combustible) ▪ Reparaciones ▪ Recolección de residuos 	Encuesta a agencias marítimas. Complementado con: <ul style="list-style-type: none"> - Datos de ANP. - Balances de empresas. - Datos secundarios de empresas. - Datos de Sociedad de Prácticos.
Otros servicios complementarios: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Transporte ▪ Despacho de aduana ▪ Otros 	Datos secundarios.

Del cuadro anterior se desprende la importancia de generar información a través de una encuesta específica que releve información sobre la *Unidad de negocio*. En este sentido cabe resaltar la complejidad de los actores que desarrollan actividades en esta *Unidad de negocio*, debido a que éstos también lo hacen en otras por lo que se torna más trascendente la aplicación de la encuesta mencionada para aproximarse a la distribución por *Unidad de negocio*. Además, este elemento es vital para poder establecer una metodología de actualización periódica.

Los principales actores que generan valor agregado en esta *Unidad de negocio* se presentan en el siguiente cuadro, también junto a la fuente de información a utilizar para estimar el valor agregado por ellos generado.

Actores	Principal fuente de información
Operadores portuarios	Encuesta a operadores portuarios.*
Agencias marítimas	Encuesta a agencias marítimas.*
Empresas que brindan servicios al buque	Encuesta a agencias marítimas. Balances de operadores transversales.
Prácticos	Datos de Sociedad de Prácticos.
ANP	Datos de ANP
Despachantes de aduana	Datos secundarios.
Transportistas	
PNN	
Aduanas	
Otros	

* Si bien la principal fuente de información es la Encuesta aplicada, también se consideró información a partir de los balances de estas empresas y de datos secundarios disponibles sobre las mismas.

III.2.c) Participación de los actores según datos de movimientos portuarios

El procesamiento de información referida al movimiento de graneles⁶ permite identificar a los operadores portuarios y a las agencias marítimas que están relacionadas con esta *Unidad de negocio* así como obtener una magnitud de la importancia en volumen de cada uno de ellos.⁷

El Puerto de Montevideo es el segundo en importancia en el movimiento de graneles del país, luego del complejo portuario público-privado de Nueva Palmira. En efecto, en 2007 se movilaron 1,13 millones de toneladas, en su gran mayoría (79%) en la operativa de descarga: 893 mil toneladas, correspondiendo 240 mil a la operativa de carga de graneles. Por su parte, el complejo portuario de Nueva Palmira movilizó más de tres millones de toneladas, siendo más del 90% de graneles, en su mayoría tránsitos y trasbordos de Hidrovía.

El cuadro siguiente describe la movilización de estos productos en el año 2007 por el Puerto de Montevideo.

⁶ Se utiliza en este trabajo la información del SGP, la que permite identificar exactamente los movimientos realizados, los operadores, el lugar de atraque, entre otras variables de interés. Cabe señalar que las cifras oficiales publicadas por la ANP son ajustadas y difieren ligeramente de éstas.

⁷ Esta información es útil además para estimar los resultados de aquellas empresas que no contestaron la encuesta, a través de expansores que surgen de la participación de cada empresa en el movimiento total de esta *Unidad de negocio*.

Operación	Escalas	Producto	Toneladas	
Carga	8	Arroz	114.950	240.051
	9	Sebo líquido	42.937	
	10	Cebada	31.127	
	5	Fertilizantes y químicos	31.037	
	4	Ración	20.000	
Descarga	73	Fertilizantes	634.000	893.900
		Sal	98.200	
		Productos agrícolas (maíz, soja, trigo)	89.300	
		Productos químicos	72.400	
Total	109		1.133.951	1.133.951

Fuente: Elaboración propia a partir del procesamiento del SGP, año 2007.

Las exportaciones de graneles por el Puerto de Montevideo representaron en valor FOB US\$ 90 millones, representando el 2% de las exportaciones totales del país en el año 2007 y el 11% de las exportaciones de graneles.⁸

Los graneles desembarcados en el Puerto de Montevideo alcanzaron un valor CIF de US\$ 205 millones en 2007.⁹ Las importaciones incluidas en esta *Unidad de negocio* correspondieron al 4% de las importaciones totales del año 2007 y a alrededor de 75% del total de importaciones de graneles.¹⁰

Los buques graneleros utilizaron suministros de servicios de agua de la ANP por 6.300 toneladas (6% de la utilización total de agua del año) y de electricidad cercanos al 0,5% del total suministrado por la ANP en el Puerto de Montevideo. Asimismo, contrataron servicios de retiro de residuos por 65 toneladas (2% del total). Estos buques demandaron 136 servicios de avituallamiento a 15 empresas distintas, aunque la mitad se concentró en dos empresas (Spiess Hnos y Perenne con 27% y 24% de los servicios, respectivamente). Además, estos buques graneleros cargaron en el Puerto de Montevideo 2.544 toneladas de combustible, siendo abastecidos principalmente por dos empresas (Estimar con 54% y Petrobras con 36%).

La actividad del año 2007 demandó 109 escalas que ocuparon 345 días de muelle. Por lo general la operativa de graneles se concentra en los muelles 6 y 7 y la cabecera del muelle B.

⁸ En 2007 se exportaron más de 800.000 toneladas de arroz. El modo marítimo (y el Puerto de Montevideo) representó el 62% de las exportaciones, siendo el restante enviado por modo carretero. El arroz es el único producto de exportación que utiliza las tres modalidades posibles de carga marítima, ya que se embarca a granel, como carga general (embolsado) y en contenedores.

⁹ Cerca del 85% correspondieron a fertilizantes y otros productos químicos, mientras que 9% correspondió a sal y otros minerales y 7% a productos agrícolas.

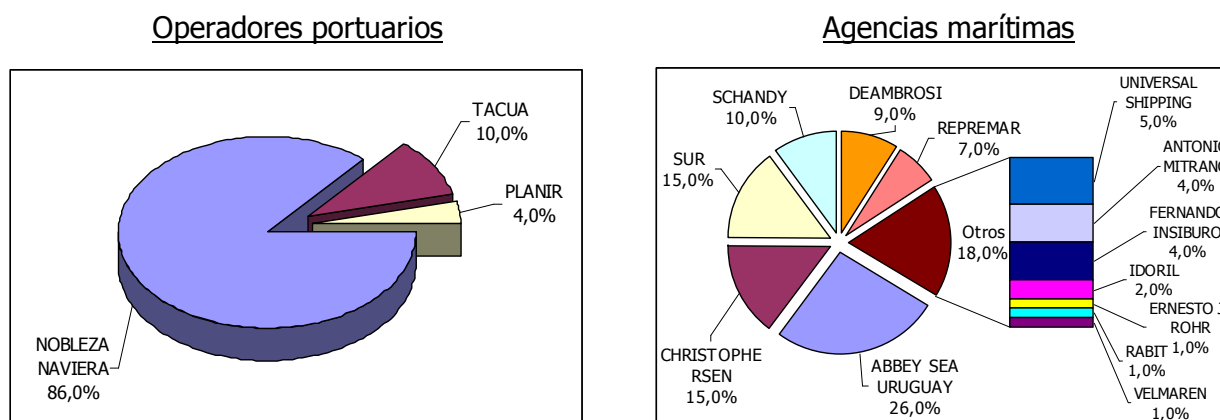
¹⁰ Casi la mitad de estas importaciones son originarias de Rusia, aunque también es importante la mercadería originaria de la región, principalmente de Argentina.

La carga y descarga de graneles del año 2007 se concentra (86%) en un operador portuario (Nobleza Naviera), acompañado de otras dos empresas que trabajan en este rubro. El mercado de graneles se encuentra segmentado según el tipo de producto que se movilice. La carga de arroz es realizada exclusivamente por un operador portuario (Tacua), la de sebo líquido por otro (Planir) y el resto de los movimientos de carga son operados por la principal empresa de esta *Unidad de negocio* (Nobleza Naviera).

Las agencias marítimas que participan de este negocio se encuentran menos concentradas. Trece fueron las empresas que participaron del movimiento de graneles en el año 2007. Sin embargo, cinco de ellas son responsables de agenciar tres cuartas partes de dichos movimientos (Abbey Sea, Christophersen, Sur, Schandy y Deambrosi). También se verifica cierta especialización de acuerdo al tipo de granel, por ejemplo, los buques de sebo líquido fueron agenciados por una sola empresa (Christophersen), los buques graneleros de arroz principalmente por dos empresas (Sur con el 72% del movimiento en volumen y Abbey Sea con 20%), mientras que los movimientos operados por Nobleza Naviera fueron agenciados por variadas empresas, destacándose cuatro de ellas (Abbey Sea con 28%, Schandy 24%, Barraca Deambrosi 13% y Universal Shipping 8%).

Así, la participación en el año 2007 de estos actores se presenta en los siguientes gráficos, diferenciando según tipo de empresa (operadores portuarios y agencias marítimas), y contando de esta forma con una aproximación a la importancia relativa de cada empresa en la *Unidad de negocio* de los Graneles.

Participación de operadores y agencias en la *Unidad de negocio* Graneles según movimiento en volumen del año 2007



III.2.d) Estimación del valor agregado “directo” y del empleo generado

Aplicando la metodología definida en este trabajo se llega a la estimación del valor agregado y del empleo generado por esta *Unidad de negocio* del Puerto de Montevideo presentada en el siguiente cuadro.

Cabe señalar que esta estimación se compone de dos aproximaciones. Por un lado, la de los operadores portuarios y agencias marítimas que desarrollan actividades en dicha *Unidad de negocio* del Puerto de Montevideo, en donde se recurrió a

información recabada a través de la encuesta aplicada a cada empresa. Aquellas que no contestaron la encuesta fueron aproximadas a partir de expansores definidos con la importancia relativa de cada empresa en esta *Unidad de negocio*. Por otro lado, la aproximación de las demás empresas e instituciones se realizó principalmente a través de datos secundarios. Ver Anexo II.

<i>Unidad de negocio</i> del Puerto de Montevideo: Graneles		
<i>Agentes y actividades</i>	Valor agregado (miles de US\$)	Empleo (personas)
a. Operadores portuarios	2.902	217
b. Agencias marítimas	3.076	145
c. ANP	4.118	70
d. Despachantes de Aduana	1.540	97
e. Prácticos	166	1
f. Otros servicios auxiliares al buque	397	12
g. Dirección Nacional de Aduanas	343	22
h. Prefectura Nacional Naval	13	3
i. Otros Ministerios (MGAP, MSP, MI)	51	5
j. Transportistas	862	69
Total Graneles	13.467	641

Así se llega a que **en el año 2007 la *Unidad de negocio* del Puerto de Montevideo de Graneles generó:**

- **US\$ 13,5 millones de valor agregado directo.**
- **641 empleos directos.**

El valor agregado de la *Unidad de negocio* de Graneles **representa el 8,8% del total generado en el Puerto de Montevideo y el 0,06% del PIB de la economía uruguaya** del año 2007.

En el caso del empleo, **representa el 11,7% del total de empleo del Puerto de Montevideo y el 0,05% del total de ocupados del país** en el año 2007.

III.2.e) Estimación del valor agregado "indirecto"

Con las demandas sectoriales que esta *Unidad de negocio* realiza sobre el resto de la economía (sistematizadas en la MTI y MIP elaboradas en este trabajo con la información relevada de operadores portuarios, agencias marítimas y la ANP) se obtuvo la estimación del **valor agregado que indirectamente genera el funcionamiento de la *Unidad de negocio* de Graneles en el Puerto de Montevideo: US\$ 12,4 millones** (0,05% del PIB de la economía uruguaya del año 2007).

Ello da cuenta de una relación entre el valor agregado directo e indirecto de 0,92 veces mayor este último. Esto indica que por cada peso generado de valor a lo largo de la cadena de productos forestales que se desarrolla al interior del recinto portuario, se generan una serie de encadenamientos en la economía que llevan a que se generen 0,92 pesos más de valor agregado debido a las demandas que desde el Puerto de Montevideo se realizan sobre el resto de la economía. Las principales demandas indirectas son sobre los siguientes sectores de actividad: *Comercio, restaurantes y hoteles, Inmobiliarias y servicios empresariales, Gobierno, enseñanza, salud y otros servicios, Transporte, almacenamiento y comunicaciones* (excluido de este a todo lo referente al Puerto de Montevideo), *Intermediarios financieros, Electricidad, gas y agua, y Combustibles.*

III.2.f) Estimación del valor agregado total de la *Unidad de negocio*

<i>Unidad de negocio del Puerto de Montevideo: Graneles</i>		
Tipo de contribución	Valor agregado (miles de US\$)	% del PIB
Valor agregado directo	13.467	0,06%
Valor agregado indirecto	12.401	0,05%
Total	25.868	0,11%

De esta forma se llega a que **en el año 2007 la *Unidad de negocio del Puerto de Montevideo de Graneles* generó un total de US\$ 25,9 millones de valor agregado (0,11% del PIB de la economía uruguaya)**, US\$ 13,5 millones de forma directa a través de las actividades desarrolladas al interior del recinto portuario y US\$ 12,4 millones de forma indirecta debido a las demandas realizadas por éstas hacia el resto de la economía.

Unidad de negocio del

Puerto de Montevideo

Tráfico de pasajeros de ferry



III.3. Tráfico de pasajeros de ferry

III.3.a) Definición del alcance de la *Unidad de negocio*

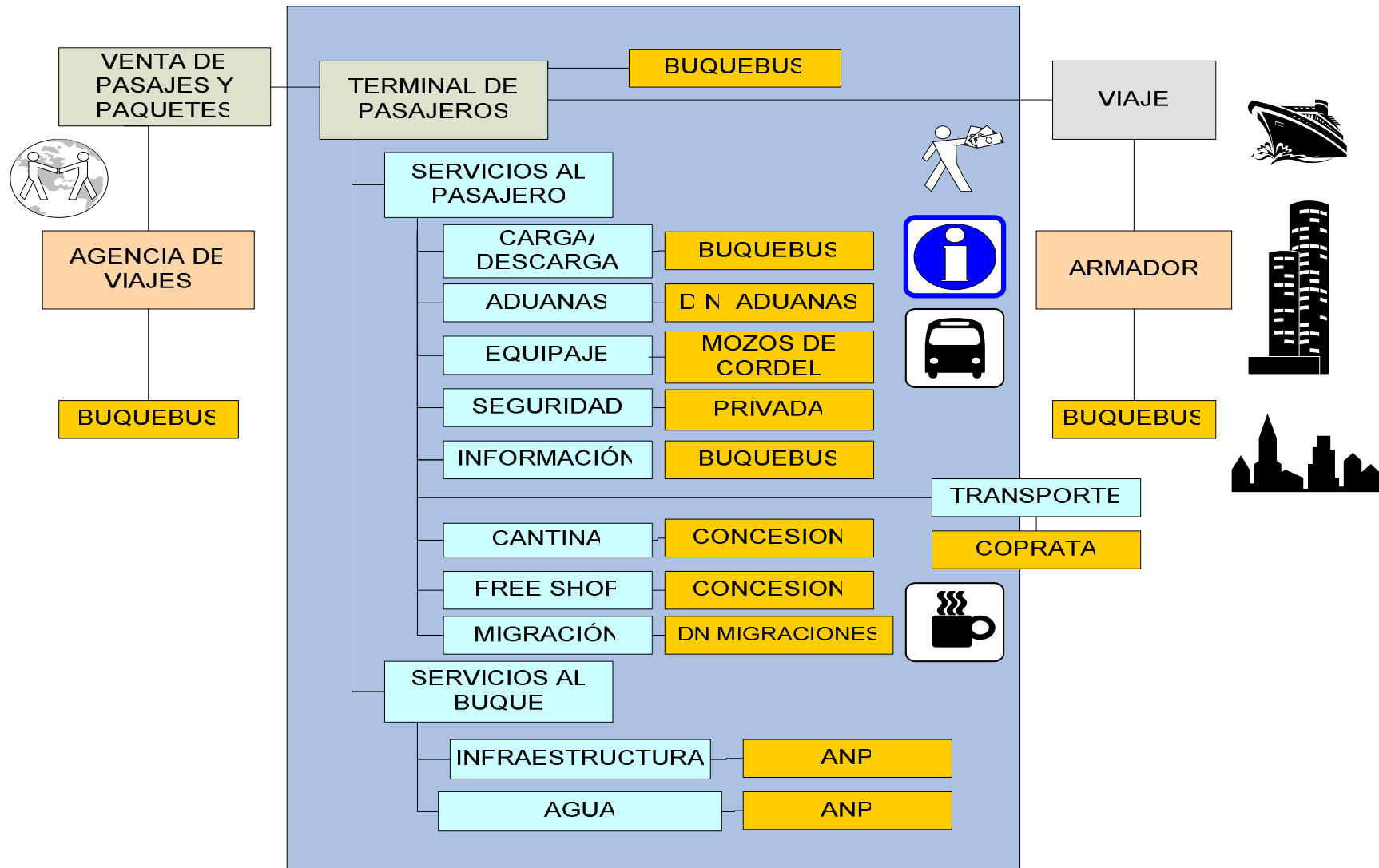
La *Unidad de negocio* denominada Tráfico de pasajeros de ferry refiere a las actividades asociadas a la Terminal de pasajeros del Puerto de Montevideo. Engloba todos los servicios a los pasajeros que utilizan la Terminal, ya sean comerciales o de fiscalización y los servicios portuarios que consumen los barcos que abastecen de pasajeros a la Terminal.

Al igual que la Terminal de contenedores, la Terminal de pasajeros es propiedad de la ANP pero es operada en exclusividad por un privado en régimen de concesión.

III.3.b) Especificación de las actividades y actores que generan valor agregado

El siguiente diagrama ilustra la cadena de valor definida para la *Unidad de negocio* de Tráfico de pasajeros de ferry. Allí se identifican todas las actividades que se consideran generadoras "directas" del VAB de esta *Unidad de negocio* (dentro del rectángulo sombreado en azul) y parte de las consideradas como "indirectas" (fuera de dicha área). Además, se ilustran los múltiples agentes, públicos y privados que participan.

VAB "directo" de la *Unidad de Negocio Ferry*



El diagrama que identifica a los actores deja en evidencia la primera particularidad de esta *Unidad de negocio*: la empresa Buquebus (Los Cipreses) participa en toda la cadena.

Buquebus es agente de viajes porque vende pasajes y paquetes turísticos, es operador de la Terminal de pasajeros porque tiene la concesión del servicio de la misma, y finalmente es Armador (y Agente Marítimo de sí mismo) pues lleva a cabo el transporte del pasajero y administra la flota.

La estimación de la contribución al VAB de esta *Unidad de negocio* toma en cuenta solamente las actividades asignadas a la Terminal de pasajeros, dejando de lado importantes servicios prestados por la empresa tales como la promoción turística, la venta de pasajes y paquetes turísticos, y el viaje propiamente dicho, debido al hecho de que éstas son desarrolladas fuera del recinto del Puerto de Montevideo.

La principal dificultad a la hora de asignar una fracción de toda la actividad de tráfico por ferry a la actividad realizada en el Puerto de Montevideo es que no existe una tarifa pagada por el uso de Terminal, pues Buquebus es el concesionario y además es el usuario exclusivo, ya que, a diferencia del Puerto de Colonia, en el de Montevideo no hay más de una alternativa. El pasajero que se traslada entre Montevideo y Buenos Aires paga una tarifa por el traslado, y no se desagrega comercialmente cuánto corresponde al viaje y cuánto al uso de la(s) Terminal(es).

Sin embargo, la licitación que otorga a Buquebus la concesión de la Terminal en 1994 regula el precio del servicio en 1 US\$ por pasajero embarcado y 5 US\$ por vehículo embarcado. Este es el precio de referencia que se utiliza en este documento para el cálculo del VBP de la Terminal.

Como lo indica el diagrama anterior, por tratarse de una vía de entrada y salida del país, la Terminal de pasajeros contiene varias oficinas públicas de control de los pasajeros. Estas oficinas también contribuyen a la generación de VAB y empleo asociado a la *Unidad de negocio*.

Los principales actores que generan valor agregado en esta *Unidad de negocio* se presentan en el siguiente cuadro junto a la fuente de información a utilizar para estimar el valor agregado por ellos generado.

Actores	Principal fuente de información
Buquebus - Terminal de pasajeros	Encuesta.
Free Shop	Contrato.
Cantina	Contrato.
Mozos de Cordel	Ley N° 18.057.
Transporte terrestre	Datos secundarios.
ANP	Datos de ANP.
Limpieza y Seguridad	Encuesta.
D. N. Aduanas	Datos secundarios.
D. N. Migraciones	
PNN	

III.3.c) Participación de los actores según datos de movimientos portuarios

Como fue mencionado anteriormente, esta *Unidad de negocio* es operada únicamente por la empresa Buquebus. El siguiente cuadro presenta la cantidad de pasajeros y vehículos embarcados y desembarcados en el Puerto de Montevideo en el año 2007.

Concepto	Pasajeros	Vehículos
Embarcados	215.478	27.309
Desembarcados	207.046	26.747
Total	422.524	54.056

En 2007 se movilizaron 422.524 pasajeros y 54.056 vehículos por el Puerto de Montevideo, operando en 729 escalas con una frecuencia de dos arribos diarios, aunque se incrementa ligeramente en temporada alta (enero a marzo) donde los días pico se agrega una tercera. Según datos del Ministerio de Turismo, el 10% del ingreso de pasajeros al Uruguay corresponde a la Terminal de pasajeros del Puerto de Montevideo. El segmento de mercado que utiliza la terminal es el de altos ingresos, y por precios y servicios es competidor directo de la vía aérea. El movimiento de vehículos es mucho más estacional que el de pasajeros, pues está asociado con el turismo familiar del rubro "sol y playa", concentrado en la temporada estival.

Los buques operan exclusivamente en el muelle fluvial, donde se encuentra la Terminal. Salvo excepciones por inconvenientes, los buques pasan menos de dos horas en el Puerto de Montevideo, y por lo tanto están exentos de pagos de uso de Puerto y Muelle. Como se expresa en la sección dedicada al practicaje, los ferrys fluviales están exonerados de la obligatoriedad de utilizar un práctico, y tampoco requieren de remolque.

Los ferrys realizan una baja demanda de servicios de agua (menos de US\$ 2.000 anuales) y no utilizan electricidad suministrada por la ANP ni cargan combustible en Montevideo. En cambio, la Terminal de pasajeros sí consume agua y electricidad, que generan impactos indirectos en la economía.

III.3.d) Estimación del valor agregado "directo"

La composición del valor agregado directo de la *Unidad de negocio* Tráfico de pasajeros de ferry en el Puerto de Montevideo comprende lo siguiente:

- a) La operativa de la Terminal de pasajeros.
- b) La operación del Free Shop de la Terminal.
- c) La operativa de la Cantina de la Terminal.
- d) Las actividades de los Mozos de Cordel.

Cabe señalar que lo relacionado a la concesión de la Terminal, del Free Shop y al uso de la Terminal corresponde a la ANP, y por disponibilidad de información es estimado en el Anexo II en oportunidad de analizar detalladamente el valor

agregado que la ANP genera de forma transversal al total de *Unidades de negocio*. Allí se explicita el valor agregado de este agente, que tiene ingresos por el canon por la concesión y por la tarifa de pasajeros y vehículos. Además, conviene señalar que las cifras utilizadas son las oficiales de la ANP y no las que surgen de la encuesta aplicada. El canon se estableció en 30% de la tarifa cobrada por el operador de la Terminal por cada pasajero y vehículo embarcados, los cuales se establecieron en US\$ 1 y US\$ 5 respectivamente como ya se señaló. Además, se estableció un componente adicional del canon relacionado con el Free Shop. Este indica que el 7,5% de la facturación del Free Shop debe ser pagado a la ANP. Los cobros al tráfico fluvial son US\$ 3 por pasajero desembarcado y US\$ 8 por vehículo tanto embarcado como desembarcado. Todas estas tarifas son abonadas por Buquebus, pero tienen naturaleza diferente, porque mientras en el canon la empresa es el sujeto gravado, en la tarifa de pasajeros y vehículos la empresa actúa como agente de retención.

El valor agregado de la operativa de la Terminal, generado por la empresa Buquebus se estimó en base a la encuesta aplicada a la empresa. En 2007, ascendió a US\$ 811 mil por su actividad central: la explotación de la Terminal de pasajeros del Puerto de Montevideo. Este monto se compone tanto de las remuneraciones asociadas al empleo directo en la Terminal, ya sea de trabajadores privados como públicos, como del excedente de explotación asociado al funcionamiento de la Terminal, que es reducido por no ser ésta considerada como un negocio en sí mismo por el concesionario, sino como un servicio más brindado al cliente.¹¹ A lo anterior se adicionan US\$ 246 mil asociados a las inversiones edilicias realizadas en la Terminal de pasajeros que también contribuyeron a la generación de valor agregado, correspondientes a remuneraciones y amortizaciones. De esta manera, el valor agregado total generado por Buquebus en la operativa de la Terminal se estima en US\$ 1,056 millones.

Según información de la ANP, la facturación del Free Shop de la Terminal de pasajeros del Puerto de Montevideo ascendió en el año 2007 a algo más de US\$ 2 millones. Además de la fracción integrada a la ANP como forma de canon, otra parte es traspasada a Buquebus en su carácter de explotador de la Terminal. Se estima que el VAB resultante de la operativa es de US\$ 511 mil. Este monto se compone principalmente de las remuneraciones de los empleados y el excedente de explotación.

En el caso de la cantina de la Terminal, se estimó que trabajan 10 personas, que con una remuneración mensual promedio de \$U 18 mil, y un coeficiente de remuneraciones sobre el total de valor agregado del 50%, se obtiene una aproximación al valor agregado por la operativa de la cantina de US\$ 184 mil en el año 2007.

Otro componente del valor agregado de esta *Unidad de negocio*, corresponde a los Mozos de Cordel. Éstos son históricamente los encargados del manejo del equipaje del pasajero. La Ley 18.057 crea una tasa de hasta el 2% sobre el precio de los pasajes que está destinada a la retribución de los Mozos de Cordel (que establece

¹¹ Esta información surgió de la entrevista realizada al directivo de la empresa.

un pago de 9 BPC mensuales). Esta Ley de 2006 no estuvo vigente en 2007, pero de todas formas hubo transferencias hacia este colectivo de trabajadores por intermedio de seguros de desempleo, por ejemplo por la Ley 18.140. Para los fines de este trabajo se calcularon las transferencias hacia los Mozos de Cordel en los volúmenes establecidos por la Ley 18.057. En 2007 estaban registrados en el Puerto de Montevideo 40 Mozos de Cordel. Sobre la base de esta información, se estima el valor agregado de estas actividades en US\$ 327 mil en el año 2007.

III.3.e) Estimación del valor agregado "directo" y del empleo generado

La aplicación de la metodología empleada en este trabajo da lugar a la estimación del valor agregado y del empleo generado por esta *Unidad de negocio* del Puerto de Montevideo que se presentan en el siguiente cuadro.

<i>Unidad de negocio</i> del Puerto de Montevideo: Tráfico de pasajeros de ferry		
<i>Agentes y actividades</i>	Valor agregado (miles de US\$)	Empleo (personas)
a.1. Operador portuario – Buquebus	1.056	30
a.2. Operadores portuarios – Otros	1.021	88
Free Shop	511	20
Cantina	182	10
Mozos de Cordel	327	40
Otros (limpieza y seguridad)	n/c	18
b. Agencias marítimas	--	--
c. ANP	1.500	27
d. Despachantes de Aduana	--	--
e. Prácticos	--	--
f. Otros servicios auxiliares al buque	--	--
g. Dirección Nacional de Aduanas	307	15
h. Prefectura Nacional Naval	5	1
i. Otros Ministerios (MGAP, MSP, MI)	286	28
j. Transportistas	25	2
Total Tráfico de pasajeros de ferry	4.201	191

De esta forma, se llega a que **en el año 2007 la *Unidad de negocio* del Puerto de Montevideo de Tráfico de pasajeros de ferry generó:**

- **US\$ 4,2 millones de valor agregado directo.**
- **191 empleos directos.**

El valor agregado de la *Unidad de negocio* de Tráfico de pasajeros de ferry **representa el 2,8% del total generado en el Puerto de Montevideo y el 0,02% del PIB de la economía uruguaya** del año 2007.

En el caso del empleo, **representa el 3,5% del total de empleo del Puerto de Montevideo y el 0,01% del total de ocupados del país** en el año 2007.

III.3.f) Estimación del valor agregado “indirecto”

A partir de la encuesta aplicada a Buquebus se relevaron las principales demandas que realiza la Terminal en su operativa. Las principales corresponden a los rubros vigilancia, seguridad y limpieza, y electricidad y gas. Además, hay que considerar aquí las demandas que realiza la ANP correspondientes a esta *Unidad de negocio*.

Con las demandas sectoriales que esta *Unidad de negocio* realiza sobre el resto de la economía (sistematizadas en la MTI y MIP elaboradas en este trabajo con la información relevada de operadores portuarios, agencias marítimas y la ANP) se obtuvo una estimación del **valor agregado que indirectamente genera el funcionamiento de la *Unidad de negocio* de Tráfico de pasajeros de ferry en el Puerto de Montevideo: US\$ 4,1 millones** (0,02% del PIB de la economía uruguaya del año 2007).

La estimación realizada da cuenta de que la relación entre el valor agregado directo e indirecto es similar, o sea, un coeficiente próximo a la unidad. Esto indica que por cada peso generado de valor en torno a la actividad de Tráfico de pasajeros de ferry en el recinto portuario, se generan una serie de encadenamientos en la economía que llevan a que se genere otro peso de valor agregado debido a las demandas que desde el Puerto de Montevideo se realizan sobre el resto de la economía. Las principales demandas indirectas son realizadas sobre el sector de *Inmobiliarias y servicios empresariales*; seguidas de los sectores *Comercio, restaurantes y hoteles*, y *Electricidad, gas y agua*.

III.3.g) Estimación del valor agregado total de la *Unidad de negocio*

<i>Unidad de negocio</i> del Puerto de Montevideo: Tráfico de pasajeros de ferry		
Tipo de contribución	Valor agregado (miles de US\$)	% del PIB
Valor agregado directo	4.201	0,02%
Valor agregado indirecto	4.143	0,02%
Total	8.344	0,04%

Así se obtiene que **en el año 2007 la *Unidad de negocio* del Puerto de Montevideo de Tráfico de pasajeros de ferry generó un total de US\$ 8,3 millones de valor agregado (0,04% del PIB de la economía uruguaya)**, US\$ 4,2 millones de forma directa a través de las actividades desarrolladas al interior del recinto portuario y US\$ 4,1 millones de forma indirecta debido a las demandas realizadas por éstas hacia el resto de la economía.

Unidad de negocio del Puerto de Montevideo Pesca



III.4. Pesca

III.4.a) Definición del alcance de la *Unidad de negocio*

El negocio de la Pesca es uno de los más complejos de los que se analizan en este trabajo, dada la multiplicidad de actores y actividades que se realizan dentro del mismo. A los efectos de este trabajo se considerarán las actividades de servicios a los buques de bandera nacional y extranjera, a la mercadería descargada y a la tripulación extranjera. Los servicios a los buques que se tomarán en cuenta son los mismos que en las otras *Unidades de negocio*.

Los servicios a la mercadería asociados al depósito en frío serán tomados en cuenta, especialmente si son realizados dentro del recinto portuario (complejo frigorífico) aunque también se considerarán los extra portuarios, así como de la mercadería en tránsito y actividades aduaneras asociadas.

La reparación naval, que es una actividad que se realiza casi exclusivamente a pesqueros, no será tenida en cuenta aquí aunque conceptualmente forma parte del VAB del Puerto de Montevideo.

Las exportaciones de productos de la pesca serán consideradas de forma general en el negocio de Contenedores y no en esta *Unidad de negocio*. De la misma forma, la actividad económica de la captura y del procesamiento industrial se consideran que no forman parte del VAB del Puerto de Montevideo, sino que son eslabones (anterior y posterior respectivamente) de la cadena de la pesca pero que se desarrollan fuera del recinto portuario.

III.4.b) Especificación de las actividades y actores que generan valor agregado

El diagrama que se presenta a continuación ilustra la cadena de actores y actividades que forman parte de la *Unidad de negocio* de la Pesca, y destaca los que forman parte del VAB del Puerto de Montevideo.

Se distinguen tres tipos de actividades que deben considerarse incluidas. Los dos primeros son los servicios a la mercadería y al buque, que son similares a las de otras *Unidades de negocio*. En los primeros se destacan la descarga en puerto de la captura (y la carga de los insumos para la captura tales como pertrechos o carnada, que tienen una relevancia económica menor), el almacenamiento en depósitos portuarios o extra portuarios, la consolidación si la mercadería no se procesa, el transporte y el despacho cuando la captura ingresa a territorio aduanero nacional.¹² Como ya se mencionó, el procesamiento industrial de la mercadería no se incluye en el trabajo, así como no forma parte de la *Unidad de negocio* la exportación contenerizada de pescado procesado. En los servicios al buque se incluyen los

¹² Es muy frecuente que la captura del Puerto de Montevideo se envíe directamente al exterior (típicamente a Brasil) a través de un tránsito aduanero.

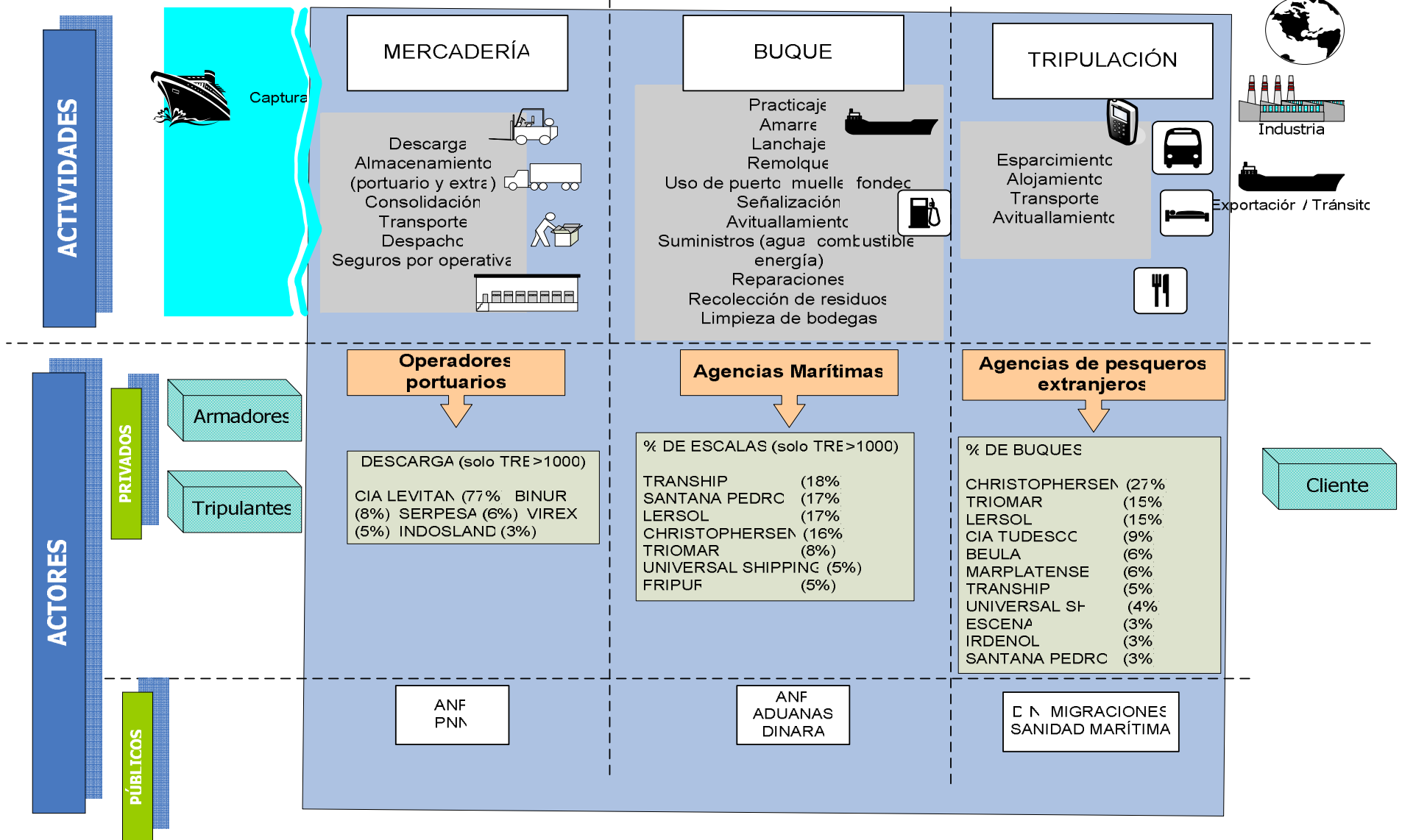
tradicionales servicios de practica¹³, amarre, lanchaje, remolque, uso de puerto y de muelle.

Además, como se verá más adelante los pesqueros son los principales consumidores de proveeduría marítima (avitallamiento), combustible, electricidad y recolección de residuos. Un servicio orientado a los buques pesqueros son las reparaciones navales.

La tercera actividad asociada a la *Unidad de negocio* de Pesca es la atención a la tripulación de los buques pesqueros. A diferencia de las otras *Unidad de negocio*, muchos armadores eligen el Puerto de Montevideo como lugar de estacionamiento de su flota, fundamentalmente en los períodos de veda a la captura de las especies del atlántico sur. Por esta razón esta *Unidad de negocio* genera una demanda de servicios diferente a las otras, las que prácticamente no requieren servicios para su tripulación distintos del avituallamiento y el agua, porque no pasan muchos días en puerto. Entre los servicios a la tripulación que se brindan están los de alojamiento, transporte y esparcimiento.

¹³ Ver en Anexo II.3 la estimación del valor agregado del practica¹³, y el correspondiente a esta *Unidad de negocio*.

VAB "directo" de la *Unidad de Negocio Pesca*



Los actores privados relevantes de esta *Unidad de negocio* son los operadores portuarios pero fundamentalmente las agencias marítimas, porque esta actividad es más intensiva en servicios al buque y a la tripulación. Los operadores se pueden cuantificar de acuerdo a la participación en la descarga de productos de la pesca, aunque también debe agregarse a este grupo la actividad logística asociada al depósito. A este respecto se debe aclarar que la actividad de logística en el Depósito 11 (complejo frigorífico), por más que tenga mucho en común con la actividad de la *Unidad de negocio* de Logística, se incluirá en la *Unidad de negocio* de Pesca, pues ésta es el principal rubro de las actividades del depósito y forma parte de la cadena pesquera. Las agencias marítimas deben considerarse tanto como representantes de los buques así como "representantes" de las tripulaciones. Para esta segunda función de las agencias se considerarán solo a los buques de bandera extranjera, ya que los nacionales no requieren de servicios diferenciales.

Finalmente, participan en esta *Unidad de negocio* varios actores públicos que cruzan a todas las *Unidad de negocio*. En el caso de la pesca, cobra mayor importancia relativa la fiscalización de la DINARA, el control de Sanidad Marítima y el control de Migraciones, así como también los servicios aduaneros.

III.4.c) Participación de los actores según datos de movimientos portuarios

El siguiente cuadro muestra los operadores portuarios según el número de toneladas descargadas de mercadería.¹⁴ En la estiba de productos del mar hay una menor participación de maquinaria especializada y mayor de trabajo humano. Por motivos de simplificación no se incluirán a las embarcaciones de TRB inferior a 1000.

Operador portuario	Toneladas
CIA. LEVITAN	6.148
BINUR	634
SERPESA	508
VIREX	418
INDOSLAND	239
PLANIR	23
ABLSTAR	2
GUINCHE PEZ	1
TOTAL	7.973

Fuente: Elaboración propia a partir del procesamiento del SGP, año 2007.¹⁴

¹⁴ En este punto se encontró que los datos del SGP no son consistentes como con otras *Unidades de negocio*. Las cifras totales de descarga debe tomarse solo como una forma de evaluar la participación en el mercado a la hora de estimar el valor agregado de las empresas para las que no se tiene información ni de encuesta ni de balances. Esto es así porque no es directa la relación entre movimientos y comercio exterior, como en otras *Unidades de negocio*.

III.4.d) Estimación del valor agregado “directo” y del empleo generado

Aplicando la metodología definida en este trabajo se llega a la estimación del valor agregado y del empleo generado por esta *Unidad de negocio* del Puerto de Montevideo presentada en el siguiente cuadro. La información de las agencias y operadores se estimó a través de la encuesta y de los balances, y la del resto de los actores se estimó con los datos secundarios presentados en el Anexo II.

Unidad de negocio del Puerto de Montevideo: Pesca		
<i>Agentes y actividades</i>	Valor agregado (miles de US\$)	Empleo (personas)
a. Operadores portuarios	2.093	430
b. Agencias marítimas	1.767	214
c. ANP	1.492	29
d. Despachantes de Aduana	--	--
e. Prácticos	862	6
f. Otros servicios auxiliares al buque	260	8
g. Dirección Nacional de Aduanas	6	0
h. Prefectura Nacional Naval	6	1
i. Otros Ministerios (MGAP, MSP, MI)	358	35
j. Transportistas	41	3
Total Pesca	6.884	726

Así se llega a que **en el año 2007 la *Unidad de negocio* del Puerto de Montevideo de Pesca generó:**

- **US\$ 6,9 millones de valor agregado directo.**
- **726 empleos directos.**

El valor agregado de la *Unidad de negocio* de Pesca **representa el 4,5% del total generado en el Puerto de Montevideo y el 0,03% del PIB de la economía uruguaya** del año 2007.

En el caso del empleo, **representa el 13,3% del total de empleo del Puerto de Montevideo y el 0,05% del total de ocupados del país** en el año 2007.

III.4.e) Estimación del valor agregado “indirecto”

A partir de las demandas sectoriales que esta *Unidad de negocio* realiza sobre el resto de la economía (sistematizadas en la MTI y MIP elaboradas en este trabajo con la información relevada de operadores portuarios, agencias marítimas y la ANP) se obtuvo una estimación del **valor agregado que indirectamente genera el funcionamiento de la *Unidad de negocio* de la Pesca en el Puerto de Montevideo: US\$ 6,6 millones** (0,03% del PIB de la economía uruguaya del año 2007).

Esto da cuenta de una relación entre el valor agregado directo e indirecto de 0,95 veces mayor este último. Esto indica que por cada peso generado de valor en las actividades que componen la *Unidad de negocio* de la Pesca en el interior del recinto portuario, se generan una serie de encadenamientos en la economía que llevan a que se generen 0,95 pesos de valor agregado debido a las demandas que desde el Puerto de Montevideo se realizan sobre el resto de la economía. Se destacan aquí las demandas a los siguientes tres sectores: *Inmobiliarias y servicios empresariales, Comercio, restaurantes y hoteles, y Transporte, almacenamiento y comunicaciones* (excluido de este a todo lo referente al Puerto de Montevideo).

III.4.f) Estimación del valor agregado total de la *Unidad de negocio*

<i>Unidad de negocio</i> del Puerto de Montevideo: Pesca		
Tipo de contribución	Valor agregado (miles de US\$)	% del PIB
Valor agregado directo	6.884	0,03%
Valor agregado indirecto	6.554	0,03%
Total	13.438	0,06%

De esta forma se llega a que **en el año 2007 la *Unidad de negocio* del Puerto de Montevideo de Pesca generó un total de US\$ 13,4 millones de valor agregado (0,06% del PIB de la economía uruguaya)**, US\$ 6,9 millones de forma directa a través de las actividades desarrolladas al interior del recinto portuario y US\$ 6,6 millones de forma indirecta debido a las demandas realizadas por éstas hacia el resto de la economía.

Unidad de negocio del Puerto de Montevideo **Cruceros**



III.5. Cruceros

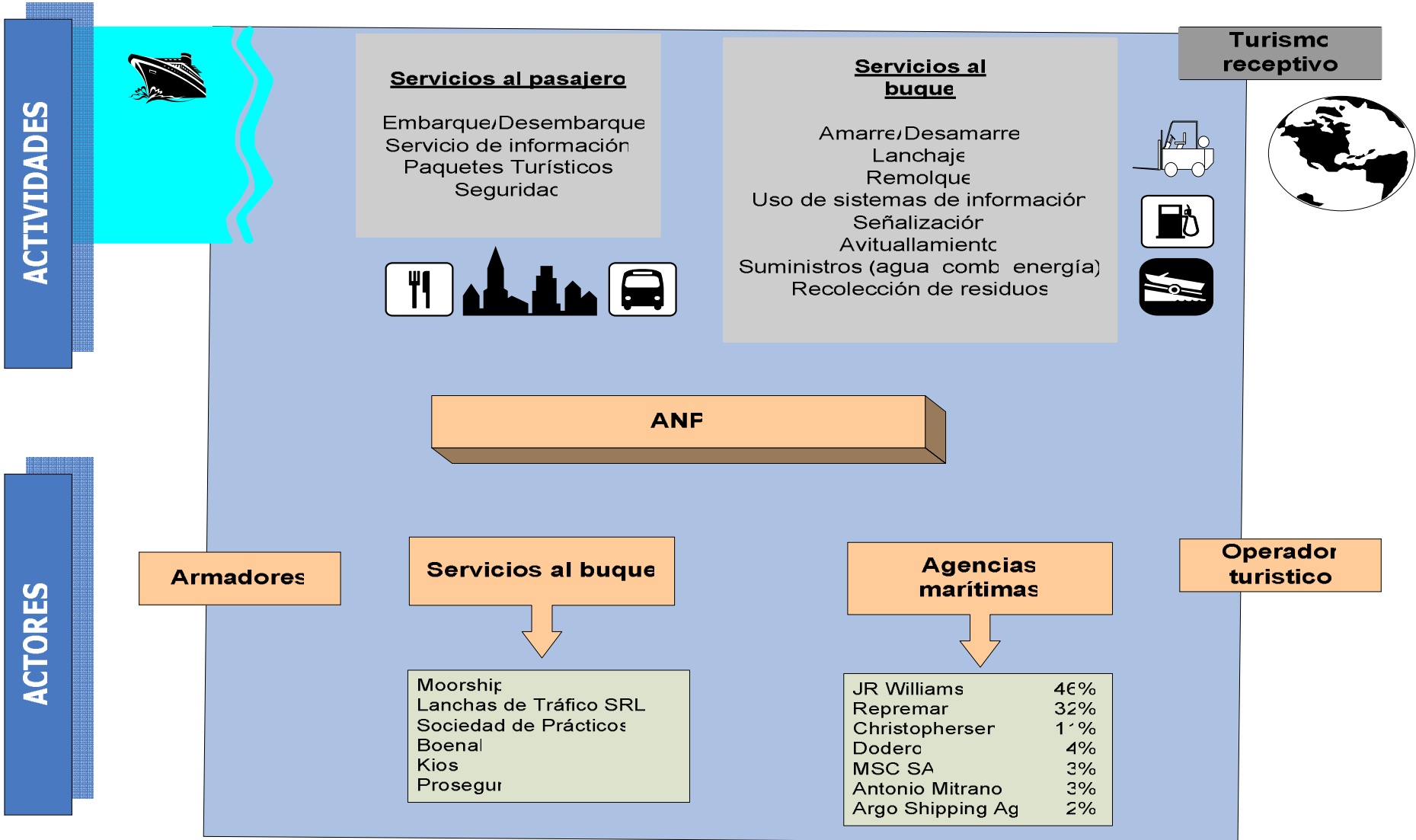
III.5.a) Definición del alcance de la *Unidad de negocio*

Esta *Unidad de negocio* corresponde a los servicios prestados a los buques de cruceros en sus escalas en el Puerto de Montevideo. También incluye a los servicios prestados a los pasajeros descendidos de los cruceros en su estadía en tierra.

III.5.b) Especificación de las actividades y actores que generan valor agregado

En el siguiente diagrama se ilustra la cadena de valor definida para la *Unidad de negocio* de Cruceros. Allí se identifican las actividades que se consideran generadoras "directas" del VAB de esta *Unidad de negocio* (dentro del rectángulo sombreado en azul) y parte de las consideradas como "indirectas" (fuera de dicha área). Además, se ilustran los múltiples agentes, públicos y privados que participan.

VAB "directo" de la *Unidad de Negocio Cruceros*



Las actividades identificadas y la fuente de información prevista para su cuantificación se presentan a continuación, diferenciando entre las actividades vinculadas al pasajero y las asociadas al buque.

Actividad generadora de valor agregado	Fuente de información
Servicios al pasajero: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Embarque/Desembarque ▪ Servicios de Información ▪ Vigilancia ▪ Paquetes turísticos 	Encuesta a operadores portuarios. Complementado con: <ul style="list-style-type: none"> - Datos de ANP. - Balances de empresas. - Datos secundarios de empresas.
Servicios al buque: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Lanchaje ▪ Practicaje ▪ Remolque ▪ Uso de sistemas de información ▪ Señalización ▪ Amarre y desamarre ▪ Uso de puerto ▪ Uso de muelle ▪ Avituallamiento ▪ Suministros (agua, combustible) ▪ Recolección de residuos 	Encuesta a agencias marítimas. Complementado con: <ul style="list-style-type: none"> - Datos de ANP. - Balances de empresas. - Datos secundarios de empresas. - Datos de Sociedad de Prácticos. - Datos del MINTUR.
Otros servicios complementarios: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Operador turístico 	Datos secundarios.

Los principales actores que generan valor agregado en esta *Unidad de negocio* se presentan en el siguiente cuadro, también junto a la fuente de información a utilizar para estimar el valor agregado por ellos generado.

Actores	Principal fuente de información
Agencias marítimas	Encuesta a agencias marítimas.
Empresas que brindan servicios al buque	Encuesta a agencias marítimas. Balances de operadores transversales.
Prácticos	Encuesta a agencias marítimas. Datos de Sociedad de Prácticos.
ANP	Datos de ANP.
Operador turístico	Datos secundarios.
Transportistas	
PNN	
Aduanas	
Otros	

III.5.c) Participación de los actores según datos de movimientos portuarios

El procesamiento de información referida al movimiento de cruceros¹⁵ permite identificar a las agencias marítimas que están relacionadas con esta *Unidad de negocio* así como obtener una magnitud de la importancia de cada uno de ellos.¹⁶

El turismo de cruceros en Uruguay se realiza casi exclusivamente por los Puertos de Montevideo y Punta del Este. Estos puertos operan en general como alternativos aunque en algunos casos los buques escalan en ambos. La operativa en ambos puertos es diferente, ya que por tener menor infraestructura en Punta del Este se opera a través de embarcaciones auxiliares mientras que en Montevideo se movilizan pasajeros y se avitualla directamente desde muelle.

En la temporada de cruceros 2007-2008 (que se extendió de noviembre de 2007 a abril de 2008) se registraron 97 escalas en el Puerto de Montevideo. Esto significó que el 59% de los buques ingresaron por dicho puerto, mientras que el 41% restante lo hizo por el Puerto de Punta del Este.

Los cruceros recibidos en el Puerto de Montevideo utilizaron principalmente el atraque 3, 4 y 5 y en segundo lugar el atraque 1 y 2, ocupando un total de 73 días, concentrados prácticamente todos desde noviembre a marzo. La cantidad de pasajeros desembarcados ascendió a 74.250.¹⁷

El siguiente cuadro muestra la participación de las agencias marítimas en el año 2007 según escalas de cruceros y número de pasajeros desembarcados. La actividad se concentró en tres agencias marítimas que dieron cuenta del 90% de los pasajeros desembarcados (Williams, Repremar y en menor medida Christophersen).

Agencia	Pasajeros desembarcados	Escalas
J.R. WILLIAMS	33.812	34
REPREMAR	24.075	30
CHRISTOPHERSEN	7.976	12
A.M. DODERO	2.808	2
MSC	2.050	1
ANTONIO MITRANO	1.892	3
ARGO SHIPPING AGENCY	1.369	5
Otros	268	10
TOTAL	74.250	97

Fuente: Elaboración propia en base a SGP.

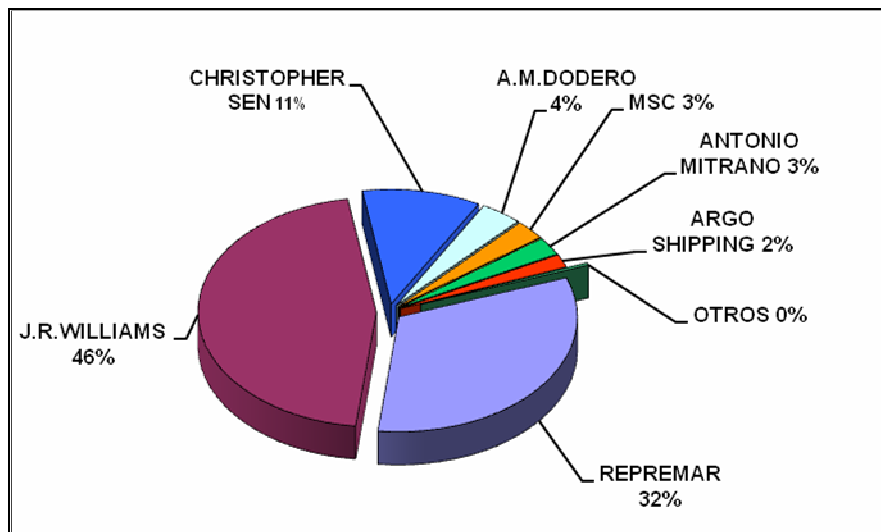
¹⁵ Se utiliza en este trabajo la información del SGP, la que permite identificar exactamente los movimientos realizados, los operadores, el lugar de atraque, entre otras variables de interés. Cabe señalar que las cifras oficiales publicadas por la ANP son ajustadas y difieren ligeramente de éstas.

¹⁶ Esta información es útil además para estimar los resultados de aquellas empresas que no contestaron la encuesta, a través de expansores que surgen de la participación de cada empresa en el movimiento total de esta *Unidad de negocio*.

¹⁷ Si bien la temporada de cruceros va de noviembre a abril de cada año, para determinar la cantidad de pasajeros desembarcados se consideró el año calendario enero-diciembre 2007.

Por tener muchos más pasajeros que los buques de carga, los cruceros son grandes demandantes de servicios. En particular, consumen grandes cantidades de agua y de provisiones, pero también demandan servicios de retiro de residuos, pues generan muchos desperdicios. En el año 2007 demandaron 23.000 toneladas de agua (23% del total de estos servicios) y retiro de residuos por 2.416 toneladas (62% del servicio del año). Cabe señalar que no demandan servicios de electricidad. Por otra parte, solicitaron 176 servicios de avituallamiento, aunque el 72% lo concentraron dos empresas (Perenne y South Atlantic) y 3.057 toneladas, repartidas en tres empresas (Estimar, Petrobras y Christophersen, en ese orden de importancia). El siguiente cuadro sintetiza los principales suministros de los cruceros.

Participación de agencias marítimas en la *Unidad de negocio* Cruceros según pasajeros desembarcados en el año 2007



III.5.d) Estimación del valor agregado "directo" y del empleo generado

La aplicación de la metodología empleada en este trabajo da lugar a la estimación del valor agregado y del empleo generado por esta *Unidad de negocio* del Puerto de Montevideo que se presentan en el siguiente cuadro.

Cabe señalar que esta estimación se compone de dos aproximaciones. Por un lado, la de los operadores portuarios y agencias marítimas que desarrollan actividades en dicha *Unidad de negocio* del Puerto de Montevideo, en donde se recurrió a información recabada a través de la encuesta aplicada a cada empresa. Aquellas que no contestaron la encuesta fueron aproximadas a partir de expansores definidos con la importancia relativa de cada empresa en esta *Unidad de negocio*. Por otro lado, la aproximación de las demás empresas e instituciones se realizó principalmente a través de datos secundarios. Ver Anexo II.

<i>Unidad de negocio del Puerto de Montevideo: Cruceros</i>		
<i>Agentes y actividades</i>	Valor agregado (miles de US\$)	Empleo (personas)
a. Operadores portuarios	--	--
b. Agencias marítimas	162	11
c. ANP	262	29
d. Despachantes de Aduana	--	--
e. Prácticos	225	2
f. Otros servicios auxiliares al buque	338	10
g. Dirección Nacional de Aduanas	102	5
h. Prefectura Nacional Naval	3	1
i. Otros Ministerios (MGAP, MSP, MI)	72	7
j. Transportistas	--	--
Total Cruceros	1.164	65

De esta forma, se llega a que **en el año 2007 la *Unidad de negocio* del Puerto de Montevideo de Cruceros generó:**

- **US\$ 1,2 millones de valor agregado directo.**
- **65 empleos directos.**

El valor agregado de la *Unidad de negocio* de Cruceros **representa el 0,8% del total generado en el Puerto de Montevideo y el 0,005% del PIB de la economía uruguaya** del año 2007.

En el caso del empleo, **representa el 1,2% del total de empleo del Puerto de Montevideo y el 0,005% del total de ocupados del país** en el año 2007.

III.5.e) Estimación del valor agregado "indirecto"

La *Unidad de negocio* Cruceros genera demandas indirectas en la economía por dos vías. La primera es la misma que las otras *Unidades de negocio*, y se genera por el impacto en la economía de la demanda de insumos y materiales utilizados por las empresas en la provisión de los servicios portuarios relevados. El segundo impacto, que es específico de este negocio, es la demanda de servicios por parte de los turistas desembarcados de los cruceros.

Al respecto cabe citar el siguiente relato recogido en una entrevista realizada por Leonel García al director de la Asesoría Técnica del Ministerio de Turismo, Benjamin Liberoff, publicada el 18 de enero de 2007 en el sitio web de Radio El Espectador:

Un crucero llega temprano en la mañana, y salvo en contados casos, zarpa a media tarde. Es en ese intervalo donde comienza a funcionar la otra parte del negocio de los cruceros. Los turistas que viajan consumen, compran...

Hay otros negocios que surgen a través de los cruceros, el de los restaurantes, las artesanías, las casas de cuero. Todo a partir del afán consumista de los cruceristas. En algún momento se pensaba en cifras de centenares de dólares en pocas horas. La temporada anterior se hizo una primera encuesta de gastos. Si bien el resultado dio por tierra con varios mitos de cifras astronómicas, dio como sorprendente resultado que un crucerista en Uruguay y en tierra gasta, aproximadamente (...) 34 dólares por persona (...) casi duplica lo que muchas veces se promedia en el Caribe.

A partir de las demandas sectoriales que esta *Unidad de negocio* realiza sobre el resto de la economía (sistematizadas en la MTI y MIP elaboradas en este trabajo con la información relevada de operadores portuarios, agencias marítimas, la ANP y el gasto estimado por turista) se obtuvo una estimación del **valor agregado que indirectamente genera el funcionamiento de la *Unidad de negocio* de Cruceros en el Puerto de Montevideo: US\$ 6,4 millones** (0,03% del PIB de la economía uruguaya del año 2007).

Esta estimación da cuenta de una relación entre el valor agregado directo e indirecto igual a 5,52 lo que indica que por cada peso generado de valor en torno a la actividad de cruceros en el recinto portuario, se generan una serie de encadenamientos en la economía que llevan a que se generen 5,52 pesos de valor agregado debido a las demandas que desde el Puerto de Montevideo se realizan sobre el resto de la economía. Las principales demandas indirectas son realizadas sobre los siguientes sectores de actividad: *Comercio, restaurantes y hoteles, Inmobiliarias y servicios empresariales, Electricidad, gas y agua, Combustibles, y Transporte, almacenamiento y comunicaciones* (excluido de éste a todo lo referente al Puerto de Montevideo). Aquí están incluidas, entre otras, las demandas realizadas por los cruceristas durante su estadía en el país, tanto las compras en comercios y restaurantes como los paquetes turísticos y otros servicios de agencias de viaje adquiridos por éstos.

III.5.f) Estimación del valor agregado total de la *Unidad de negocio*

<i>Unidad de negocio</i> del Puerto de Montevideo: Cruceros		
Tipo de contribución	Valor agregado (miles de US\$)	% del PIB
Valor agregado directo	1.164	0,004%
Valor agregado indirecto	6.425	0,026%
Total	7.589	0,03%

Así se obtiene que **en el año 2007 la *Unidad de negocio* del Puerto de Montevideo de Cruceros generó un total de US\$ 7,6 millones de valor agregado (0,03% del PIB de la economía uruguaya)**, US\$ 1,2 millones de forma directa a través de las actividades desarrolladas al interior del recinto portuario y US\$ 6,4 millones de forma indirecta debido a las demandas realizadas por éstas hacia el resto de la economía.

Unidad de negocio del
Puerto de Montevideo
Contenedores



III.6. Contenedores

III.6.a) Definición del alcance de la *Unidad de negocio*

Esta *Unidad de negocio* corresponde a los servicios brindados a los buques que movilizan contenedores y los servicios asociados a la carga movilizada y al contenedor. Incluye los movimientos tanto de buques de ultramar como de cabotaje; las terminales de carga y descarga y las áreas abiertas intra o extra portuarias; las actividades de reparación, lavado o cualquier otra sobre el contenedor; el transporte intra portuario de los contenedores. No incluye la consolidación/desconsolidación ni ninguna otra realizada directamente sobre la mercadería, que se considera parte de la *Unidad de negocio* Logística y Puerto Libre.

III.6.b) Especificación de las actividades y actores que generan valor agregado

El siguiente diagrama ilustra la cadena de valor definida para la *Unidad de negocio* de Contenedores.

VAB "directo" de la Unidad de Negocio Contenedores

ACTIVIDADES

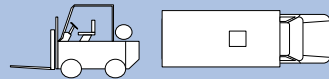
ACTORES



Armadores

Servicios al contenedor

Carga/Descarga
Movimiento en playa
Limpieza de vacíos
Refrigeración
Reparación
Recepción /entrega



Servicios al buque

Practicaje
Amarre/Desamarre
Lanchaje
Remolque
Uso de sistemas de información
Señalización
Avituallamiento
Suministros (agua comb energía)
Recolección de residuos

Infraestructura

Muelle
Dragado
Áreas abiertas

Exportaciones

Importaciones

Trasbordc



Operadores portuarios

TCP*	65 9%
MONTECON	33 7%
Otros	0 4%

*Incluye Nelsury

Otros servicios al contenedor (extraportuarios)

Limpieza
Reparación

Servicios al buque

Moorship
Lanchas de Tráfico SRL
Sociedad de Prácticos
Boenal
Kios
Prosegui
Limpieza
Reparación

Agencias marítimas

MAERSK	35 8%
Hamburg Sud	15 3%
F Williams	7 4%
Unimarine	5 9%
MSC Uruguay	5 5%
Tranship	5 2%
Repemar	4 2%
Velmarer	4 1%
Rite	2 7%
Cosco Uruguay	2 6%
Christophersen	2 1%
Montevideo Harbour	1 9%
Antonio Mitranc	1 7%
Otros	1 6%

Transportista (Área extraportuaria)

Despachante de Aduana (operaciones de comercio exterior)

La estimación de la incidencia sobre el PIB de la *Unidad de negocio* Contenedores tiene algunos elementos en común con otras *Unidades de negocio*, tales como los principales servicios a los buques o las actividades de transporte de la carga. Una de las principales diferencias es que hace un uso más intensivo de zonas extra portuarias pero que están estrechamente vinculadas con el negocio de la movilización de contenedores. Otras de las diferencias es que, quizás por ser un negocio en expansión, la inversión de obra civil de esta *Unidades de negocio* es mucho mayor que en las demás. La inversión, como otro componente del PIB, será una fracción importante de la magnitud del valor agregado al considerarse las remuneraciones que éstas llevan incluidas.

Actividad generadora de valor agregado	Fuente de información
Servicios al contenedor: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Carga y descarga ▪ Uso de grúas ▪ Movimiento en playa ▪ Limpieza ▪ Refrigeración ▪ Vigilancia ▪ Reparación ▪ Recepción/ entrega 	Encuesta a operadores portuarios. Complementado con: - Datos de ANP. - Balances de empresas. - Datos secundarios de empresas.
Servicios al buque: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Lanchaje ▪ Practicaje ▪ Remolque ▪ Uso de sistemas de información ▪ Señalización ▪ Amarre y desamarre ▪ Uso de puerto ▪ Uso de muelle ▪ Avituallamiento ▪ Suministros (agua, combustible) ▪ Reparaciones ▪ Recolección de residuos 	Encuesta a agencias marítimas. Complementado con: - Datos de ANP. - Datos secundarios de empresas. - Datos de Sociedad de Prácticos.
Otros servicios complementarios: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Transporte ▪ Despacho de aduana ▪ Otros 	Datos secundarios.
Infraestructura: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Dragado ▪ Muelle ▪ Áreas abiertas 	Datos de ANP. Encuesta a operadores portuarios.

Los principales actores que generan valor agregado en esta *Unidad de negocio* se presentan en el siguiente cuadro junto a la fuente de información a utilizar para estimar el valor agregado por ellos generado.

Actores	Principal fuente de información
Operadores portuarios	Encuesta a operadores portuarios.*
Agencias marítimas	Encuesta a agencias marítimas.*
Empresas que brindan servicios al buque	Encuesta a agencias marítimas. Balances de operadores transversales.
Prácticos	Datos de Sociedad de Prácticos.
ANP	Datos de ANP.
Despachantes de aduana	Datos secundarios.
Transportistas	
PNN	
Limpieza y reparación	
Depósito de vacíos	
Aduanas	
Otros	

* Si bien la principal fuente de información es la Encuesta aplicada, también se consideró información a partir de los balances de estas empresas y de datos secundarios disponibles sobre las mismas.

III.6.c) Participación de los actores según datos de movimientos portuarios

En el año 2007 escalaron en el Puerto de Montevideo 1.096 buques que operaron con contenedores.¹⁸ Casi la mitad de los mismos utilizó el Muelle de escala, donde opera en exclusividad la empresa TCP, mientras que el resto se repartió por los muelles públicos, principalmente el 3, 4 y 5, donde opera casi de forma exclusiva la empresa Montecon. En total, los buques que operaron contenedores ocuparon 912 días de muelle, lo que arroja un promedio de 2,5 buques por día durante todos los días del año.

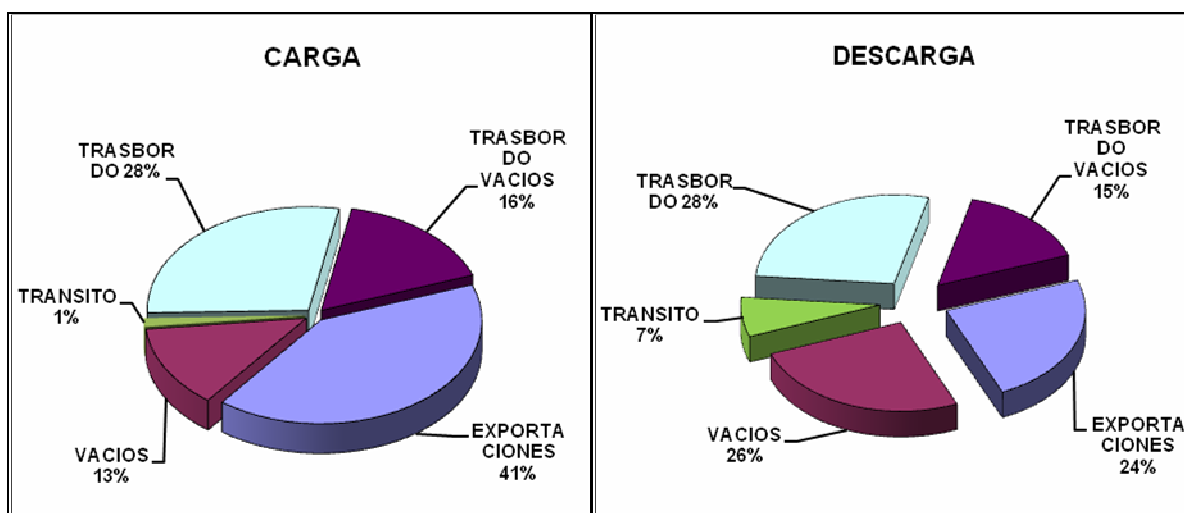
El siguiente cuadro fue elaborado con datos oficiales de la ANP¹⁹ y dividen a los contenedores según tipo de operación.

Tipo de operación	Carga	Descarga	Total
Comercio exterior nacional	71,084	42,956	114,040
Vacíos	22,283	46,292	68,575
Tránsito	2,345	12,848	15,193
Trasbordo	49,296	49,510	98,806
Trasbordo lacios	28,422	27,701	56,123
Total	173,430	179,307	352,737

¹⁸ Para identificar los buques que operaron con contenedores no se tuvo en cuenta la categoría sino el tipo de operación que realizaron. Así, se incluyeron en esta *Unidad de negocio* los buques de tipo "contenedores" así como los de carga general (que movieran contenedores), los de cabotaje y los RoRo.

¹⁹ Nuevamente se debe tener en cuenta que los datos oficiales tienen ajustes y correcciones, y por lo tanto difieren de los datos brutos surgidos de las bases de datos de ANP (SGP, módulo contenedores y facturación) que son la fuente principal de este trabajo por ser la que permite una mayor apertura para el procesamiento de los datos.

Participación según modalidad de operaciones de contenedores en el año 2007



El 44% de los contenedores movilizados correspondió a operaciones de trasbordo, y si a eso se suma que el 8% refiere a operaciones de tránsito se deduce que más de la mitad de los movimientos no se vincula con operaciones de comercio exterior nacional. Dentro de estas últimas, las exportaciones son 65% mayores que las importaciones.

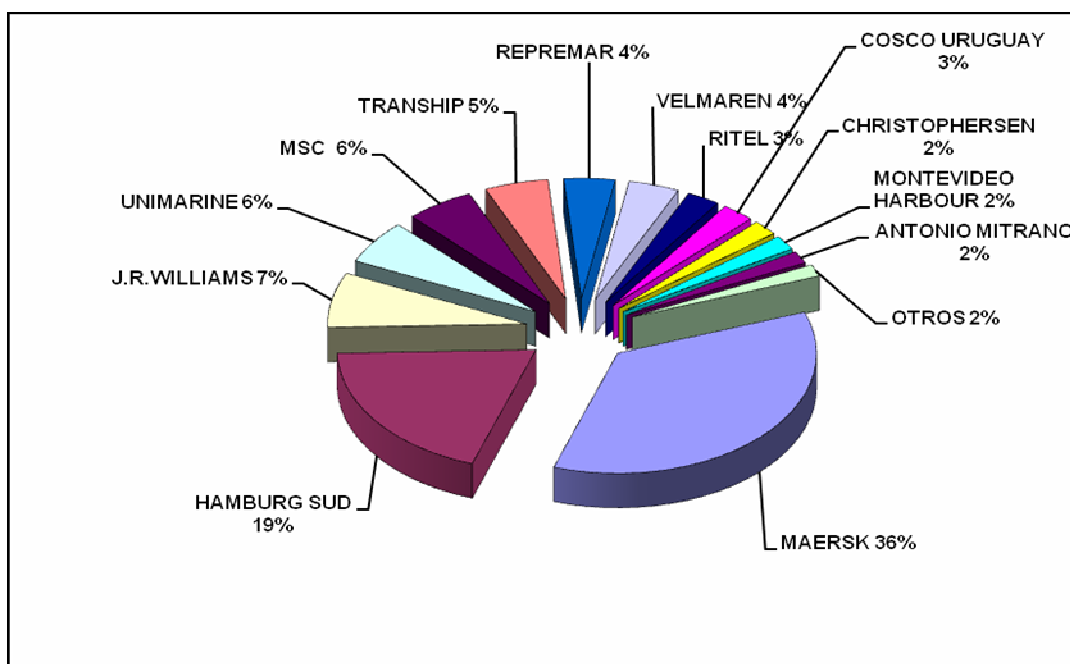
Desde el punto de vista de las exportaciones nacionales, el embarque de mercadería contenerizada de exportación por el Puerto de Montevideo ascendió a un valor de 1.949 millones de dólares (43% de las exportaciones nacionales).

Según datos de las bases de datos de la ANP, en el año 2007 se movilizaron 346 mil contenedores, siendo 66% operados por la empresa TCP o su subsidiaria Nelsury.

En la *Unidad de negocio* participaron 17 agencias marítimas, aunque dos de ellas explican el 55% de todos los movimientos.

Las siguientes ilustraciones muestran los contenedores movilizados en el año 2007 según Operador portuario y agencia marítima.

Participación de agencias marítimas en la *Unidad de negocio* Contenedores según cantidad de contenedores movilizados en el año 2007



Operadores portuarios	Total de cajas	Porcentaje
TCP	228.520	65,9
MONTECON	116.813	33,7
Otros	1.216	0,4
Total	346.549	100,0
Agencias marítimas	Total de cajas	Porcentaje
Maersk	123.894	35,8
Hamburg Sud	67.026	19,3
J. R. Williams	25.705	7,4
Unimarine	20.539	5,9
MSC Uruguay	19.122	5,5
Tranship	17.899	5,2
Repremar	14.472	4,2
Velmaren	14.264	4,1
Ritel	9.270	2,7
Cosco Uruguay	9.155	2,6
Christophersen	7.171	2,1
Montevideo Harbour	6.734	1,9
Antonio Mitrano	5.775	1,7
Resto de agencias	5.523	1,6
Total	346.549	100,0

Fuente: ANP

A su vez, es útil analizar la distribución de los contenedores según agencia marítima y operador portuario, para ver los racionamientos entre unas y otras empresas.

		Operadores portuarios		
		TCP	Montecon	Total
Agencias marítimas	Maersk	35,8	0,0	35,8
	Hamburg Sud	18,4	1,0	19,3
	J, R, Williams	4,2	3,2	7,4
	Unimarine	0,0	5,9	5,9
	MSC Uruguay	0,0	5,5	5,5
	Tranship	1,3	3,9	5,2
	Repremar	1,2	2,9	4,2
	Velmaren	1,8	2,3	4,1
	Ritel	1,0	1,6	2,7
	Cosco Uruguay	0,0	2,6	2,6
	Christophersen	1,1	0,9	2,1
	Montevideo Harbour	0,9	1,0	1,9
	Antonio Mitrano	0,0	1,7	1,7
	Resto	0,1	1,4	1,6
	Total	65,9	34,1	100,0

Fuente: ANP

Las dos principales agencias marítimas en número de contenedores movilizados son filiales nacionales de compañías navieras de escala mundial, que eligieron Montevideo como su Hub regional. Por lo tanto, estas empresas operan principalmente contenedores de trasbordo. En general, las compañías navieras trabajan con uno sólo de los dos operadores portuarios.

Los buques de contenedores demandaron 6.300 toneladas de agua (6% del total del año) y demandaron retiro de residuos por 167 toneladas (4% del total). Además, demandaron 263 servicios de avituallamiento, repartidos principalmente en tres empresas: South Atlantic (35%), Perenne (Cupromar, 19%) y Provimex (9%). Finalmente, cargaron en Montevideo aproximadamente 5.000 toneladas de combustible.

III.6.d) Estimación del valor agregado "directo" y del empleo generado

Aplicando la metodología definida en este trabajo se llega a la estimación del valor agregado y del empleo generado por esta *Unidad de negocio* del Puerto de Montevideo presentada en el siguiente cuadro.

Cabe señalar que esta estimación se compone de dos aproximaciones. Por un lado, la de los operadores portuarios y agencias marítimas que desarrollan actividades en dicha *Unidad de negocio* del Puerto de Montevideo, en donde se recurrió a

información recabada a través de la encuesta aplicada a cada empresa. Aquellas que no contestaron la encuesta fueron aproximadas a partir de expansores definidos con la importancia relativa de cada empresa en esta *Unidad de negocio*. Por otro lado, la aproximación de las demás empresas e instituciones se realizó principalmente a través de datos secundarios. Ver Anexo II.

<i>Unidad de negocio del Puerto de Montevideo: Contenedores</i>		
<i>Agentes y actividades</i>	Valor agregado (miles de US\$)	Empleo (personas)
a. Operadores portuarios	24.818	421
b. Agencias marítimas	20.203	308
c. ANP	19.952	371
d. Despachantes de Aduana	10.912	690
e. Prácticos	3.011	22
f. Otros servicios auxiliares al buque	3.088	95
g. Dirección Nacional de Aduanas	3.503	223
h. Prefectura Nacional Naval	135	28
i. Otros Ministerios (MGAP, MSP, MI)	--	--
j. Transportistas	1.643	132
Total Contenedores	87.265	2.290

Así se llega a que **en el año 2007 la *Unidad de negocio* del Puerto de Montevideo de contenedores generó:**

- **US\$ 87,3 millones de valor agregado directo.**
- **2.290 empleos directos.**

El valor agregado de la *Unidad de negocio* de contenedores **representa el 57,2% del total generado en el Puerto de Montevideo y el 0,36% del PIB de la economía uruguaya** del año 2007.

En el caso del empleo, **representa el 41,8% del total de empleo del Puerto de Montevideo y el 0,16% del total de ocupados del país** en el año 2007.

III.6.e) Estimación del valor agregado "indirecto"

Con las demandas sectoriales que esta *Unidad de negocio* realiza sobre el resto de la economía (sistematizadas en la MTI y MIP elaboradas en este trabajo con la información relevada de operadores portuarios, agencias marítimas y la ANP) se obtuvo una estimación del **valor agregado que indirectamente genera el funcionamiento de la *Unidad de negocio* de Contenedores en el Puerto de Montevideo: US\$ 296,3 millones** (1,22% del PIB de la economía uruguaya del año 2007).

Dicha estimación da cuenta de una relación entre el valor agregado directo e indirecto de 3,4 veces mayor este último. Esto indica que por cada peso generado de valor en torno a la actividad de contenedores en el interior del recinto portuario, se generan una serie de encadenamientos en la economía que llevan a generar 3,4 pesos más de valor agregado debido a las demandas que desde el Puerto de Montevideo se realizan sobre el resto de la economía. Las principales demandas indirectas se producen sobre los siguientes sectores de actividad: *Inmobiliarias y servicios empresariales, Comercio, restaurantes y hoteles, Gobierno, enseñanza, salud y otros servicios, Transporte, almacenamiento y comunicaciones* (excluido de este a todo lo referente al Puerto de Montevideo), *Intermediarios financieros, y Electricidad, gas y agua*.

Aunque dicho coeficiente surge de las demandas intersectoriales señaladas en la información recogida de los propios actores portuarios de esta *Unidad de negocio*, resulta algo elevado dado que dentro del recinto portuario se encuentra la mayoría de los agentes que participan de la cadena de valor de contenedores. Ello amerita un análisis con mayor profundidad, ya sea a través de una nueva encuesta o de un estudio específico de la estructura de costos de la *Unidad de negocio* de Contenedores.

III.6.f) Estimación del valor agregado total de la *Unidad de negocio*

<i>Unidad de negocio</i> del Puerto de Montevideo: Contenedores		
Tipo de contribución	Valor agregado (miles de US\$)	% del PIB
Valor agregado directo	87.265	0,36%
Valor agregado indirecto	296.364	1,22%
Total	383.629	1,58%

De esta forma se llega a que **en el año 2007 la *Unidad de negocio* del Puerto de Montevideo de contenedores generó un total de US\$ 383,6 millones de valor agregado (1,58% del PIB de la economía uruguaya)**, US\$ 87,3 millones de forma directa a través de las actividades desarrolladas al interior del recinto portuario y US\$ 296,4 millones de forma indirecta debido a las demandas realizadas por éstas hacia el resto de la economía.

Unidad de negocio del

Puerto de Montevideo

Logística y Puerto Libre



III.7. Logística y Puerto Libre

III.7.a) Definición del alcance de la *Unidad de negocio*

A partir de la vigencia de la Ley de Puertos (Ley nº 16.246 del 4/5/1992) que habilita al Puerto de Montevideo a funcionar como "Puerto Libre" y define que la ANP podrá dar a privados la explotación de sus áreas portuarias para brindar servicios al buque, a la mercadería o al pasaje, la ANP empezó a dar en concesión o permiso la explotación de sus depósitos cerrados, tradicionalmente operados por ella misma.

La contrapartida a esa explotación es el pago de un canon y la realización de mejoras en la infraestructura. Según el artículo 43 inciso 2 del Decreto 412/992 reglamentario de la Ley de Puertos:

...las concesiones, autorizaciones o permisos a las personas de derecho público, podrán no generar canon por aquellos bienes del dominio portuario en los que la Administración Portuaria no haya hecho inversiones, debiendo, por el contrario, resarcir mediante el pago de cánones por aquellas infraestructuras que se pongan a su disposición.

El régimen de Puerto Libre modificó la naturaleza de las relaciones económicas del puerto y valorizó el territorio aduanero portuario afectado por la condición de franco. El régimen establece que las mercaderías en tránsito no requerirán autorizaciones ni trámites formales. Todas las mercaderías y bienes que ingresan bajo este régimen estarán exentas de impuestos aduaneros, tasas y tributos. Cabe señalar que Uruguay es la primera y única Terminal portuaria de la costa atlántica en régimen de libre circulación de mercaderías.

En el Puerto de Montevideo se realizan diversas actividades que están afectadas por la condición de Puerto Libre y pueden ser consideradas de logística, pero a los efectos de este trabajo se considerará como *Unidad de negocio* Logística y Puerto Libre a los servicios a la mercadería que se realizan en los Depósitos Cerrados explotados en régimen de concesión y permiso. No es considerado como integrante directo de esta *Unidad de negocio* a la manipulación de contenedores en áreas abiertas concesionadas o permisadas, salvo en las áreas adyacentes a los depósitos que estén explotadas por el mismo operador del depósitos y sean utilizada de forma auxiliar para la actividad principal. Tampoco se considerará la actividad de asesoramiento en logística que pueda realizar una agencia marítima u otro actor ni las actividades de almacenamiento de automóviles en áreas abiertas.

III.7.b) Especificación de las actividades y actores que generan valor agregado

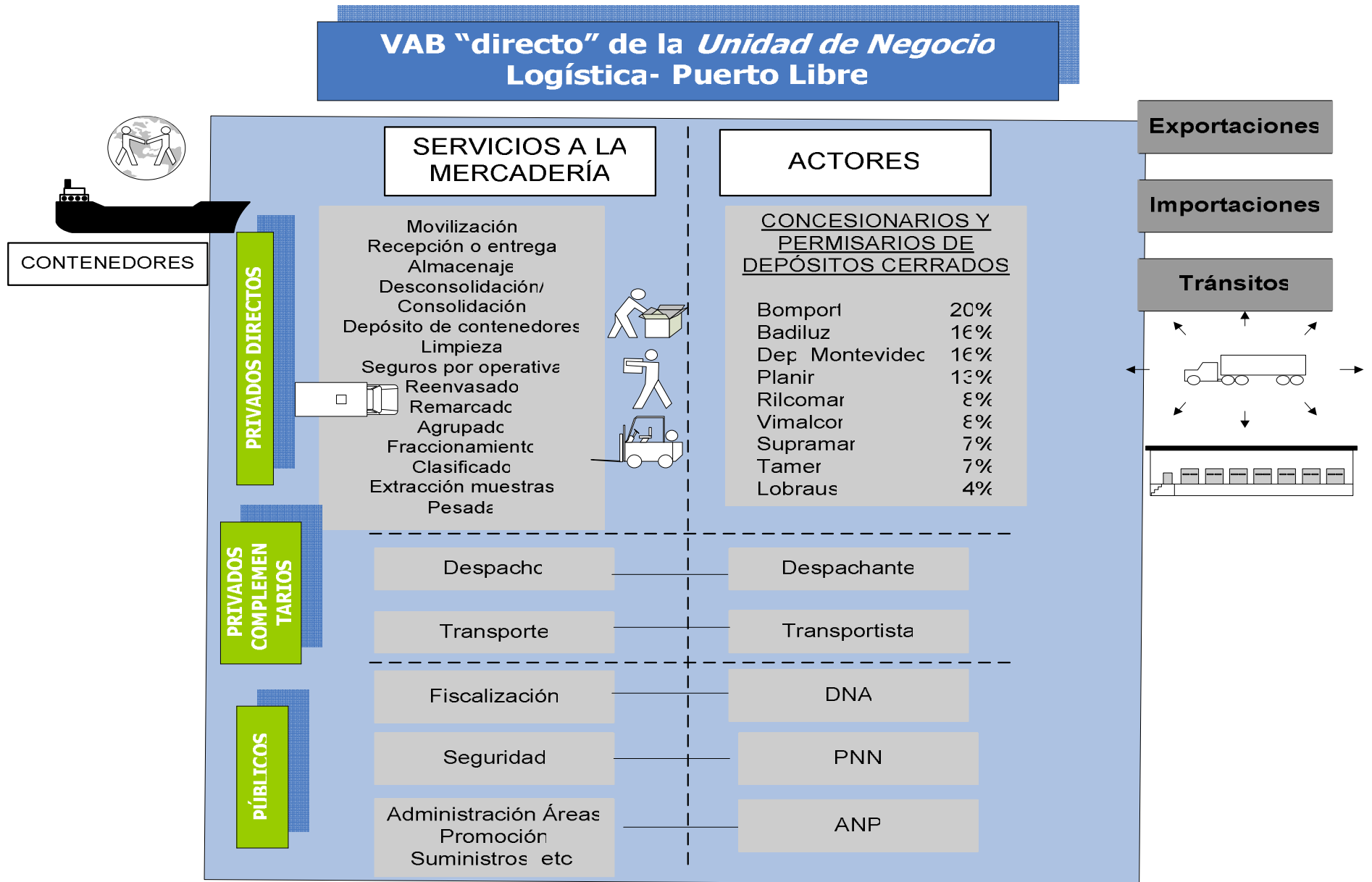
Las licitaciones que dan en concesión los depósitos en donde se realizará la actividad logística establecen las actividades que se pueden realizar en los depósitos y establecen precios máximos a pagar por los servicios, como forma de estimular la eficiencia y evitar la colusión.

Explícitamente la normativa menciona las siguientes actividades: movilización, recepción/entrega, almacenaje, desconsolidación/consolidación, depósito de contenedores, limpieza, re envasado, remarcado, agrupado/desagrupado, fraccionamiento, clasificado, extracción de muestras, seguros por operativa, pesada.

De todas formas, también dan margen a la realización de actividades no mencionadas expresamente y de hecho a lo largo de los años es creciente el número de servicios que se brindan en los depósitos. A modo de ejemplo, hoy algunos grupos logísticos ofrecen servicios conexos tales como: asesoramiento, servicios financieros, coordinación multimodal, soporte informático, entregas, show room, sala de conferencias, control de calidad y otras soluciones logísticas.²⁰

El siguiente diagrama ilustra la cadena de valor definida para la *Unidad de negocio* de Logística y Puerto Libre.

²⁰ Como en general cada concesionario tiene un conjunto de empresas asociadas, es posible que estas actividades secundarias a la logística no hayan sido debidamente registradas en este trabajo, que se concentró en las empresas formalmente explotadoras del depósito.



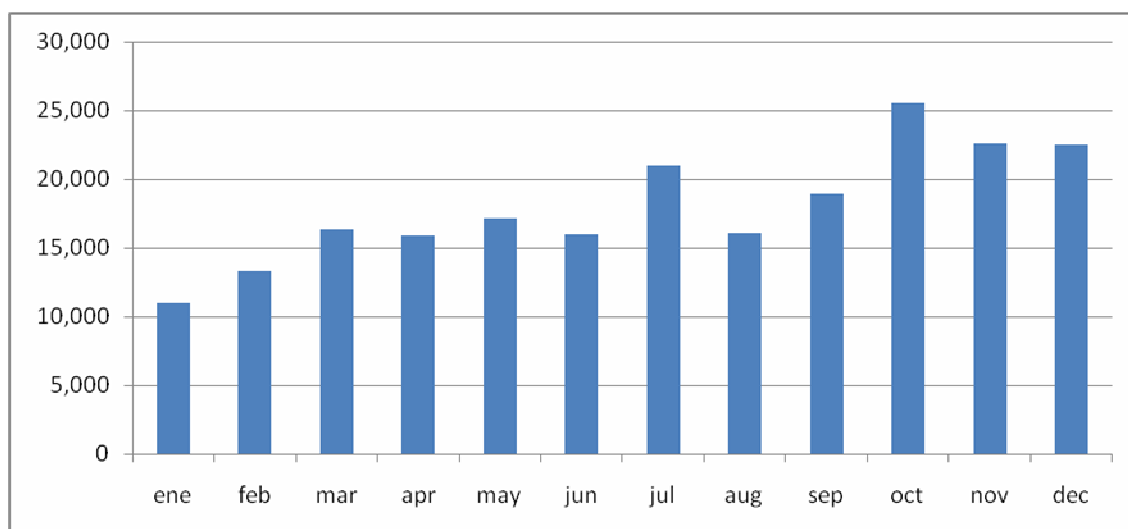
Los actores centrales de la *Unidad de negocio* son las 9 empresas que actualmente explotan algún depósito cerrado. Salvo Planir, estas empresas no participan de ninguna otra *Unidad de negocio*.

Además, participan aquí los Despachantes de Aduana porque las operaciones de comercio exterior son intermediadas por estos agentes. Como en otras *Unidades de negocio*, los transportistas intervienen cuando movilizan mercadería desde o hacia el depósito. Los depósitos portuarios son objeto de fiscalización por parte de la Aduana, que es notificada de toda entrada o salida al mismo. La vigilancia general que realiza la PNN en el recinto portuario también forma parte de la cadena de actividades de esta *Unidad*. La ANP no solo interviene como administrador (y propietario) de los depósitos de acuerdo a sus cometidos específicos que se le asignan por Ley, sino que también funciona como intermediario de los consumos generales de electricidad, agua y otros.

III.7.c) Participación de los actores según datos de movimientos portuarios

Durante el año 2007 ingresaron a los depósitos cerrados 216 mil toneladas de mercaderías. El siguiente gráfico muestra que la tendencia fue ascendente, siguiendo la tendencia del comercio exterior en ese año. El promedio mensual de mercadería ingresada es de algo más de 18 mil toneladas, equivalentes a 2 mil toneladas mensuales por depósito.

Toneladas mensuales ingresadas por depósito, año 2007

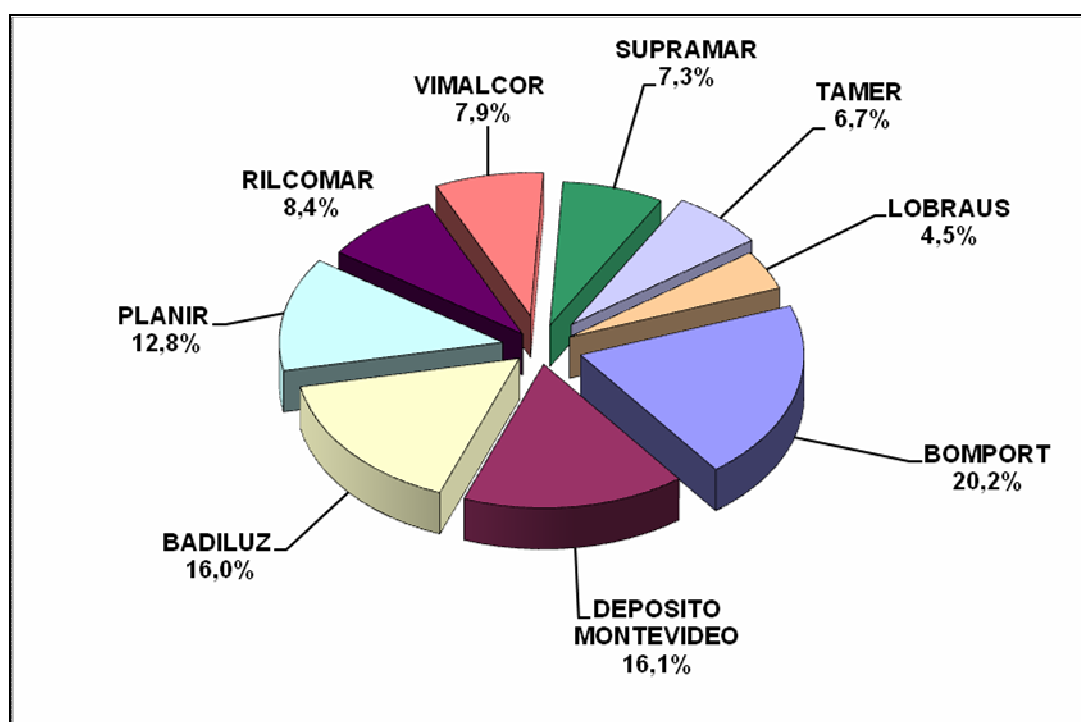


Fuente: ANP.

El Depósito Mercado de Frutos –concesionado por Bomport (Grupo RAS)– es el de mayor capacidad y también el que recibió mayor cantidad de mercadería, con unas 44 mil toneladas ingresadas en el año 2007 (20% del total).

Depósito	Empresa	Mercadería ingresada – año 2007	
		Toneladas	%
Mercado de Frutos	Bomport	43.747	20,2
Julio Herrera y Obes	Depósito Montevideo	34.891	16,1
Nº 20	Badiluz	34.674	16,0
Nº 24	Planir	27.744	12,8
Nº 2	Rilcomar	18.183	8,4
Nº 22	Vimalcor	17.009	7,9
Nº 1	Supramar	15.893	7,3
Nº 25	Tamer	14.529	6,7
Área I	Lobraus	9.654	4,5
Total		216.324	100,0

Fuente: ANP.



III.7.d) Estimación del valor agregado "directo" y del empleo generado

La aplicación de la metodología empleada en este trabajo da lugar a la estimación del valor agregado y del empleo generado por esta *Unidad de negocio* del Puerto de Montevideo que se presentan en el siguiente cuadro.

La información básica para la estimación del valor agregado es la encuesta. Particularmente en esta *Unidad de negocio*, por tener los actores estrechos vínculos con la ANP por ser operadores portuarios concesionarios, se utilizó información de

balances, que las empresas tienen la obligación de brindar a la ANP cada ejercicio. Cuando las empresas no contestaron la encuesta, se estimó el VAB por la información contenida en los balances. Por otro lado, la aproximación de las demás empresas e instituciones se realizó principalmente a través de datos secundarios.

Unidad de negocio del Puerto de Montevideo: Logística y Puerto Libre		
<i>Agentes y actividades</i>	Valor agregado (miles de US\$)	Empleo (personas)
a. Operadores portuarios	5.824	326
b. Agencias marítimas	--	--
c. ANP	4.416	55
d. Despachantes de Aduana	--	--
e. Prácticos	--	--
f. Otros servicios auxiliares al buque	--	--
g. Dirección Nacional de Aduanas	1.517	74
h. Prefectura Nacional Naval	12	2
i. Otros Ministerios (MGAP, MSP, MI)	--	--
j. Transportistas	590	48
Total Logística y Puerto Libre	12.359	505

De esta forma, se llega a que **en el año 2007 la *Unidad de negocio* del Puerto de Montevideo de Logística y Puerto Libre generó:**

- **US\$ 12,4 millones de valor agregado directo.**
- **505 empleos directos.**

El valor agregado de la *Unidad de negocio* de Logística y Puerto Libre **representa el 8,1% del total generado en el Puerto de Montevideo y el 0,05% del PIB de la economía uruguaya** del año 2007.

En el caso del empleo, **representa el 9,2% del total de empleo del Puerto de Montevideo y el 0,04% del total de ocupados del país** en el año 2007.

III.7.e) Estimación del valor agregado "indirecto"

A partir de las demandas sectoriales que esta *Unidad de negocio* realiza sobre el resto de la economía (sistematizadas en la MTI y MIP elaboradas en este trabajo con la información relevada de operadores portuarios, agencias marítimas y la ANP) se obtuvo una estimación del **valor agregado que indirectamente genera el funcionamiento de la *Unidad de negocio* de Logística y Puerto Libre en el Puerto de Montevideo: US\$ 11,9 millones** (0,05% del PIB de la economía uruguaya del año 2007).

Esta estimación da cuenta de una relación entre el valor agregado directo e indirecto igual a 0,96 veces mayor este último; lo que indica que por cada peso generado de

valor en torno a la actividad de Logística y Puerto Libre en el recinto portuario, se generan una serie de encadenamientos en la economía que llevan a que se genere 0,96 pesos de valor agregado debido a las demandas que desde el Puerto de Montevideo se realizan sobre el resto de la economía. Las principales demandas indirectas son realizadas sobre los siguientes tres sectores de actividad: *Comercio, restaurantes y hoteles, Inmobiliarias y servicios empresariales, e Intermediarios financieros.*

III.7.f) Estimación del valor agregado total de la *Unidad de negocio*

<i>Unidad de negocio</i> del Puerto de Montevideo: Logística y Puerto Libre		
Tipo de contribución	Valor agregado (miles de US\$)	% del PIB
Valor agregado directo	12.359	0,05%
Valor agregado indirecto	11.884	0,05%
Total	24.243	0,10%

Así se obtiene que **en el año 2007 la *Unidad de negocio* del Puerto de Montevideo de Logística y Puerto Libre generó un total de US\$ 22,2 millones de valor agregado (0,10% del PIB de la economía uruguaya)**, US\$ 12,4 millones de forma directa a través de las actividades desarrolladas al interior del recinto portuario y US\$ 11,9 millones de forma indirecta debido a las demandas realizadas por éstas hacia el resto de la economía.

Otras actividades del Puerto de Montevideo



III.8. Otras actividades del Puerto de Montevideo

El objetivo del Convenio era estudiar la contribución de las siete *Unidades de negocio* definidas: Graneles, Productos forestales, Pesca, Tráfico de pasajeros de ferry, Cruceros, Contenedores, y Logística y Puerto Libre.

En el Puerto de Montevideo se desarrollan además otras actividades económicas de menor importancia relativa, que no se incluyen en las anteriores *Unidades de negocio*. Si bien éstas no son objeto de estudio, el hecho que parte de la información de base para este trabajo las incluya, condujo a considerar una octava *Unidad de negocio* del Puerto de Montevideo, denominada "otras actividades", a donde se asignó parte del valor agregado generado por las empresas e instituciones que desarrollan actividades en el recinto portuario que no referían a las siete *Unidades de negocio* originalmente seleccionadas.

Esta categoría de "otras actividades" incluye, entre otras, a los servicios prestados a: operaciones de carga general, pesca nacional de calado inferior y buques no comerciales.

Cabe señalar que si bien esta octava *Unidad de negocio* incluye actividades desarrolladas en el Puerto de Montevideo que no se encuentran comprendidas en las siete *Unidades* seleccionadas en este Convenio, quedan algunas actividades del Puerto sin incluir. La información relevada solamente permitió estimar la contribución realizada por algunas empresas (que también se desempeñan en las *Unidades de negocio* objeto de estudio del convenio), y como no fue posible obtener expansores para estimar otras empresas que desarrollan estas actividades, la estimación aquí realizada no es completa, brindando solamente un mínimo de valor agregado generado por el resto de actividades.

III.8.a) Estimación del valor agregado "directo" y del empleo generado

Aplicando la metodología definida en este trabajo se llega a la estimación del valor agregado y del empleo generado por estas actividades. Una parte de esta estimación se originó en la encuesta aplicada a los operadores portuarios y agencias marítimas; mientras que otra parte se aproximó a través de datos secundarios de empresas e instituciones. Ver Anexo II.

Unidad de negocio del Puerto de Montevideo: Otras actividades		
<i>Agentes y actividades</i>	Valor agregado (miles de US\$)	Empleo (personas)
a. Operadores portuarios	2.215	120
b. Agencias marítimas	2.002	34
c. ANP	8.140	127
d. Despachantes de Aduana	3.700	234
e. Prácticos	323	2
f. Otros servicios auxiliares al buque	351	11
g. Dirección Nacional de Aduanas	436	32
h. Prefectura Nacional Naval	24	5
i. Otros Ministerios (MGAP, MSP, MI)	--	--
j. Transportistas	428	34
Total Otras actividades	17.620	599

De esta forma, se llega a que **en el año 2007 la *Unidad de negocio* del Puerto de Montevideo de otras actividades generó:**

- **US\$ 17,6 millones de valor agregado directo.**
- **599 empleos directos.**

El valor agregado de la *Unidad de negocio* de otras actividades **representa el 11,6% del total generado en el Puerto de Montevideo y el 0,07% del PIB de la economía uruguaya** del año 2007.

En el caso del empleo, **representa el 10,9% del total de empleo del Puerto de Montevideo y el 0,04% del total de ocupados del país** en el año 2007.

III.8.b) Estimación del valor agregado "indirecto"

Con las demandas sectoriales que esta *Unidad de negocio* realiza sobre el resto de la economía (sistematizadas en la MTI y MIP elaboradas en este trabajo con la información relevada de operadores portuarios, agencias marítimas y la ANP) se obtuvo la estimación del **valor agregado que indirectamente genera el funcionamiento de la *Unidad de negocio* de las otras actividades del Puerto de Montevideo: US\$ 16,9 millones** (0,07% del PIB de la economía uruguaya del año 2007).

Ello da cuenta de una relación entre el valor agregado directo e indirecto igual a 0,96 veces mayor este último. Esto indica que por cada peso generado de valor en torno a estas actividades desarrolladas al interior del recinto portuario, se generan una serie de encadenamientos en la economía que llevan a que se generen 0,96 pesos más de valor agregado debido a las demandas que desde el Puerto de Montevideo se realizan sobre el resto de la economía. Se destacan las demandas indirectas sobre los siguientes sectores de actividad: *Comercio, restaurantes y*

hoteles, Inmobiliarias y servicios empresariales, Gobierno, enseñanza, salud y otros servicios, Transporte, almacenamiento y comunicaciones (excluido de este a todo lo referente al Puerto de Montevideo), *Intermediarios financieros, Electricidad, gas y agua, y Construcción.*

III.8.c) Estimación del valor agregado total de la *Unidad de negocio*

<i>Unidad de negocio</i> del Puerto de Montevideo: Otras actividades		
Tipo de contribución	Valor agregado (miles de US\$)	% del PIB
Valor agregado directo	17.620	0,07%
Valor agregado indirecto	16.926	0,07%
Total	34.545	0,14%

Así se obtiene que **en el año 2007 la *Unidad de negocio* del Puerto de Montevideo de otras actividades generó un total de US\$ 34,5 millones de valor agregado (0,14% del PIB de la economía uruguaya)**, US\$ 17,6 millones de forma directa a través de las actividades desarrolladas al interior del recinto portuario y US\$ 16,9 millones de forma indirecta debido a las demandas realizadas por éstas hacia el resto de la economía.

Capítulo IV

Resultados globales del Puerto de Montevideo

IV. Resultados globales del Puerto de Montevideo

Se resumen aquí las estimaciones presentadas en el capítulo anterior para cada *Unidad de negocio* del Puerto de Montevideo, brindando la visión global del Puerto de Montevideo.

IV.1. Valor agregado directo

El siguiente cuadro presenta la estimación del valor agregado directo generado en el Puerto de Montevideo por las distintas *Unidades de negocio* que allí se desarrollan y por los distintos agentes y actividades.

Valor agregado directo generado en el Puerto de Montevideo (en miles de US\$)									
<i>Agentes y actividades</i>	<i>Unidades de negocio</i>								Total
	Graneles	Productos forestales	Pesca	Tráfico de pasajeros de ferry	Cruceros	Contenedores	Logística y Puerto Libre	Otras	
a. Operadores portuarios	2.902	4.873	2.093	2.077	--	24.818	5.824	2.215	44.801
b. Agencias marítimas	3.076	111	1.767	--	162	20.203	--	2.002	27.322
c. ANP	4.118	3.361	1.492	1.500	262	19.952	4.416	8.140	43.240
d. Despachantes	1.540	111	--	--	--	10.912	--	3.700	16.263
e. Prácticos	166	304	862	--	225	3.011	--	323	4.891
f. Otros servicios al buque	397	193	260	--	338	3.088	--	351	4.625
g. DNA	343	152	6	307	102	3.503	1.517	436	6.366
h. PNN	13	9	6	5	3	135	12	24	207
i. MGAP, MSP, MI	51	--	358	286	72	--	--	--	767
j. Transportistas	862	430	41	25	--	1.643	590	428	4.019
Total (en miles de US\$)	13.467	9.544	6.884	4.201	1.164	87.265	12.359	17.620	152.503
Total (en % del PIB)	0,06	0,04	0,03	0,02	0,004	0,36	0,05	0,07	0,63

Del cuadro anterior se desprende que **en el año 2007 las actividades desarrolladas en el Puerto de Montevideo generaron un total de US\$ 152,5 millones de valor agregado directo, lo que representó el 0,63% del PIB de la economía uruguaya.**

Valor agregado directo generado en el Puerto de Montevideo (en % del total)									
<i>Agentes y actividades</i>	<i>Unidades de negocio</i>								
	Graneles	Productos forestales	Pesca	Tráfico de pasajeros de ferry	Cruceros	Contenedores	Logística y Puerto Libre	Otras	Total
a. Operadores portuarios	1,9	3,2	1,4	1,4	--	16,3	3,8	1,5	29,4
b. Agencias marítimas	2,0	0,1	1,2	--	0,1	13,3	--	1,3	17,9
c. ANP	2,7	2,2	1,0	1,0	0,2	13,1	2,9	5,3	28,4
d. Despachantes	1,0	0,1	--	--	--	7,2	--	2,4	10,7
e. Prácticos	0,1	0,2	0,6	--	0,1	2,0	--	0,2	3,2
f. Otros servicios al buque	0,3	0,1	0,2	--	0,2	2,0	--	0,2	3,0
g. DNA	0,2	0,1	0,0	0,2	0,1	2,3	1,0	0,3	4,2
h. PNN	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1
i. MGAP, MSP, MI	0,0	--	0,2	0,2	0,0	--	--	--	0,5
j. Transportistas	0,6	0,3	0,0	0,0	--	1,1	0,4	0,3	2,6
Total	8,8	6,3	4,5	2,8	0,8	57,2	8,1	11,6	100,0

Por un lado, **se destaca claramente la importancia relativa de la *Unidad de negocio* de Contenedores, la cual representa el 57% del valor agregado directo generado en el Puerto de Montevideo** en el año 2007. Le siguen en orden decreciente de generación de valor agregado las siguientes *Unidades de negocio*: Otras actividades (11,6% del valor agregado total del Puerto de Montevideo), Graneles (8,8%), Logística y Puerto Libre (8,1%) y Productos forestales (6,3%). Finalmente, las *Unidades de negocio* de menor generación de valor son: Pesca (4,5%), Tráfico de pasajeros de ferry (2,8%) y Cruceros (0,8%).

Por otra parte, **en relación a los agentes de la comunidad portuaria, se destacan dos, cada uno con cerca de 30% del total del valor agregado en el Puerto de Montevideo: los operadores portuarios y la propia ANP**. Luego le siguen las agencias marítimas (con 18% del total de valor generado en el recinto portuario) y los Despachantes de Aduana (11%). Y con una menor contribución los demás integrantes de la comunidad portuaria: la DNA (4,2%), los Prácticos (3,2%), quienes brindan otros servicios a los buques (3,0%), los transportistas (2,6%), la agrupación de Ministerios con actividades en el recinto portuario (0,5%) y la PNN (0,1%).

IV.2. Valor agregado indirecto

El impacto de las actividades desarrolladas al interior del recinto portuario sobre el resto de la economía a través de las demandas realizadas para su operativa se presenta en el siguiente cuadro. Cabe recordar que éstos son estimados a través de

la adecuación de la MIP de forma que contenga a cada una de las *Unidades de negocio* del Puerto de Montevideo.

Valor agregado indirecto generado en el Puerto de Montevideo									
<i>Indicadores</i>	<i>Unidades de negocio</i>								
	Graneles	Productos forestales	Pesca	Tráfico de pasajeros de ferry	Cruceiros	Contenedores	Logística y Puerto Libre	Otras	Total
VAB indirecto/directo	0,92	0,78	0,95	0,99	5,52	3,40	0,96	0,96	2,37
Total (en miles de US\$)	12.401	7.399	6.554	4.143	6.425	296.364	11.884	16.926	362.095
Total (en % del PIB)	0,05	0,03	0,03	0,02	0,03	1,22	0,05	0,07	1,49

Se aprecia que **en el año 2007 las actividades desarrolladas en el Puerto de Montevideo generaron sobre el resto de la economía (impacto indirecto) un total de US\$ 362 millones de valor agregado (1,49% del PIB de la economía uruguaya)**. Esto da cuenta de un multiplicador de 2,37 lo que indica que por cada peso generado de valor dentro del recinto portuario, se generan una serie de encadenamientos en la economía que llevan a generar 2,37 pesos más de valor agregado debido a las demandas que desde el Puerto de Montevideo se realizan sobre el resto de la economía.

Las principales demandas indirectas se producen sobre los siguientes sectores de actividad, en orden decreciente de ponderación: *Comercio, restaurantes y hoteles* (12% del total del impacto indirecto); *Inmobiliarias y servicios empresariales* (12%); *Gobierno, enseñanza, salud y otros servicios* (9%); *Transporte, almacenamiento y comunicaciones* sin considerar aquí todo lo referente al Puerto de Montevideo (6%); *Intermediarios financieros* (6%); *Electricidad, gas y agua* (4%); *Construcción* (3%); *Agropecuarios y otros primarios* (3%); y *Combustibles* (3%).

Cabe señalar que las estimaciones del impacto indirecto de cada *Unidad de negocio* se realizó a través de la Matriz Insumo Producto (MIP) elaborada de forma de incorporar a estas *Unidades de negocio*. Los coeficientes de transacciones intersectoriales contenidos en dicha Matriz son los que vinculan a los distintos sectores, o sea, es a través de ellos que se estiman las demandas que realizan las *Unidades de negocio* del Puerto de Montevideo sobre el resto de la economía (el denominado impacto indirecto). Estos coeficientes fueron construidos con la información obtenida de la encuesta aplicada a los operadores portuarios y agencias marítimas y de información de la ANP y de balances de empresa, principalmente. En el Anexo VII se presentan los coeficientes de transacciones intersectoriales de la MIP utilizada.

También es preciso señalar que la estimación del impacto indirecto de algunas *Unidades de negocio* arrojó algunos resultados llamativos: en Contenedores, la estimación de la MIP da cuenta de impactos indirectos significativamente altos. El

valor agregado que indirectamente genera esta *Unidad de negocio* es 3,4 veces más grande que el valor agregado de la propia actividad desarrollada en el Puerto de Montevideo. El análisis detallado de tal estimación denota que la causa de ello se encuentra en la información brindada por los operadores portuarios, agencias marítimas y la propia ANP, de donde surge una serie de demandas hacia el resto de la economía que provocan un importante encadenamiento hacia el resto de los sectores de actividad de la economía. No obstante ello, es de interés verificar con una nueva encuesta o mayor información la cuantía de estas demandas realizadas desde el Puerto de Montevideo hacia el resto de la economía. Por su parte los cruceros generan impactos indirectos cinco veces y media mayores que los directos, pero este resultado se explica por el cálculo del gasto de los turistas, que es considerado indirecto para los fines de este trabajo.

IV.3. Valor agregado total

Agregando la contribución “directa” e “indirecta” de **las Unidades de negocio del Puerto de Montevideo se obtiene una contribución total a la economía uruguaya de US\$ 514,6 millones de valor agregado (2,12% del PIB)**. Este guarismo se compone de US\$ 152,5 millones generados de forma directa a través de las actividades desarrolladas al interior del recinto portuario y US\$ 362,1 millones de forma indirecta debido a las demandas realizadas por éstas hacia el resto de la economía.

Valor agregado total generado en el Puerto de Montevideo (en miles de US\$)									
<i>Tipo de contribución</i>	<i>Unidades de negocio</i>								
	Graneles	Productos forestales	Pesca	Tráfico de pasajeros de ferry	Cruceros	Contenedores	Logística y Puerto Libre	Otras	Total
Directo	13.467	9.544	6.884	4.201	1.164	87.265	12.359	17.620	152.503
Indirecto	12.401	7.399	6.554	4.143	6.425	296.364	11.884	16.926	362.095
Total	25.869	16.943	13.438	8.343	7.589	383.629	24.243	34.545	514.599

Continúa destacándose la **importancia relativa de la Unidad de negocio de Contenedores, la cual es responsable de US\$ 383 de los 514 millones (74,5% del total de valor agregado directo e indirecto que se genera con el Puerto de Montevideo)**.

Le siguen las *Unidades de negocio* de Otras actividades (6,7%), Graneles (5,0%), Logística y Puerto Libre (4,7%). Luego se encuentran la *Unidades* de Productos forestales (3,3%), Pesca (2,6%), Tráfico de pasajeros de ferry (1,6%) y Cruceros (1,5%).

Valor agregado total generado en el Puerto de Montevideo (en % del PIB)									
<i>Tipo de contribución</i>	<i>Unidades de negocio</i>								
	Graneles	Productos forestales	Pesca	Tráfico de pasajeros de ferry	Cruceros	Contenedores	Logística y Puerto Libre	Otras	Total
Directo	0,06	0,04	0,03	0,02	0,004	0,36	0,05	0,07	0,63
Indirecto	0,05	0,03	0,03	0,02	0,026	1,22	0,05	0,07	1,49
Total	0,11	0,07	0,06	0,04	0,03	1,58	0,10	0,14	2,12

IV.4. Principales agregados de las cuentas nacionales

Las distintas estimaciones realizadas en el marco de este trabajo permiten arribar a coeficientes resumen de los principales indicadores de las cuentas nacionales, que se sintetizan en el siguiente cuadro.²¹

Principales agregados de las cuentas nacionales para el Puerto de Montevideo					
<i>Unidades de negocio</i>	VBP	Consumo intermedio	VAB	Salarios	Resto de VAB
	En % del VBP			En % del VAB	
Graneles	100	71,0	29,0	41,3	58,7
Productos forestales	100	50,1	49,9	55,3	44,7
Pesca	100	67,9	32,1	57,8	42,2
Tráfico de pasajeros de ferry	100	45,7	54,3	57,0	43,0
Cruceros	100	72,8	27,2	114,6	-14,6
Contenedores	100	61,0	39,0	41,2	58,8
Logística y Puerto Libre	100	48,5	51,5	46,4	53,6
Otras	100	78,5	21,5	41,6	58,4
Total	100	64,4	35,6	44,3	55,7

²¹ Esta estimación se obtuvo a partir de la combinación de distintas fuentes de datos. En el caso de los operadores portuarios y agencias marítimas, los indicadores se obtuvieron prácticamente de la información relevada en la encuesta aplicada a estas empresas, con algún cruce de datos con los balances de las mismas. Para los demás actores privados (Despachantes de Aduana, prácticos, otros servicios al buque, transportistas) se adicionaron a las estimaciones presentadas en el Anexo II los coeficientes sectoriales de VAB/VBP correspondientes, utilizando como fuente de información a la MIP. Para el caso de la ANP se consideró la información de la propia institución, señalada en el Anexo II.1. Para las demás instituciones públicas se hizo algo similar a lo realizado con los demás actores privados: se utilizaron coeficientes de VAB/VBP de la MIP correspondientes al sector de actividad de la Administración Pública.

Un primer elemento a destacar es la composición del VBP del Puerto de Montevideo: dos terceras partes corresponden a consumo intermedio (costos, insumos) y algo más de un tercio a valor agregado (los US\$ 152,5 millones ya señalados). Esto indica que de los aproximadamente US\$ 430 millones facturados (VBP) por las actividades desarrolladas en el recinto portuario, la tercera parte (36%) es valor generado en el propio Puerto, mientras que el restante 64% refiere a la utilización de valor generado en el resto de la economía.

A su vez, la descomposición del valor agregado entre las remuneraciones de los distintos factores productivos que participan del proceso de generación de valor indica que el trabajo (salarios y contribuciones sociales) es responsable del 44% del valor agregado generado en el Puerto de Montevideo, mientras que el otro 56% es generado por los demás factores productivos: amortizaciones, rentas, beneficios o excedente de explotación.

El análisis de la generación de valor en relación a su facturación (coeficiente de VAB/VBP) por *Unidad de negocio* indica lo siguiente:

- Las de mayor coeficiente de VAB/VBP (en torno al 50%) son: Tráfico de pasajeros de ferry, Logística y Puerto Libre, y Productos forestales. Estas son las *Unidades* que mayor valor generan en términos relativos al flujo de ventas o facturación que tienen.
- Cercano a 40%: la *Unidad* de Contenedores.
- Con un coeficiente cercano a 30%: Pesca, Cruceros y Graneles.
- Con un VAB/VBP de 22%: la *Unidad de negocio* denominada Otras, siendo la que menor valor genera en relación a la facturación por las actividades realizadas en el recinto portuario, lo que indica un alto componente de insumos en el valor final de las actividades llevadas a cabo.

Un análisis similar al anterior refiere a la descomposición del valor agregado en sus componentes. En este estudio fue posible diferenciar entre la remuneración del trabajo (salarios y contribuciones sociales) y la remuneración al resto de factores productivos (denominado resto de VAB). Los coeficientes estimados de salarios/VAB por *Unidad de negocio* reflejan lo siguiente:

- Con un peso entre 55% y 58% de salarios en el total de VAB se encuentran: Pesca, Tráfico de pasajeros de ferry y Productos forestales, conteniendo la participación más alta del factor productivo trabajo en el valor agregado de las actividades agrupadas en estas *Unidades de negocio*.
- Entre 41% y 46% de salarios/VAB se encuentran las *Unidades* de Logística y Puerto Libre, Otras, Graneles y Contenedores.
- Finalmente, la *Unidad de negocio* de Cruceros tiene un coeficiente de salarios/VAB superior a la unidad, indicando que el agregado del resto de VAB es negativo. La explicación de ello se encuentra en lo que sucede con las estimaciones referidas a uno de los actores que participan de dicha *Unidad*: la ANP. Ésta tiene un excedente de explotación negativo dado que los costos asociados a los cruceros superan a los ingresos que la institución percibe también asociados al negocio de Cruceros, principalmente en el

rubro "infraestructura marítima" cuyo costo refiere básicamente al dragado, y que los ingresos por el uso de Puerto por parte de los cruceros no alcanzan a compensar.²² Esto da cuenta que esta *Unidad de negocio* no es "rentable" para la ANP en cuanto a su balance de ingresos y costos, no obstante, debe tenerse en cuenta el valor agregado, ingresos y rentabilidad de los demás agentes y actividades del Puerto de Montevideo y de la economía en general que existen.

IV.5. Empleo

En el siguiente cuadro se presenta la estimación del empleo generado en el Puerto de Montevideo por las distintas *Unidades de negocio* que allí se llevan a cabo y por los distintos agentes y actividades que las desarrollan.

Empleo generado en el Puerto de Montevideo (en puestos de trabajo)									
<i>Agentes y actividades</i>	<i>Unidades de negocio</i>								Total
	Graneles	Productos forestales	Pesca	Tráfico de pasajeros de ferry	Cruceros	Contenedores	Logística y Puerto Libre	Otras	
a. Operadores portuarios	217	333	430	118	--	421	326	--	1.845
b. Agencias marítimas	145	21	214	--	11	308	--	154	853
c. ANP	70	47	29	27	29	371	55	127	755
d. Despachantes	97	7	0	0	0	690	0	234	1.028
e. Prácticos	1	2	6	0	2	22	0	2	36
f. Otros servicios al buque	12	6	8	0	10	95	0	11	142
g. DNA	22	10	0	15	5	223	74	32	380
h. PNN	3	2	1	1	1	28	2	5	43
i. MGAP, MSP, MI	5	0	35	28	7	0	0	0	75
j. Transportistas	69	35	3	2	0	132	48	34	323
Total (en puestos de trabajo)	642	462	727	191	65	2.289	505	599	5.480
Total (en % del empleo país)	0,05	0,03	0,05	0,01	0,005	0,16	0,04	0,04	0,39

Se observa que **en el año 2007 las actividades desarrolladas en el Puerto de Montevideo generaron un total de 5.480 empleos, lo que representó el 0,39% del total de ocupados del país.**

²² Si bien todas las *Unidades de negocio* tienen costos vinculados a "infraestructura marítima", en la de Cruceros tiene una ponderación significativa debido a son buques más grandes, y sobre todo porque no reciben ingresos por movilización de carga, los principales que recibe la ANP.

Empleo generado en el Puerto de Montevideo (en % del total)									
<i>Agentes y actividades</i>	<i>Unidades de negocio</i>								
	Graneles	Productos forestales	Pesca	Tráfico de pasajeros de ferry	Cruceros	Contenedores	Logística y Puerto Libre	Otras	Total
a. Operadores portuarios	4,0	6,1	7,8	2,2	--	7,7	5,9	--	33,7
b. Agencias marítimas	2,6	0,4	3,9	--	0,2	5,6	--	2,8	15,6
c. ANP	1,3	0,9	0,5	0,5	0,5	6,8	1,0	2,3	13,8
d. Despachantes	1,8	0,1	--	--	--	12,6	--	4,3	18,8
e. Prácticos	0,0	0,0	0,1	--	0,0	0,4	--	0,0	0,7
f. Otros servicios al buque	0,2	0,1	0,1	--	0,2	1,7	--	0,2	2,6
g. DNA	0,4	0,2	0,0	0,3	0,1	4,1	1,4	0,6	6,9
h. PNN	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5	0,0	0,1	0,8
i. MGAP, MSP, MI	0,1	--	0,6	0,5	0,1	--	--	--	1,4
j. Transportistas	1,3	0,6	0,1	0,0	--	2,4	0,9	0,6	5,9
Total	11,7	8,4	13,3	3,5	1,2	41,8	9,2	10,9	100,0

De los cuadros anteriores se desprende, en relación a las *Unidades de negocio*, que la de **Contenedores es responsable del 42% del empleo directo generado en el Puerto de Montevideo** en el año 2007 (aproximadamente 2.300 puestos de trabajo). Le siguen en orden decreciente de generación de empleo las *Unidades de negocio* de Pesca (13% del empleo total del Puerto de Montevideo), Graneles (12%), Otras actividades (11%), Logística y Puerto Libre (9%), Productos forestales (8%). Finalmente, las *Unidades de negocio* de menor generación de empleo en el Puerto de Montevideo son: Tráfico de pasajeros de ferry (4%) y Cruceros (1%).

Por otro lado, **los integrantes de la comunidad portuaria con mayor generación de empleo son los operadores portuarios, con 1.845 puestos de trabajo (34% del total del Puerto de Montevideo)**, seguidos de los Despachantes de Aduana (19%), las agencias marítimas (16%) y la ANP (14%). Luego se encuentran los demás integrantes de la comunidad portuaria: la DNA (7%), los transportistas (6%), las empresas que brindan otros servicios a los buques (3%), los Ministerios con actividades en el recinto portuario (1%), la PNN (0,8%) y los Prácticos (0,7%).

Capítulo V

Conclusiones finales

V. Conclusiones finales

Este apartado contiene una síntesis de los aspectos más relevantes del Convenio que fueran presentados en los diferentes apartados de este documento, tanto en lo referente a los aspectos metodológicos como en relación a los resultados obtenidos en las estimaciones.

➤ La metodología empleada

Los principales aspectos metodológicos seguidos en este documento son:

- Los indicadores utilizados:

El valor agregado bruto y el empleo son los indicadores principales para cumplir con el objetivo del Convenio: estudiar la contribución del Puerto de Montevideo a la economía uruguaya.
- El espacio físico considerado:

Se consideró el conjunto de actividades económicas desarrolladas en denominado "recinto portuario", definido como el área geográfica que permite la realización de las operaciones de tráfico portuario, con un criterio flexible que considera también aquellas actividades estrechamente vinculadas las del Puerto pero que se desarrollan en sus inmediaciones.
- La agrupación de las actividades realizada:

Las actividades del Puerto de Montevideo se dividen en ocho *Unidades de negocio*, las siete seleccionadas en el marco del Convenio: Graneles, Productos forestales, Pesca, Tráfico de pasajeros de ferry, Cruceros, Contenedores, y Logística y Puerto Libre, y una incorporada adicionalmente que refiere a otras actividades económicas que se realizan en el Puerto de Montevideo (tales como las operaciones de carga general y pesca nacional de menor calado). La especificación de las actividades económicas que se desarrollan en cada *Unidad de negocio* es clave a la hora de estimar su contribución.
- Los agentes económicos considerados:

Se abarcan las actividades realizadas por todos los integrantes de la comunidad portuaria que se desempeñan en el Puerto de Montevideo: agentes privados (operadores portuarios, agencias marítimas, otros servicios al buque, Despachantes de Aduana, prácticos, transportistas) como instituciones públicas (ANP, Aduanas, Prefectura, MGAP, MSP, MI).
- El tipo de actividades consideradas:

Se estimó tanto la contribución directa de cada *Unidad de negocio* (la propia actividad que se lleva a cabo en el recinto portuario) como las indirectas que se generan a consecuencia de la interrelación con las actividades directas y que sin las directas no se llevarían a cabo, tales como demandas u ofertas de las empresas vinculadas o no con el entorno del Puerto de Montevideo.

- El período de referencia seleccionado:

El año de referencia para la estimación fue el 2007, debido a que era el más adecuado en función de la información disponible más completa.

- Las fuentes de información utilizadas:

Las principales fuentes de información utilizadas fueron la encuesta aplicada a los operadores portuarios y agencias marítimas, los balances de las empresas, los sistemas de información de la ANP, los datos aduaneros, y otros datos secundarios globales. En los casos de no respuesta a la encuesta se utilizaron expansores contruidos con datos de movimientos físicos por empresa y por *Unidad de negocio*, que permitieron calibrar el tamaño de actores y actividades.

La desagregación de la contribución por *Unidad de negocio* requirió el cruzamiento de distintas fuentes de información. En especial, la estimación de la contribución de las actividades denominadas transversales.

➤ **Los resultados encontrados**

La contribución a la economía uruguaya de las actividades desarrolladas en el Puerto de Montevideo se estimó en US\$ 152,5 millones en el año 2007, representando el 0,6% del PIB de la economía uruguaya.

La **desagregación por *Unidades de negocio*** refleja la importancia relativa de la *Unidad de Contenedores con 57% del valor agregado directo generado en el Puerto de Montevideo en el año 2007. Le siguen, con un peso menor a la anterior y más parejo entre éstas las demás *Unidades de negocio*: Otras actividades (11,6%), Graneles (8,8%), Logística y Puerto Libre (8,1%), Productos forestales (6,3%), Pesca (4,5%), Tráfico de pasajeros de ferry (2,8%) y Cruceros (0,8%).*

La **apertura por agente** de la comunidad portuaria destaca a dos de ellos: los **operadores portuarios y la ANP (cada uno con cerca de 30%** del total del valor agregado directo del Puerto de Montevideo). Le siguen otros dos agentes: las agencias marítimas (18%) y los Despachantes de Aduana (11%). Y con una menor contribución los demás integrantes de la comunidad portuaria: la DNA (4,2%), los Prácticos (3,2%), quienes brindan otros servicios a los buques (3,0%), los transportistas (2,6%), la agrupación de Ministerios con actividades en el recinto portuario (0,5%) y la PNN (0,1%).

En cuanto al **impacto indirecto**, en el año 2007 las actividades desarrolladas en el Puerto de Montevideo generaron un total de **US\$ 362 millones** de valor agregado (1,5% del PIB de la economía uruguaya). Así, por cada peso generado de valor dentro del recinto portuario (contribución directa) se generan una serie de encadenamientos en la economía que llevan a generar 2,37 pesos más de valor agregado debido a las demandas que desde el Puerto de Montevideo se realizan sobre el resto de la economía (contribución indirecta).

La **desagregación por *Unidad de negocio*** da cuenta del elevado impacto indirecto que poseen las *Unidades de Cruceros y Contenedores*, con un

multiplicador muy superior al resto, las que presentan un impacto indirecto cuantificado de forma similar al directo.

La **agrupación sectorial** de las demandas indirectas muestra que los principales impactos se producen sobre los siguientes sectores: *Comercio, restaurantes y hoteles* (12% del total del impacto indirecto); *Inmobiliarias y servicios empresariales* (12%); *Gobierno, enseñanza, salud y otros servicios* (9%); *Transporte, almacenamiento y comunicaciones* sin considerar aquí todo lo referente al Puerto de Montevideo (6%); *Intermediarios financieros* (6%); *Electricidad, gas y agua* (4%); *Construcción* (3%); *Agropecuarios y otros primarios* (3%); y *Combustibles* (3%).

De esta forma, en el año 2007 **la contribución total (“directa” e “indirecta”) del Puerto de Montevideo a la economía se estimó en US\$ 514,5 millones (2,1% del PIB).**

La *Unidad de negocio* de **Contenedores** es la que presenta la mayor contribución **74,1%** del total de valor agregado directo e indirecto generado en el Puerto de Montevideo. La contribución de las demás *Unidades de negocio* es: Otras actividades (6,7%), Graneles (5%), Logística y Puerto Libre (4,7%), Productos forestales (3,3%), Pesca (2,6%), Cruceros (1,5%) y Tráfico de pasajeros de ferry (1,6%).

Aproximadamente la **tercera parte (36%) del valor total (VBP) de las actividades desarrolladas en el Puerto de Montevideo corresponden a valor agregado (VAB)** generado en el propio Puerto (los US\$ 152,5 millones), mientras que el restante 64% se vincula a consumo intermedio de bienes generados fuera del recinto portuario.

Tráfico de pasajeros de ferry, Logística y Puerto Libre, y Productos forestales son las Unidades de negocio que mayor valor generan en términos relativos a sus ventas o facturación (50% de coeficiente VAB/VBP). Le sigue Contenedores con 40%, Pesca, Cruceros y Graneles con 30%, y finalmente la *Unidad de negocio* denominada Otras es la que menor valor genera (22%) respecto a su facturación (actividades con un alto peso de insumos en el valor final).

Dicho valor agregado se descompone en **44% referido a remuneraciones del factor productivo trabajo** (salarios y contribuciones sociales) y 56% generado por los demás factores productivos: amortizaciones, rentas, beneficios o excedente de explotación.

Pesca, Tráfico de pasajeros de ferry y Productos forestales tienen la mayor participación del factor productivo trabajo en el valor agregado de sus actividades, con un coeficiente de salarios/VAB entre 55% y 58%. Le siguen las *Unidades* de Logística y Puerto Libre, Otras, Graneles y Contenedores (entre 41% y 46%). Finalmente, la *Unidad de negocio* de Cruceros con un coeficiente mayor a uno, indicando que el agregado del resto de VAB es negativo, debido a que en uno de los actores de dicha *Unidad* tiene costos asociados a los cruceros (principalmente dragado) superiores a los ingresos que la institución percibe por el uso de Puerto por parte de los cruceros, lo que conduce a que tenga un excedente de explotación negativo, dando cuenta que esta *Unidad de negocio* no es “rentable” para la ANP,

no obstante, genera valor y sí es rentable para los demás agentes del Puerto de Montevideo y de la economía en general a través de los impactos indirectos.

El empleo directo generado por las actividades desarrolladas en el Puerto de Montevideo en el año 2007 se estimó en 5.480 puestos de trabajo, representando el 0,39% del total de ocupados del país.

La **desagregación por *Unidad de negocio*** destaca a la de **Contenedores con 42%** del empleo directo generado en el Puerto de Montevideo en el año 2007; seguida de: Pesca (13%), Graneles (12%), Otras actividades (11%), Logística y Puerto Libre (9%), Productos forestales (8%), Tráfico de pasajeros de ferry (4%) y Cruceros (1%).

La **apertura por agente** de la comunidad portuaria refleja que los de mayor generación de empleo son los **operadores portuarios (34%** del total del Puerto de Montevideo), seguidos de los Despachantes de Aduana (19%), las agencias marítimas (16%) y la ANP (14%). Le siguen los demás integrantes de la comunidad portuaria: DNA (7%), transportistas (6%), empresas que brindan otros servicios a los buques (3%), Ministerios con actividades en el recinto portuario (1%), PNN (0,8%) y Prácticos (0,7%).

➤ **Comparación con estudios anteriores sobre el Puerto de Montevideo**

Dos son los antecedentes del presente trabajo: i) el Convenio entre el DECON-FCS-UDELAR y la ANP (culminado en 2002 pero con datos de referencia del año 2000), y ii) las estimaciones difundidas por Mario Baubeta en sus trabajos sobre "Valoración económica del espacio marítimo" (para los años 2006, 2007 y 2008). Ambos casos refieren solamente al impacto directo de las actividades portuarias, por lo que en este apartado no se considera la estimación del impacto indirecto que éstas generan sobre el resto de la economía.

El antecedente del DECON-FCS-UDELAR había estimado que el valor agregado generado por el Puerto de Montevideo en el año 2000 alcanzaba los US\$ 190 millones, representando el 0,9% del PIB de la economía uruguaya de ese año.

Tal como se señala en el Anexo III, cabe destacar que el monto anterior incluye una serie de actividades consideradas por dicho antecedente como valor agregado del Puerto de Montevideo (venta de combustible en Zona Alfa, captura pesquera en ultramar, procesamiento industrial de pescado y venta de pasajes de Buquebus²³, entre otras). Sin embargo, en el presente estudio, la metodología aplicada no las incluye por entender que las mismas no corresponden a actividades llevadas a cabo en el recinto portuario. Realizando esta corrección, el impacto del Puerto de Montevideo en el año 2000 estaría próximo a los US\$ 110 millones (0,5% del PIB).

El segundo antecedente, cuya presentación más reciente es de marzo de 2009, estima que el valor agregado del Puerto de Montevideo en el año 2008 alcanzaba los

²³ La venta de pasajes representa aproximadamente el 80% de los ingresos de la empresa.

US\$ 421 millones (1,3% del PIB). Sin embargo, esta estimación sigue en varios puntos las definiciones metodológicas del estudio del DECON-FCS-UDELAR. Realizando las correcciones metodológicas ya señaladas²⁴, de forma de hacerlo comparable a la estimación que aquí se realiza, el valor agregado del Puerto de Montevideo en 2008 se ubicaría en los US\$ 200 millones (0,6% del PIB).

De esta forma, cuando se realizan estos ajustes metodológicos, se aprecian guarismos de similar orden en lo que refiere al peso que tiene el valor agregado generado en el Puerto de Montevideo en el total de la economía uruguaya entre los distintos estudios:

- **0,63% del PIB uruguayo del año 2007 – IECON-FCEA-UDELAR.**
- 0,5% del PIB uruguayo del año 2000 - DECON-FCS-UDELAR ajustado.
- 0,6% del PIB uruguayo del año 2008 – Baubeta ajustado.

Por otra parte, el empleo estimado en el estudio DECON-FCS-UDELAR alcanzaba las 6.697 personas (0,6% del total de ocupados del país en el año 2000). Aplicando la corrección anteriormente señalada (ya que, por ejemplo, se incluyen 2.860 empleos de la pesca (captura de ultramar e industria pesquera) el empleo del Puerto de Montevideo habría sido en el año 2000 del entorno de las 3.700 personas (0,3% del total de ocupados de la economía).

De esta forma, la comparación del empleo directo generado por las actividades llevadas a cabo en el Puerto de Montevideo (realizando los ajustes metodológicos señalados) también muestra entre ambos estudios guarismos similares en lo que respecta a la participación de dicho empleo en el total de ocupados del país:

- **0,39% del total de ocupados en el año 2007 – IECON-FCEA-UDELAR.**
- 0,3% del total de ocupados en el año 2000 - DECON-FCS-UDELAR ajustado.

➤ **Comparación con impactos de otros puertos**

Es útil considerar como referencia estimaciones para otros puertos del mundo. Si bien no abundan estos estudios, con similares características metodológicas y sistematización de información, es útil considerar los guarismos que se encuentran disponibles que dan cuenta del peso de estas actividades en algunas economías. Tampoco se considera en este apartado la estimación del impacto indirecto que las actividades portuarias generan sobre el resto de la economía.

El antecedente del DECON-FCS-UDELAR contenía los resultados del estudio²⁵ del impacto del sistema portuario de la economía española del año 1995, además de los

²⁴ Estas refieren a dejar de lado el valor agregado generado por la venta de combustible en Zona Alfa, la venta de pasajes de Buquebus, parte de la fiscalización de Aduanas, y el transporte desde y hacia el Puerto de Montevideo.

²⁵ Puertos del Estado y Port de Barcelona (1999): "Impacto económico del Port de Barcelona: análisis y principales conclusiones derivadas del estudio de impacto económico de los puertos de Barcelona y Tarragona".

impactos específicos de algunos de sus puertos, los que se considera relevante reiterar aquí:

- Puertos de España: 4% del PIB y 3,5% del empleo de la economía española.
- Puerto de Barcelona: 1,1% del VAB de Cataluña.
- Puerto de Bilbao: 1,1% del VAB de la Comunidad Autónoma Vasca.
- Puerto de Santander: 2% del VAB de Santander.

Otro antecedente del impacto de las actividades portuarias de la economía española se encuentra en el documento de TYPESA (2007)²⁶ para el año 2000:

- Puertos de España: 0,4% del PIB de la economía española.

No se encontraron estimaciones respecto a los principales puertos de la región: Buenos Aires, Río Grande y Santos, así como de otros de menor entidad.

El único antecedente regional de similares características corresponde a la estimación del valor agregado del Puerto de Bahía Blanca en el año 2006²⁷, que se ubica en US\$ 300 millones:

- Puerto de Bahía Blanca: 0,14% del PIB argentino.

El otro antecedente refiere a los puertos de Panamá. La estimación del valor agregado generado por el sistema de puertos de este país en el año 2007 es de US\$ 316 millones²⁸:

- Puertos de Panamá: 1,6% del PIB panameño.

A modo de resumen, se puede concluir de la comparación internacional que la estimación del valor agregado del Puerto de Montevideo se ubica dentro de los guarismos internacionales disponibles:

- **Puerto de Montevideo: 0,63% del PIB uruguayo del año 2007.**
- Puertos de España: 0,4% del PIB de la economía española del año 2000.
- Puerto de Bahía Blanca: 0,14% del PIB argentino del año 2006.
- Puertos de Panamá: 1,6% del PIB panameño del año 2007.

➤ **Relación: generación de valor y empleo (productividad del trabajo)**

Otro elemento a considerar en la importancia de las actividades del Puerto de Montevideo es la productividad del empleo que aquí se desarrolla. El cruzamiento del valor agregado y el empleo generado en el Puerto de Montevideo indica que en promedio cada trabajador genera US\$ 28.000 al año. La comparación con lo que

²⁶ TYPESA (2007): "El impacto económico de los puertos". F.J. Perea Sardón y A. Gaona.

²⁷ Fundación NuestroMar (2008): "La importancia del Puerto Ingeniero White para la economía regional".

²⁸ La estimación del valor agregado del sistema de puertos considera, entre otros, a los dos puertos de los extremos del Canal de Panamá: Balboa y Cristóbal. Por otra parte, el valor agregado generado por el Canal de Panamá se estimó US\$ 1.477 millones (7,5% del PIB del país).

ocurre a nivel país (US\$ 17.000) da cuenta de una mayor productividad de las actividades del Puerto de Montevideo en relación al promedio de la economía. Esto también se aprecia en que el Puerto de Montevideo tiene una mayor participación en el PIB de la economía (0,63%) que en el empleo (0,39%).

Productividad del trabajo: Puerto de Montevideo vs. promedio de la economía. Año 2007		
Indicador	Puerto de Montevideo	Economía uruguaya
Valor agregado directo (millones de US\$)	152,5	24.254
Valor agregado directo (% del PIB)	0,63%	100%
Empleo directo (personas)	5.481	1.482.600
Empleo directo (% del total)	0,39%	100%
Productividad (US\$ por persona)	28.069	17.355

➤ **Relación entre generación de valor y espacio geográfico**

El análisis de la importancia relativa del valor generado en el Puerto de Montevideo en relación a la superficie ocupada también lo destaca en relación al promedio de la economía. Mientras que en el Puerto de Montevideo se generan US\$ 179 millones por km² de valor agregado directo, a nivel promedio de la economía este indicador se sitúa en US\$ 138 mil, indicando una generación de valor por superficie ocupada muy superior en el Puerto de Montevideo.

Esto se observa también en que el Puerto de Montevideo tiene una mayor participación en el PIB de la economía (0,63%) que en la superficie que ocupa (0,0005%).

➤ **Reflexiones acerca del procedimiento de actualización**

Un objetivo complementario establecido en el Convenio consistía en elaborar una metodología de actualización que permitiera realizar un seguimiento periódico del impacto de la actividad portuaria sobre la economía.

La metodología sugerida tiene como elemento de base el relevamiento de información sobre la actividad económica de las empresas que actúan en el recinto portuario, planteado a través de encuestas que recaben la información necesaria. Especialmente, la aplicación de la encuesta a los operadores portuarios y agencias marítimas, permite disponer de un conjunto de información, que junto a la que surge de los propios sistemas de datos de la ANP, y otra información cuya necesidad de actualización es menos prioritaria, permite estimar la contribución de las actividades del Puerto.

La estimación únicamente a través de datos secundarios tiene varias limitantes. Una refiere a que implica grandes esfuerzos en recursos y tiempo ya que debe relevar, generar y procesar informaciones varias que impiden una actualización periódica con grados razonables de robustez estadística. Una segunda limitante, ligada a la anterior, consiste en que este tipo de estimaciones contiene una serie de supuestos sobre el accionar de las empresas que puede distar de la realidad. Por ello, como el esfuerzo a realizar –en comparación con la aplicación de encuestas a las empresas– no parece ahorrarse, así como tampoco se gana en validez de las estimaciones, no se sugiere realizar estimaciones que se basen únicamente en datos secundarios.

El procedimiento sugerido consiste entonces en una combinación de datos a generar periódicamente e información a actualizar en lapsos más espaciados. El primer grupo de datos se releva con las encuestas a los operadores portuarios y agencias marítimas, y los datos de los sistemas de información de la ANP. El segundo refiere a una serie de datos que, además de ser menos relevantes en magnitud, son más plausibles de que no sufran grandes modificaciones en el tiempo, por lo que, con un conjunto reducido de información pueden actualizarse estos datos; siendo los casos de los demás actores: Despachantes de Aduana, Prácticos, Transportistas, Aduanas, PPNN, MGAP, MSP y MI; así como el multiplicador de impactos indirectos.

Cabe señalar, que no necesariamente deba ser aplicada periódicamente la encuesta con el grado de desagregación que en esta instancia se realizó. Información sobre la estructura de costos e insumos utilizados pueden ser asumidas constantes por un cierto lapso de tiempo. Sin embargo, datos sobre facturación (desagregados por *Unidad de negocio*) y costos totales, inversiones y empleo, sí es necesario disponer de manera periódica si se pretende disponer de una robusta estimación de dicha contribución.

Asimismo, al igual que se realizó en el presente estudio –debido a que no se obtuvo la respuesta del total de encuestados– pueden utilizarse expansores para estimar las respuestas de aquellas empresas que no contesten la encuesta, existiendo menores errores de estimación cuanto menores sean las empresas que deban ser expandidas en lugar de contar con sus datos reales.

Sin embargo, los resultados alcanzados con la encuesta aplicada en esta oportunidad plantean varias líneas de trabajo en pos de lograr un efectivo procedimiento de actualización periódica de la contribución del Puerto de Montevideo a la economía uruguaya.

Por un lado, tal como fue alertado en varios pasajes en la ejecución de este Convenio, la amplia y adecuada difusión de los objetivos e importancia del estudio, así como de la aplicación de la encuesta para el logro de tal objetivo, es un tema clave a considerar. El apoyo y la difusión institucional son factores fundamentales para el logro de buenos resultados en esta materia, tanto la que se realice desde la ANP como desde el CENNAVE y otros colectivos de actores de la comunidad portuaria. Sin esta difusión, se corre el riesgo que las empresas a las que se le aplica la encuesta no comprendan adecuadamente el “para qué” de responderla, lo que motiva a que la difusión a realizar promueva claramente los beneficios e importancia de contar con tal información en clave de “ganar ganar”. Esta es sin lugar a dudas

una de las principales lecciones aprendidas en este Convenio, por lo que se recomienda que en futuras instancias se potencien y utilicen todos los espacios posibles para tal difusión: previa, durante y una vez culminado el estudio. Ya en oportunidad del anterior Convenio de la ANP con del DECON había ocurrido algo similar.

Se vislumbra dificultosa la obtención de una actualización periódica si no se establece un mayor compromiso, por parte de la ANP como promotor de la difusión del estudio y por parte de la comunidad portuaria como interesados e directos.

También se desprende de esta experiencia de aplicación de la encuesta a la comunidad portuaria la importancia de contar con un actor que pueda considerarse "externo" y con "independencia" de la ANP, de forma que quienes van a contestar la encuesta no duden acerca de si la autoridad portuaria dispondrá de esa información detallada. Los antecedentes y el prestigio institucional de la UDELAR jugaron un rol muy importante a la hora de otorgar a las empresas la confidencialidad necesaria para brindar los datos. A su vez, es importante no confundir la difusión de la importancia de la encuesta con la confidencialidad, ya que son dos aspectos que pueden y deben ser diferenciados claramente.

Por otra parte, la ANP puede aportar al proceso de actualización mediante una mejor sistematización de su propia información (proveniente de SGP, Facturación y Órdenes de trabajo, entre otros), incorporando a sus sistemas la automatización de la desagregación de la información por *Unidad de negocio*.

Anexos

Anexo I: Documento del Convenio firmado por UDELAR y ANP

CONVENIO ENTRE LA UNIVERSIDAD DE LA REPÚBLICA – FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y DE ADMINISTRACIÓN Y LA ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE PUERTOS_

En Montevideo, a los diecinueve días del mes de febrero del año dos mil ocho, comparecen, POR UNA PARTE: La Administración Nacional de Puertos (en adelante denominada ANP) representada por el Presidente del Directorio, Dr.-Ing. Fernando Puntigliano, asistido de la Secretaria General Interina, Dra. Liliana Peirano, con domicilio en Rambla 25 de Agosto de 1825 número 160, de esta ciudad, Y POR OTRA PARTE: La Universidad de la República-Facultad de Ciencias Económicas y de Administración, representada por el Rector, Dr. Rodrigo Arocena, y el Decano de la Facultad de Ciencias Económicas y de Administración, Cr. Walter Rossi Bayardo, con domicilio en la Av. 18 de Julio N° 1968, de esta ciudad, acuerdan en celebrar el presente convenio, en los términos que a continuación se detallan:

PRIMERO: De los expedientes de la ANP individualizados con los números 031190 y 070787, que se dan por reproducidos en su totalidad considerándose parte integrante del presente, surge que: **Antecedentes-** a) A finales del año 2001, se dio comienzo a los trabajos originados en un convenio celebrado entre la ANP y la Universidad de la República (Facultad de Ciencias Sociales) con el objeto de investigar la incidencia que tienen los servicios y actividades que se prestan en el Puerto de Montevideo sobre la economía nacional. Este trabajo era parte de una política orientada a mejorar el análisis macroeconómico portuario y desarrollar al mismo tiempo un conjunto de herramientas, con el fin de promover un desarrollo sustentable de las actividades portuarias a escala nacional. En sus aspectos medulares se pretendía avanzar sobre un tema hasta ahora no estudiado (incidencia sobre el PBI, mano de obra empleada,

Gerencia General de la ANP N° 60/06 dictada el 16 de marzo de 2006 recaída en el expediente 031190, se resolvió requerir el pronunciamiento de la Oficina Nacional de Servicio Civil, en cuanto a la necesidad o no de la intervención de la Comisión Asesora Especial creada por el Artículo 10 del Decreto 158/2002, en la suscripción del convenio entre la ANP y la Universidad de la República – Facultad de Ciencias Económicas y de Administración, cuyo objeto es desarrollar estudios de la actividad portuaria y su impacto en la economía nacional. En informe de la División Administración de Personal, de la Oficina Nacional de Servicio Civil, del 15 de mayo de 2006, contenido en el anexo de la Actuación N° 62 del expediente 031190, se indicó que la situación no se encuentra comprendida en la normativa mencionada, no siendo necesaria la intervención de la Comisión Asesora creada por el artículo 10 del Decreto mencionado en el literal anterior, cuyos cometidos fueron otorgados a la Oficina Nacional de Servicio Civil, por el inciso segundo del artículo 22 de la Ley 17.930 del 19 de diciembre de 2005; g) La Contaduría Delegada del Tribunal de Cuentas de la República en ANP intervino preventivamente el gasto, según consta en informe de fecha 5 de setiembre de 2007 contenido en la actuación N° 28 del expediente 070787.

SEGUNDO- PERFIL DE UN NUEVO ESTUDIO. – La Universidad de la República, Facultad de Ciencias Económicas y de Administración, realizará para la Administración Nacional de Puertos un estudio sobre el impacto económico del Puerto de Montevideo. En el marco de la política desarrollada para mejorar los datos y herramientas que debe disponer la Autoridad Portuaria, como responsable de la gestión del Puerto de Montevideo, se continuará con nuevas etapas que complementen y continúen la base desarrollada. Se entiende que el desarrollo y la promoción de las actividades portuarias requieren de un complemento analítico. La continuidad en el desarrollo de la oferta de servicios, entra en nuevas etapas por mayores requerimientos de capital. El volumen de las inversiones a realizar, implica un proceso más profundo en la captación de capitales, los que estarán asociados a un aumento en los tráficos, si se tiene por objetivo viabilizar los

otros) por lo cual, tal como se resaltó en el informe final, el mismo constituyó una primera aproximación valiosa para generar un marco conceptual. También debe tomarse en consideración, que dicho trabajo tomó como base para su estudio, los datos económicos del año 2000 los que, además de requerir una natural actualización, no pudieron incluir algunas transformaciones relevantes como lo fue el inicio de actividades de TCP; **b) Alcance del trabajo realizado** - Se utilizó un modelo de la matriz Insumo-Producto del sistema de Cuentas Nacionales de la ONU, para estimar el Valor Agregado Bruto de las actividades que se desarrollan en el Puerto de Montevideo. Se puede expresar, en términos muy resumidos, que se debe formular la relación que existe entre cada uno de los sectores económicos o actividades que desarrolla el Puerto de Montevideo, con cada uno de los sectores productivos de la economía nacional. Se requiere entonces, además de una metodología, determinar cuales son las actividades comprendidas, por lo cual surgen dudas razonables, ya que no todas tienen como elemento esencial actuar por la sola existencia del Puerto de Montevideo. La Comisión de Trabajo discutió en su oportunidad estos aspectos ya que naturalmente incluir o excluir algunas actividades modificaba el resultado final. Por otro lado deben mencionarse dos elementos más. Por razones operativas los datos de algunas áreas del estudio tienen falta de información, y también por las mismas razones operativas sólo se pudieron determinar los efectos directos quedando los indirectos para un nuevo evento. Se estableció, por parte de la Comisión, la importancia del estudio elaborado más allá de los resultados, pues era la primera vez que se realizaba y permitió a toda la comunidad portuaria tener un primer atisbo sobre lo que representa el principal puerto del país; **c)** Por resolución de la Presidencia de ANP 07P0111 dictada el 6 de agosto de 2007, recaída en el expediente 070787, se resolvió aprobar el texto del presente instrumento y se dispuso la suscripción del convenio correspondiente con la institución compareciente; **d)** El texto contractual fue aprobado por el Consejo de la Facultad de Ciencias Económicas y de Administración de la Universidad de la República, en Sesión Ordinaria de fecha 23 de agosto de 2007 (Exp. N° 040012-000480-07); **e)** Por resolución de la

proyectos. Esta mejor exposición de las variables medulares, actuará como un orientador para la Comunidad, la cual estará en condiciones de realizar aportes sustanciales en lo que refiere al conocimiento de los servicios asociados a cada uno de los tráficos. Es en tal sentido, que el trabajo a realizar por la Universidad de la República (Facultad de Ciencias Económicas y de Administración) se separará en dos aspectos, un aspecto refiere a realizar en primer lugar una profundización de la base conceptual sobre la cual se aplica la metodología y un segundo aspecto, al relevamiento de los datos y elaboración de un conjunto de indicadores, que permitan realizar un seguimiento. A los efectos de profundizar los alcances de las actividades y poder concluir en algún tipo de indicador, el trabajo se agrupará por unidades de negocios a las cuales está familiarizada la ANP y la Comunidad Portuaria. Las Unidades de negocios a considerar son:

- Contenedores
- Productos forestales
- Cruceros
- Tráfico de pasajeros
- Graneles
- Logística y Puerto Libre
- Pesca

En los tres primeros casos, por ejemplo, se tiene la posibilidad de extraer conclusiones para tres tráficos, que tienen en común la dimensión de los buques que pueden llegar a operar en el puerto, relacionadas con las necesidades de dragado.

Se ponen entonces como objetivos finales del trabajo los siguientes:

- Estimar la contribución al PBI de la actividad del Puerto de Montevideo, a través de la estimación del Valor agregado bruto (VAB) generado por las diferentes unidades de negocio del puerto de Montevideo.
- Estimar los impactos directos e indirectos de la actividad portuaria en la actividad del país.
- Elaborar una serie de indicadores que permitan realizar un seguimiento de estos impactos una vez terminado este trabajo.

Atendiendo a los elementos desarrollados precedentemente la metodología a aplicar será:

- Para cada unidad de negocio se considerarán las diferentes actividades desarrolladas.
- Una vez determinadas, se considerarán las empresas que llevan adelante las actividades consideradas.
- Dentro de cada empresa se deberá estimar el Valor Bruto de Producción (VBP) a través de la facturación bruta. De acuerdo con los insumos utilizados se podrá estimar el VAB de cada empresa.
- De acuerdo con los insumos utilizados también se podrá estimar los impactos indirectos hacia empresas nacionales, de los bienes o servicios que estas empresas contraten en Uruguay.
- Una vez obtenidos los datos de todas las empresas que cumplen una actividad se podrá conocer el VAB de la unidad de negocio. En caso de no contar con información de todas las empresas que se desempeñan dentro de una actividad, de acuerdo con el porcentaje de participación de las empresas con las que se cuente con información se estimará el VAB del total.
- De acuerdo con los insumos utilizados por las diferentes empresas, se tratará de estimar coeficientes que indiquen la utilización de insumos intermedios del puerto en relación a los restantes sectores de la economía uruguaya.
- Una vez obtenidos los resultados anteriores y a partir de los mismos, se elaborarán indicadores que permitan realizar un seguimiento de las diferentes actividades dentro de cada unidad de negocios considerada.

Fuentes de información - A los efectos de llevar a cabo las etapas metodológicas mencionadas, se recurrirá a las siguientes fuentes de información:

- Balances de las empresas.
- Registros y estadísticas de la ANP.
- Encuestas a las empresas que realizan las actividades de las diferentes unidades de negocios.
- Entrevistas calificadas a integrantes de las citadas empresas y a autoridades de la propia ANP.

unidad de negocios. La ANP dispondrá de un plazo de 15 días hábiles, a partir de las respectivas entregas de informes, para su aprobación. De no pronunciarse en dicho plazo, se considerará que el informe ha sido aprobado. En caso de realizarse observaciones por parte de la ANP, las mismas deberán ser levantadas en un plazo de 15 días hábiles, a partir de los cuales se comenzará a contar nuevamente el plazo de que dispone la ANP para su aprobación.

QUINTO: DOMICILIOS ESPECIALES A todos los efectos a que pudiera dar lugar este documento, las partes constituyen domicilios especiales en los indicados como suyos en la comparecencia.

SEXTO: TELEGRAMA COLACIONADO Las partes convienen el valor del telegrama colacionado, así como cualquier otro medio fehaciente, para las comunicaciones o notificaciones a realizar entre ellas.

SÉPTIMO: RESCISIÓN En caso de incumplimiento constatado, cualquiera de las partes podrá rescindir el presente convenio.

OCTAVO: PROPIEDAD INTELECTUAL Y CONFIDENCIALIDAD La totalidad de la información obtenida en el trabajo contratado, así como el producto final del mismo, será propiedad exclusiva de ANP. La información se considerará confidencial, garantizando la Universidad de la República, Facultad de Ciencias Económicas y de Administración, el secreto de la misma, pudiendo hacer uso de la información para cumplir las obligaciones establecidas en este contrato, así como las inherentes a su función académica. Y para constancia de lo estipulado se suscriben dos ejemplares de igual tenor en el lugar y fecha antes indicados.-

TERCERO: ETAPAS DEL TRABAJO Y DURACIÓN

El estudio se desarrollará de acuerdo con las siguientes etapas:

- 1- Definición de las unidades de negocio que se considerarán. Identificación de las diversas actividades, que componen cada unidad de negocio y definición concreta sobre la forma de medición de cada una de ellas. Se producirá un informe conteniendo las definiciones metodológicas, para la realización del estudio de impacto de las diferentes unidades de negocios y de la actividad portuaria en general. (3 meses).
- 2- Identificación de las empresas que llevan adelante las actividades dentro de cada unidad de negocio, localización, información disponible, relevamiento de los datos necesarios para la estimación del Valor agregado de la actividad considerada (un mes por cada unidad de negocio, total 7 meses).
Compatibilización de toda la información obtenida y redacción del informe final (2 meses).

CUARTO: COSTO El equipo de trabajo consistirá, en todas las etapas, de un Coordinador general, un investigador y dos ayudantes. El equipo contará con el respaldo institucional del Instituto de Economía y de las cátedras de la Facultad de Ciencias Económicas a las que resulte necesario recurrir en razón de su especialidad. El costo total del trabajo objeto de este contrato, asciende a \$ 534.900 (quinientos treinta y cuatro mil novecientos pesos uruguayos) el que se discrimina, para cada etapa del siguiente modo: **Primera etapa:** \$ 133.725 (ciento treinta y tres mil setecientos veinticinco pesos uruguayos); **Segunda etapa:** \$ 312.200 (trescientos doce mil doscientos pesos uruguayos) debiendo abonar por cada unidad de negocios de esta etapa, la suma de \$ 44.600 (cuarenta y cuatro mil seiscientos pesos uruguayos); **Tercera etapa:** \$ 88.975 (ochenta y ocho mil novecientos setenta y cinco pesos uruguayos). La aprobación por ANP de los respectivos informes, correspondientes a cada etapa, habilitará desde el punto de vista contable los pagos. En el caso de la segunda etapa, los pagos quedarán habilitados contablemente con la aprobación de los informes de cada

Dr. Rodrigo Arocena
Rector
UdeLAR

Dr.-Ing. Fernando Puntigliano
Presidente del Directorio
ANP

Dr. Walter Rossi Bayardo
Decano
Facultad de Ciencias
Económicas y de Administración

Dra. Lilianna Peirano
Secretaria General Interina
ANP

Anexo II: Estimaciones transversales a las *Unidades de negocio*

En este anexo se presenta la metodología y la estimación realizada de la contribución de determinadas actividades de las cadenas productivas y de servicios vinculadas a todas o a la mayoría de las *Unidades de negocio* del Puerto de Montevideo. Tres características tienen en común estas actividades: i) la esencia de estas actividades es global a las *Unidades de negocio*, ii) las empresas e instituciones que las desarrollan principalmente no se alojan en el recinto portuario, iii) deben utilizarse fuentes secundarias de información para estimar su contribución al valor agregado del Puerto de Montevideo ya que no es posible recogerla a través de las encuestas aplicadas a operadores y depósitos portuarios, y agencias marítimas.

Las actividades que se incluyen aquí son las desarrolladas por las siguientes empresas o instituciones:

- ANP.
- Despachantes de Aduana.
- Prácticos.
- Otros servicios auxiliares al buque.
- Dirección Nacional de Aduanas.
- Prefectura Nacional Naval.
- Otros Ministerios (MGAP, MSP, MI).
- Transportistas.

A continuación se presenta la metodología y la estimación de cada una de ellas.

A.II.1. Administración Nacional de Puertos

El Capítulo V del Decreto 412/992, Reglamentario de la Ley de Puertos determina que la Administración Nacional de Puertos (ANP) tiene los cometidos de administración, conservación y desarrollo del Puerto de Montevideo.

Para el cumplimiento de estos fines dispone de un presupuesto que se financia con tarifas y cánones. La ANP cobra tarifas a los buques por uso de puerto, uso de muelle y uso de zona de fondeo, tarifas a la carga según se trate de importación, exportación o tránsito, tarifas al pasajero de ferry y cruceros y tarifas por los suministros de agua, electricidad, retiro de



residuos, uso de grúas o uso del sistema de información. Además, cobra cánones por las concesiones de áreas de su propiedad, las más importantes son la Terminal de contenedores, depósitos cerrados, áreas abiertas y la Terminal de pasajeros. En el cumplimiento de este conjunto de actividades, la ANP genera valor agregado, el cual se genera de forma transversal a todas las *Unidades de negocio* del Puerto de Montevideo.

La principal fuente de información para estimar la contribución de la ANP surge del modelo de costos que ésta utiliza. Allí se desagregan los costos e ingresos por "naturaleza" y por "unidad de negocio". La naturaleza corresponde al concepto del gasto o el ingreso generado. La "unidad de negocio" es una clasificación que realiza la ANP y que difiere de las *Unidades de negocio* seleccionadas por la ANP para el presente Convenio. Por ejemplo, las "unidades de negocio" de la fuente de información señalada son: Administración, Almacenaje, Bienes en concesión o permisos, Infraestructura marítima, Obras y mantenimiento, Servicios asociados a la pesca, y Terminal polivalente.

➤ Cuota parte del Puerto de Montevideo

Las "unidades de negocio" señaladas anteriormente corresponden tanto desde el punto de vista de los ingresos como de los gastos exclusivamente al Puerto de Montevideo, Cabe destacar que además figuran otras "unidades de negocio" que se excluyeron a los efectos de este trabajo por no corresponder al Puerto de Montevideo, y que son las denominadas: Puerto de Colonia, Puerto de Fray Bentos, Puerto de Nueva Palmira, Puerto de Paysandú, Puerto de Salto y Puerto de Sauce (Juan Lacaze).

➤ Egresos de la ANP

A partir de los rubros de gastos en que desagrega la ANP su modelo de información, se agruparon éstos de forma de adecuarlos a las clasificaciones de costos que se

definieron en la encuesta a aplicar en el marco de este trabajo. Esta asignación se presenta en el siguiente cuadro.

Gastos según naturaleza del Modelo de costos de ANP	Reclasificación en línea con la encuesta aplicada
Retribuciones básicas fijas	Sueldos, salarios y aportes
Becas; Compensaciones; Compensaciones familiares	
Viáticos por comida; Viáticos por manutención	
Compensación guardias	
Horas extras; periodificación de aguinaldo	
Aporte patronal BPS; Impuesto a los sueldos	
Fondo Nacional de Vivienda; Seguros accidentes de trabajo	
Incentivo p/retiro funcionario	
Tributos Nacionales; Tributos Municipales; Otros tributos; IRIC	Impuestos directos
Amort. de obras, infr. y edif. amort. de maquinaria y equipos	Amortizaciones
Amort. de mobiliario; Otras amortizaciones	
Comestibles	Productos de la industria alimenticia
Combustibles; Gases y afines; Lubricantes	Combustibles
Mat. de fontanería y sanitaria	Productos plásticos, caucho, vidrio, cerámica y cemento
Materiales de barraca; pinturería; ferretería; herramientas	
Materiales eléctricos; materiales varios; materiales de limpieza	
Papelería y útiles	Productos de madera, papel y cartón
Impresiones, reproducciones, encuadernación	
Vestimenta y ropa de trabajo	Productos textiles, vestimenta y cuero
Repuestos autos, grúas, varios; Repuestos navales	Repuestos y accesorios de maquinaria, equipos y vehículos
Repuestos varios	
Unidades de obra recibidas; Unidades de obra cedidas	Servicios de reparación
Trabajos cedidos de mantenim.; Trabajos cedidos de act. fijo	
Trabajos cedidos de stock; Trabajos recibidos de mant.	
Trabajos no transf. mantenim.; Trabajos externo mantenim.	
Arrendamientos	Servicios inmobiliarios (alquileres)
Suministro de agua	Agua
Suministro de gas; suministro de electricidad	Electricidad y gas
Teléfono; correspondencia	Correo y telecomunicaciones
Pasajes y viáticos	Hoteles, restaurantes y servicios de catering
Primas de seguros	
Prov. por insolvencias; prov. por responsabilidades	Servicios financieros y seguros
Gastos de remates; comisiones y gastos bancarios	
Transportes y fletes	Fletes por transporte
Propaganda y publicidad; operac. desarrollo informático	Servicios informáticos y de publicidad
Relaciones públicas; donaciones	
Servicios de limpieza; vigilancia-transporte caudales	Servicios de vigilancia, seguridad y limpieza
Cursos seminarios capacitación	Servicios de salud y enseñanza
Servicio médico y laboratorio;	
Farmacia y laboratorio	
Otros servicios contratados	Honorarios profesionales y retribuciones por servicios de personal no dependiente

➤ Ingresos de la ANP y desagregación por *Unidad de negocio*

Para la asignación de los ingresos también se trabajó con el Modelo de costos e ingresos de la ANP, que desagrega los ingresos por naturaleza y "unidad de negocio". Partiendo de la asignación realizada en dicho Modelo, se reasignaron los ingresos según las *Unidades de negocio* seleccionadas para este trabajo.

En algunos casos se dividieron los ingresos por naturaleza entre varias *Unidades de negocio* utilizando información secundaria. En otros casos no pudo asignarse rubros a alguna *Unidad de negocio* en particular, debiéndose distribuir entre todas de forma proporcional para no alterar el peso de cada una en el total.

A continuación se presentan los principales rubros de ingresos asignados, así como las *Unidades de negocio* involucradas (ordenadas según importancia en cada rubro) y la fuente de información secundaria utilizada. Como allí se muestra, para poder realizar esta asignación se recurrió a varias bases de datos diferentes, las más importantes fueron:

- Para los cobros al buque: SGP.
- Para los cobros a la carga: Sistema de consulta AS400 con información de mercadería movilizadas según rubro, operación y modo.
- Para los suministros: SGP y facturación.
- Para los concesionarios, etc.: Facturación.
- Para los pasajeros: Estadísticas.

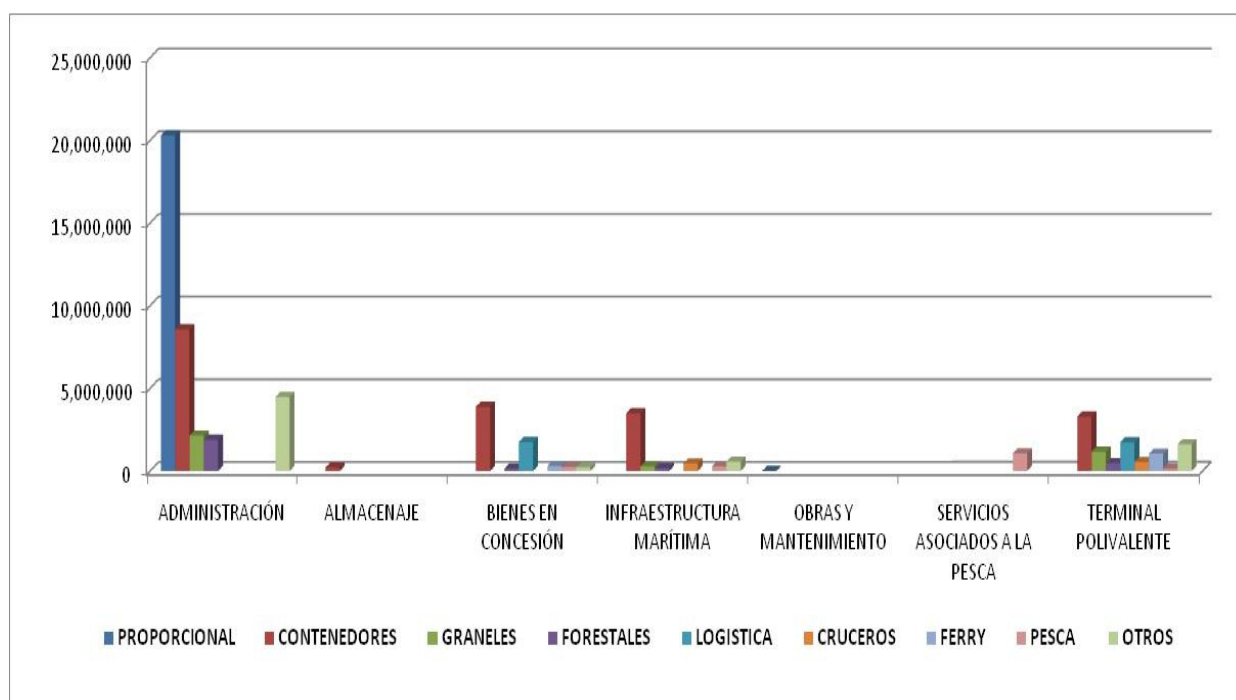
La tarifa de cobro por el uso de infraestructura a la mercadería desembarcada contenerizada representó en 2007 el 31,5% del total de ingresos del Puerto de Montevideo. Si bien puede considerarse que este rubro corresponde a la *Unidad de negocio* de Contenedores, se optó por distribuirlo proporcionalmente en todas las *Unidades de negocio*, en el entendido que funciona como un ingreso básico general de la ANP atado a la actividad económica. De hecho, gracias a éste la "Administración" es la más superavitaria, que financia actividades que directamente se considerarían deficitarias. El resto del cobro por el uso de infraestructura sí se repartió entre las *Unidades negocio* siguiendo criterios según el tipo de mercadería.

Asignación de los ingresos de la ANP por <i>Unidad de negocio</i>				
Concepto	<i>UN- Modelo de Costos</i>	<i>Unidad de negocio</i>	Ingresos (en miles de US\$)	Criterio utilizado
Uso de infraestructura - mercadería desembarcada - contenerizada	Administración	Proporcional a las 8	19.065	-----
Uso de infraestructura - mercadería embarcada	Administración	Contenedores, Productos forestales, Graneles y Otras	8.955	Movimiento de mercaderías según modo y tarifas
Concesiones, Permisos, Arrendamientos	Bienes en Concesión o permisos	Contenedores, Logística, Ferry, Pesca, Otras y Productos forestales	6.546	Facturación
Uso de Puerto	Infraestructura Marítima	Contenedores, Otras, Cruceros, Graneles, Productos forestales y Pesca	5.029	SGP - ingresos por TRB y categoría
Uso de Muelle	Terminal Polivalente; Pesca	Graneles, Contenedores, Otras, Pesca, Productos forestales y Cruceros	4.272	SGP - estadía según eslora y atraque
Uso de infraestructura - mercadería desembarcada-graneles	Administración	Otras y Graneles	3.714	Movimiento de mercaderías según modo y tarifas
Uso de infraestructura – contenedores	Terminal polivalente	Contenedores	2.260	--
Suministro de electricidad	Terminal polivalente	Logística, Pesca y Contenedores	1.924	facturación y sgp-servicios
Uso de infraestructura - mercadería desembarcada-carga general	Administración	Otras	1.451	--
Uso de infraestructura - mercadería en Admisión Temporal - contenerizada	Administración	Contenedores	1.334	--
Mercadería trasbordo -tránsito	Administración	Contenedores	1.005	--
Intereses ganados	Administración	Proporcional a las 8	727	--
Pasajeros embarcados	Terminal polivalente	Ferry y Cruceros	711	Estadísticas ANP

El siguiente cuadro y gráfico muestra el resultado de la asignación de ingresos desde el Modelo de Costos hacia este trabajo. La "Administración" es la mayor fracción y fue asignada sobre todo proporcionalmente. La "Terminal Polivalente" es la segunda más importante y fue asignada en primer lugar hacia la *Unidad de negocio* Contenedores y en segundo término hacia Logística.

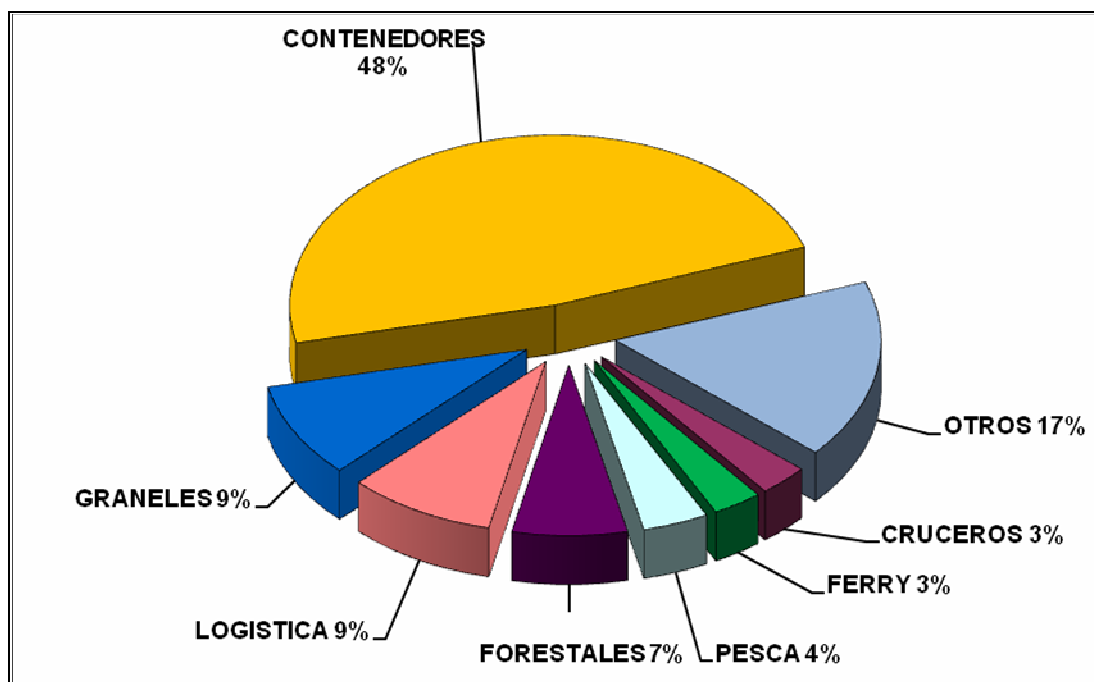
Asignación de los ingresos de la ANP en el 2007 según <i>Unidad de negocio</i> (en miles de US\$)									
"Unidad de negocio" del Modelo de costos de ANP	<i>Unidad de negocio</i> seleccionadas para este trabajo								
	Graneles	Forestales	Pesca	Ferry	Cruce-ros	Contene-dores	Logis-tica	Otros	Propor-cional
Administración	2.136	1.891	--	--	--	8.568	--	4.479	20.308
Almacenaje	--	--	--	--	--	207	--	--	--
Bienes en concesión	--	150	243	305	--	3.884	1.754	210	--
Infraestructura marítima	275	177	279		453	3.491		565	--
Obras y mantenimiento	--	--	--	--	--	--	--	--	2.211
Servicios asociados a la pesca	--	--	1.068	--	--	--	--	--	--
Terminal polivalente	1.168	472	136	1.041	541	3.293	1.736	1.614	--

Asignación de los ingresos de la ANP del año 2007 según *Unidad de negocio* (en dólares)



En relación a los ingresos de la ANP por *Unidad de negocio*, se destaca que la de Contenedores da cuenta de los mayores ingresos para la ANP. La *Unidad* de Otras actividades es muy significativa en el total; algunas de las actividades que incluye son los servicios al buque y a la descarga de combustibles que se realiza en el muelle de La Teja, la exportación de animales vivos, la importación de automóviles en buques Ro-Ro, las reparaciones en dique, los servicios a buques no comerciales (cablero, científico) y la exportación de otro tipo de carga general (por ejemplo arroz embolsado). Además, la ANP recibe mayores ingresos por las actividades asociadas

a la carga/descarga de mercaderías que a las de traslado de personas o uso del puerto como base de operaciones (Pesca).



➤ Valor agregado de la ANP

El valor agregado de la ANP en cada *Unidad de negocio* surge de la deducción a los *ingresos totales* (equivalentes al VBP) de los gastos que son considerados *consumo intermedio*. Dentro de la asimilación de la información de gastos de la ANP al modelo de la encuesta (ver cuadro), los rubros asignados a Sueldos, Salarios y Aportes, Amortizaciones e Impuestos directos son los únicos gastos que no forman parte del Consumo Intermedio. Por lo tanto, el VAB corresponde a remuneraciones, amortizaciones, impuestos y el excedente de explotación, que en este caso se calcula como el total de ingresos menos el total de egresos.

Indicadores agregados de la ANP			
<i>Unidades de negocio</i>	VBP (miles de US\$)	Consumo intermedio (miles de US\$)	Valor agregado (miles de US\$)
1. Productos forestales	4.051	690	3.361
2. Graneles	5.389	1.271	4.118
3. Tráfico de pasajeros de ferry	2.028	528	1.500
4. Pesca	2.599	1.107	1.492
5. Cruceros	1.496	1.234	262
6. Contenedores	29.283	9.331	19.952
7. Logística y Puerto Libre	5.256	840	4.416
8. Otros	10.344	2.204	8.140
Total Puerto de Montevideo	60.446	17.207	43.240

Las *Unidades de negocio* de Logística y Puerto Libre y Productos forestales son las que tienen mayores coeficientes de VAB/VBP. Esto se debe a que estas dos actividades no generan grandes gastos a la ANP y tienen un margen de ingresos sobre gastos más alto que el resto. Del otro lado, la Pesca y los Cruceros tienen bajo VAB/VBP para la ANP. En Logística y Puerto Libre y en Tráfico de pasajeros de ferry una porción importante del VAB corresponde a amortizaciones.

En el año 2007 la ANP empleó a 828 personas incluyendo a becarios, 755 de los cuales se asignaron al Puerto de Montevideo. La asignación de este personal por *Unidad de negocio* se realiza de forma proporcional al peso del componente de Sueldos, salarios y aportes en cada una. Esto equivale a suponer que las diferentes categorías de empleo (gerentes, administrativos, etc.) son las mismas en cada *Unidad de negocio*.

Estos valores son consistentes con los presentados en el trabajo "Contribución económica de las zonas costeras del Uruguay y compilación de investigaciones económicas en las Costas de Uruguay (2004) - Programa Ecoplata de apoyo a la gestión integrada de la zona costera uruguaya" que estimaron el valor agregado de la ANP en 39,3 millones de US\$ en 2004, con un coeficiente de VAB/VBP de 76%, así como el empleo (1.200 personas). Desde hace varios años el personal empleado en la ANP se ha venido reduciendo.

El siguiente cuadro resume la información de la ANP en valor agregado y empleo. La *Unidad de negocio* Contenedores participa de casi la mitad del valor agregado y el empleo. Los Graneles tienen mayor proporción de empleo por valor agregado que otras *Unidades de negocio*, salvo en el caso de los Cruceros.

Actividad transversal: ANP		
<i>Unidades de negocio</i>	Valor agregado (miles de US\$)	Empleo (personas)
1. Productos forestales	3.361	47
2. Graneles	4.118	70
3. Tráfico de pasajeros de ferry	1.500	27
4. Pesca	1.492	29
5. Cruceros	262	29
6. Contenedores	19.952	371
7. Logística y Puerto Libre	4.416	55
8. Otros	8.140	127
Total Puerto de Montevideo	43.240	755

A.II.2. Despachantes de Aduana

Las actividades económicas que realizan los Despachantes de Aduana abarcan, tal como lo define la Asociación de Despachantes de Aduana del Uruguay:

...cierta delegación de importantes y variadas funciones de índole estatal en la realización y control de las operaciones de comercio internacional, estableciendo responsabilidades acordes a los cometidos que le fueran transferidos. Pero los Despachantes de Aduana hacen mucho más que manejar las transacciones rutinarias en la Aduana. Ofrecen un rango de servicios hechos a medida para satisfacer la necesidad del cliente: concretar el embarque internacional más efectivo y de bajo costo, asistencia para el ágil y correcto despacho de la mercadería (reglamentaciones, procedimientos, exenciones, etc.), participación activa en la selección de las diversas etapas de la operación, desde el momento del embarque –y en ocasiones en la gestación del negocio– hasta la puesta a disposición de la mercadería en el local del destinatario; con una tendencia a brindar un servicio integral con la coordinación total de la operación y asesoramientos sobre reglamentaciones, instrumentos de pago, seguros, documentos, representaciones de clientes, clasificación arancelaria de las mercaderías, liquidación de reembolsos, entre otras.

Estas actividades son consideradas en este trabajo como uno de los componentes de la generación de valor agregado del Puerto de Montevideo. Esto se fundamenta en el criterio flexible definido para incluir actividades directamente relacionadas pero que están instaladas en las inmediaciones del “el recinto portuario”. De esta forma, si bien parte de dichas actividades se realizan dentro del área geográfica del Puerto de Montevideo y otra parte en sus inmediaciones, todas ellas tienen lugar debido a la existencia de actividades de comercio exterior que se llevan a cabo en el recinto portuario, lo que motiva tal definición.

La aproximación al valor agregado generado por los Despachantes de Aduana en el Puerto de Montevideo se realiza a partir de los siguientes pasos metodológicos:

- Estimar el componente de valor agregado relacionado a las remuneraciones y contribuciones sociales, utilizando información secundaria de empleo y salarios según franjas y categorías.
- Estimar el resto del valor agregado (beneficios, rentas y otros) utilizando coeficientes técnicos de la matriz insumo producto.
- Estimar la cuota parte correspondiente al Puerto de Montevideo, utilizando información de comercio exterior.
- Desagregar por *Unidad de negocio* el valor agregado estimado para el Puerto de Montevideo, utilizando información de comercio exterior según modo (marítimo en este caso) y NCM.

A continuación se presenta con mayor detalle las estimaciones que permiten arribar a la aproximación del valor agregado generado por los Despachantes de Aduana en el Puerto de Montevideo por *Unidad de negocio*.

➤ Remuneraciones y contribuciones sociales

La aproximación a la generación de valor agregado vinculado a las remuneraciones y contribuciones sociales de los Despachantes de Aduana de todo el país parte de la

estimación del total de empleo que engloba esta actividad. Según datos de la Asociación de Despachantes de Aduana del Uruguay hay unos 2.500 puestos de trabajo directo en torno a las actividades de estos agentes económicos.

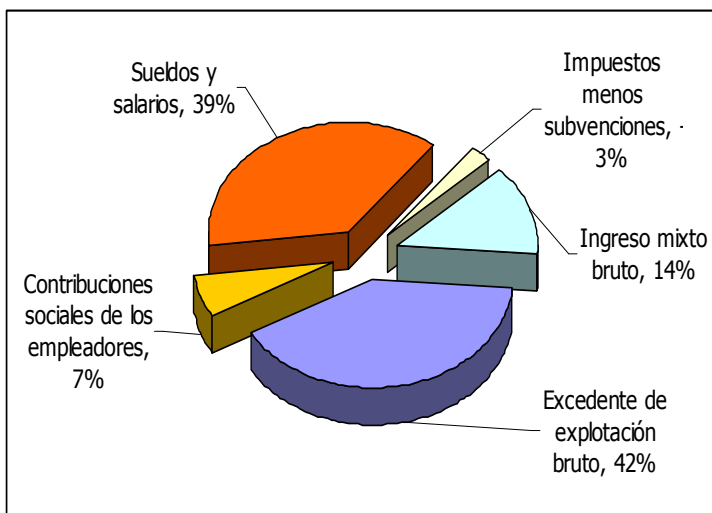
En segundo lugar, debe realizarse una estimación de las remuneraciones nominales (sueldos y salarios, además de las contribuciones sociales que generan). Para ello, se consideran los salarios mínimos acordados en oportunidad del Consejo de Salarios del Grupo nº 19 ("Servicios profesionales, técnicos especializados y aquellos no incluidos en otros grupos") en el Subgrupo nº 01 ("Despachantes de Aduana") para el año 2007. Como estos refieren a salarios mínimos, según información relevada a partir de las entrevistas realizadas, se llegó a fijar en 20% el promedio del monto nominal que efectivamente se paga por encima de los laudos. A su vez, a partir de dichas entrevistas se obtuvo una estimación de la estructura organizativa según categoría de empleo. Esta información se plasma en el siguiente cuadro.

Categoría	Laudo (\$U/mes)	Estructura según categoría
Cadete/Limpiadora	5.181	5%
Telefonista/Recepcionista	5.491	5%
Chofer	6.527	2%
Auxiliar Administrativo	7.355	12%
Auxiliar Aduana	9.662	20%
Auxiliar Contable	11.611	10%
Oficial Técnico	12.645	15%
Encargado Administración/Despacho	16.145	15%
Gerente	18.133	16%

Con esta información se realizó la estimación para el año 2007 de las remuneraciones y contribuciones sociales de los Despachantes de Aduana de todo el país, cifra que asciende a los US\$ 18,2 millones.

➤ Resto del valor agregado

Las remuneraciones y contribuciones sociales no son el único componente del valor agregado generado por los Despachantes de Aduana, ya que la actividad de éstos también genera otra clase de valor agregado (excedente de explotación). La dificultad de obtener información de este tipo conduce a que generalmente ésta sea estimada a partir de las Cuentas Nacionales reflejadas en la matriz insumo producto, la que da cuenta de la descomposición del valor agregado.



Se recurre en este trabajo a la información de la Matriz de

Contabilidad Social del año 2000 que el Departamento de Economía de la Facultad de Ciencias Sociales confeccionó a partir de los coeficientes técnicos de las Cuentas Nacionales del BCU.

Allí se obtiene la siguiente estructura del valor agregado de la rama “Actividades complementarias y auxiliares de transporte” en donde se encuentran ubicadas las que desarrollan los Despachantes de Aduana.

Así, se obtiene que el monto estimado previamente de valor agregado de remuneraciones y contribuciones sociales representa el 46% del total generado por los Despachantes de Aduana, por lo que el total de valor agregado generado éstos se estima en US\$ 39,5 millones en el año 2007.²⁹

➤ Cuota parte del Puerto de Montevideo

El monto de valor agregado estimado hasta el momento corresponde a la actividad económica de los Despachantes de Aduana en todo el territorio nacional. A los efectos de estimar la cuota parte correspondiente al Puerto de Montevideo se recurre a información de comercio exterior, utilizando como fuente al software *Penta Transaction*. Esta forma de estimación tiene el supuesto implícito que el valor agregado de los Despachantes de Aduana se distribuye proporcionalmente al monto de comercio exterior.

En este sentido, un elemento considerado fue la tarifa diferencial que cobra el Despachante de Aduana por las operaciones de importación y de exportación, debido a que las actividades de importación generan mayor valor agregado que las de exportaciones.

Por un lado, se obtienen todas las exportaciones realizadas en el año 2007 según el modo (marítimo, terrestre, carretero, fluvial, ferrocarril, etc.), identificando de allí aquellas realizadas por el modo marítimo y por el Puerto de Montevideo. Por otro lado, se realiza el procesamiento análogo para las importaciones.

En el año 2007 el monto total de exportaciones ascendió a US\$ 4.523 millones mientras que el de importaciones a US\$ 5.467 millones. El procesamiento mencionado anteriormente permite concluir que el Puerto de Montevideo englobó al 52% de las operaciones de exportación y al 40% de las de importación. Ponderando por igual ambos tipos de operaciones, se obtiene que el Puerto de Montevideo concentró en el año 2007 al 45% del comercio exterior. Si se consideran las tarifas diferenciales entre exportaciones e importaciones, la ponderación del Puerto de Montevideo –relacionada a la actividad de los Despachantes de Aduana– se ubica en 41% del total de las que realiza en el territorio nacional.

Así se estima en US\$ 16,3 millones el valor agregado generado por los Despachantes de Aduana en el Puerto de Montevideo.

²⁹ Es de destacar que esta cifra prácticamente coincide con la estimada para el año 2008 de US\$ 40,1 millones en el trabajo “Valoración económica del espacio marítimo”, Mario Baubeta (marzo de 2009).

➤ Desagregación por *Unidad de negocio*

Para desagregar el valor agregado estimado para el conjunto del Puerto de Montevideo entre las *Unidades de negocio* definidas se utiliza también la información de comercio exterior del Puerto de Montevideo pero con un mayor grado de profundización, ya que se recurre a la NCM.

Se relacionan las *Unidades de negocio* con la NCM, para lo cual se utiliza información de la ANP que asocia modo de transporte de la mercadería (granel, carga general y contenedores), tal como se presenta en el siguiente cuadro.³⁰

NCM	<i>Unidades de negocio</i>
44.01 - 44.03 - 44.12	Productos forestales
15.02 - 11.07 - 23.09 -31.03	Graneles
27	Carga general
10.06	24% Granel - 22% Carga general - 54% Contenedores
Resto	Contenedores

Cabe destacar que la actividad de los Despachantes de Aduana asociadas a la logística (consolidación y desconsolidación de contenedores por ejemplo) está incluida en la *Unidad de negocio* Contenedores y no en la de Logística y Puerto Libre debido a la información disponible.

El procesamiento de la información de comercio exterior por punto de entrada o salida al país se resume en el siguiente cuadro.

<i>Unidades de negocio</i>	Expor- taciones	Impor- taciones	Total sin ponderar	Total ponderado
Puerto de Montevideo	52%	40%	45%	41%
Productos forestales	3,0%	--	1,4%	0,3%
Graneles	2,9%	4,0%	3,5%	3,9%
Contenedores	43,0%	26,0%	33,7%	27,6%
Carga general	3,1%	10,0%	6,9%	9,4%
Otros puertos y puntos de entrada/salida	48%	60%	55%	59%
Total	100%	100%	100%	100%

El total sin ponderar surge de la participación de cada *Unidad de negocio* en el total de comercio exterior (exportaciones más importaciones) mientras que el total ponderado surge de aplicar ponderadores a las exportaciones e importaciones según la importancia relativa de las tarifas aplicadas a cada una: 0,2% y 1,6% respectivamente.

De esta forma, siguiendo la metodología planteada, se obtiene una aproximación del valor agregado generado por los Despachantes de Aduana para las diferentes *Unidades de negocio* del Puerto de Montevideo. Ante la falta de información específica al respecto, se supone que la distribución del empleo por *Unidad de*

³⁰ Cabe señalar que esta asignación incluye en la categoría Carga general a las exportaciones e importaciones de combustible y al 22% de las exportaciones de arroz, lo cual se ajusta de acuerdo a las *Unidades de negocio* consideradas en este documento.

negocio es proporcional a la distribución del valor agregado generado. El siguiente cuadro resume las estimaciones para esta actividad transversal.

Actividad transversal: Despachantes de Aduana		
<i>Unidades de negocio</i>	Valor agregado (miles de US\$)	Empleo (personas)
1. Productos forestales	111	7
2. Graneles	1.540	97
3. Tráfico de pasajeros de ferry	--	--
4. Pesca	--	--
5. Cruceros	--	--
6. Contenedores	10.912	690
7. Logística y Puerto Libre	--	--
8. Otros	3.700	234
Total Puerto de Montevideo	16.263	1.028

A.II.3. Prácticos

La Sociedad de Prácticos del Puerto de Montevideo nuclea a todos los profesionales que realizan el practicaaje en el puerto. Esta actividad es definida como obligatoria, no comercial y de interés nacional, según la Ley 16.695 del 13 de octubre de 1994. Esta Ley también prevé que se reparta equitativamente el trabajo y se lleve un registro de los técnicos autorizados. El Reglamento de los prácticos define todo lo concerniente a la actividad, incluidas las tarifas vigentes.



Según define la Sociedad de Prácticos del Puerto de Montevideo:

Nuestra sociedad está integrada por capitanes de diferentes orígenes, con comandos efectivos en diversos tipos de buque; lo que nos califica para que las maniobras en el puerto de Montevideo se realicen con eficiencia.

Los prácticos son los encargados de maniobrar el buque desde el antepuerto hasta su atraque en muelle, y tanto en la entrada como en la salida de puerto. Además se prestan servicios conexos al practicaaje como consultoría, batimetría, peritajes e información meteorológica.



La generación de valor agregado de estas actividades se estima a partir de los siguientes pasos metodológicos:

- Estimar el componente de valor agregado relacionado a las remuneraciones y contribuciones sociales, utilizando información secundaria de total de empleo y salarios promedio.
- Estimar el resto del valor agregado (beneficios, rentas y otros) utilizando coeficientes técnicos de la matriz insumo producto.
- Desagregar por *Unidad de negocio* el valor agregado estimado utilizando información de entradas y salidas de buques según TRN.

Se presentan a continuación algunos detalles mayores de estas estimaciones que por aproximaciones sucesivas permiten arribar a la aproximación del valor agregado generado por la actividad desarrollada por los Prácticos en el Puerto de Montevideo según *Unidad de negocio*.

➤ Remuneraciones y contribuciones sociales

El valor agregado vinculado a las remuneraciones y contribuciones sociales de la actividad de practicaaje se aproxima a partir del total de empleo que engloba esta actividad, que según el relevamiento realizado para este trabajo se ubica en unos 36 puestos de trabajo directo. También en base a dicho relevamiento de información se

llega a la estimación de sueldos y salarios, a los que se le agregan las contribuciones sociales que éstos generan).

Con esta información se realizó la estimación para el año 2007 de las remuneraciones y contribuciones sociales de la actividad de prácticos en el Puerto de Montevideo, cifra que asciende a los US\$ 4,7 millones.

➤ Resto del valor agregado

Las remuneraciones y contribuciones sociales no son el único componente del valor agregado generado por la actividad de practicaje, ya que la actividad de éstos también genera otra clase de valor agregado, por lo que es necesario estimar esta otra parte de la generación de valor. Sin embargo, la actividad de practicaje es definida como “no comercial”, por lo que no se generan ganancias o beneficios, ya que éstas son asignadas al componente de remuneraciones. No obstante ello, es razonable suponer la existencia de valor agregado vinculado a intereses y amortizaciones, básicamente vinculadas a las inversiones realizadas por la Sociedad de Prácticos.

Por lo expresado, no es correcto aquí asignar los coeficientes de las Cuentas Nacionales de la rama “Actividades complementarias y auxiliares de transporte” como se hizo para el caso de los Despachantes de Aduana (en donde 46% del valor agregado corresponde a remuneraciones y contribuciones sociales) ya que este guarismo se ubica próximo a 100%. En función de información sobre el monto de las inversiones y su forma de financiamiento se estimó en 5% el coeficiente de intereses y amortizaciones en el total del valor agregado de la actividad de prácticos (correspondiendo el otro 95% a las remuneraciones y contribuciones sociales como ya fue mencionado). Así, se estima que en 2007 el resto de valor agregado de la actividad de prácticos en el Puerto de Montevideo se ubica en US\$ 0,2 millones.

➤ Total de valor agregado

Con el procedimiento descrito se obtiene que el monto total de **valor agregado generado por la actividad de prácticos en el Puerto de Montevideo se estima en US\$ 4,9 millones en el año 2007.**³¹

➤ Desagregación por *Unidad de negocio*

Para arribar a una aproximación del valor agregado estimado para el conjunto del Puerto de Montevideo desagregada por *Unidad de negocio* se utiliza la información de Tonelaje de Registro Bruto (TRB) de cada buque arribado en 2007, aplicando a cada uno la tarifa correspondiente que surge de la tarifa de practicaje, llegando así a un costo de practicaje por buque, que se utiliza como ponderador para distribuir por *Unidad de negocio*.

³¹ Es de destacar que esta cifra prácticamente coincide con la estimada para el año 2008 de US\$ 4,2 millones en el trabajo “Valoración económica del espacio marítimo”, Mario Baubeta (marzo de 2009).

Cabe señalar que para el Tráfico Fluvial (*Unidad de negocio* Tráfico de pasajeros de ferry) no se utilizan prácticos. Lo mismo ocurre con la *Unidad de negocio* de Puerto Libre, debido a sus propias características.

El siguiente cuadro presenta el TRB promedio por buque y la cantidad de escalas para cada *Unidad de negocio* en el año 2007.

<i>Unidades de negocio</i>	TRB	Costo	Escalas		Costo	
	Promedio	Promedio	Cantidad	%	Total	%
Productos forestales	13.262	1.858	109	3,4%	202.528	3,4%
Graneles	28.064	5.060	72	2,2%	364.293	6,2%
Tráfico de pasajeros de ferry	n/c	n/c	n/c	--	--	--
Pesca	557	636	1.633	50,6%	1.038.323	17,6%
Cruceros	38.377	2.807	97	3,0%	272.254	4,6%
Contenedores	22.419	3.312	1.096	33,9%	3.630.455	61,5%
Puerto Libre	n/c	n/c	n/c	--	--	--
Otros*	8.667	1.753	223	6,9%	390.923	6,6%
Total	10.713	1.826	3.230	100,0%	5.898.775	100,0%

* Corresponde entre otros a buques de carga general, combustible a ANCAP-La Teja y buques no comerciales tales como Cableros, Científicos o de Guerra.

Siguiendo la metodología planteada se obtiene una aproximación del valor agregado generado por la actividad de practica en las diferentes *Unidades de negocio* del Puerto de Montevideo. La distribución del empleo se realiza, al igual que en otras *Unidades de negocio*, suponiendo que la distribución del empleo es proporcional a la del valor agregado generado.

Actividad transversal: Prácticos		
<i>Unidades de negocio</i>	Valor agregado (miles de US\$)	Empleo (personas)
1. Productos forestales	304	2
2. Graneles	166	1
3. Tráfico de pasajeros de ferry	--	--
4. Pesca	862	6
5. Cruceros	225	2
6. Contenedores	3.011	22
7. Logística y Puerto Libre	--	--
8. Otros	323	2
Total Puerto de Montevideo	4.896	36

A.II.4. Otros servicios auxiliares al buque

Además de los servicios de practica, de suministros y los realizados por la ANP en el Puerto de Montevideo se realizan otros servicios al buque que son brindados por empresas privadas. Los servicios que se incluyen aquí son: i) remolque, ii) lanchaje y iii) amarre y desamarre. Estos servicios atraviesan a la mayoría de las *Unidades de negocio*.

El remolque en el Puerto de Montevideo se realiza por dos empresas: KIOS y Remolques y Lanchas REYLA). Se factura según tramos de TRB y si el buque cuenta con bowthrousters la tarifa es sensiblemente inferior. Según trabajos anteriores³² el remolque es uno de los costos al buque más importantes. En 2007 operaron regularmente en el Puerto de Montevideo 12 remolcadores.



La operativa portuaria requiere de transporte marítimo de personas o bienes. Este servicio es realizado por buques categorizados como de "tráfico de bahía", que continuamente se trasladan desde los buques hacia los muelles. Si bien hay varias empresas registradas como operadores de lanchaje, este servicio es realizado comercialmente casi en exclusiva por Lanchas de Tráfico SRL, que cuenta con 7 lanchas.

El amarre de los buques a las bitas disponibles en los muelles se realiza comercialmente por la empresa Moorship principalmente, aunque este servicio en ocasiones es brindado a los buques por operadores portuarios a la carga. Varios operadores portuarios a la carga especializados también están registrados como prestadores de este servicio.

➤ Cuantificación del valor agregado y del empleo

La información de base utilizada para ello corresponde a los balances presentados por las empresas a la ANP. La estimación del valor agregado de estos tres servicios se realiza de forma conjunta.

La facturación total de las empresas que brindan estos tres tipos de servicios alcanzó en el año 2007 a los US\$ 9,7 millones (valor bruto de producción), correspondiendo en su mayoría a la actividad de remolque. Considerando los gastos en insumos y consumo intermedio que requiere la realización de estas actividades, se llega al valor agregado, que se conforma de la siguiente manera: remuneraciones

³² Entre ellos se destaca el de Laura Palma (1999), "Estudio de costos portuarios en el Puerto de Montevideo y otros puertos comerciales y de su incidencia en el comercio exterior del Uruguay".

y cargas sociales (49%), amortizaciones (10%), impuestos (1%) y resto del excedente de explotación (40%). De acuerdo a esta información se obtiene un ratio de VAB/VBP de 47,6% en promedio, siendo mayor en el caso de los servicios de amarre y desamarre (87,3%).

De esta forma, **el valor agregado contenido en los servicios de remolque, lanchaje, amarre y desamarre brindados en el Puerto de Montevideo en el año 2007 se ubica en US\$ 4,6 millones.**³³

El 94% de este monto corresponde al servicio de remolque, mientras que el 6% restante se reparte equitativamente entre las otras dos actividades (lanchaje, y amarre y desamarre).

El total de puestos de trabajo directo que generó esta actividad en el año 2007 se ubica en unos 142 empleos.

➤ Desagregación por *Unidad de negocio*

Para la asignación del valor agregado por *Unidad de negocio* se realizó una aproximación del monto pagado por estos servicios, en base al TRB de cada buque ingresado (registrado en el SGP) y a una tarifa por remolque según TRB.³⁴ Se asignó solamente según la estimación del remolque dada su alta importancia en el total.

El siguiente cuadro contiene la participación de cada *Unidad de negocio* en el total. Como la logística no está directamente vinculada con ningún buque no tiene asignación. Asimismo, los ferrys que realizan tráfico fluvial no requieren ninguno de estos tres servicios.

<i>Unidades de negocio</i>	TRB	Participación
Productos forestales	1.347.053	4,2%
Graneles	2.135.248	8,6%
Tráfico de pasajeros de ferry	n/c	--
Pesca	910.382	5,6%
Cruceros	3.607.461	7,3%
Contenedores	23.808.591	66,8%
Logística y Puerto Libre	n/c	--
Otros	1.932.813	7,6%
Total	33.741.548	100,0%

De acuerdo a la metodología señalada se obtiene una aproximación del valor agregado generado por las actividades de remolque, lanchaje y amarre y desamarre en las diferentes *Unidades de negocio* del Puerto de Montevideo. Para el caso del empleo, al igual que se realiza en el resto de este trabajo, ante la falta de

³³ Es de destacar que esta cifra se aproxima a la estimada para el año 2008 de US\$ 3,9 millones en el trabajo "Valoración económica del espacio marítimo", Mario Baubeta (marzo de 2009).

³⁴ Extraída del estudio de Laura Palma (1999, "Estudio de costos portuarios en el Puerto de Montevideo y otros puertos comerciales y de su incidencia en el comercio exterior del Uruguay"), promediando tarifa sin bowthruster y con bowthruster.

información específica al respecto, se supone que la distribución del empleo por *Unidad de negocio* es proporcional a la distribución del valor agregado generado.

Actividad transversal: Otros servicios auxiliares al buque		
<i>Unidades de negocio</i>	Valor agregado (miles de US\$)	Empleo (personas)
1. Productos forestales	193	6
2. Graneles	397	12
3. Tráfico de pasajeros de ferry	0	0
4. Pesca	260	8
5. Cruceros	338	10
6. Contenedores	3.088	95
7. Logística y Puerto Libre	0	0
8. Otros	351	11
Total Puerto de Montevideo	4.625	142

A.II.5. Dirección Nacional de Aduanas

La Dirección Nacional de Aduanas realiza una serie de actividades en el Puerto de Montevideo –al igual que lo hace en otros puntos de entrada y salida al país– que generan valor agregado. Estas actividades se vislumbran en sus cometidos institucionales, a saber:

a) Verificar y controlar las distintas operaciones aduaneras de embarque, desembarque y despacho de mercaderías, emitir criterios obligatorios de clasificación para la aplicación de la nomenclatura arancelaria recaudando los tributos correspondientes, y relevar, sin perjuicio de otras competencias, los respectivos datos para el logro de las estadísticas del comercio exterior;

b) Hacer cumplir las obligaciones convencionales que resulten de los tratados internacionales suscritos por el país en materia aduanera;

c) Ejercer, con los medios de vigilancia, prevención y represión a su cargo, la fiscalización de la entrada, salida, tránsito y almacenamiento de mercaderías en su territorio, a fin de evitar y reprimir la comisión de ilícitos aduaneros.



El valor agregado de estas actividades se compone de las remuneraciones y contribuciones sociales de los funcionarios afectados y relacionados a dichas tareas.

No se incluyen aquí otros componentes del valor agregado, tales como amortizaciones, tributos, subsidios y resto del excedente de explotación; por considerar que no forman parte de la actividad específica en el recinto portuario. Los tributos relacionados a las operaciones de comercio exterior no deben ser incluidos, pues se trata de una normativa nacional no específica del Puerto de Montevideo.

➤ Remuneraciones y contribuciones sociales

El valor agregado de la actividad de Aduanas en el Puerto de Montevideo se aproxima a partir de la información del año 2007 referida al personal relacionado a la operativa del Puerto de Montevideo.

Por un lado, un total de 196 personas que desempeñaba tareas específicas dentro del recinto portuario, con un monto salarial promedio de \$ 35.000 (incluyendo aportes patronales y personales).

Por otro lado, la cuota parte correspondiente al Puerto de Montevideo del total de personas que se desempeñan en tareas de la administración general de la Dirección Nacional de Aduanas, pero cuyas tareas se vinculan con las actividades del recinto portuario, se aproxima a partir del personal de Aduanas no afectado a los puestos de frontera (aproximadamente 406 funcionarios), y asignando proporcionalmente este empleo general según el comercio exterior por el Puerto de Montevideo (45%

del total de exportaciones e importaciones), con lo que se obtiene que 184 personas también corresponde vincular con el recinto portuario. El monto salarial promedio de este personal se estimó en \$ 20.000. Dado que la carga de remuneraciones representa en la Administración Pública próximo al 100% del valor agregado, el valor agregado de la Aduana se estimó únicamente con las remuneraciones.

Así, se obtiene que el **valor agregado generado por la actividad de Aduanas en el Puerto de Montevideo se estima en US\$ 5,4 millones en el año 2007.**

Es sobre la base de la información mencionada que se tiene que el empleo generado por esta actividad se ubica en 380 personas, 196 desarrollando tareas dentro del recinto portuario y 184 fuera de él pero de forma relacionada al mismo.

➤ Desagregación por *Unidad de negocio*

La distribución del valor agregado por *Unidad de negocio* del Puerto de Montevideo se realiza una aproximación diferenciando los dos grupos de funcionarios antes señalados: los afectados al recinto portuario y los generales relacionados a éste.

En el primer caso, se supone que la asignación del personal guarda relación directa con la intensidad en la fiscalización. A esto se le debe agregar la fiscalización dentro de los depósitos cerrados, que ocupan una amplia área del recinto. Para simplificar, se asume que el tráfico de personas (fluvial o de cruceros) y la pesca requieren de un mínimo de personal aduanero. Las consideraciones asumidas son las siguientes:

- Un total de 196 funcionarios de Aduana en 2007 en el Puerto de Montevideo.
- 15 funcionarios se asocian a los controles aduaneros en los ferrys, los que se asocian a la *Unidad de negocio* Tráfico de pasajeros de ferry.
- 5 funcionarios se asocian a los controles en los cruceros, los que se asocian a la *Unidad de negocio* Cruceros.
- 30 funcionarios se asocian a los controles en los 3 puntos de acceso del Puerto de Montevideo, los que se asocian a cada *Unidad de negocio* en relación directa al volumen de mercaderías vinculado a cada una.
- Los restantes funcionarios (146) se distribuyen por partes iguales entre los Depósitos portuarios y las Playas de contenedores, asociando los primeros a la *Unidad de negocio* Logística y Puerto Libre, y los segundos a la *Unidad de negocio* Contenedores.

<i>Unidades de negocio</i>	RRHH "directos"	RRHH "indirectos" (según toneladas)	RRHH totales	Participación
1. Productos forestales	--	665.960	4,0	2,0%
2. Graneles	--	1.316.758	7,9	4,0%
3. Tráfico de pasajeros de ferry	15	5.660	15,0	7,7%
4. Pesca	--	50.823	0,3	0,2%
5. Cruceros	5	--	5,0	2,6%
6. Contenedores	73	2.132.566	85,8	43,8%
7. Logística y Puerto Libre	73	195.453	74,2	37,8%
8. Otros	--	642.978	3,9	2,0%
Total Puerto de Montevideo	166	5.010.198	196	100%

En el segundo caso, la asignación del personal para cada *Unidad de negocio* se realiza al igual que se hizo con los Despachantes de Aduana, a partir del peso de cada una en el comercio exterior.

<i>Unidades de negocio</i>	Participación
1. Productos forestales	1,4%
2. Graneles	3,5%
3. Tráfico de pasajeros de ferry	0,0%
4. Pesca	0,0%
5. Cruceros	0,0%
6. Contenedores	33,7%
7. Logística y Puerto Libre	0,0%
8. Otros	6,9%
Total Puerto de Montevideo	45%
Otros puntos de entrada/salida	55%
Subtotal (406 funcionarios)	100%

Aplicando los pasos metodológicos señalados, se llega a una aproximación del valor agregado y del empleo generado por la actividad de Aduanas en las diferentes *Unidades de negocio* del Puerto de Montevideo.

Actividad transversal: Dirección Nacional de Aduanas		
<i>Unidades de negocio</i>	Valor agregado (miles de US\$)	Empleo (personas)
1. Productos forestales	128	10
2. Graneles	286	22
3. Tráfico de pasajeros de ferry	269	15
4. Pesca	5	0
5. Cruceros	89	5
6. Contenedores	2.934	223
7. Logística y Puerto Libre	1.327	74
8. Otros	355	32
Total Puerto de Montevideo	5.393	380

A.II.5. Prefectura Nacional Naval

La tarea de vigilancia en el recinto portuario es realizada por la Prefectura Nacional Naval (PNN) de acuerdo al contrato firmado entre la ANP y la PNN, por el cual ésta:

...se obliga a prestar a la Administración Nacional de Puertos, servicios especiales respecto del control de personas y bienes en el Puerto de Montevideo." La actividad de vigilancia se realiza en coordinación con la ANP y la DNA, y consiste en:

- Monitoreo: control visual de las operativas que aparecen en los monitores.
- Atención al público: información al público en lo referente al ingreso al recinto portuario y emisión de los pases.
- Supervisión permanente de las tareas anteriores así como de la coordinación con los sectores de control de accesos y control de cargas.

De esta manera, existe en torno a dicho contrato, por un lado la prestación de un servicio brindado por la PNN, y por otro un pago de la ANP.

Esta actividad de vigilancia en el recinto portuario genera un valor agregado que, de acuerdo a las condiciones establecidas en el contrato entre ambas instituciones, se compone exclusivamente de remuneraciones y contribuciones sociales.

No se incluyen aquí otros componentes del valor agregado, tales como amortizaciones, tributos, subsidios y resto del excedente de explotación; por considerarse que éstas no forman parte de la actividad específica de la institución en el recinto portuario.

➤ Remuneraciones y contribuciones sociales

El valor agregado de la actividad de vigilancia se aproxima a partir de la información que establece el contrato entre la ANP y la PNN: un total de 7.500 horas hombre mensuales y un pago por hora hombre de 1/6 de UR.

Así, se obtiene que el **valor agregado generado por la actividad de vigilancia de la PNN en el Puerto de Montevideo se estima en US\$ 0,2 millones en el año 2007.**

También, sobre la base de dicha información se arriba a que el empleo generado por esta actividad se ubica en aproximadamente 43 personas.

➤ Desagregación por *Unidad de negocio*

La aproximación del valor agregado de las *Unidades de negocio* del Puerto de Montevideo se realiza a partir del valor de la mercadería y los bienes que se están custodiando. Para esta asignación se utiliza la misma ponderación que surge de la cuenta transversal de la ANP, que es quien contrata el servicio y para el que se dispone de una importancia relativa en las *Unidades de negocio*.

<i>Unidades de negocio</i>	Participación
1. Productos forestales	4,3%
2. Graneles	6,3%
3. Tráfico de pasajeros de ferry	2,4%
4. Pesca	2,9%
5. Cruceros	1,4%
6. Contenedores	65,2%
7. Logística y Puerto Libre	5,8%
8. Otros	11,6%
Total Puerto de Montevideo	100%

Con esta metodología de abordaje se llega a una aproximación del valor agregado generado por la actividad de la PNN en las diferentes *Unidades de negocio* del Puerto de Montevideo. La distribución del empleo, ante la falta de información específica, se realiza al igual que en otras *Unidades de negocio* suponiendo que la distribución del empleo es proporcional a la del valor agregado generado.

Actividad transversal: Prefectura Nacional Naval		
<i>Unidades de negocio</i>	Valor agregado (miles de US\$)	Empleo (personas)
1. Productos forestales	9	2
2. Graneles	13	3
3. Tráfico de pasajeros de ferry	5	1
4. Pesca	6	1
5. Cruceros	3	1
6. Contenedores	135	28
7. Logística y Puerto Libre	12	2
8. Otros	24	5
Total Puerto de Montevideo	207	43

A.II.6. Otros Ministerios (MGAP, MSP, MI)

El valor agregado de las actividades desarrolladas en el Puerto de Montevideo por el Ministerio de Ganadería Agricultura y Pesca (MGAP), el Ministerio de Salud Pública (MSP) y el Ministerio del Interior (MI) se estima a partir de las remuneraciones y contribuciones sociales de los funcionarios afectados a tareas en el recinto portuario: varias oficinas del MGAP, Sanidad Marítima del MSP y control de migraciones del MI.

El MGAP tiene varias oficinas que realizan trabajos en el recinto portuario. Por un lado, la Dirección Nacional de Recursos Acuáticos (DINARA) tiene tareas de fiscalización de la actividad pesquera. Además, el Sector de Sanidad Animal controla los embarques de animales vivos. El Sector Sanidad Marítima, dependiente del Departamento de Epidemiología del MSP controla en estado sanitario de los migrantes, en especial de los tripulantes de los buques. Finalmente, como el Puerto de Montevideo es un puesto de frontera, la Dirección Nacional de Migraciones dependiente del MI fiscaliza la entrada y salida de personas, tanto turistas como tripulantes.

No se incluyen aquí otros componentes del valor agregado, tales como amortizaciones, tributos, subsidios y resto del excedente de explotación; por considerarse que éstas no forman parte de la actividad específica de estas instituciones en el recinto portuario.

➤ Remuneraciones y contribuciones sociales

El valor agregado de estas actividades en el Puerto de Montevideo se aproxima a partir de la información del año 2007. Por un lado, sobre el personal asignado: un total de 30 personas del MGAP, 15 del MSP y 30 del MI que desempeñan tareas en el recinto portuario. Y por otro, un monto salarial promedio de 20.000 \$ (incluyendo aportes patronales y personales).

Así, se obtiene que el **valor agregado generado por la actividad del MGAP, MSP y MI en el Puerto de Montevideo se estima en US\$ 0,8 millones en el año 2007.**

También sobre la base de la misma información se obtiene el nivel de empleo generado por esta actividad en el Puerto de Montevideo: 75 personas.

➤ Desagregación por *Unidad de negocio*

La desagregación del valor agregado por *Unidad de negocio* del Puerto de Montevideo se obtiene a partir de la información obtenida sobre la asignación del personal a las *Unidades de negocio*, en función de una aproximación promedio anual a las actividades de cada una de ellas.³⁵ Esto se presenta en el siguiente cuadro.

³⁵ Por ejemplo, en el caso de la *Unidad de negocios* de Cruceros, se supuso una asignación de 10 personas durante los meses de la temporada de cruceros, que promediando a nivel anual supone una asignación de 5 personas.

<i>Unidades de negocio</i>	Cantidad de personas				Participación
	MGAP	MSP	MI	Total	
1. Productos forestales	--	--	--	--	--
2. Graneles	5	--	--	5	7%
3. Tráfico de pasajeros de ferry	5	3	20	28	37%
4. Pesca	20	10	5	35	47%
5. Cruceros	--	2	5	7	9%
6. Contenedores	--	--	--	--	--
7. Logística y Puerto Libre	--	--	--	--	--
8. Otros	--	--	--	--	--
Total Puerto de Montevideo	30	15	30	55	100%

Así se llega a una aproximación del empleo y del valor agregado generado por las actividades desarrolladas por el MGAP, MSP y MI en las diferentes *Unidades de negocio* del Puerto de Montevideo.

Actividad transversal: Otros Ministerios (MGAP, MSP, MI)		
<i>Unidades de negocio</i>	Valor agregado (miles de US\$)	Empleo (personas)
1. Productos forestales	--	--
2. Graneles	51	5
3. Tráfico de pasajeros de ferry	286	28
4. Pesca	358	35
5. Cruceros	72	7
6. Contenedores	--	--
7. Logística y Puerto Libre	--	--
8. Otros	--	--
Total Puerto de Montevideo	767	75

A.II.7. Transportistas

Una actividad conexas a las desarrolladas en el Puerto de Montevideo es la referida al transporte carretero, tanto de la mercadería que ingresa al recinto portuario como la que sale del mismo. Si bien la mayoría del valor agregado que genera esta actividad corresponde a actividades fuera del Puerto de Montevideo, hay una cuota parte de ella que se desarrolla en su interior y que por lo tanto debe ser considerada como valor agregado del Puerto de Montevideo.

El valor agregado de la actividad de transporte en el recinto portuario está compuesta tanto por las remuneraciones y contribuciones sociales de los camioneros mientras permanecen en dicho recinto, como del resto de valor agregado (amortizaciones y excedente de explotación, entre otros) asociado a los equipos de transporte (camiones) que realizan las actividades en el mismo. Además, esta actividad requiere determinados insumos que contienen también una cuota parte de valor agregado, que se visualiza en el combustible insumido en dichas actividades, pero también en el resto de insumos que requiere.

➤ Remuneraciones y contribuciones sociales

La aproximación a la generación de valor agregado vinculado a las remuneraciones y contribuciones sociales de los transportistas se realiza sobre la base de la siguiente información:

- Remuneraciones nominales (sueldos y salarios, más contribuciones sociales que generan). Se recurrió para ello a los laudos mínimos aplicables que surgen de los acuerdos en Consejo de Salarios del Grupo nº 13 ("Transporte y almacenamiento") en el Subgrupo nº 07 ("Transporte terrestre de carga nacional") para el año 2007. Como estos refieren a salarios mínimos, y según información relevada con agentes calificados del sector transporte, los ingresos del personal se ubican por encima de acuerdo básicamente a las horas extras que realizan debido a que trabajan con un solo chofer. Por ello se fijó en 25% el promedio del monto nominal que efectivamente se paga por encima de los laudos.

Categoría	Laudo (\$U/mes a 26 jornales)		
	1º/1/2007	1º/7/2007	Prom. 2007
A2 y A5	6.669,69	6.869,78	6.770
A3 y A6	7.887,25	8.123,86	8.006
B1	7.595,92	7.823,80	7.710
B2	7.163,63	7.378,54	7.271
A4 y E1	7.256,27	7.473,95	7.365
E2	7.800,33	8.034,34	7.917
E3	8.344,73	8.595,07	8.470
Promedio del laudo:			7.644
Promedio 25% por encima del laudo:			9.555

- Tiempo estimado de permanencia en el recinto portuario: 3 hs por camión.

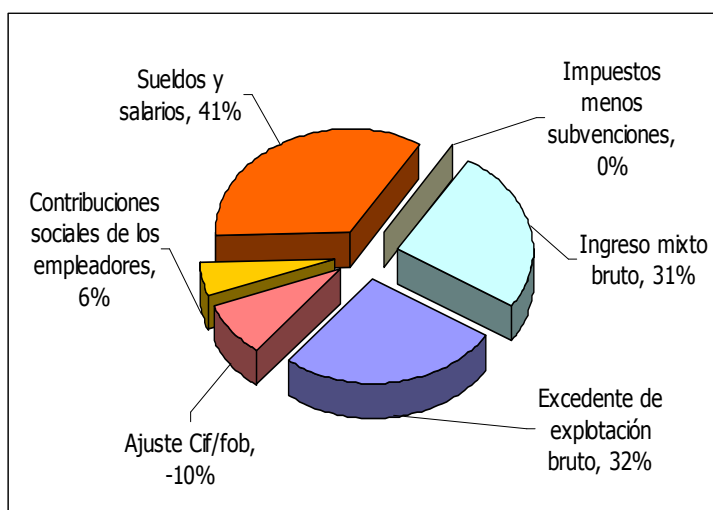
- Cantidad de camiones que ingresan al recinto portuario: 269.122 en el año 2007, según registros del módulo de control de vehículos en el sistema de accesos. Este módulo vincula cada camión ingresado con una orden de trabajo (OT), que indica qué mercadería ingresó o egresó del Puerto de Montevideo. Además, las órdenes de trabajo están asociadas a un operador portuario, por lo que, gracias a la gran especialización que existe por *Unidad de negocio*, es posible definir a cual corresponde ese ingreso o egreso de mercadería.

Sobre la base de esta información se realizó la estimación para el año 2007 de las remuneraciones y contribuciones sociales de los transportistas que desarrollan actividades dentro del recinto portuario, cifra que asciende a los US\$ 1,6 millones, y que conforma uno de los componentes del valor agregado de esta actividad.

- Resto del valor agregado (amortizaciones y excedente de explotación)

La estimación de los demás componentes del valor agregado generado por los transportistas se realiza con información de la descomposición del valor agregado de las Cuentas Nacionales reflejadas en la matriz insumo producto, recurriendo en este trabajo a la información de la Matriz de Contabilidad Social del año 2000 que el Departamento de Economía de la Facultad de Ciencias Sociales confeccionó a partir de los coeficientes técnicos de las Cuentas Nacionales del BCU.

Allí se obtiene la siguiente estructura del valor agregado de la rama "Transporte de carga por vía terrestre" en donde se encuentran ubicadas todas las actividades de los transportistas de carga terrestre.



Así, se obtiene que el monto estimado previamente de valor agregado de remuneraciones y contribuciones sociales representa el 47% del total generado por los transportistas, mientras que el restante 53% correspondiente al resto de componentes del valor agregado generado por los transportistas en el Puerto de Montevideo se estima en US\$ 1,8 millones en el año 2007.

- Valor agregado contenido en los insumos (combustible y otros)

La actividad desarrollada por los transportistas en el recinto portuario requiere la utilización de determinados insumos que, como ya se adelantó anteriormente, también generan valor agregado.

El insumo más destacado es el combustible insumido por dichas actividades. Su estimación se realiza sobre la base de la siguiente información:

- Cantidad de camiones que ingresan al recinto portuario: 269.122 en el año 2007. Ya fue mencionado previamente como fue obtenido.
- Distancia promedio que recorren en el recinto portuario: 4 km por camión. De acuerdo a informantes calificados del sector se estimó que para los contenedores que se retiran o se bajan en MONTECON y para aquellos viajes que implican granel una distancia recorrida aproximada son 3 km. Sin embargo, todos los contenedores con productos de origen agropecuario que van a TCP deben pasar por Agronomía, la cual implica que los camiones deben ingresar por el Acceso Florida, lo que hace que el recorrido a realizar se duplique, con lo cual buena parte de los contenedores tendría un recorrido de 6 km aproximadamente, quedando exento de ello aquellos productos no agropecuarios que podrían ingresar directamente por Maciel o cuando se retiran contenedores vacíos de TCP. El global de estos diferentes recorridos conduce a estimar como promedio los 4 km.
- Consumo de combustible promedio: 2,5 km por litro de gas oil, según información relevada con agentes calificados del sector transporte a nivel promedio en rutas nacionales para una carga de 20 toneladas y corrigiendo a la baja en función de recorridos a menor velocidad dentro del recinto portuario.
- Costo promedio de combustible: 24,9 \$ por litro de gas oil, según precios diarios del año 2007 publicados por ANCAP.
- Cuota parte de valor agregado contenida en el costo total de combustible: 33,9%, según coeficientes técnicos de las Cuentas Nacionales del BCU de la rama "Transporte de carga por vía terrestre" (considerados en la Matriz de Contabilidad Social del año 2000 del Departamento de Economía de la Facultad de Ciencias Sociales).

Con esta información de base, la estimación para el año 2007 del valor agregado contenido en combustible insumido en la actividad de transporte en el Puerto de Montevideo asciende a US\$ 0,2 millones.

El valor agregado generado por el resto de los insumos de esta actividad se estima a partir de lo siguiente:

- Coeficiente técnicos de las Cuentas Nacionales del BCU de la rama "Transporte de carga por vía terrestre":
 - Resto de insumos de la rama en el total: 66,2%. El restante 33,8% refiere a combustible, dato que está en línea con información de la Cámara de Transporte relativa al costo del gasoil, que lo ubica cercano al 40%.
 - Cuota parte de valor agregado contenida en el costo total del resto de los insumos: 56,2%.

Sobre la base de dicha información, la estimación para el año 2007 del valor agregado contenido en el resto de los insumos de la actividad de transporte en el Puerto de Montevideo asciende a US\$ 0,5 millones.

- Total de valor agregado generado en el Puerto de Montevideo

Con las estimaciones anteriores se obtiene que el monto total de **valor agregado generado por la actividad de los transportistas dentro del Puerto de Montevideo se estima en US\$ 4,0 millones en el año 2007.**

Por otra parte, para cubrir el total de horas de trabajo de los transportistas en el interior del Puerto de Montevideo se necesita un nivel de empleo (considerando 8 horas de trabajo diario y 26 jornales al mes) de aproximadamente 323 personas en el año 2007.

- Desagregación por *Unidad de negocio*

La obtención del valor agregado de las distintas *Unidades de negocio* del Puerto de Montevideo se realiza a partir del movimiento de camiones asociados a cada *Unidad de negocio*, según se describe en el siguiente cuadro.

<i>Unidades de negocio</i>	Movimiento de toneladas	Total de camiones	Participación
1. Productos forestales	665.960	28.808	10,7%
2. Graneles	1.316.758	57.705	21,4%
3. Tráfico de pasajeros de ferry ³⁶	5.660	1.644	0,6%
4. Pesca	50.823	2.720	1,0%
5. Cruceros ³⁷	--	--	--
6. Contenedores	2.132.566	110.037	40,9%
7. Logística y Puerto Libre ³⁶	195.453	39.520	14,7%
8. Otros	642.978	28.688	10,7%
Total Puerto de Montevideo	5.010.198	269.122	100%

Con ello se llega a la aproximación del valor agregado generado por la actividad de los transportistas en las diferentes *Unidades de negocio* del Puerto de Montevideo. Al igual que en las demás *Unidades de negocio* se utiliza la misma distribución para desagregar el total de empleo en el Puerto de Montevideo.

³⁶ El alto número de camiones por tonelada movilizada en estas dos *Unidades de negocio* indica que probablemente estas sean abastecidas en una alta proporción por vehículos de tonelaje inferior al utilizado aquí para los cálculos de insumos. De todas formas, esto genera un sesgo al alza de las estimaciones insignificante a los efectos de este trabajo.

³⁷ La forma de asignación de camiones por *Unidad de negocio* generó que no haya ningún operador portuario identificado con el suministro a cruceros y que por lo tanto no se asigne transporte a esta *Unidad de negocio*. Sin embargo, los cruceros suelen demandar avituallamiento, el cual naturalmente se abastece en camiones. Por lo tanto, en realidad sí hay un número positivo pero muy pequeño de camiones que ingresan al Puerto de Montevideo por la actividad de cruceros, pero que se desestima en este trabajo.

Actividad transversal: Transportistas		
<i>Unidades de negocio</i>	Valor agregado (miles de US\$)	Empleo (personas)
1. Productos forestales	430	35
2. Graneles	862	69
3. Tráfico de pasajeros de ferry	25	2
4. Pesca	41	3
5. Cruceros	--	--
6. Contenedores	1.643	132
7. Logística y Puerto Libre	590	48
8. Otros	428	34
Total Puerto de Montevideo	4.019	323

Anexo III: Comparación metodológica con otros estudios

Este apartado incluye la comparación de las principales diferencias metodológicas que este documento presenta en relación a otros estudios que han estimado el VAB del Puerto de Montevideo. Esto pretende dejar sentado las diferencias conceptuales que pueden estar detrás de algunas diferencias entre estas estimaciones.

Inclusión de actividades como valor agregado del Puerto de Montevideo según estudios específicos sobre el tema			
Actividad con diferencias metodológicas	UDELAR-FCEA IECON 2009 (referencia: año 2007)	UDELAR-FCS DECON 2002 (referencia: año 2000)	Baubeta 2006-2007-2008*
Venta de pasajes de Buquebus	No. Debido a que no son actividades realizadas en el recinto portuario o directamente relacionadas con los servicios y actividades dentro del Puerto de Montevideo.	Sí. En los US\$ 11 millones 6% del total estimado para el Puerto de Montevideo.	Sí. En los US\$ 53 millones 13% del total estimado para el Puerto de Montevideo.
Captura de pesca	No. Debido a que la actividad no se realiza en el recinto portuario sino en el espacio marítimo. Los servicios a los buques pesqueros y a la tripulación sí se incluyen ya que se realizan en el Puerto de Montevideo.	Sí. US\$ 26 millones 14% del total.	No.
Producción de la industria pesquera	No. Debido a que la actividad no se realiza en el recinto portuario sino fuera de él.	Sí. US\$ 20 millones 10% del total.	No.
Ventas de ANCAP de combustible en Zona Alfa	No. Debido a que no son actividades realizadas en el recinto portuario (se realizan directamente entre la planta de ANCAP y la Zona Alfa). Los servicios a los buques de combustible sí se incluyen ya que se realizan en el Puerto de Montevideo.	Sí. En los US\$ 25 millones 13% del total.	Sí. En los US\$ 86 millones 20% del total.
Transporte carretero desde y hacia el Puerto.	En parte. Solo aquel trayecto recorrido en el recinto portuario. El resto se incluye a través del impacto indirecto sobre el sector Transporte y comunicaciones.	Sí. US\$ 3 millones 1,4% del total.	Sí. US\$ 15 millones 4% del total
Fiscalización de Aduanas	En parte. Solo aquellos funcionarios destinados a la fiscalización en el Puerto de Montevideo. (US\$ 2,5 millones)	Sí. En los US\$ 13 millones 7% del total.	Sí. En los US\$ 35 millones 8% del total.

* Los valores de las estimaciones que se incluyen en el cuadro corresponden a 2008.

Además, cabe destacar que en estos otros dos estudios de referencia, a la hora de comparar –tanto resultados como criterios metodológicos empleados– hay algunas estimaciones que no presentan una desagregación de información y datos suficiente para realizar tal análisis comparativo.

Un ejemplo de lo anterior es la estimación de Aduanas, en donde solamente se explicitan el valor agregado y el valor bruto de producción, y no la definición de que actividades de Aduana son las que se consideran generadoras de valor o cual es la información de base que permite arribar a esos montos.

Ello fue uno de los motivos por lo cual se decidió dejar sentada en este documento todos los pasos metodológicos, datos y supuestos utilizados para las estimaciones que aquí se presentan.

Por otra parte, también merecen destacarse en dicho análisis comparativo algunos puntos referidos al alcance y forma de estimación de cada estudio. Esto se presenta en el siguiente cuadro.

Otras diferencias metodológicas en la estimación del valor agregado del Puerto de Montevideo			
Actividad con diferencias metodológicas	UDELAR-FCEA IECON 2009 (referencia: año 2007)	UDELAR-FCS DECON 2002 (referencia: año 2000)	Baubeta 2006-2007-2008
Fuentes de información	Entrevistas, encuestas, balances y datos secundarios.	Entrevistas, encuestas, balances y datos secundarios.	Datos secundarios.
Desagregación por <i>Unidad de negocio</i>	Se estima el valor agregado de cada una de las 8 <i>Unidades de negocio</i> definidas.	No se realizó.	No se realizó.
Impactos indirectos sobre la economía	Se estiman a través de la MIP con las <i>Unidades de negocio</i> como sectores (US\$ 385 millones).	Se esboza metodología pero no se estimaron.	No se estimaron.

Anexo IV: Actores entrevistados

Tipo de actor	Institución	Nombre	Día
ANP	ANP	Ana Rey	varias
ANP	ANP	Luisa Aldaya	varias
ANP	ANP	Lourdes Manzur	varias
ANP	ANP	Jhonny Ramagli	varias
Centro de Navegación	CENNAVE	Mario Baubeta	7/11/2008 y 23/12/2008
Operador portuario	Nobleza Naviera	Jorge Rasking	19/11/2008
Operador portuario	Grupo RAS	Eduardo Fazzio	8/12/2008
Operador portuario	Katoen Natie TCP	Fernando Correa	2/12/2008
Operador portuario y Mesa negocios CENNAVE	Tamer yCENNAVE	Fernando de la Fuente	27/11/2008
Operador portuario y agencia marítima	Christophersen	Martín Fernández	28/11/2008
Operador portuario y agencia marítima	Serrana y Cámara de Pesca	Edinson Errecart	19/11/2008
CENNAVE y agencia marítima	CENNAVE y Tranship	Mario Baubeta	7/11/2008 y 23/12/2008
Operador portuario y agencia marítima	Buquebus	Daniel Rocca	3/12/2008
Agencia marítima	Schandy	Guillermo del Cerro	13/11/2008
Agencia marítima	Williams	Robin Cooper	18/2/2009
Despachante de aduana	Bentancor	Marcelo Bentancor	11/11/2008
Despachante de aduana	Bentancor	Diego Bentancor	11/11/2008
Prácticos	Sociedad de Prácticos	Héctor Nuñez	10/3/2009
Prácticos	Sociedad de Prácticos	Aquiles Albornoz	10/3/2009
Turismo	MINTUR	Benjamín Liberoff	4/2/2009
Estadísticas nacionales	BCU	Lourdes Erro	30/9/2008

Anexo V: Tasa de respuesta de la encuesta aplicada

El siguiente cuadro refleja el dimensionamiento y la respuesta obtenida a la aplicación de la encuesta especialmente diseñada y dirigida a los operadores portuarios y agencias marítimas del Puerto de Montevideo a los efectos de estimar la contribución de éste al PIB de la economía uruguaya:

<i>Unidad de negocio</i>	Total a encuestar	Respuestas obtenidas	Tasa de respuesta
Graneles	18	3	17%
Productos forestales	10	2	20%
Pesca	18	3	17%
Tráfico de pasajeros de ferry	1	1	100%
Cruceros	7	2	29%
Contenedores	17	3	18%
Logística y Puerto Libre	10	4	40%
Otras actividades	2	1	50%
Total *	59	8	14%

* El total no coincide con la simple suma por *Unidad de negocio* debido a que varias empresas desarrollan actividades en más de una *Unidad de negocio* del Puerto de Montevideo.

Se observa que, con la excepción de la *Unidad de negocio* Tráfico de pasajeros de ferry, en donde se contó con la respuesta del único agente que opera en el Puerto de Montevideo, la tasa de respuesta obtenida con la encuesta aplicada específicamente para los objetivos de este estudio fue significativamente baja. El promedio de las siete *Unidades de negocio* refleja una respuesta del 36% de los casos, mientras que si se excluye a Buquebus, dicho promedio de respuesta baja a 27% del total de los casos consultados.

La importancia de contar con información precisa por parte de los operadores portuarios y agencias marítimas se traduce en las posibilidades de actualizar periódicamente este tipo de medición y estimación de la contribución del Puerto de Montevideo a la economía uruguaya. Además, una mayor respuesta disminuye los errores de estimación relacionados a las aproximaciones a través de expansores para los casos que no se obtienen respuestas.

Se agradece la colaboración brindada –a través de la respuesta a la encuesta– por las siguientes empresas:

- Agencia Latinoamericana.
- Binur.
- Buquebus.
- Christophersen.
- Gertil.
- Rilcomar.
- Supramar.
- J. R. Williams.

Anexo VI: Diseño de la encuesta aplicada

Se presenta a continuación un esquema del contenido de la encuesta que se aplicó a las empresas e instituciones que operan en las *Unidades de negocio* objeto de estudio con el fin de relevar la información necesaria para la estimación de la contribución de éstas a la economía uruguaya. Seguidamente se adjunta el formulario de encuesta.

- Módulo de **datos básicos identificatorios**:
 - Nombre de la empresa/institución, número de cliente de la ANP, nombre del informante, correo electrónico y teléfono de contacto.
- Módulo de **información sobre el negocio** que opera:
 - Descripción sucinta de la actividad que realiza la empresa/institución.
 - Identificación de las *Unidades de negocio* que opera: a través del listado de las siete seleccionadas para el estudio.
 - Identificación de operaciones de la empresa/institución dentro y fuera del Puerto de Montevideo.³⁸
 - Descripción breve de los clientes de la empresa/institución.³⁹
- Módulo de **ingresos** de la empresa/institución:
 - Facturación total del año 2007.
 - Desagregación de la facturación por tipo de actividad: de servicios, financieros (intereses, dividendos, diferencias de cambio, etc.), ventas de bienes de uso, otras actividades extraordinarias.
 - Participación de las *Unidades de negocio* que opera en la facturación total, en los casos de múltiple actividad.
 - Ponderación del Puerto de Montevideo en la facturación total.
- Módulo de **egresos e inversiones** de la empresa/institución:
 - Egresos totales del año 2007.
 - Desagregación de los costos en base a una estructura preestablecida.⁴⁰
 - Inversiones totales del año 2007.
 - Desagregación de las inversiones por concepto: maquinaria y equipo, construcción (remuneraciones, materiales, etc.), activos intangibles, otros.

³⁸ Este punto es relevante para poder asignar qué parte del total de la información brindada por la empresa/institución corresponde al Puerto de Montevideo, diferenciándola de las actividades desarrolladas por ella en otros espacios geográficos (Puertos del interior del país, Zona Franca, otras zonas logísticas extra-portuarias, etc.) y que no deben ser considerados en esta estimación.

³⁹ Esta información procura verificar las actividades consideradas en el estudio e identificar algunas que puedan haberse omitido.

⁴⁰ Esta desagregación es la que permitió la estimación de los impactos indirectos sobre los demás sectores de la economía. Consiste en una estructura que diferencia por un lado sectores de origen de los insumos utilizados, y por otro lado, distingue entre nacionales e importados.

CONVENIO ANP - UNIVERSIDAD DE LA REPÚBLICA (UDELAR)
 Estimación de la contribución del Puerto de Montevideo al PBI de la economía uruguaya

La información brindada está protegida por el secreto estadístico (Ley 16.616) y sólo será utilizada para su procesamiento en el marco de la actividad mencionada. El procesamiento será realizado única y exclusivamente por personal de la UDELAR que trabaja en el Convenio y los datos individuales no serán dados a conocer a ninguna empresa o institución. La información será procesada de manera que no puedan deducirse los datos de las empresas individuales.

Contestar ÚNICAMENTE utilizando las CELDAS GRISES, que ahora tienen datos simulados para explicar la idea y el formato a usar.

A- IDENTIFICACION BÁSICA DE LA EMPRESA	
A.1. Nombre de la empresa	Nombre de la empresa
A.2. Informante para contactar por dudas	Nombre y Apellido
A.3. Correo electrónico	correo@dddd.com.uy
A.4. Teléfono y horario de contacto	480 2512 - de 10 a 16 hs preferiblemente
A.5. Describa brevemente la actividad que realiza la empresa por la que usted informa	Servicios de agenciamiento al buque, tales como: 1) dddddddddd, 2) dddddddddddd, 3) dddddddddd. Además se brinda el servicio de dddddddddd daaa dddddddddddd de dddddddddddd dddddddd dddddddddddd dddddddd dddddddddddd.
A.6. Describa genéricamente quiénes son sus clientes	Nuestros clientes son los buques dddddddd dddddddddddd que dddddddd addddddddd. Además, también son los que lf

B- MÓDULO DE INGRESOS	
B.1. Facturación total anual (año 2007)	1.000.000 US\$ (expresar en dólares corrientes, sin incluir impuestos)
B.2. Desagregación (%) de la facturación total según tipo de ingreso	
a. Por prestación de servicios propios	50% % de la facturación total
b. Por servicios en representación de terceros	0% ídem
c. Financieros (intereses, dividendos, etc.)	15% ídem
d. Ventas de bienes de uso	20% ídem
e. Otros (especifique a la derecha)	15% ídem
B.3. Desagregación (%) de la facturación estimada según lugar de operación	
a. Puerto de Montevideo	90% % de la facturación total
b. Otros puertos del interior	10% ídem
d. Otros (especifique a la derecha)	0% ídem
B.4. Desagregación (%) de la facturación total estimada según tipo de operación	
a. Movimiento de graneles (no forestales)	80% % de la facturación total
b. Movimiento de productos forestales	20% ídem
d. Servicios a la pesca	0% ídem
d. Movimiento de contenedores	0% ídem
e. Servicios de Logística/Puerto Libre	0% ídem
f. Tráfico fluvial de pasajeros	0% ídem
g. Servicios a los cruceros	0% ídem
h. Otros (especifique a la derecha)	0% ídem

El objetivo de esta información es obtener a partir de la facturación el valor agregado (VAB) de cada unidad de negocio del Puerto (VAB = facturación - usos intermedios).

Ver instructivo para mayor especificación de cada unidad de negocio del Puerto.

C- MÓDULO DE EGRESOS

C.1. Egresos operativos total anual (año 2007)

568.400 US\$ (expresar en dólares corrientes, sin incluir impuestos indirectos)

C.2. Desagregación de los egresos según tipo y origen

	Egresos propios		Egresos en representación de terceros (pagos a cuenta)		
	En plaza	Importado	En plaza	Importado	
a. Sueldos, salarios y aportes	135.000		5.000		US\$ corrientes, sin incluir impuestos indirectos
b. Impuestos directos (no incluye tasas portuarias)	1.200				ídem
c. Amortizaciones	200				ídem
d. Otros egresos	310.000	122.000	242.550	139.500	ídem
d.1. Productos agropecuarios, pesca, y minas y canteras					ídem
d.2. Productos de la industria alimenticia			1.200		ídem
d.3. Bebidas y tabaco			350		ídem
d.4. Productos textiles, vestimenta y cuero					ídem
d.5. Productos de madera, papel y cartón	5.000				ídem
d.6. Combustibles	35.000				ídem
d.7. Productos químicos, farmaceuticos y de limpieza					ídem
d.8. Productos plásticos, caucho, vidrio, cerámica y cemento					ídem
d.9. Metales y productos de metal					ídem
d.10. Repuestos y accesorios de maquinaria, equipos y vehículos					ídem
d.11. Servicios de reparación					ídem
d.12. Electricidad y gas	15.000		10.000		ídem
d.13. Agua	15.000		5.000		ídem
d.14. Hoteles, restaurantes y servicios de catering	2.000	5.000	2.000		ídem
d.15. Fletes por transporte (terrestre, aérea y acuática)					ídem
d.16. Actividades auxiliares y servicios relacionados al transporte	50.000	50.000	50.000	50.000	ídem
d.16.1. Manipulación, carga y descarga de mercadería	15.000	15.000	8.000	15.000	ídem
d.16.2. Almacenamiento y depósito	15.000	15.000	8.000	15.000	ídem
d.16.3. Canon pagado a la ANP			8.000		ídem
d.16.4. Otros pagos a la ANP	15.000		8.000		ídem
d.16.5. Tasas y tributos generadas en el recinto portuario	15.000		8.000		ídem
d.16.6. Servicios de prácticos	8.000	2.000	10.000	5.000	ídem
d.16.6. Servicios de remolque	8.000	2.000	10.000	5.000	ídem
d.16.6. Servicios de lanchaje	8.000	2.000	10.000	5.000	ídem
d.16.6. Servicios de balizamiento	8.000	2.000	10.000	5.000	ídem
d.16.6. Otros servicios al buque (especifique a la derecha)	8.000	2.000	10.000	5.000	ídem
d.16.7. Otras actividades (especifique a la derecha)	15.000	15.000	8.000	15.000	ídem
d.17. Correo y telecomunicaciones	20.000		35.000		ídem
d.18. Servicios financieros y seguros	20.000	10.000	9.000	8.500	ídem
d.19. Servicios inmobiliarios (alquileres)					ídem
d.20. Honorarios profesionales y retribuciones por servicios de personal no dependiente					ídem
d.21. Servicios de vigilancia, seguridad y limpieza	15.000		15.000		ídem
d.22. Servicios informáticos y de publicidad	15.000	2.000	15.000	6.000	ídem
d.23. Servicios de salud y enseñanza					ídem
d.24. Otros (especifique a la derecha)	3.000		2.000		ídem
d.25. Otros (especifique a la derecha)				5.000	ídem
d.26. Otros (especifique a la derecha)					ídem

El objetivo de esta información es obtener a partir de los usos intermedios el valor agregado (VAB = facturación - usos intermedios).

El objetivo de esta desagregación sectorial es obtener el VAB generado en el resto de la economía debido a las demandas generadas en el Puerto de Montevideo (impacto indirecto).

daddddddd daaaaaa dddddd
daddddddd daaaaaa dddddd

daddddddd daaaaaa dddddd
daddddddd daaaaaa dddddd
daddddddd daaaaaa dddddd

Incidencia de las *Unidades de negocio* del Puerto de Montevideo sobre el PIB

D- MÓDULO DE INVERSIONES

D.1. Inversiones realizadas en el año 2007 120.000 US\$ (expresar en dólares corrientes, sin incluir impuestos ni amortizaciones)

D.2. Desagregación (%) de la inversión total según tipo de inversión y origen	En plaza	Importado
a. Maquinaria y equipos	35.000	45.000
b. Construcción (obra civil, caminería, etc.)	40.000	0
b.1. Jornales (sueldos, salarios y aportes)	15.000	0
b.2. Materiales	25.000	0
b.3. Otros (especifique a la derecha)	0	0
c. Activos intangibles	0	0
d. Otros (especifique a la derecha)	0	0

US\$ corrientes, sin incluir impuestos ni amortizaciones
ídem
ídem
ídem
ídem
ídem

El objetivo de esta desagregación es identificar lo que corresponde a valor agregado.

daddddddd daaaaaa dddddddddd adddddddddd adddddddd
daddddddd daaaaaa dddddddddd adddddddddd adddddddd

D.3. Esquema contable de las inversiones del año 2007

a. Valores al comienzo del año (netos de amortizaciones)	1.000.000	ídem
b. Activos incorporados por la empresa	120.000	ídem
c. Activos dados de baja y ventas de bienes de uso	8.000	ídem
d. Amortizaciones del año	20.000	ídem

E- MÓDULO DE EMPLEO

E.1. Promedio mensual de empleados dependientes durante el año 2007 según tipo de contrato

a. Puestos de trabajo permanentes	120	personas
b. Puestos de trabajo sazonales	40	personas

El objetivo de esta información es disponer de otra variable (además del PBI) para dimensionar la importancia del Puerto de Montevideo.

E.2. Máximo mensual de empleados dependientes durante el año 2007 según tipo de contrato

a. Puestos de trabajo permanentes	133	personas
b. Puestos de trabajo sazonales	90	personas

mes: diciembre
mes: enero

E.3. Promedio mensual de personal no dependiente durante el año 2007

	15	personas
--	----	----------

Equipo de trabajo de la UDELAR: Carlos Troncoso - Alvaro Lalanne - Ana Laura Piñeiro

Por dudas para responder al formulario comunicarse al 098 460580 o a la dirección de correo abajo señalada.

Enviar el formulario a la dirección: anp-udelar@iecon.ccee.edu.uy

Anexo VII: Coeficientes de transacciones intersectoriales de la MIP

MATRIZ DE COEFICIENTES TECNICOS - Año base: 2006

Sector de origen / Sector de destino	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1 Agropecuarios y otros primarios	0,0683	0,5461	0,4063	0,1974	0,0352	0,0975	0,0341	0,0000	0,0093	0,0001	0,1135	0,0005	0,0000	0,0000	0,0097
2 Frigoríficos	0,0002	0,0394	0,0000	0,0207	0,0000	0,0662	0,0000	0,0000	0,0059	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
3 Lácteos	0,0018	0,0000	0,0486	0,0208	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0012	0,0000	0,0000	0,0001	0,0000	0,0000	0,0000
4 Molinería y otros alimentos	0,0174	0,0013	0,0104	0,0631	0,0138	0,0000	0,0019	0,0000	0,0072	0,0000	0,0007	0,0001	0,0000	0,0000	0,0000
5 Bebidas, tabaco y resto industria manufacturera	0,0002	0,0000	0,0001	0,0002	0,0082	0,0022	0,0073	0,0000	0,0004	0,0012	0,0025	0,0092	0,0082	0,0003	0,0001
6 Textiles y prendas de vestir, curtidurías y marroquinerías	0,0027	0,0006	0,0004	0,0013	0,0135	0,1635	0,0064	0,0001	0,0017	0,0014	0,0014	0,0009	0,0007	0,0011	0,0007
7 Madera, papel e imprentas	0,0038	0,0061	0,0035	0,0086	0,0303	0,0026	0,0570	0,0001	0,0097	0,0007	0,0092	0,0037	0,0020	0,0049	0,0133
8 Combustibles	0,1039	0,0082	0,0146	0,0211	0,0101	0,0080	0,0229	0,0160	0,0204	0,0091	0,0794	0,0147	0,0104	0,0611	0,0554
9 Otros químicos	0,0240	0,0019	0,0021	0,0051	0,0123	0,0035	0,0083	0,0003	0,0293	0,0211	0,0024	0,0056	0,0107	0,0038	0,0156
10 Caucho y plástico	0,0019	0,0020	0,0062	0,0134	0,0115	0,0033	0,0051	0,0006	0,0160	0,0037	0,0074	0,0048	0,0022	0,0016	0,0172
11 Minerales no metálicos	0,0000	0,0000	0,0001	0,0012	0,0025	0,0000	0,0019	0,0000	0,0057	0,0004	0,0275	0,0013	0,0004	0,0000	0,0824
12 Metálicas básicas y maquinaria y equipo	0,0101	0,0078	0,0015	0,0039	0,0171	0,0034	0,0052	0,0044	0,0044	0,0078	0,0112	0,0600	0,0439	0,0021	0,0287
13 Material de transporte	0,0018	0,0001	0,0001	0,0003	0,0003	0,0001	0,0002	0,0000	0,0001	0,0002	0,0015	0,0001	0,0786	0,0001	0,0005
14 Electricidad, gas y agua	0,0096	0,0091	0,0224	0,0262	0,0167	0,0133	0,0203	0,0028	0,0146	0,0212	0,0269	0,0150	0,0090	0,0392	0,0016
15 Construcción	0,0206	0,0019	0,0144	0,0077	0,0062	0,0085	0,0133	0,0056	0,0080	0,0052	0,0159	0,0064	0,0067	0,0052	0,1324
16 Comercio, restaurantes y hoteles	0,0158	0,0031	0,0016	0,0103	0,0046	0,0035	0,0096	0,0003	0,0061	0,0029	0,0082	0,0052	0,0035	0,0101	0,0054
17 Transporte, almacenamiento y comunicaciones (sin PM)	0,0048	0,0159	0,0204	0,0245	0,0213	0,0287	0,0267	0,0063	0,0353	0,0168	0,0279	0,0209	0,0263	0,0203	0,0055
18 PM - Graneles	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
19 PM - Productos forestales	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
20 PM - Pesca	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
21 PM - Ferry	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
22 PM - Cruceros	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
23 PM - Contenedores	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
24 PM - Logística y Puerto Libre	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
25 PM - Resto	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
26 Intermediarios financieros	0,0053	0,0117	0,0108	0,0138	0,0074	0,0155	0,0093	0,0108	0,0129	0,0082	0,0092	0,0083	0,0090	0,0133	0,0054
27 Inmobiliarias, servicios empresariales	0,0026	0,0079	0,0100	0,0295	0,0260	0,0262	0,0295	0,0023	0,0411	0,0220	0,0164	0,0217	0,0177	0,0164	0,0234
28 Gobierno, enseñanza, salud y otros servicios	0,0054	0,0056	0,0116	0,0144	0,0149	0,0044	0,0098	0,0013	0,0175	0,0034	0,0054	0,0050	0,0041	0,0037	0,0011
29 Derechos de importación	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
Importaciones	0,0713	0,0165	0,0437	0,0808	0,1846	0,1087	0,2341	0,5325	0,3290	0,5095	0,1130	0,2770	0,3097	0,0222	0,1345
Valor agregado	0,6285	0,3147	0,3712	0,4356	0,5635	0,4410	0,4972	0,4166	0,4242	0,3649	0,5203	0,5393	0,4568	0,7945	0,4670
Valor Bruto de Producción	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000

Incidencia de las *Unidades de negocio* del Puerto de Montevideo sobre el PIB

MATRIZ DE COEFICIENTES TECNICOS - Año base: 2006

Sector de origen / Sector de destino	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29
1 Agropecuarios y otros primarios	0,0050	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0036	0,0000
2 Frigoríficos	0,0193	0,0001	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0051	0,0000
3 Lácteos	0,0055	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0028	0,0000
4 Molinería y otros alimentos	0,0134	0,0001	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0066	0,0000
5 Bebidas, tabaco y resto industria manufacturera	0,0275	0,0016	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0023	0,0000	0,0023	0,0012	0,0028	0,0000
6 Textiles y prendas de vestir, curtidurías y marroquinerías	0,0018	0,0011	0,0001	0,0003	0,0094	0,0004	0,0005	0,0003	0,0022	0,0001	0,0008	0,0003	0,0070	0,0000
7 Madera, papel e imprentas	0,0124	0,0107	0,0002	0,0004	0,0001	0,0006	0,0008	0,0005	0,0061	0,0002	0,0149	0,0087	0,0205	0,0000
8 Combustibles	0,0137	0,0949	0,0347	0,2783	0,0117	0,0041	0,0075	0,0182	0,0259	0,0084	0,0029	0,0058	0,0255	0,0000
9 Otros químicos	0,0067	0,0009	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0007	0,0000	0,0012	0,0016	0,0367	0,0000
10 Caucho y plástico	0,0028	0,0031	0,0006	0,0011	0,0002	0,0016	0,0021	0,0012	0,0011	0,0006	0,0004	0,0010	0,0027	0,0000
11 Minerales no metálicos	0,0005	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0001	0,0000	0,0000
12 Metálicas básicas y maquinaria y equipo	0,0043	0,0073	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0004	0,0022	0,0147	0,0000
13 Material de transporte	0,0033	0,0114	0,0208	0,1678	0,0104	0,0014	0,0020	0,0183	0,0009	0,0049	0,0001	0,0003	0,0006	0,0000
14 Electricidad, gas y agua	0,0169	0,0102	0,0045	0,0067	0,0058	0,0318	0,0134	0,0079	0,0072	0,0041	0,0075	0,0043	0,0334	0,0000
15 Construcción	0,0109	0,0041	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0060	0,0489	0,0148	0,0000
16 Comercio, restaurantes y hoteles	0,0199	0,0100	0,0295	0,0280	0,0328	0,0354	0,0465	0,0327	0,0763	0,0137	0,0113	0,0015	0,0155	0,0000
17 Transporte, almacenamiento y comunicaciones (sin PM)	0,0396	0,0143	0,0004	0,0007	0,0324	0,0132	0,0014	0,0008	0,0007	0,0004	0,0182	0,0134	0,0222	0,0000
18 PM - Graneles	0,0000	0,0000	0,6181	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0001	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
19 PM - Productos forestales	0,0000	0,0000	0,0000	0,0250	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
20 PM - Pesca	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,5220	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
21 PM - Ferry	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0181	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
22 PM - Cruceros	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,4028	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
23 PM - Contenedores	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,4354	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
24 PM - Logística y Puerto Libre	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,2973	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
25 PM - Resto	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,7675	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
26 Intermediarios financieros	0,0087	0,0102	0,0025	0,0101	0,0062	0,0012	0,0008	0,0054	0,0325	0,0010	0,0283	0,0045	0,0179	1,2358
27 Inmobiliarias, servicios empresariales	0,0189	0,0079	0,0101	0,0082	0,0339	0,0707	0,0180	0,0455	0,0525	0,0073	0,0102	0,0298	0,0461	0,0000
28 Gobierno, enseñanza, salud y otros servicios	0,0095	0,0147	0,0002	0,0006	0,0001	0,0006	0,0021	0,0034	0,0052	0,0002	0,0147	0,0058	0,0577	0,0000
29 Derechos de importación	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
Importaciones	0,0088	0,1359	0,0005	0,0000	0,0001	0,0000	0,0003	0,0000	0,0000	0,0008	0,0279	0,0121	0,0448	0,0000
Valor agregado	0,7507	0,6616	0,2777	0,4726	0,3347	0,8210	0,5018	0,4304	0,4891	0,1906	0,8528	0,8586	0,6190	-0,2358
Valor Bruto de Producción	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000